



**REPUBLIKA E SHQIPËRISË**  
**Ministria e Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit**  
**MINISTRI**

---

MIRATOHET

MINISTRI I  
PUNËVE PUBLIKE,  
TRANSPORTIT DHE TELEKOMUNIKACIONIT

SOKOL OLLDASHI

**U D H Ë Z I M**

**Nr. 19, datë 16.10.2008**

Për

Raportimin dhe Vlerësimin e Ngjarjeve të Sigurisë në  
Menaxhimin e Trafikut Ajror

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, Ligjit Nr 9658, datë 18.12.2006, për ratifikimin e “Marrëveshja Shumëpalëshe midis Komunitetit Evropian dhe Shteteve të tij Anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjes dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, ish Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, Mbi Krijimin e një Zone të Përbëshkët Evropiane të Aviacionit”,

## **UDHËZOJ :**

### **Hyrje**

# Kapitulli 1

## Te përgjithshme

### 1. Qëllimi

1.1 Ky udhëzim ka për qëllim përcaktimin e rregullave për Raportimin dhe Vlerësimin e Ngjarjeve të Sigurisë në MTA, në zbatim të: KRRSE2/ESARR2, mbi Raportimin dhe Vlerësimin e Ngjarjeve të Sigurisë në Menaxhimin e Trafikut Ajror.

### 2. Organet zbatuese

- 2.1 Ngarkohet DPAC, si organi i ngarkuar edhe me funksionet e AKM, të garantojë zbatimin e këtij Udhezimi.
- 2.2 DPAC do të mbikqyrë dhe do të garantojë zbatimin me përpikëri të rregullave të vendosura në këtë Udhezim, nga Ofruesit e Shërbimeve të Navigimit Ajror.
- 2.3 Kërkesat e përgjithshme të këtij Udhezimi do të zbatohen nga departamentet e përcaktuara të Aviacionit Civil, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror dhe nga i gjithë personeli i shërbimit të menaxhimit të trafikut ajror (MTA), përgjegjës për detyrat, të cilat brenda janë përcaktuar si të lidhura ngushtë me sigurinë.

### **2.4 Zbatimi i kërkesave nga Personeli që ndërmerr detyra lidhur me Sigurinë Operacionale**

#### 2.4.1 Kërkesat do të zbatohen tek:

- departamentet e përcaktuara të Aviacionit Civil, organizmat operative dhe individët e personelit, të cilët nepermjet pajisjeve të MTA të aprovuara për përdorim operacional, garantojnë shërbime.
- Autoritetet ushtarake dhe personeli i tyre që garantojnë shërbime për pajisjet MTA të aprovuara për përdorim operacional në një mjedis të përzier civilo-ushtarak, përveç kur ekziston një strukturë rregulluese inxhinierike ushtarake ekuivalente dhe e deleguar tek Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil.

### **3. Kërkesat e Sigurisë**

#### **3.1 Kërkesa të përgjithshme**

Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil duhet të garantojë, përmes aplikimit të auditimeve dhe proceseve rregullatore përkatëse, që organizmat dhe personeli përgjegjës për detyrat në lidhje me shërbimin e trafikut ajror apo që mbulon fushën e shërbimeve të trafikut ajror, të cilat janë konsideruar të lidhura me sigurinë e trafikut ajror, ka zbatuar detyrat sic janë të përcaktuara në kete udhezim.

#### **3.2.1 Kërkesa të zbatuara nga DPAC**

**DPAC**, është përgjegjëse që:

- a) te garantojë mbikqyrjen e përshtatshme dhe të mjaftueshme të rregullave te percaktuara si.
- b) të kryejë, pas hulumtimit përkatës mbi një terren të pranueshëm, veprimin rregullues përkatës në përputhje me specifikimet e ketij udhezimi dhe me dispozitat e OSHNA.

#### **3.2.2 Kërkesa të zbatueshme nga OSHNA.**

OSHNA. do të:

- a) garantojë implementimin e detyrave që i linden asaj në bazë të përcaktimeve të ketij udhezimi;
- b) garantojë që, në lidhje me procedurat e përcaktuara nga rregullorja e më poshtëme, të dhënat që ekzistojnë, janë dokumentuar nga OSHNA, dhe vihen në dispozicion, me kërkesë të D.P.A.C.-së;
- c) garantojë që, nga një pikëpamje sigurie, metodat përkatëse të zgjedhura janë ato që duhen, për të garantuar plotësimin e dispozitave të zbatueshme të ketij Udhezimi;

### **4. PËRJASHTIME**

Ne rastin e ekzistences se rrethanave qe bejne te pamundur zbatimin e kerkesave te (KRRSE/ESARR) 1, DPAC do te beje vleresimin e tyre dhe me pas do te publikoje zyrtarisht, një dokument përjashtimi, i cili do të garantojë një nivel ekuivalent sigurie.

### **5. Termat e perdorur**

**5.1 Termat dhe shkurtime të përdorura në kete Udhezim sqarohen në shtojcën A 1, bashkelidhur ketij Udhezimi dhe perbejne pjese integrale te tij.**

**6. Ky udhezim hyn në fuqi menjehere.**

## KAPITULLI 2

### Raportimi dhe Vlerësimi i Ngjarjeve të Sigurisë në MTA

1. Një OSHNA duhet të raportojë të gjitha ngjarjet e lidhura me Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA) që përfshijnë:  
SHTA, SHIA, KNS, MET t'i raportojë pranë DPAC-së.
2. DPAC në përputhje me (KRRSE/ESARR 2), duhet të garantojë që të gjitha ngjarjet e Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA) janë raportuar, investiguar, veprimet korigjuese janë ndërmarrë siç duhet dhe që të dhënat e sigurisë që rezultojnë janë analizuar për tendencat e tyre dhe janë shpërndarë tek Shtetet e tjera dhe palët e interesuara.
3. DPAC me të gjitha ngjarjet e raportuara tek ajo, duhet të:
  - a) të vlerësojë çdo raportim të ngjarjeve të marra;
  - b) të vendosë se cilat nga ngjarjet kërkon investigim nga DPAC-ja.
  - c) të investigojë këto ngjarje ;
  - d) të garantojë që ofruesit e Shërbimit të Navigimit Ajror po investigojnë dhe po ndërmarrin çdo veprim të domosdoshëm korigjues në lidhje me ngjarjet e raportuara;
  - e) të ndërmarrë hapa të tillë, që të bindë autoritetet dhe organizatat e huaja të aviacionit, për të ndërmarrë çdo veprim të domosdoshëm korigjues në lidhje me ngjarjet e raportuara;
  - f) të vlerësojë dhe analizojë informacionin e raportuar tek DPAC-ja për të zbuluar problemet e sigurisë të cilat mund të mos jenë të dukshme për vetë raportuesit;
  - g) të vërë rezultatet e analizave të të dhënave të sigurisë në dispozicion të atyre që do t'i përdorin ato për përfitim të sigurisë ajrore;
  - h) të lëshojë atje ku është e përshtatshme, këshilla dhe instruksione të veçanta për seksione të veçanta të industrisë;
  - i) të fillojë, atje ku është e përshtatshme, rishikimin dhe amendimin e legjislacionit, kërkesave apo udhëzimeve të publikuara;
  - j) shkëmbejë të dhënat me KE dhe shtetet e tjera sipas kërkesave të KRRSE/ESSAR 2 mbi raportimin e ngjarjeve në aviacionin civil.

Veç kërkesave të detyrueshme, DPAC inkurajon raportimin vullnetar direkt tek DPAC nga çdo person për çdo shqetësim mbi sigurinë ajrore për të cilën ai person ka qenë i informuar, duke përdorur formularët standart ose çdo mjet tjetër. Raportimet vullnetare do të vlerësohen dhe investigohen sipas procedurave të DPAC për raportimet e detyrueshme.

4. Organizatat e ngarkuara me ofrimin e Menaxhimit të Shërbimeve të Trafikut Ajror (MTA), për qëllime të raportimit dhe vlerësimit të ngjarjeve të sigurisë dhe për të dhënë një kontribut efikas për parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve serioze, duhet:

1. të vënë në zbatim proçese dhe proçedura zyrtare për raportimin dhe vlerësimin e gjithë ngjarjeve lidhur me MTA që sjellin një kërcënim aktual apo potencial për sigurinë e fluturimit, ose mund të dëmtojë ofrimin e shërbimeve të sigurt të MTA. Ngjarjet e raportuara të MTA, minimalisht, duhet të përputhen me listen e ngjarjeve lidhur me MTA siç është përcaktuar në Shtojcën A të këtij udhezimi;
2. të garantojnë që ngjarjet janë raportuar duke përdorur formularët e bashkangjitur në Shtojcën B të këtij udhezimi;
3. të vënë në zbatim masat dhe rregullat që çdo person në organizatë të raportojë çdo ngjarje apo situatë të tillë në të cilën ai apo ajo ishte përfshirë ose ishte dëshmitar dhe për të cilën ai apo ajo beson se shfaqti një kërcënim potencial për sigurinë e fluturimit ose dëmtoi aftësinë për të ofruar shërbime të sigurt të MTA duke përfshirë edhe tipe të tjera ngjarjesh të cilat mund të shfaqin të njëjta tipe rreziqesh që mund të kontribuojnë tek aksidentet apo incidentet serioze;
4. të garantojnë që personeli i MTA është i inkurajuar, nga një ambient jondëshkëimor, për të raportuar sistematikisht dhe saktësisht të tilla ngjarje;
5. të garantojnë që aksidentet dhe incidentet serioze janë raportuar menjëherë dhe direkt tek DPAC.
6. të garantojnë që të gjitha ngjarjet e tjera janë njoftuar tek DPAC; brënda 96 orësh;
7. të garantojnë që të dhënat e përshtatshme të cilat do të ndihmonin në kuptimin e rrethanave që kanë të bëjnë me të tilla ngjarje janë identifikuar dhe ruajtur për të parandaluar dëmtimin dhe prishjen e tyre. Një arkivë të dhënash duhet krijuar dhe të dhënat të ruhen në një mënyrë e cila të garantojë cilësinë dhe bësueshmërinë e tyre si edhe lejimin e investigimit dhe analizave të mëtejshme;
8. të garantojnë investigimin apo vlerësimin e atyre ngjarjeve që konsiderohen të kenë implikime të rëndësishme për sigurinë e fluturimit dhe/ose aftësinë për të ofruar shërbime të sigurt MTA si edhe të garantojnë që çdo veprim i domosdoshëm korrigjues është përcaktuar dhe ndërmarrë;
9. të garantojnë që investigimi dhe vlerësimi i atyre ngjarjeve është kryer nga persona me eksperiencën e domosdoshme;
10. të bashkëpunojnë plotësisht me çdo investigim të ndarë të ngjarjeve që mund të ndërmarrë DPAC;
11. të garantojnë që niveli i rrezikshmërisë i çdo ngjarjeje të tillë është përcaktuar, rreziku i shfaqur nga çdo ngjarje e tillë është klasifikuar dhe rezultatet janë arkivuar;
12. të garantojnë që investigimi identifikon masën në të cilën vetë sistemi i MTA kontribuoi ose mund të ketë kontribuar tek rreziku i shkaktuar;

13. të garantojnë që në zbatim të paragrafit h më sipër, të hartohen rekomandimet për sigurinë, ndërhyrjet dhe veprimet korigjuese të ruhen në ato raste që është e domosdoshme, dhe që implemetimi i tyre të monitorohet;
14. të garantojnë që rezultatet e investigimit ose vlerësimit të një ngjarjeje dhe ndonjë rekomandim sigurie, si edhe ndërhyrjet dhe veprimet korigjuese respektive janë njoftuar tek DPAC-ja.

## **Shtojca A**

### **Ngjarjet e sigurisë lidhur me MTA që duhen Raportuar dhe Analizuar**

Kjo shtojcë përmban listën e ngjarjeve lidhur me MTA të cilat, minimalisht, duhet të raportohen dhe vlerësohen. Ajo gjithashtu siguron të dhënat minimale kontekstuale/faktike që duhen grumbulluar dhe arkivuar për çdo ngjarje, dhe për ato ngjarje nënshtruar analizave të detajuara, rezultatet tipike kryesore të vlerësimit ose investigimit, të tilla si kategoritë e shkaqeve, nivelin e rrezikshmërisë dhe rekomandimet / ndërhyrjet për sigurinë.

#### **A-1 Ngjarjet e sigurisë lidhur me MTA që duhen Raportuar dhe Analizuar**

Kategoritë e më poshtëme të ngjarjeve lidhur me MTA duhet të raportohen dhe vlerësohen.

*Shënim: Kjo nuk duhet të pengojë raportimin e ndonjë ngjarje , siuate ose kondite e cila, nëse përsëritet në rrethana të ndryshme por të pritëshme ose lejohet të vazhdojë e pakorrektaur, mund të krijojë rrezik për avionin..*

Veç kësaj, duhet të shtohen ngjarjet e tjera të sigurisë të identifikuara si pjesë e kërkesave të monitorimit të programeve specifike (p.sh., Kërkesat e Monitorimit të identifikuara në Programin RVSM).

**A-1.1 Aksidentet:** tipet e aksidenteve me interes të veçantë për komunitetin e MTA në veçanti janë si më poshtë:

- Gjysëm përplasje ajrore
- Fluturim i Kontrolluar Drejt Terrenit
- Përplasje në tokë midis avionëve
- Përplasje midis një avioni dhe kamioni/ avioni tjetër në tokë
- Përplasje në tokë midis avionëve dhe kamionit/personi/ndërtese
- Aksidente të tjera me interes specifik do të përfshinte “humbje kontrolli në fluturim”, për shkak të kushteve VORTEX ose meteorologjike

**A-1.2 Incidentet (përfshin Incidentet Serioze siç janë përcaktuar në Aneksin 13 të ICAO):** tipet e incidenteve me interes të veçantë për komunitetin e MTA janë si më poshtë:

**A-1.2.1 Gati Përplasje** (Përfshin situatat specifike ku një avion dhe një tjetër avion / toka/ një kamion/ person ose objekt janë perceptuar të jenë shumë afër njëri tjetrit):

- Shkelja e ndarjes minimale
- Ndarja e pamjaftueshme
- Fluturim Gati i Kontrolluar Drejt Terrenit
- Inkursion i Pistës ku është i domosdoshëm veprimi shmangës.

**A-1.2.2 Mundësi për përplasje ose gati përplasje** (Përfshin situatat specifike që kanë mundësinë të jetë një aksident apo një gati përplasje, nëse avioni tjetër është në afërsi):

- Inkursion i Pistës ku nuk është i domosdoshëm veprimi mënjanues
- Dalja nga Pista e avionit
- Devijimi i avionit nga leja e leshuar.
- Devijimi i avionit prej rregullores së aplikueshme të MTA:
  - Devijimi i avionit prej procedurave të aplikueshme të publikuara të MTA
  - Depërtim i paautorizuar i hapësirës ajrore
  - Devijim prej pajisjeve bartëse dhe operacioneve të avionit lidhur me MTA, siç është urdhëruar në rregulloret e aplikueshme.

**A-1.3 Ngjarjet specifike të MTA** (Përfshijnë ato situata ku aftësia për të ofruar shërbime të sigurta MTA është dëmtuar, duke përfshirë situata ku, rastësisht, operimi i sigurtë i avionit nuk ka qenë vënë në rrezik). Kjo do të përfshijë ngjarjet e mëposhtëme:

- Pamundësi për të ofruar shërbimet e Menaxhimit të Trafikut Ajror:
  - Pamundësi për të ofruar Shërbime të Trafikut Ajror
  - Pamundësi për të ofruar Shërbime të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore
  - Pamundësi për të ofruar Shërbime të Menaxhimit të Fluksit të Trafikut Ajror
- Dështim i funksionit të Komunikimit
- Dështim i funksionit të Survejimit
- Dështim i funksionit të Përpunimit dhe Shpërndarjes së të Dhënave
- Dështim i funksionit të Navigimit
- Siguria fizike e sistemit të MTA.

## **A-2 Të dhënat Kontekstuale/Faktike të Grumbulluara dhe të Ruajtura**

Lista e më poshtëme paraqet të dhënat minimale faktike të grumbulluara dhe regjistruara rreth ngjarjeve (kush, çfarë, kur, ku) në mënyrë që statistikave të përpunohen për të mbështetur prodhimin e treguesve të nivelit të lartë dhe tendencat e tyre në kohë.



1) Lista më poshtë detajon të dhënat minimale faktike të grumbulluara kur nisin dhe ndërmerren vlerësimet/ investigimet e një ngjarjeje. Kjo listë padyshim nuk është shteruese.

- Numri i avionit të përfshirë
- Kamiona të përfshirë (Po/Jo)
- Persona të përfshirë (Po/Jo)
- Kafshë të përfshira (Po/Jo)
- Njësitë e SHTA
- Muaji i ngjarjes
- Numri i të lënduarve në mënyre fatale:
  - Anëtarë ekuipazhi të lënduar në mënyre fatale
  - Pasagjerë të lënduar në mënyre fatale
  - Të tretë të lënduar në mënyre fatale
- Numri i të lënduarve seriozisht

**Të dhënat në lidhje me çdo avion:**

- Dëmtimi i avionit
- Tipi i avionit
- Tipi i Fluturimit (Për të identifikuar më në veçanti Transportin Ajror Komercial ose Operacionin e Aviacionit të Përgjithshëm)
- Tipi i operacioneve (Trafik i Përgjithshëm Ajror dhe Trafik Ajror Operacional)
- Faza e operacioneve MTA (Nga Taxi tek Mbërritja)
- Rregullat e Fluturimit (RFI, RFV)
- Tipi i Shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror të ofruar (referoju listës tek Fjalori i Shtojcës C)
- Klasi i hapësirës ajrore të Shërbimit të Trafikut Ajror
- Zona të Tjera të Hapësirës Ajrore (të Kufizuara, ndaluara, zona të rrezikshme)
- Tipi i raportimit
- Tipi i sinjaleve të monitorimit të sistemit.

**A-3 Rezultatet e vlerësimit / investigimit të Ruajtura**

Lista e mëposhtme detajon të dhënat minimale që duhen prodhuar dhe ruajtur siç rezulton nga vlerësimi / investigimi i ngjarjeve .

**A-3.1** Vlerësimi / investigimi i ngjarjeve duhet të bëjë të mundur përcaktimin e nivelit të rrezikshmërisë së ngjarjeve.

Referuar Materialit Udhëzues “Skema e Klasifikimit të Rrezikshmërisë së ngjarjeve të sigurisë në MTA” të KRS, Çështja 1.0.

**A-3.2** Vlerësimi / investigimi i ngjarjeve duhet t’i vlejë përcaktimit të nivelit të kontributit nga elementet tokësore të sistemit të MTA dhe vendosjes nëse kontributi i tillë është:

- Direkt
- Indirekt
- Pa përfshirjen e MTA (mbulon situatat ku elementet në tokë të sistemit të MTA nuk kanë të bëjnë fare me ngjarjen).

**A-3.3** Vlerësimi / investigimi i ngjarjeve duhet t'i vlejë përcaktimit të zinxhirit të ndodhive që çojnë drejt ngjarjes dhe t'i vlejë identifikimit të arsyeve të ndryshme se përse ndodhi secila ngjarje, pra duke mundësuar marrjen e masave korrigjuese, veprimeve korrigjuese dhe ndërhyrjeve apo rekomandimeve për sigurinë.

**A-3.3.1** Shkaqet që rezultojnë tek ngjarja duhet të klasifikohen sipas kategorive të më poshtme të nivelit të lartë :

*Sidoqoftë, vlerësimi / investigimi i ngjarjeve mund të kërkojë një ndarje të rendësishme të atyre kategorive për të identifikuar sa më mirë arsyet se përse ndodhën ngjarjet dhe të ndërmerren masat e mjaftueshme parandaluese.*

- Personeli i shërbimit të MTA
  - Fizik/Fiziologjik/Psikologjik
  - Mjedisi i përbashkët pune
  - Kërkesa e detyrave operacionale
- Proçedurat dhe instruksionet me të cilat operon personeli i shërbimit të MTA.
  - Proçedura Operacionale të KTA
  - Proçedura të tjera operacionale të shërbimit të MTA
  - Proçedura Inxhinierike dhe të mirëmbajtjes
- Pikat e përbashkëta midis njësive të shërbimit të MTA
- Infrastruktura / pajisjet / sistemet teknike të shërbimit të MTA
  - Çështjet që kanë lidhje me paisjet elektronike.
  - Çështjet që kanë lidhje me programet kompjuterike.
  - Çështjet e Integritimit
  - Planvendosja dhe infrastruktura e Aerodromit
- Struktura e Hapësirës Ajrore
  - Struktura e Rrugëve Ajrore
  - Kapaciteti
  - Sektorizimi
  - Hapësirat Ajrore të SHTA
- Struktura e Kompanisë dhe Politika e Menaxhimit
  - Linja e menaxhimit Operacional
  - Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë

- Marrëveshjet Institucionale
- Politika e Menaxhimit/ personelit
- Aktivitetet Rregulluese
  - Rregullorja
  - Proçesi i aprovimit

**A-3.3.2** Rekomandimet për sigurinë, ndërhyrjet dhe veprimet korigjuese duhet të përpunohen dhe arkivohen atje ku është e domosdoshme dhe vënia në zbatim e tyre të monitorohet. Ato mund të marrin forma të ndryshme, duke përfshirë përpunimin dhe vënien në zbatim të një Kërkese Rregullatore për Sigurinë, vënien në zbatim të standarteve, hartimin ose përmirësimin e procedurave, ndryshimet tek arkitektura e sistemit, rishikimet në trainimet e MTA.

## Shtojca B – Formularët e Raportimit të Ngjarjeve

Numri i Ngjarjes së DPAC-së

### FORMULARI I RAPORTIMIT TË NGJARJEVE TË KTA

Ky formular do të përdoret nga personeli i SHTA për raportimin e një ngjarjeje të shkaktuar nga një avion ose kamion, nga ju vetë apo nga nje tjetër Njësi SHTA, një dhunim i pretenduar i dispozitave ose hapësirave të lira të SHTA, të metat e pajisjeve / procedurave të KTA, etj.

Shënime: Shih Instruksionet dhe Shënimet Shpjeguese

- I. Kur ta plotësosh, ju lutem dërgoje tek: **Kreu i AKM, pranë DPAC-së.**
- II. Dërgoje orgjinalin tek Kreu i AKM – siç kërkohet, bëj edhe kopje të tjera
- III. Qarko ose plotëso, siç kërkohet, kutitë nga 1 deri 19
- IV. JU LUTEM PËRDOR BOJË TË ZEZË

KATEGORITË E NGJARJEVE											
AKSDENT				AIRPROX				INCIDENT			
NGJARJE SPECIFIKE TË MTA						SHKELJE E HAPËSIRËS AJRORE					
Shënim: Një sinjal duhet të dërgohet tek Kreu i AKM për AKSDENT ose AIRPROX											
1 Data / Ora (në UTC) e ngjarjeve viti Muaji Dita Ora Minutat			2 Ditë apo Natë			3 Vëndodhja gjeografike e ngjarjeve					
4 Avionët e përfshirë											
Operator	Callsign and/or Registration	Type	ADEP	ADES	FL, Altitude or Height		SSR Code	Mode C e Displayed	Relevant Segment	Route	Flt Rules
					Actual	Cleared					
								YES NO			IFR VFR SPEC
								YES NO			IFR VFR SPEC
5 Frekuencat RTF/Paisjet e Komunikimit dhe Radar te përdorura						6 Klasi i Hapësirës Ajrore të ATS A B C D E F G		7 Tipi i Shërbimit te Trafikut Ajror			
8 Distanca Vertikale e Përafërt (ft/metres)  Distanca Horizontale e Përafërt (NM/km/minuta)						9 Sistemi I Paralajmërit Automatik Ground-based Airborne					
10 Informacioni i Trafikut YES NO						11 A jane mbajtur rregjistrimet RF dhe radar YES NO					
12 A janë shqyrtuar të dhënat MET? (Nqs Po, shkruaj detajet tek kutia 13) YES NO											
13 Përshkrimi i ngjarjes – bëj një diagramë nëse është e domosdoshme (Bashka-ngjitur raporti i Aerodromit per MET)											
Vazhdo ne leter tjeter nëse është e nevojshme.											
14 Vlerësimi I Ngarkesës së Punës Shumë e Rëndë e Rëndë Mesatare e Lehtë				15 Koha nga pushimi i fundit		16 Fillimi i Turnit UTC Local		17 Emri i Njësisë së SHTA dhe Sektori			

18 Në detyrë si:	19 Emri Firma Data dhe Vendi	Për përdorim vetëm nga ana e Mbikqyrjes së MTA
------------------	------------------------------	--

## MBI PLOTËSIMIN E FORMULARIT TË RAPORTIMIT TË NGJARJEVE TË KTA.

### PËRDORIMI DHE SHPJEGIMI I TERMAVE NË KUTINË 1

**AKSIDENT:** Një aksident i raportueshëm në SHQIPËRI.

**AIRPROX:** Një situatë në të cilën, sipas opinionit të një piloti ose një kontrollori, distanca midis avionëve si edhe pozicionet relative dhe shpejtësitë e tyre kanë qenë të tillë sa që siguria e avionëve të përfshirë ishte apo mund të ketë qenë e rrezikuar.

**INCIDENT:** Çdo ngjarje e papërshtatshme për kategoritë e tjera.

**NGJARJE SPECIFIKE TË MTA:** Çdo ngjarje që përfshin çdo element të sistemit të MTA të vendosur në tokë.

**SHKELJE E HAPËSIRËS AJRORE:** Një shkelje e supozuar e paautorizuar e Hapësirës Ajrore të kontrolluar.

### SHËNIME SHPJEGUESE

**E PËRGGJITHSHME:** Plotëso **TË GJITHA** kutitë. Nëse **NUK APLIKOHET** përdor **N/A**, ose nëse është e **PANJOHUR** përdor **N/K**. Shmang përdorimin e zhargoneve teknike, hieroglifet dhe shkurtime.

Kur ngjarja përfshin më tepër se një kategori (p.sh. një **AIRPROX** mund të vijë nga një **SHKELJE (INFRINGEMENT)**), qarkoi që të dyja kategoritë.

**KUTIA 1:** Viti , Muaji, Data, Ora , Minuti i ngjarjeve

**KUTIA 2:** Natë: siç është përcaktimi kombëtar ose sipas ICAO.

**KUTIA 3:** Vendëndodhja e Shtetit duke përdorur gjerësinë/gjatësinë gjeografike, emri i vendit. Aerodromi, distanca nga një paisje navigacionale shtesë ose pikë e rëndësishme, etj.

**KUTIA 4:** Përdore këtë KUTI vetëm nëse avioni është i prekur ose i përfshirë. Përdoret për detajet kur deri në dy avionë janë të përfshirë. Përdor **KUTINË 13** për avionë të tjerë të përfshirë.

**Tipi:** përdor përcaktuesit e avionit sipas ICAO; **ADEP/ADES:** përdor treguesit e vendndodhjes sipas ICAO ose gjuhë të qartë; **FL, altitude or height:** specifikoni Nivelin e Fluturimit (FL), lartësinë (A)(*altitude*), lartësinë mbi nivelin e detit (H) (*height*) me feet. Me metra (m). Vendos treguesit e altimetrit nëse aplikohet; **Mode C:** nëse niveli i informacionit nga avionët është i disponueshëm nga burime të tjera (p.sh. Mode S, ADS, etj.) specifikoni tek **KUTIA 13**; **Relevant route segment:** p.sh. **SID/STAR/ATS route** (specifikoni) / circuiti i trafikut në aerodrom (specifikoni, p.sh. drejtimi i erës) /ulja/ngritja/taxing/ngjitja fillestare/etj.; **Qarko Flight Rules** përkatëse.

*KUTIA 5:* Për të ndihmuar në ruajtjen e RTF përkatëse dhe regjistrimet e survejimit  
*KUTIA 6:* Qarko Klasin e Hapësirës Ajrore të SHTA (A, B, C, D, E, F, G) në të cilën ndodhi ngjarja.

*KUTIA 7:* Trego tipin e shërbimit të ofruar, p.sh., Area/Approach/Aerodrome - Control/ Advisory/ Information - Procedural/Radar - etj. Përdor një kombinim të tyre për përshkrimin e plotë të shërbimit të ofruar.

*KUTIA 8:* Përdor këtë KUTI vetëm nëse avioni është i prekur ose i përfshirë ose nëse ndodh ngjarja gati- Fluturim i Kontrolluar Drejt Terrenit (CFIT), për të treguar distancën avion-avion ose avion-terren.

*KUTIA 9:* Qarko atë në të cilën, nëse ekziston ndonjëra, sistemi i automatizuar i sinjalizimit ishte i përfshirë (p.sh. alarm konflikti), nëse aplikohet, specifikoj tipin dhe përmbajtjen e sinjali dhe/ose alarmit.

*KUTIA 10:* Qarko **PO** ose **JO** nëse ka lidhje.

*KUTIA 12:* Qarko **PO** ose **JO** nëse moti ishte konsideruar të kishte lidhje me ngjarjen; përfshi detajet KUTINË 13.

*KUTIA 13:* Përdor tekstin e lirë për të përshkruar ngjarjen (përfshi diagramën nëse është e domosdoshme); Shkaqet dhe faktorët që besohet se kanë lidhje me ngjarjen; Sygjero ndryshime dhe përmirësime, nëse duhet; *Mund të dëshirosh të tregosh që raportimi reflekton rigrumbullimin tuaj subjektiv të fakteve*; Përfshi informacionin përkatës mbi motin. Nëse është e domosdoshme, përdor KUTINË 13 të Formularëve shtesë, trego numrin pasues dhe numrin total të faqeve.

*KUTIA 14:* Qarko përshkrimin i cili përmbush më mirë vlerësimin tuaj mbi ngarkesën e punës, duke marrë parasysh kompleksitetin e faktorëve të tjerë

*KUTIA 15:* Tregon periudhën kohore që nga pushimi juaj i fundit

*KUTIA 16:* Tregon orën e nisjes së turnit

*KUTIA 17:* Emri i njësisë së SHTA dhe Sektori

*KUTIA 18:* Specifikon pozicionin tuaj të punës dhe/ose përgjegjësinë në kohën e ndodhjes së ngjarjeve

## **PERIUDHA E RAPORTIMIT**

Raportimet duhet të jenë të shpërndarë brenda 96 orëve nga ngjarja ku të paktën rrethanat e jashtëzakonshme e parandalojnë këtë.

## **PRANIMI, NJOHJA E RAPORTEVE**

Pranimi dhe njohja e raporteve (ndryshe nga ato KONFIDENCIALE), normalisht është dhënë nëpërmjet listës mujore të 'Ngjarjeve të Raportuara të MTA'. Nëse, në veçanti është kërkuar, njohje individuale, ju lutem kontaktoni direkt Kreun e AKM-së.

## **VEPRIMI I MENAXHIMIT TË NJËSISË**

Raportuesave iu kërkohet të dërgojnë një kopje tek Menaxheri i Njësisë. Kjo për arsye të vlerësimit lokal dhe ndërmarrjes së ndonjë veprimi të menjëhershëm. Të dhëna shtesë dhe/ose komente të ndryshme nga Menaxhmenti i Njësisë janë mjaft të dëshirueshme edhe për vlerësimin e Mbikqyrjes së MTA edhe për ndonjë investigim pasues.

## **RAPORTET KONFIDENCIALE**

**Një raportim mund të dorëzohet konfidencialisht. Ju lutem shëno qartë në krye të formularit fjalën 'KONFIDENCIAL' dhe shtoni një adresë apo numër telefoni kontakti. Kopje e dytë nuk duhet të dërgohet tek menaxheri lokal. TË GJITHA KUTITË duhet të jenë të plotësuara. DPAC do të respektojë konfidencialitetin dhe Kreu i ARRK-së do të kontaktojë personalisht me ju.**

## **RAPORTIMI I NGJARJEVE INXHINIERIKE TË SHTA**

Ky formular do të përdoret nga personeli i SHTA për raportimin e një ngjarjeje të shkaktuar nga një avion ose kamion, nga ju vetë apo nga nje tjetër Njësi SHTA, një dhunim i supozuar i dispozitave ose hapësirës së lirë të SHTA, të metat e pajisjeve / procedurave të KTA, etj.

Shënime: Shih Instruksionet dhe Shënimet Shpjeguese

- i) Kur ta plotësosh, ju lutem dërgoje tek: **Kreu i AKM pranë DPAC-së**
- ii) Dërgoje orgjinalin tek Kreu i AKM – siç kërkohet, bëj edhe kopje të tjera
- iii) Qarko ose plotëso, siç kërkohet, kutitë nga 1 deri 19
- iv) **JU LUTEM PËRDOR BOJË TË ZEZË**

Numri i Ngjarjes së  
DPAC-së

<b>1 Kategoritë e Ngjarjes</b>				
AKSIDENT    INCIDENT    NGJARJE SPECIFIKE TË ATM    PROCEDURIALE    DIFEKT    KERCENIM				
Shënim: Një njoftim duhet të dërgohet tek Kreu i AKM-së për AKSDENT				
2 Vendodhja gjeografike e ngjarjeve	3 Datë	5 Zgjatja	6 Pajisja e ATS RTF/Radar/Navaid Të tjera :	7 Shërbimi i Afektuar Control/Advisory/ Procedural/Radar/ADC/ GMC/Approach/Area/Air Naviagation
	4 Ora (UTC)			
8 Tipi i Pajisjes/Prodhuesi		9 Frekuenca	10 Shënja e thirrjes	11 Vendndodhja e Pajisjes
12 Konfigurimi i Pajisjes  In/Out of Shërbim Main/Standby/Test Channel A(1)/B(2)/Other: Burim I Jashtëm Informacioni		13 Statusi I Paisjes  Planifikuar/Paplanifikuar/ Vjetëruar Në punë/Jashtë pune/I Degraduar Rutine/Mirëmbajtje/Korrigjues Modifikim/Zëvendësim		14 Difekte ose  Ngjarje të mëparshme  PO/ JO S' ka informacion
15 Frekuencat RTF ose burimi radarit				
16 Përshkrimi –përdorni skemat nëse është e nevojshme ( bashkalidheni nje kopje te skemes informacionit)				
Vazhdoni në një format shitesë nëse nevojitet				
17 Regjistrimet e Mbledhura PO /JO – Detaje:		18 Emri i njesise se SHTA ose Organizata dhe Pozicioni		19 Ora fillimit te Turnit dhe Zgjatja e tij
20 Emri juaj, Firma dhe Data		Përdoret VETËM Për Mbikqyrjen e MTA		



## **MBI PLOTËSIMIN E FORMULARIT TË RAPORTIMIT TË NGJARJEVE INXHINIERIKE TË KTA**

### **PËRDORIMI DHE SHPJEGIMI I TERMAVE NË KUTINË 1**

Qarko një apo më tepër kategori Ngjarjesh

AKSIDENT: Një aksident i raportueshëm në SHQIPËRI.

INCIDENT: Çdo ngjarje e papërshtatshme për kategoritë e tjera.

NGJARJE SPECIFIKE TË MTA: Çdo ngjarje që përfshin çdo element të sistemit të MTA bazuar në tokë.

PROÇEDURIALE: Një ngjarje e raportueshme atribuar aspekteve proceduriale duke përfshirë operimin dhe mirëmbajtjen e çdo pajisjeje në tokë.

DËSHTIM: Një ngjarje e raportueshme atribuar çdo difekti apo keqfunksionimi të çdo pajisjeje në tokë.

RREZIK: Një aksident potencial, incident ose dështim.

### **SHËNIME SHPJEGUESE**

*E PËRGGJITHSHME: Plotëso **TË GJITHA** kutitë. Nëse NUK APLIKOHET përdor N/A, ose nëse është e PANJOHUR përdor N/K. Duhet shmangur përdorimi i zhargoneve dhe shkurtimeve të veçanta.*

KUTIA 1: Vendëndodhja e ngjarjes.

KUTIA 5: Periudha mbi të cilën ekzistuan kushtet e Ngjarjes. Duhet të jenë identifikuar në mënyrë të menjëhershme dhe të pacaktuar klasifikimet e panjohura.

KUTIA 6: Duhet qarkuar apo deklaruar tipi i pajisjes.

KUTIA 7: Mund të qarkohet më tepër se një element.

### **DETAJET E PAJISJEVE ATRIBUAR NGJARJES**

KUTIA 9: Frekuenca (Radio) e përshtatshme për pajisjen dhe ngjarjen, nëse aplikohet.

KUTIA 10: Callsign – identifikimi i Navaid, Kodi SSR ose callsign RTF.

KUTIA 11: Vendndodhja – identifikon stacionin ose pozicionin fizik të pajisjes.

KUTIA 12: Mund të identifikohet më tepër se një element. Kanale shtesë, larmi. etj., duhet të deklarohen atje ku është e zbatueshme. Burime të jashtme informacioni të plotësuara me vendndodhjen e pajisjes dhe/ose stacionit.

KUTIA 13: Mund të qarkohet më tepër se një element. Kategoritë e aplikuara tek pajisja në fjalë në kohën e Ngjarjes.

KUTIA 15: Identifikimi i burimit përkatës të frekuencës RTF/radar është e domosdoshme për të siguruar regjistrimet të cilat mund të jenë thelbësore për investigimet pasuese.

KUTIA 17: Nëse mblidhen regjistrime , deklaro burimin, datën në fuqi dhe stacionin ku janë mbledhur.

## **PRANIMI, NJOHJA E RAPORTEVE**

Pranimi dhe njohja e raporteve (ndryshe nga ato KONFIDENCIALE), normalisht është dhënë nëpërmjet listës mujore të 'Ngjarjeve të Raportuara të MTA'. Nëse, në veçanti është kërkuar, njohje individuale, ju lutem kontaktoni direkt Kreun e AKM.

## **VEPRIMI I MENAXHIMIT TË NJËSISË**

Raportuesave iu kërkohet të dërgojnë një kopje tek Menaxheri i Njesisë. Kjo për arsye të vlerësimit lokal dhe ndërmarrjes së ndonjë veprimi të menjëhershëm. Të dhëna shtesë dhe/ose komente të ndryshme nga Menaxhmenti i Njesisë janë mjaft të dëshirueshme edhe për vlerësimin e Mbikqyrjes së MTA edhe për ndonjë investigim pasues.

## **RAPORTET KONFIDENCIALE**

**Një raportim mund të dorëzohet konfidencialisht. Ju lutem shëno qartë në krye të formularit fjalën 'KONFIDENCIAL' dhe shtoni një adresë apo numër telefoni kontakti. Kopje e dytë nuk duhet të dërgohet tek menaxheri lokal. TË GJITHA KUTITË duhet të jenë të plotësuara. DPAC do të respektojë konfidencialitetin dhe Kreu i AKM do të kontaktojë personalisht me ju.**

## SHTOJCA A1

### 1. TERMA dhe PËRKUFIZIME

Ne funksion te ketij Udhezimi termat e meposhtem nenkuptojne:

<b>Autoriteti Kombëtar Mbikqyrës (AKM).</b>	Eshtë ajo pjesë e DPAC-së e autorizuar nga ky Udhëzim i Ministrit të PPTT si organi kompetent i autorizuar për kryerjen e funksionit të mbikqyrjes së Sigurisë në nivel kombëtar, dhe të Shërbimeve të Trafikut Ajror.
<b>DPAC – Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil</b>	Autoriteti rregullator kompetent në varësi të Ministrisë së Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacioneve dhe është përgjegjës për rregullat dhe rregulloret e sigurisë së aviacionit.
<b>ANTA sh.a.</b>	Një agjensi që është nën vartësinë e Ministrisë së Ekonomisë dhe, Ministrisë së Punëve Publike transportit dhe Telekomunikacionit, dhe dhe përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të Menaxhimit të Trafikut Ajror.
<b>Shërbimet e Navigimit Ajror (SHNA)</b>	Shërbimet e trafikut ajror; komunikimi; shërbimet e navigimit dhe vëzhgimit, shërbimi meteorologjik i navigimit ajror; dhe shërbimin e informacionit aeronautik.
<b>Ofruesit e SHNA –</b>	Person ose organizatë, ose përfaqësues i përcaktuar nga një organizatë ,i cili është zbatues i rregulloreve të grupit i mbikqyrës të SHNA.
<b>Manaxhimi i Trafikut Ajror (MTA)</b>	Manaxhimi i Trafikut Ajror. Bashkësia e veprimtarisë në tokë (të përbërë nga ATS, ASM, ATFM) dhe ato funksione të avionit në ajër të nevojshme për të garantuar zhvendosjen e saktë të mjeteve fluturuese gjatë fazave përkatëse të operimit.
<b>Shërbimi i Menaxhimit të Trafikut Ajror [ Ofruesi i shërbimeve MTA</b>	Një shërbim në funksion të Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA). Një organizatë përgjegjëse dhe e autorizuar për të siguruar dhe kryer shërbime të Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA).
<b>Shërbimi i Trafikut Ajror (SHTA) [</b>	Një term i përgjithshëm që përmbledh shërbimet e ndryshme të informacionit mbi fluturimin, shërbimin

<p><b>Shërbimi i Kontrollit të Trafikut Ajror (KTA)</b></p>	<p>e sinjalizimit, shërbimi konsultativ i trafikut ajror, shërbimi i kontrollit të trafikut ajror (i kontrollit të ajrit, kontrollit të afrimit apo të kontrollit të aerodromit)</p> <p>Një shërbim i siguar për qëllimin e:</p> <p>a) parandalimit të përplasjeve :</p> <p>1) midis avionave dhe</p> <p>2) midis avionit dhe objekteve penguese mbi zonën e manovrimit dhe</p> <p>b) lehtësimit, mbarëvajtjes së saktë dhe menaxhimit të fluksit të trafikut ajror</p>
<p><b>Kërkesat e Përbashkëta.</b></p>	<p>Kërkesa të Rregullores së (KE) që duhet të përmbushë një Ofrues SHNA që të çertifikohet në ofrimin e shërbimit.</p>
<p><b>Nje Qiell i Vetëm European (QVE)</b></p>	<p>Një koncept dhe paketë rregulloresh mbështetëse për operim të zbutur në sistemet e trafikut ajror ndërlidhur me pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në shërbimet navigacionale ajrore për mundësimin e përdorimit optimal të hapësirës ajrore Evropiane dhe pajtueshmërinë, nivelin e lartë të sigurisë në udhëtimet ajrore ,duke ju përmbajtur interesave të përgjithshme të shërbimeve navigacionale ajrore, përfshirjen e detyrimeve për shërbimin publik. Ofrimi i shërbimit duhet të zbatohet me standartet më të larta të përgjegjesisë dhe kompetencës.</p>
<p><b>Pajisjet teknike të Menaxhimit të Trafikut Ajror të aprovuar për përdorim operacional.</b></p>	<p>Të gjitha sistemet inxhinierike, mjetet apo pajisjet që kanë qenë zgjedhur për t'u përdorur operacionalisht ose direkt nga përdoruesit e hapësirës ajrore (pajisjet tokësore të navigimit) ose janë përdorur në dispozitën e shërbimeve operacionale të menaxhimit të trafikut ajror.</p> <p><i>Shënim: Këto përfshijnë sistemet, mjetet dhe pajisjet e përdorura apo të kqyrura nga ANTA sh.a. dhe i shërbejnë qëllimit të navigacionit ajror, pavarësisht nëse ato janë përdorur për të përmbushur detyrat e përfshira në menaxhimin e trafikut ajror dhe kërkesat e tij.</i></p>
<p><b>Personeli i shërbimit të Menaxhimit të Trafikut Ajror</b></p>	<p>Persona të caktuar për të ekzekutuar direkt detyra në lidhje me kushtet e shërbimit Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA).</p>
<p><b>Personeli inxhiniero-teknik që ndërmerr detyra lidhur me sigurinë operacionale</b></p>	<p>Personeli që operon dhe mirëmban teknikën dhe gjithë pajisjet elektronike të Menaxhimit të Trafikut Ajror të aprovuara për përdorim operacional</p> <p><i>Shënim: ky përkufizim nuk është parashikuar të mbulojë pajisjet e tjera lidhur me funksione të tilla</i></p>

		<i>si: hartimi, testimi, projektimi, mandatimi dhe trajnimi institucional.</i>
<b>Realizimi i sigurisë.</b>		Rezultati i procesit dhe/ose metodat e aplikuara për të arritur siguri të pranueshme ose të tolerueshme.
<b>ESARR Rregullore</b>		Kerkesat Rregullore të Sigurisë të Eurokontrollit. Përvetësimi, dekretimi dhe vënia në zbatim i rregullave për arritjen e objektivave të shpallura nga ata tek të cilët aplikohet procesi rregullator.
<b>Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë (SMS)</b>		Një trajtim sistematik dhe i hollësishëm që përcakton aktivitetet me anë të të cilave menaxhimi i sigurisë është ndërmarrë nga një autoritet i emëruar në mënyrë që të arrihet siguria e pranueshme dhe e tolerueshme.
<b>Mbikqyrja e Sigurisë</b>		Funksioni i ndërmarrë nga autoriteti i emëruar ARRK për të verifikuar që objektivat e rregullores së sigurisë janë arritur dhe kërkesat e saj janë përmbushur me efikasitet
<b>Kreu i AKM</b>		Përfaqësuesi i përcaktuar i tij për një procedurë të posaçme.
<b>Kërkesë-Rregullorja Sigurisë</b>	<b>e</b>	Kushti zyrtar i caktuar nga rregullatori i sigurisë i lidhur me specifikimin, i cili nëse pajtohesh me të, do të të çojë drejt njohjes dhe respektimit të kompetencës së sigurisë.
<b>Aksidenti [</b>		Një ngjarje e lidhur me operimnin e një avioni i cili ndodh midis momentit kur personat hipin në avion me synim fluturimi dhe atij momenti kur personat janë zbritur në tokë, në të cilin: a) një person është dëmtuar seriozisht për vdekje si rezultat i: -të qenurit në avion -kontaktit direkt me ndonjë pjesë të avionit, ku përfshihen pjesë që janë veçuar nga avioni -ekspozim direkt tek shpërthimi i motorrit, përveç se kur dëmtimet janë për shkaqe natyrore, vetëplagosjet apo plagosjet nga persona të tjerë, ose kur dëmtimet janë tek personat pa biletë të fshehur jashtë zonave normale në dispozicion të pasagjerëve dhe ekuipazhit, <i>Shënim 1.-Vetëm për uniformitetet statistikor, një plagosje që përfundon me vdekje brenda 30 ditëve nga data e aksidentit është klasifikuar nga ICAO si një dëmtim fatal.</i> b) avioni ka humbur apo është plotësisht i pakapshëm <i>Shënim 2.- Një avion është konsideruar i humbur kur kërkimet zyrtare kanë përfunduar dhe nuk janë</i>

	<i>lokalizuar mbeturinat e avionit.</i>
<b>Incidenti</b>	Një ngjarje, ndryshe nga aksidenti, i lidhur me operacionin e një avioni, i cili ndikon apo mund të ndikojë në sigurinë e operacionit
<b>Fluturim i Kontrolluar drejt Terrenit (CFIT)</b>	Quhet aksidenti në të cilin avioni ,nen kontrollin e ekuipazhit, është duke fluturuar në terren ose ujra pa djeninë e një pjese të ekuipazhit që implikohet në aksident.
<b>Përplasje në Tokë midis Avionëve</b>	Avionët vendosen ne kontakt direkt me njëri tjetrin në tokë.
<b>Inkursion i Pistës</b>	Avioni që del nga anët e pistës ose ka shpejtësi vrapimi në pistë mbi normën e lejuar.
<b>Devijimi i Avionit nga Leja e Dhënë nga DPAC</b>	Një ngjarje në të cilën një avion sipas konditave të specifikuara nga njesia e kontrollit te trafikut ajror ose nga Autoriteti I Autorizuar.(DPAC).
<b>Depërtim i Pa-autorizuar i Hapësirës</b>	Penetrimi i një avioni në një pjesë të hapësirës ajrore pa lejen paraprake të Autoritetit respektiv (DPAC) (Kur një leje e tillë paraprake kërkohet).
<b>Dëmtim i Avionit</b>	Një përmbledhje e shkurtër e dëmtimeve të avionit në aksident (shkatërim, shkatërim esencial, demtim i lehte, jo demtim).
<b>Tipi i Avionit</b>	Siç përcaktohet në definimin e duhur të avionëve të ICAO ose në planin e fluturimit kur ska përcaktim të ICAO.
<b>Transport ajror ose Komercial</b>	Operimi i një avioni në një ose më shumë stade të skeduluara ose paskeduluara i cili është i vlefshëm për publikun për kënaqësi ose me qera (ndalesat teknike llogariten në statistikat e ICAO).
<b>Operim i Përgjithshëm i Avionit</b>	Nje operim avioni i ndryshëm nga ai tregtar ose operim kalibrimi.
<b>Punime Ajrore</b>	Operim i një avioni në të cilën përdoren shërbime të specializuara si agrikulturë, ndërtime, fotografime, survejime patrullim, kërkim shpëtim, reklama ajrore etj.
<b>Trafik i Përgjithshëm Ajror (GAT)</b>	Përfshin të gjithë fluturimet që kryhen në përputhje me rregullat dhe procedurat e ICAO. GAT mund të përfshijë edhe avionat ushtarak qe zbatojne rregullat e ICAO.
<b>Trafik Ajror Operacional (OAT)</b>	Përmbledh të gjithë fluturimet që nuk përputhen me rregullat e vendosura për GAT dhe për të cilat autoriteti ka vendosur rregulla e procedura speciale.OAT mund të përmbledhë edhe fluturime civile të tilla si fluturime prove te cilat kërkojnë disa devijime nga rregullat e kërkesat e ICAO.
<b>RVSM (Reduced Vertical Separation Minima)</b>	Është një term i përdorur në aviacion për të përshkruar zvogëlimin (uljen) e ndarjes vertikale

**Ndarja Minimale Vertikale e Zvogëluar** standarte të kërkuar midis avionave që fluturojnë në nivele të përcaktuara.

## **2. SHKURTIME**

**Shkurtime të përdorura në këtë udhëzim kanë kuptimet si mëposhte:**

- |               |   |
|---------------|---|
| 1. AKM        | - Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës              |
| 2. SHNA       | - Shërbimi i Navigimit Ajror                  |
| 3. OSHNA      | - Ofruesit e Shërbimit të Navigimit Ajror     |
| 4. SHTA       | - Shërbimi i Trafikut Ajror                   |
| 5. KTA        | - Kontrolli i Trafikut Ajror                  |
| 6. KE         | - Komisioni Evropian                          |
| 7. KRS        | - Komisioni Rregullator i Sigurisë            |
| 8. DPAC       | - Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil |
| 9. ANTA sh.a. | - Agjensia Nacionale e Trafikut Ajror         |
| 10. MTA       | - Menaxhimi i Trafikut Ajror                  |
| 11. RFI       | - Rregulli i Fluturimit me Instrumenta        |
| 12. RFV       | - Rregulli i Fluturimit Vizual                |
| 13. RVSM      | - Ndarja Minimale Vertikale e Zvogëluar       |