REPUBLIKA E SHQIPËRISË

MINISTRIA E TRANSPORTIT DHE INFRASTRUKTURËS

AUTORITETI AVIACIONIT CIVIL

Adresa: "Sulejman Delvina" Nr. 1, Tiranë. Tel / Fax: +355 4 2223969, Email: info@acaa.gov.al

Nr. Prot 469 Datë 29 /03/ 2016

Vendim

Nr 2 , Datë 29 / 03 / 2016

Për miratimin e procedurës së jashtme së zbatimit të rregullave për raportimin e detyrueshëm të ngjarjeve në aviacionin civil, Rishikimi 1

Në zbatim të Nenit 13, pika a dhe pika g, të Ligjit Nr. 10 233, datë 11.2.2010 "Për Autoritetin e Aviacionit Civil", i ndryshuar: Urdhëri i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit Nr. 68, datë 10.06.2011 "Për miratimin e rregullores mbi Raportimin e Ngjarjeve në Aviacionin Civil". Urdhëri i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit Nr. 123, datë 22.11.2011 "Për miratimin e Rregullores për integrimin në një baze qendrore të informacionit për ngjarjet në Aviacionin Civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara".

Vendosa:

1. Miratimin e procedurës së jashtme të zbatimit të rregullave për Raportimin e Detyrueshëm të Ngjarjeve në Aviacionin Civil, Rishikimi 1.
2. Vendimi i Drejtorit Ekzekutiv Nr.7 date:18.03.2013 "Per miratimin e procedures se jashtmese zbatimit te rregullave per raportimin e detyrueshem te ngjarjeve ne aviacionin civil" , shfuqizohet.
3. Subjektet raportuese të përcaktuara në legjislacionin në fuqi duhet të zbatojnë parashikimet e kësaj procedure, në përmbushje të detyrimeve të tyre për raportimin e ngjarjeve.

4. Ngarkohet Drejtoria e Kontrollit të Cilësisë dhe Sistemeve të Menaxhimit të Sigurisë në Autoritetin e Aviacionit Civil, të bashkërendojë punën me Drejtoritë e tjera të Autoritetit të Aviacionit Civil si dhe me subjektet raportuese apo të interesuara për informacionin e raportuar, në funksion të zbatimit të kësaj procedure.
5. Ngarkohet Drejtoria e Kontrollit të Cilësisë dhe Sistemeve të Menaxhimit të Sigurisë në bashkëpunim me sektorin e Informacionit, të marrë masa për publikimin për raportimin e ngjarjeve në faqen zyrtare të internetit të Autoritetit te Aviacionit Civil.

Të merren masa për shpërndarjen tek Operatorët që janë subjekt i kësaj procedure.

Ky vendim hyn në fuqi 10 ditë pas datës së miratimit dhe publikohet në faqen zyrtare të internetit të Autoritetit te Aviacionit Civil.

Aleksander LIPIVANI

DREJTOR EKZEKUTIV

REPUBLIKA E SHQIPËRISË

MINISTRIA E TRANSPORTIT DHE INFRASTRUKTURES

Autoriteti i Aviacionit Civil

PROCEDURE E JASHTME E ZBATIMIT TË RREGULLAVE PËR RAPORTIMIN E DETYRUESHËM TË NGJARJEVE NË AVIACIONIN CIVIL

RISHIKIMI 1

SHKURT 2016

Hyrje

Ky dokument është pronë e:

Autoritetit të Aviacionit Civil të Shqipërisë

Rr. Sulejman Delvina, Nr. 1
Pranë Parkut të Delegacioneve
Tiranë / Shqipëri
Po Box 205

Ndalohet çdo riprodhim ose ndryshim i këtij materiali, pa pëlqim me shkrim.

Shpërndarja e pa autorizuar e këtij manuali ose pjesëve të tij, jashtë shpërndarjes zyrtare, sipas përkufizimit të këtij dokumenti, do të cilësohet si shkelje e procedurave të Autoritetit të Aviacionit Civil dhe do të trajtohet përkatësisht me punonjësin përgjegjës.

Ky individ mund t'i nënshtrohet procedimit ligjor nga institucionet përkatëse ligjore.

Për Autoritetin e Aviacionit Civil:

Drejtor Ekzekutiv

LISTA E FAQEVE EKZISTUESE

Kapitulli	Faqe	Rishikimi	Datë
Hyrje	7	Version 0	18.03.2013
Qëllimi	7	Version 0	18.03.2013
Legjislacioni në fuqi	8	Version 1	23.12.2015
Zbatueshmëria	9	Version 1	23.12.2015
Të dhënat e kontaktit	11	Version 1	23.12.2015
Sistemi Raportimit të Detyrueshem të Ngjarjeve (RDN) pranë AAC	12	Version 0	18.03.2013
Formularët e raportimit të ngjarjeve	13	Version 1	23.12.2015
Mbrojtja e informacionit	14	Version 0	18.03.2013
Përpunimi i raporteve të ngjarjeve dhe publikimi i informacioneve të Sigurisë	14	Version 1	23.12.2015
Lista e operacioneve, mirëmbajtjes, riparimit dhe ngjarjeve që kanë të bëjnë me prodhimin e avionit për t'u raportuar.	16	Version 1	23.12.2015
Format e Raportimit dhe shënime për plotësimin e tyre	33	Version 1	23.12.2015

	Emri dhe pozicioni	Datë	Nënshkrimi
Përgatitur nga:	Elton Kacagjeli, Përgj. Sektori i SMS Edmira Çuko, Inspektor i SMS	09.02.16 09.02.16	
Kontrolluar nga:	Feliks Baci, Drejtor i DKCSMS	11.02.16	
Rishikuar nga:	Edlira Kraja, Drejtor i Standartizimit Teknik	11.02.16	
Miratuar nga:	Aleksander Lipivani, Drejtor Ekzekutiv		

LISTA E SHPËRNDARJES

Përdoruesi	Media/Mediumi	Sasia
Arkivi	Shkresor	1
	Elektronike	1
Intranet	Elektronike	1
DAMO,DMSA,DMAA,DMSHLA, DKCSMS STAF	Elektronike	1

REGJISTËR I RISHIKIMEVE

Nr:	Datë:	Rishikuar nga:	Nr:	Datë:	Rishikuar nga:
1	23.12.2015	Edmira Çuko Elton Kacagjeli			
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					

PËRMBLEDHJE

Kjo procedurë e jashtme është përpiluar në përputhje me:

- Ligjin Nr.10040, datë 22.12.2008 "Për Kodin Ajror të RSH-së", i ndryshuar, Kreu IX i tij
- Ligjin Nr.9658, datë 18.12.2006 që ratifikon Marrëveshjen Shumëpalëshe.
- Urdhëri i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit Nr. 68, datë 10.06.2011 "Për miratimin e rregullores mbi Raportimin e Ngjarjeve në Aviacionin Civil".
- Urdhëri i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit Nr. 123, datë 22.11.2011 "Për miratimin e Rregullores për integrimin në një baze qendrore të informacionit për ngjarjet në Aviacionin Civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara".

Tabela e Përmbajtjes

1. Hyrje 7

2. Qëllimi 7

3. Legjislacioni në fuqi 8

4. Zbatueshmeria 9

4.1 Kategoria e avionëve të përfshirë 9

4.2 Ngjarjet që duhet të raportohen 9

4.3 Personat që kërkohet të raportojnë 11

4.4 Raportimi vullnetarë 12

5. Të dhënat e kontaktit 12

6. Sistemi Raportimit të Detyrueshëm të Ngjarjeve (RDN) pranë AAC 13

7. Formularët e raportimit të ngjarjeve 14

8. Mbrojtja e informacionit 15

9. Përpunimi i raporteve të ngjarjeve dhe publikimi i informacioneve të Sigurisë 15

9.2 Ngjarjet e mbyllura përpara afatit të raportimit 16

10. ANEKSI A 17

11. ANEKSI B 34

1. Hyrje

Urdhri i Ministrit Nr.68, datë 10.06.2011 "Për miratimin e rregullores mbi Raportimin e detyrueshëm të Ngjarjeve në Aviacionin Civil", kërkon nga çdo person i specifikuar në nenin 4, të raportojë ngjarjet që kanë të bëjnë me sigurinë në aviacion dhe këto ngjarje të mblidhen nga Autoriteti i Aviacionit Civil, duke krijuar kështu bazën e të dhënave që do shërbejë për mbledhjen, ruajtjen dhe shpërndarjen e këtyre ngjarjeve.

Objektivi i vetëm i raportimit të ngjarjeve është të kontribuojë në përmirësimin e sigurisë ajrore dhe të mos atribuojë faj apo detyrim.

Për këtë qëllim Autoriteti i Aviacionit Civil promovon një "Kulturë të Drejtë"/ "Just Culture tek të gjitha fushat e komunitetit të aviacionit, që do të thotë një kulturë në të cilën individët nuk dënohen për veprimet, lëshimet apo vendimet e ndërmarra nga ata dhe që kanë të bëjnë me përvojën e tyre, trajnimet apo kualifikimet, por që kanë të bëjnë me raportimin e ngjarjes për neglizhencë, shkelje me dashje dhe aktet destruktive që nuk duhet të tolerohen.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurojë konfidencialitetin e informacionit si dhe të marrë mbrojtjen e këtij informacioni siç tregohet në paragrafin 8 të kësaj procedure.

2. Qëllimi

Qëllimi i kësaj procedure është të përshkruajë sistemin e vendosur për raportimin e ngjarjeve dhe të përcaktojë procedurat për raportimin e detyrueshëm të ngjarjeve në Autoritetin e Aviacionit Civil, nga personat e përcaktuar në nenin 4 të Urdhrit të Ministrit Nr. 68 datë 10.06.2011 "Për miratimin e rregullores mbi Raportimin e detyrueshëm të Ngjarjeve në Aviacionin Civil".

3. Legjislacioni në fuqi

Në kuadrin ligjor shqiptar, Ligji Nr.10040, datë 22.12.2008 "Për Kodin Ajror të RSH-së", i ndryshuar, Kreu IX i tij, përbën bazën ligjore për aktet që rregullojnë çështjen e Raportimit të Ngjarjeve.
Në zbatim të Kodit Ajror dhe Ligjit Nr.9658, datë 18.12.2006 që ratifikon Marrëveshjen Shumëpalëshe, janë miratuar dy akte që rregullojnë drejtpërdrejtë raportimin e detyrueshëm të ngjarjeve:

• Urdhri i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit Nr. 68, datë 10.06.2011 "Për miratimin e rregullores mbi Raportimin e Ngjarjeve në Aviacionin Civil", që kërkon nga Autoriteti i Aviacionit Civil të mbledhë raportet, vlerësojë procesin dhe të ruajë të dhënat në lidhje me ngjarjet që do të raportohen nga personat e përcaktuar në Nenin 4 të këtij Urdhri.

• Urdhri i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit Nr. 123, datë 22.11.2011 "Për miratimin e Rregullores për integrimin në një bazë qëndrore të informacionit për ngjarjet në Aviacionin Civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara".

Përveç akteve nënligjore të posaçme për raportimin e ngjarjeve në aviacionin civil, kjo çështje rregullohet edhe në aktet e mëposhtme:

• Urdhri i Ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës Nr.149, datë 02.04.2014 "Për miatimin e rregullores për përcaktimin e rregullave të zbatimit të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të avioneve dhe të produkteve që kanë lidhje me ta, pjeseve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit" dhe konkretisht, në pikën 21A.165 (f) parashikohen përgjegjësitë në organizatat e prodhimit për raportimin e artikujve të lëshuar të cilat mund të çojnë në një gjendje të pasigurt.

• Urdhri i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit Nr.110, datë 10.02.2012 "Për miratimin e rregulloreve mbi vlefshmerinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjeseve të

avioneve si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të perfshirë në këto detyra" ku parashikohet përgjegjësia e individit apo organizatës për vlefshmërinë ajrore të një avioni.

- Urdhri i Ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës Nr.151, datë 09.04.2014 "Për miratimin e rregullores për kërksat teknike dhe procedurat administrative në fushën e aviacionit civil" ku parashikohen detyrimet e Operatorëve Ajrorë në lidhje me raportimin e ngjarjeve duke u referuar në OPS 1.420.
- Urdhri i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit Nr.115, datë 23.10.2012 "Për miratimin e rregullores mbi kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror" ku parashikohen referenca për raportimin e ngjarjeve tek autoritetet kompetente.
- Urdhri i Ministrit të Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit Nr.19, datë 16.10.2008 "Për Raportimin dhe Vlerësimin e Ngjarjeve të Sigurisë në Menaxhimin e Trafikut Ajror".
- Urdhëri i Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit Nr. 130, datë 11.09.2012, "Rregullore për certifikimin, regjistrimin e Aerodromeve dhe përgjegjësite operative që bien mbi operatoret e aerodromeve".

4. Zbatueshmeria

4.1 Kategoria e avionëve të përfshirë

Operatoret që ofrojnë shërbime për avionët të cilët operojnë mbi apo në Shqipëri, duhet të raportojnë çdo ngjarje e cila plotëson kriteret e kërkuara pavarësisht kombësisë së avionit të përfshirë në këtë ngjarje.

4.2 Ngjarjet që duhet të raportohen

Me ngjarje, nënkuptojmë një ndërprerje e operimit, defekt, gabim ose rrethanë tjetër e pazakontë e cila ka ose mund të ketë ndikuar mbi sigurinë e fluturimit, e cila nuk ka rezultuar në një aksident ose incident serioz.

Një ngjarje e raportueshme e lidhur me operimin e një avioni, përfshin çdo incident që rrezikon ose i cili nëse nuk korrigjohet, rrezikon avionin, pasagjerët në të ose ndonjë person tjetër.
Një listë me shembuj të këtyre ngjarjeve është paraqitur në Aneksin A të kësaj procedure.

4.3 Personat që kërkohet të raportojnë

Urdhri i Ministrit Nr. 68, datë 10.06.2011 "Për miratimin e rregullores për raportimin e ngjarjeve në aviacionin civil", nenin 4 i tij përcakton kategoritë e personave (ose organizatave), të cilëve u kërkohet të raportojnë ngjarjet e identifikuara në nenin 3 të këtij urdhri.
Këtu përfshihen:
a) operatori ose administratori i një mjeti fluturues me turbinë ose një avioni të transportit publik të përdorur nga një Operator, për të cilin Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar siguron mbikqyrjen e sigurisë së operacioneve;
b) një person i cili ushtron biznesin e projektimit, prodhimit, ruajtjes apo modifikimit të një avioni të transportit publik ose me turbinë ose të ndonjë pajisje ose pjesë të tyre, nën mbikqyrjen e Autoritetit të Aviacionit Civil;
c) një person i cili nënshkruan një çertifikatë të inspektimit të mirëmbajtjes, ose lëshimit për shërbim (release to service) në lidhje me një mjet fluturues turbinë ose një avion të transportit publik, apo ndonjë pajisje ose pjesë të tyre, nën mbikëqyrjen e Autoritetit të Aviacionit Civil;
d) një person i cili kryen një funksion që i kërkon atij të jetë i autorizuar nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil, si një kontrollues i trafikut ajror ose si një oficer i informacionit të fluturimit;
e) një menaxher i një aeroporti në bazë të Urdhrit të Ministrit Nr. 130, datë 11.09.2012, "Rregullore për certifikimin, regjistrimin e Aerodromeve dhe përgjegjësite operative që bien mbi operatoret e aerodromeve";
f) një person i cili kryen një funksion të lidhur me instalimin, modifikimin, mirëmbajtjen, riparimin, rregullimin, kontrollin e fluturimit ose inspektimin e paisjeve të navigacionit ajror, për të cilin është përgjegjës Autoriteti i Aviacionit Civil;
g) një person i cili kryen një funksion të lidhur me shërbimet në tokë të avionëve, duke përfshirë furnizimin me karburant, përgatitjen e dokumentave të fluturimit (loadsheet), ngarkimin, shkrirjen e akullit dhe tërheqje-shtyrjen (pushback) në një aeroport.

4.4 Raportimi vullnetarë

Përveç sistemit të raportimit të detyrueshëm, Autoriteti i Aviacionit Civil ka inkurajuar dhe sistemin e raportimit vullnetar me qëllim mbledhjen dhe analizimin e informacionit mbi mungesat e vërejtura në aviacion, të cilat nuk kërkohen të raportohen sipas sistemit të detyrueshëm të raportimit, por të cilat përceptohen nga raportuesi si një rrezik aktual ose potencial.

Ndonëse aktet nënligjore në fuqi vendosin mbi individët, përgjegjësitë kryesore për raportimin e ngjarjeve, në interes të sigurisë së aviacionit, Autoriteti i Aviacionit Civil inkurajon, përdorimin e sistemeve të raportimit të organizatave.

Në një rast të tillë, organizata e miratuar do të vendosë një procedurë për njoftimin në Autoritetin e Aviacionit Civil të ngjarjeve. Kjo procedurë, që është zakonisht pjesë e Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë, duhet të identifikojë personin përgjegjës brenda organizatës duke e nominuar për të marrë të gjitha raportet dhe për të selektuar ato raporte të cilat i plotësojnë kriteret e një ngjarjeje që duhet të raportohet në Autoritetin e Aviacionit Civil. Procedura duhet të përfshijë parashikime, të cilat sigurojnë që punonjësi është informuar nëse një raport i bërë nga ai nuk ka kaluar në Autoritetin e Aviacionit Civil si një raportim ngjarjeje, duke i dhënë atij të drejtën të kërkojë që raporti të kalohet në Autoritetin e Aviacionit Civil, ose ta raportojë atë direkt.

5. Të dhënat e kontaktit

5.1 Format e ngjarjeve[1] duhet të dërgohen në sektorin e Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë në Autoritetin e Aviacionit Civil. Zakonisht raportimi i ngjarjeve bëhet me e-mail, por fax dhe hard copy (dërgimi me postë) janë gjithashtu forma të pranueshme.

[1] Janë të publikara në website-in e AAC-së.

Email	**mor@acaa.gov.al**	Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë
Fax	**+ 355 (0) 42 22 39 69**	Autoriteti i Aviacionit Civil
Tel	**+ 355 (0) 42 25 12 20**	Autoriteti i Aviacionit Civil
Adresa postare	**Autoriteti i Aviacionit Civil**	Adresa e Autoritetit të Aviacionit Civil

Rr. "Sulejman Delvina"

Pranë Parkut të Delegacioneve, Nr.1, Kati II

1001, Tiranë, Albania

Për raportimin vullnetar, një formë e veçantë është krijuar dhe është në dispozicion në faqen zyrtare të internetit të Autoritetit të Aviacionit Civil.

5.2 Ngjarjet të cilat konsiderohen të rrezikshme ose potencialisht të rrezikshme duhet të raportohen menjëherë në Autoritetin e Aviacionit Civil. Për raportimin e këtyre ngjarjeve mund të përdoret edhe numri i telefonit. Në të gjitha rastet, detajet në lidhje me ngjarjet duhet të dërgohen sa më shpejt të jetë e mundur, mundësisht me e-mail ose fax.

6. Sistemi Raportimit të Detyrueshëm të Ngjarjeve (RDN) pranë AAC

Duke marrë parasysh se objektivi i Raportimit të Detyrueshëm të Ngjarjeve është përmirësimi i sigurisë ajrore dhe sigurisë në Aviacion, Autoriteti i Aviacionit Civil ka ngritur një sistem për mbledhjen e të gjitha ngjarjeve të aviacionit, duke përfshirë edhe aksident/incidentet. Ky sistem siguron:

a) mbledhjen dhe regjistrimin në formatin dixhital të raporteve të pranuara;

b) mos-identifikimin e të dhënave personale të personave të përfshirë në ngjarje, me qëllim mbrojtjen e tyre;

c) përmbledhjen e të dhënave të mbledhura për hartimin e raporteve statistikore;

d) ndarjen e të dhënave me Organin Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Ajrore;

e) shpërndarjen e informacioneve të sigurisë, kur kërkohet, në Komisionin Europian.

Sistemi RDN shqiptar është i bazuar në ECCAIRS Software, i zhvilluar dhe i shpërndarë nga Qendra Kërkimore e Komisionit Evropian për të ndihmuar autoritetet kompetente në mbledhjen, ndarjen dhe analizimin e informacionit të tyre të sigurisë.

7. Formularët e raportimit të ngjarjeve

Për të lehtësuar raportimin e vazhdueshëm dhe ruajtjen e tyre si dhe analizat e të dhënave, janë hartuar dhe do të zbatohen format e mëposhtme:

1. Formulari ACAA-MOR_1: do të përdoret për të gjitha llojet e ngjarjeve, me përjashtim të ngjarjeve të trafikut ajror, ngjarjeve të raportuara nga kontrollorët e trafikut ajror dhe ngjarjeve në terren për pajisjet navigacionale të raportuara nga inxhinieret e Trafikut Ajror.
2. Formulari ACAA-MOR_2 : do të përdoret vetëm nga ana e Kontrollorëve të Trafikut Ajror për raportimin e ngjarjeve.
3. Formulari ACAA-MOR_3: do të përdoret vetëm nga inxhinierët e Trafikut Ajror për të gjitha ngjarjet lidhur me shërbimet në terren të paisjeve.
4. Formulari ACAA-MOR_4: do të përdoret vetëm nga stafi i Aeroporteve dhe Sigurisë për të gjitha ngjarjet që kanë të bëjnë me shërbimet Aeroportuale dhe ato ngjarje që kanë lidhje me Sigurinë.
5. Formulari ACAA-MOR_5: do të përdoret vetëm nga stafi i Aeroporteve, për ngjarjet që kanë të bëjnë me sulmet nga zogjtë (birdstrike).
6. Formulari ACAA-MOR_6: do të përdoret vetëm nga stafi i Aeroporteve, për ngjarjet që kanë të bëjnë me mallrat e rrezikshëm.

Formularët janë gjithashtu në dispozicion në version elektronik në faqen e internetit të Autoritetit të Aviacionit Civil.

**Këto formulare gjenden bashkelidhur kësaj procedure në Aneksin B, së bashku me shpjegime të shkurtra për plotësimin e tyre.*

Raportet duhet të dorëzohen brenda 72 orëve që nga ndodhja e ngjarjes, përveç rrethanave të jashtëzakonshme që mund ta pengojnë këtë dorëzim brenda afatit. Megjithatë, kur rrethanat e ngjarjes gjykohen të jenë të rrezikshme, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të njoftohet për detajet thelbësore sa më shpejt të jetë e mundur.

8. Mbrojtja e informacionit

8.1 Sipas Urdhrit të Ministrit Nr.68, datë 10.06.2011 "Për miratimin e rregullores për raportimin e ngjarjeve në aviacionin civil", Autoriteti i Aviacionit Civil siguron konfidencialitetin e duhur të informacionit të marrë dhe nuk do të zbulojë emrin e personit që dorëzon raportin apo të një personi të përfshirë në të, përveç rasteve kur i kërkohet ta bëjë këtë me ligj, ose në rastet kur vetë personi në fjalë autorizon me shkrim nxjerrjen e informacionit.

8.2 Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që, pavarësisht nga lloji dhe klasifikimi i ngjarjes si aksident apo incident serioz, të dhënat personale të raportuesit nuk duhet të regjistrohen në bazën e të dhënave.

8.3 Sipas Urdhrit të Ministrit Nr.68 datë 10.06.2011" Për miratimin e rregullores për raportimin e ngjarjeve në aviacionin civil" dhe pa cënuar rregullat e aplikueshme të legjislacionit penal, Autoriteti i Aviacionit Civil garanton se në procedurat e Raportimit të Detyruar të Ngjarjeve në rastet e shkeljeve të pa paramenduara ose pa qëllim, nuk do ta vërë raportuesin përpara ligjit vetëm për shkak se ata kanë raportuar ngjarjen, përveç rasteve të neglizhencës së rëndë.

8.4 Në mënyrë të ngjashme, Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurojë që punonjësit, të cilët raportojnë incidente, nuk bëhen subjekt i ndonjë paragjykimi nga punëdhënësi i tyre.

9. Përpunimi i raporteve të ngjarjeve dhe publikimi i informacioneve të Sigurisë

9.1 Autoriteti i Aviacionit Civil do të vlerësojë raportet e ngjarjeve të marra në mënyrë që:

• Të vendosë se për cilat nga këto ngjarje të raportuara të kërkojë hetim;

• Të nxjerrë rekomandime mbi safety-in dhe të verifikojë, kur gjykohet e nevojshme, që organizatat përkatëse të aviacionit kanë ndërmarrë masa rregulluese dhe parandaluese për ngjarjet e raportuara;

• të analizojë informacionin e raportuar në mënyrë që të zbulojë problemet e sigurisë të cilat nuk mund të jenë evidentuar nga raportuesi;

• të kryejë studime statistikore dhe analiza në mënyrë që të identifikohen prirje të rëndësishme që mund të kenë një ndikim në sigurinë dhe të matet risku në bazë të rregulloreve dhe aktiviteteve të mbikqyrjes;

• të vërë në dispozicion informacionin që vjen nga raportet e ngjarjeve dhe rezultatet e studimeve të të dhënave për përmirësimin e sigurisë ajrore;

• të njoftojë ngjarjen tek autoritetet kompetente të shtetit ku ngjarja mund të ketë ndodhur, ku avioni është regjistruar, ku avioni është prodhuar dhe/ose ku është i çertifikuar Operatori;

9.2 Ngjarjet e mbyllura përpara afatit të raportimit

Në këtë kategori klasifikohet ato ngjarjet të cilat plotësojnë kriteret për një ngjarje që duhet raportuar dhe që janë trajtuar nga organizata raportuese (ku nga raportet duket qartë se procedurat, dokumentacioni, etj si dhe veprimet e raportuesit kanë mbajtur në kontroll riskun e identifikuar, trajtuar dhe mbyllur). Për këto ngjarje nuk kërkohet hetim i mëtejshëm nga Autoriteti i Aviacionit Civil, pavarësisht se informacioni i raportuar duhet regjistruar në databazën.

Që një ngjarje të klasifikohet e mbyllur nga Autoriteti i Aviacionit Civil duhet që informacioni që përmbanë raporti, në veçanti informacioni mbi veprimet e ndërmarra nga organizata raportuese të vërtetojnë kontrollin e situatës.

10. ANEKSI A

Lista e operacioneve, mirëmbajtjes, riparimit dhe ngjarjeve që kanë të bëjnë me prodhimin e avionit për t'u raportuar.

Shënimi 1: Edhe pse kjo Shtojcë radhit shumicën e ngjarjeve të raportueshme, ajo nuk mund të jetë tërësisht gjithëpërfshirëse. Çdo ngjarje tjetër, të cilat gjykohen nga personat e përfshirë si brënda kritereve, duhet gjithashtu të raportohen.

Shënimi 2: Kjo Shtojcë nuk përfshin aksidentet. Përveç kërkesave të tjera mbi njoftimin e aksidenteve, aksidentet duhet gjithashtu të regjistrohen në bazën e të dhënave të përmëndur në Nenin 5 (2).

Shënim 3: Kjo Shtojcë përmban shembuj të kërkesave të raportimit mbi operimin, mirëmbajtjen, riparimin dhe prodhimin e avionëve.

Shënimi 4: Ngjarjet për t'u raportuar janë ato ku siguria e operimit ishte ose mund të ishte rrezikuar ose mund të kishte çuar në një situatë të pasigurtë.

Nëse, sipas mendimit të raportuesit, një ngjarje nuk rrezikoi sigurinë e operimit por, nëse përsëritej në rrethana të ndryshme e të njëjta, do të përbënte një rrezik, atëherë një raport duhet të përgatitet. Ajo që gjykohet e raportueshme për një kategori prodhimi, pjesë ose pajisje mund të mos jetë e tillë për një tjetër dhe mungesa ose prezenca e një faktori të vetëm, njerëzor ose teknik, mund të transformoj një ngjarje në një aksident ose incident seriozë.

Shënimi 5: Aprovime specifike operacionale, p sh. RVSM, ETOPS, RNAV, ose një program projektimi ose mirëmbajtje, mund të ketë kërkesa specifike raportuese mbi dështimet ose keqfunksionimet e lidhura me aprovimin ose programin në fjalë.

PERMBAJTJA

A: OPERACIONET E FLUTURIMIT TË AVIONIT

B: AVIONI NGA ANA TEKNIKE

C: MIRËMBAJTJA E AVIONIT DHE RIPARIMI

Ç: SHËRBIMET E NAVIGIMIT AJROR, LEHTËSIRAT DHE SHËRBIMET NË TERREN

A. OPERACIONET E FLUTURIMIT TË AVIONIT

(i) Operimi i Avionit

(a) Manovrat e shmangies:

- të rrezikut të përplasjes me një avion tjetër, me tokën ose objekt tjetër ose të një situatë të pasigurtë kur veprimi i shmangies do të ishte i përshtatshëm;
- një manovër shmangie që kërkohet për të mënjanuar përplasjen me një avion tjetër, me tokën ose objekt tjetër.
- një manovër mënjanuese për të shmangur situata të tjera të pasigurta.

b) Incidente të uljes ose të ngritjes, përfshirë uljet e detyruara ose parandaluese. Incidente si mos mbërritja në pistë, kalimi i pistës ose dalje anësore nga pista. Ngritje, ngritje të refuzuara, ulje ose tentativa për të uluar në një pistë të mbyllur, të zënë ose të gabuar. Inkursione të pistës.

(c) Pamundësia për të arritur performancën e parashikuar gjatë ngritjes ose ngjitjes fillestare.

(ç) Sasi karburanti në nivel kritik dhe pamundësia për të transferuar karburant ose për të përdorur sasinë totale të karburantit që mund të përdoret.

(d) Humbja e kontrollit (përfshirë atë të pjesshëm ose të përkohshëm) pamvarësisht nga shkaku.

(dh) Ngjarjet pranë ose mbi V1 që rrjedhin nga ose krijojnë një situatë të rrezikshme ose potencialisht të rrezikshme (psh. ngritje të refuzuara, goditje e bishtit, humbja e fuqisë motorike etj.).

(e) Të ecurit që krijojnë një situatë të rrezikshme ose potencialisht të rrezikshme.

(ë) Devijim i rëndësishëm i paqëllimshëm prej shpejtësisë ajrore, trajektores së përcaktuar ose lartësisë (më shumë se 300 feet) pamvarësisht nga shkaku.

(f) Ulje nën lartësinë/altitudën e përcaktuar ose ulje në minimum e lartësisë/altitudës pa referimin vizual të kërkuar.

(g) Humbja e vendndodhjes lidhur me vendndodhjen aktuale ose avionë të tjerë.

(gj) Humbja/ngjarje e komunikimit ndërmjet ekuipazhit të fluturimit (CRM) ose ndërmjet ekuipazhit të fluturimit dhe palëve të tjera (ekuipazhit të kabinës, ATC, teknik).

(i) Ulje e pa përballueshme/problematike -një ulje që gjykohet të kërkoj një "kontroll të uljes problematike".

(j) Tejkalimi i caqeve të luhatjes së karburantit.

(k) Caktimi i gabuar i një kodi SSR ose të një nënshkalle të lartësimatësit.

(l) Programim i gabuar i ose futja e të dhënave të gabuara në një pajisje që përdoret për navigim ose përllogaritjen e performancës ose përdorimin e të dhënave të gabuara.

(m) Marrja ose interpretimi i gabuar i mesazheve radio-telefonike.

(n) Defekte ose keqfunksionime të sistemit të karburantit të cilat kanë ndikuar mbi furnizimin me karburant dhe/ose shpërndarjen.

(nj) Avion që niset nga një sipërfaqe e shtruar aksidentalisht.

(o) Përplasje ndërmjet një avioni dhe një avioni tjetër, automjeti ose objekti tjetër në tokë.

(p) Operim i pavemëndshëm dhe/ose i gabuar i ndonjë prej rregullatorëve.

(q) Pamundësia për të arritur konfigurimin e duhur të avionit për çdo fazë të fluturimit (psh. marshi i uljes, kapaku i marshit, stabilizues, paretet etj.).

(r) Një rrezik ose rrezik i mundshëm i cili ndodh si pasojë e çdo simulimi të qëllimshëm të kushteve të pafavorshme për trajnim, kontrolle të sistemit ose për qëllime trajnimi.

(rr) Lëkundje jo normale.

(s) Operimi i çdo sistemi primar të paralajmërimit që ka të bëj me manovrimin e avionit psh. paralajmërimi i konfigurimit, paralajmërimi i kalimit të shpejtësisë etj përjashto rastet kur:

1. ekuipazhi përfundimisht vendos që të dhënat ishin të gabuara dhe me kusht që paralajmërimi i gabuar të mos ketë rezultuar në vështirësi ose rrezilshmëri për shkak të reagimit të ekuipazhit ndaj paralajmërimit; ose

2. operohet për trajnim ose qëllime testimi

(sh) "Paralajmërimi" GPWS/TAWS kur:

1. avioni i afrohet më shumë tokës sesa është planifikuar ose parashikuar, ose

2. paralajmërimi vërehet në kushtet meteorologjike të instrumentit ose natën dhe përcaktohet të jetë shkaktuar nga shkalla e lartë e uljes (model 1); ose

3. paralajmërimi rezulton nga dështimi për të zgjedhur marshin e uljes prej pikës së duhur në përdorim; ose

4. çdo vështirësi ose rrezik shkaktohet ose mund të shkaktohet si pasoj e reagimit të ekuipazhit ndaj "paralajmërimit"psh. shkëputje e vogël e mundshme nga trafiku tjetër. Kjo mund të përfshij paralajmërimin e çdo modeli ose tipi, dmth. të vërtetë ose të gabuar.

(u) "alarmi" GPWS/TAWS kur çdo vështirësi ose rrezik shkaktohet ose mund të shkaktohet si pasojë e reagimit të ekuipazhit ndaj "alarmit".

(aa) ACAS RA-s

(bb) Incidente në motor ose shpërthim në helikë që rezultojnë në dëmtim të madh ose serioz.

(ii) Emergjenca

(a) Zjarr, shpërthim, tym ose avuj toksikë ose të dëmshëm edhe pse zjarret janë shuar.

(b) Përdorimi i çdo procedure jo standarte nga ana e ekuipazhit të kabinës ose të fluturimit për të përballuar një emergjencë kur:

1. procedura egziston por nuk vihet në zbatim;
2. procedura nuk egziston;
3. procedura egziston por nuk është e plotë ose e përshtatshme;
4. procedura është e gabuar;
5. procedura e gabuar është përdorur.

(c) Pamjaftueshmëria e çdo procedure e planifikuar për t'u përdorur në rast emergjence përfshirë kur përdoret për mirëmbajtje, trajnim ose qëllime testimi.

(ç) Një ngjarje e cila çon në një evakuim emergjence.

(d) Ulja e presionit

(dh) Përdorimi i çdo pajisje emergjence ose procedure emergjence të parashikuar me qëllim përballimin e një situate.

(e) Një ngjarje e cila çon në shpalljen e emergjencës ("Mayday" ose "panne").

(ë) Dështimi i një sistemi ose pajisje emergjence përfshirë të gjitha dyert e daljes dhe ndiçimit për të funksionuar në mënyrë të kënaqshme përfshirë përdorimin për mirëmbajtje, trajnim, ose qëllime testimi.

(f) Ngjarje të cilat kërkojnë çdo lloj përdorimi të oksigjenit të emergjencës nga ana e njërit prej anëtarëve të ekuipazhit.

(iii) Paaftësi e ekuipazhit

(a) Paaftësi e një anëtari të ekuipazhit të fluturimit përfshirë atë të ndodhur para nisjes nëse konsiderohet se mund të kishte rezultuar në paaftësi mbas ngritjes.

(b) Paaftësi e një anëtari të ekuipazhit të kabinës e cila bën të pamundur përdorimin e detyrave themelore të emergjencës.

(iv) Plagosje

Ngjarje të cilat çojnë ose mund të çojnë në plagosje serioze të pasagjerëve ose ekuipazhit por të cilat nuk konsiderohen të raportueshme për një ncident.

(v) Meteorologji

(a) Goditje rrufeje e cila rezultoi në dëmtim të avionit ose humbje ose keqfunksionim të një shërbimi themelor.

(b) Goditje breshëri e cila rezultoi në dëmtim të avionit ose humbje ose keqfunksionim të një shërbimi themelor.

(c) Hasja në një turbulencë të madhe e cila shkakton dëmtime tek pasaqjerët ose mendohet se kërkon një "kontroll turbulence" të avionit.

(d) përplasje i xhamit të përparmë

(e) Ndeshje në akull që çon në vështirësi në manovrim, dëmtim të avionit ose humbje ose keqfunksionim të një shërbimi themelor.

(vi) Siguria

(a) Ndërhyrje e paligjshme përfshirë rrezikun e një bombe ose rrëmbimin e avionit.

(b) Vështirësi në kontrollin e pasagjerëve të intoksikuar, të dhunshëm ose të padisiplinuar.

(c) Zbulimi i një udhëtari pa biletë

(vii) Ngjarje të tjera

(a) Shembuj që përsëriten të një lloji specifik ngjarje e cila veças nuk do të konsiderohej "e raportueshme" por, për shkak të frekuencës së shpejtë të saj, paraqet një rrezik potencial.

(b) Një goditje që rezulton në dëmtim të avionit ose humbje ose keqfunksionim të një shërbimi themelor.

(c) Hasja në turbulencë.

(d) Çdo ngjarje tjetër e çdo lloji që konsiderohet të ketë rrezikuar ose të mund të ketë rrezikuar avionin ose personat në bord e tij ose në tokë.

B. AVIONI NGA ANA TEKNIKE

(i) Strukturore

Jo të gjitha dëmtimet strukturore nevojiten të raportohen. Gjykimi teknik kërkohet për të vendosur nëse një dëmtim është aq serioz sa për t'u raportuar. Shembujt e mëposhtëm mund të merren në konsideratë:

(a) dëmtim i një elementi strukturor kryesor (ESK) që nuk është përcaktuar si element që mund të dëmtohet (element me jetëgjatësi të kufizuar). ESK-et janë elementet të cilat kontribuojnë në mënyrë të rëndësishme në fluturim, tokë dhe në mbartjen e ngarkesave dhe dështimi i të cilave mund të çoj në dështim katastrofik të avionit;

(b) defekt ose dëmtim që kalon caqet e pranueshme të një ESK-eje e cila është përcaktuar si e dëmtueshme;

(c) dëmtimi i ose defekti që kalon tolerancat e lejueshme të një elementi strukturor, dështimi i të cilit mund të zvogëloj ngurtësinë strukturore në një masë të tillë saqë vibrimi i kërkuar, divergjenca ose caqet e kontrollit nuk arrihen më;

(ç) dëmtimi i ose defekti i një elementi strukturor i cili mund të rezultoj në shkëputjen e objekteve të mëdha të cilat mund të dëmtojnë personat në avion.

(d) dëmtimi i ose defekti i një elementi strukturor i cili mund të rrezikoj operimin e sistemeve. Shiko (ii) më poshtë;

(e) Humbja e një pjese të strukturës së së avionit gjatë fluturimit.

(ii) Sistemet

Kriteret e përgjithshme të aplikueshme të të gjitha sistemeve propozohen si më poshtë:

(a) humbja, keqfunksionimi serioz ose defekti i një sistemi, nënsistemi ose grup pajisjesh kur procedurat e standarteve operuese, udhëzimet etj. nuk mund të arrihen në mënyrë të kënaqshme;

(b) paaftësia e ekuipazhit për të kontrolluar sistemin, për shembull:

1. veprime të pakomanduara;
2. përgjigje e gabuar dhe/ose jo e plotë përfshirë kufizimin e lëvizjes ose ngurtësisë;
3. largim;
4. dëmtim ose shkëputje mekanike;

(c) dështim ose keqfunksionim i funksion/eve të veçanta të sistemit (një sistem mund të integroj disa funksione);

(ç) interferencë brënda ose ndërmjet sistemeve;

(d) dështim ose keqfunksionim i mekanizmit mbrojtës ose sistemit të emergjencës që ka të bëj me sistemin;

(dh) Humbja e operimit të sistemit;

(e) Çdo ngjarje që rezulton nga veprimi i paparashikuar i një sistemi.

(ë) Për tipe avionësh me sisteme kryesore unike, nënsisteme ose grup pajisjesh: humbje, keqfunksionim serioz ose defekt i më shumë se një sistemi kryesor, nënsistemi ose grup pajisjesh.

(f) Operimi i çdo sistemi paralajmërues parësor që ka të bëj me sistemet e avionit ose pajisjet përjashto rastet kur ekuipazhi përfundimisht vendos se treguesi ishte i gabuar me kusht që paralajmërimi i gabuar nuk ka çuar në vështirësi ose rrezik që rrjedh nga përgjigja e ekuipazhit ndaj paralajmërimit.

(g) Rrjedhje lëngjeve hidraulike, karburantit, vajit ose lëngjeve të tjera që ka çuar në rrezik zjarri ose ndotje të rrezikshme të mundshme të strukurës së avionit, sistemeve ose pajisjeve ose rrezik për personat në bord.

(gj) Keqfunksionim ose defekt i çdo sistemi tregues kur kjo çon në mundësinë e treguesve çorientues për ekuipazhin.

(i) Çdo dështim, keqfunksionim ose defekt nëse ndodh në një fazë kritike të fluturimit dhe ka të bëj me operimin e sistemit.

(j) Rënje e ndjeshme e performancave aktuale krahasuar me performancën e miratuar që ka rezultuar në një situatë të rrezikshme (duke marrë në konsideratë saktësinë e metodës së përllogaritjes së performancës) përfshirë veprimin frenues, konsumin e karburantit etj.

(k) Asimetri e komandimit të fluturimit; psh. pjesa e krahëve/flap, paret, pjese që ndihmon uljen/ngritjen.

Shtesa e kësaj Shtojce paraqet një list të shembujve të ngjarjeve të raportueshme që rezultojnë nga aplikimi i këtyre kritereve të përgjithshme kundrejt sistemeve specifike.

(iii) Forca shtytëse (përfshirë motorin, helikat dhe sistemet rotor) dhe njësitë ndihmëse të fuqisë (NJNF)

(a) Nxehje, fikje ose keqfunksionim i ndonjë motori.

(b) Tejkalimi i shpejtësisë ose paaftësia për të kontrolluar çdo komponent alternues të shpejtësisë së lartë (për shembull: NJNF, mekanizmi i ciklit të ajrit, turbina me ajër, helika ose rotori).

(c) Dështim ose keqfunksionim i ndonjë pjese të motorit që rezulton në një ose më shumë nga pasojat e mëposhtme:

1. mospërmbajtje të komponenteve/copërave;

2. zjarr i pakontrolluar i brendshëm ose i jashtëm, ose çlirim i gazit të nxehtë;

3. ecje/shtyrje në një drejtim ndryshe nga ai i kërkuar prej pilotit;

4. sistemi i ndryshimit të ecjes/shtyrjes nuk funksionon ose funksionon në mënyrë të shkujdesur;

5. paaftësia për të kontrolluar fuqinë,ecjen/shtyrjen ose rpm;

6. dështim i strukturës mbajtëse të motorit;

7. humbje e plotë ose e pjesshme e një pjese kryesore të motrorit;

8. avuj të dendur të dukshëm ose përqëndrime të produkteve toksike të mjaftueshëm për të bërë të paaftë ekuipazhin ose pasagjerët;

9. paaftësia, me anë të procedurave normale, për të fikur motorin;

10. paaftësia për të ndezur një motor rezervë;

(ç) Një shtyrje/humbje fuqisë e pakomanduar, ndryshim ose oshilacion/lëkundje të cilët klasifikohen si humbje e shtyrjes ose kontrollit të fuqisë (HSHKF):

1. për një avion me një motor, ose

2. atje ku konsiderohet i tepërt për t'u aplikuar; ose

3. atje ku kjo mund të ndikoj mbi më shumë se një motor në një avion me shumë motorë, veçanërisht në rastin e një avioni me dy motorë; ose

4. për një avion me shumë motorë ku i njëjti ose i ngjashëm tip motori përdoret në një aplikim që do të konsiderohej kritik ose i rrezikshëm.

(d) Çdo defekt i një pajisje sigurie e cila del nga funksioni pa plotësuar funksionimin e plotë.

(dh) Defekte të përgjithshme të cilët mund të shkaktojnë shkallë fikje aq të lartë gjatë fluturimit sa egziston mundësia e fikjes së një ose më shumë motorëve në të njëjtin fluturim.

(e) Mosfunksionimi i kufizuesit ose i mekanizmit të kontrollit kur kërkohet ose funksionim i çrregullt i tyre.

(ë) Tejkalim i parametrave të motorit.

(f) FOD që rezulton i dëmtuar.

Helikat dhe transmisioni

(g) Mosfunksionim ose keqfunksionim i ndonjë pjese të helikës që shkakton një ose më shumë:

1. tejkalimi i shpejtësisë i helikës;

2. zhvillimi i zvarritjes së tepërt;

3. një shtytje në anën e kundërt nga ajo e komanduar nga ana e pilotit;

4. çlirimi i helikës ose çdo pjese kryesore të saj;

5. një dështim që çon në mungesë ekuilibri ;

6. lëvizje e paqëllimshme e teheve të helikës nën minimumin e përcaktuar në pozicionin e nivelit të ulët gjatë udhëtimit;

7. paaftësia për të manovruar helikën;

8. ndryshim i pakomanduar i lartësisë;

9. forcë rrotulluese e pakontrollueshme ose luhatje e shpejtësisë;

10. paaftësia për të ndryshuar nivelin e helikës.

11. lëshimi i pjesëve me forcë të ulët;

Rotorët/helikat dhe transmisioni

(gj) Dëmtim ose defekt i kutisë së marsheve kryesore të rotorit të cilat mund të çojnë në shkëputje të rotorit gjatë fluturimit dhe/ose keqfunksionime të kontrollit të tij.

(i) Dëmtim i bishtit të rotorit, transmisionit dhe sistemeve ekuivalente. Njësitë Ndihmëse të Fuqisë (NJNF)

(j) Fikje ose dështim kur NJNF kërkohet të vihet në dispozicion me anë të kërkesave operacionale, psh. ETOPS, MEL.

(k) Paaftësia për të fikur NJNF.

(l) Tejkalimi i shpejtësisë.

(ll) Paaftësia për të ndezur NJNF kur nevojitet për arsye operacionale.

(iv) Faktorët njerëzor.

Çdo incident ku tiparet dhe papërshtatshmëria e konstruksionit të avionit mund të çonte në gabim përdorimi që do të kontribuonte në pasoja të rrezikshme dhe katastrofike.

(v) Ngjarje të tjera

(a) Çdo incident ku tiparet dhe papërshtatshmëria e konstruksionit të avionit mund të çonte në gabim përdorimi që do të kontribuonte në pasoja të rrezikshme dhe katastrofike.

(b) Një ngjarje e cila normalisht nuk konsiderohet e raportueshme (psh. orendi ose pajisje kabine, sistemet e ujit), kur rrethanat rezultojnë të rrezikshme për avionin dhe personat në bord.

(c) Zjarr, shpërthim, tym ose avuj toksikë ose të dëmshëm.

(ç) Çdo ngjarje tjetër e cila mund të rrezikoj avionin ose ndikoj mbi sigurinë e personave në bord ose njerëzve apo pasurisë në afërsi të avionit ose në tokë.

(d) Dështim ose defekt i sistemit të adresave të pasagjerëve që rezulton në humbje ose mosdëgjim të sistemit të adresave të pasagjerëve.

(e) Humbja e kontrollit të ndenjëses së pilotit gjatë fluturimit.

C. MIREMBAJTJA E AVIONIT DHE RIPARIMI

(i) Montim i gabuar i pjesëve dhe komponentëve të avionit të zbuluara gjatë inspektimit ose një procedure testimi që nuk kanë këtë qëllim specifik.

(ii) Rrjedhje e ajrit të nxehtë si pasojë e dëmtimit strukturor.

(iii) Çdo defekt i një pjese që ka kaluar kontrollin për jetëgjatësinë, e cila pushon së operuari para plotësimit të misionit të saj.

(iv) Çdo dëmtim ose përkeqësim (psh. çarje, krisje, korrozion, shkëputje etj.) për shkak të çdo arsye (psh. vibrimit, humbjes së ngurtësisë ose dështimit strukturor) të:

(a) një strukture primare ose një PSE (siç përcaktohet në Manualin e Riparimit të prodhuesit) ku dëmtime ose përkeqësime të tilla kalojnë kufizimet e lejueshme të specifikuara në Manualin e Riparimit dhe kërkojnë një riparim ose zëvëndësim të plotë ose të pjesshëm;

(b) një strukture sekondare e cila për pasojë ka ose mund të ketë rrezikuar avionin;

(c) motorit, helikës ose sistemit të rotorit.

(v) Çdo dështim, keqfunksionim ose defekt i çdo sistemi ose pajisje ose dëmtim apo përkeqësim si pasojë e pajtimit me një rregullore mbi fluturimin ose udhëzimi tjetër detyrues të lëshuar nga një autoritet rregullator kur:

(a) ai zbulohet për herë të parë organizata raportuese që implementon pajtimin; (b) mbi çdo pajtim pasues, ai/defekti tejkalon kufizimet e lejueshme të caktuara në udhëzim dhe/ose të botuara në procedurat e riparimit/korrigjimit.

(vi) Dështimi i një sistemi ose pajisje përfshirë të gjitha dyert e daljes dhe ndriçimin për të funksionuar në mënyrë të kënaqshme përfshirë periudhën e përdorimit për mirëmbajtje ose qëllime testimi.

(vii) egziston mospajtim ose gabime të rëndësishme lidhur me procedurat e kërkuara të mirëmbajtjes.

(viii) egzistojnë produkte, pjesë këmbimi, pajisje dhe lëndë me origjinë të dyshimtë ose të panjohur.

(iv) egzistojnë të dhëna ose procedura për mirëmbajtjen të pamjaftueshme, të gabuara, çorientuese të cilat mund të çojnë në veprime të gabuara në mirëmbajtje.

(x) Çdo dështim, keqfunksionim ose defekt i pajisjeve tokësore që përdoren për testim ose kontroll të sistemeve të avionit dhe pajisjeve kur inspektimi rutinë i kërkuar dhe procedurat e testimit nuk identifikuan qartë problemin kur kjo rezulton në një situatë të rrezikshme.

Ç. SHËRBIMET E NAVIGIMIT AJROR, LEHTËSIRAT DHE SHËRBIMET NË TERREN

(i) Shërbimet e navigimit ajror (SHNA)

Shiko Shtojcën II, listën e ngjarjeve të raportueshme që lidhen me SHNA.

(ii) Aerodromi dhe lehtësirat e tij

(a) Rrjedhje të konsiderueshme gjatë operacioneve të furnizimit me karburant.

(b) Ngarkesa e sasive të gabuara të karburantit të cilat mund të kenë një ndikim të madh mbi rezistencën, perfomancën, ekuilibrin ose fortësinë strukturore të avionit.

(iii) Përpunimi i pasagjerëve, bagazheve dhe ngarkesës.

(a) Ndotje e konsiderueshme e strukurës, sistemeve dhe pajisjeve të avionit që shkaktohen nga mbartja e bagazheve ose ngarkesës.

(b) Ngarkesa e gabuar e pasagjerëve, bagazheve ose kargos të cilat mund të kenë ndikim të konsiderueshëm mbi masën e avionit dhe/ose ekuilibrin.

(c) Vendosje e gabuar e bagazheve edhe ngarkesës (përfshirë bagazhet e dorës) të cilat mund të rrezikojnë në një mënyrë avionin, pajisjet e tij ose personat në bord apo pengojnë evakuimin e emergjencës.

(ç) Vendosje e gabuar e kontenierëve të ngarkesës ose objekteve të tjera të rëndësishëm të ngarkesës.

(d) Ngarkesa ose tentativë për të ngarkuar mallra të rrezikshme në kundërshtim me rregullat e aplikueshme përfshirë etiketimin ose paketimin e gabuar të tyre.

(iv) Përpunimi dhe shërbimi në terren i avionit

(a) Dështim, keqfunksionim ose defekt i pajisjeve tokësore që përdoren për testim ose kontroll të sistemeve të avionit dhe pajisjeve kur inspektimi rutinë i kërkuar dhe procedurat e testimit nuk identifikuan qartë problemin kur kjo rezulton në një situatë të rrezikshme.

(b) Mospajtim ose gabime të konsiderueshme lidhur me prcedurat e kërkuara të shërbimit.

(c) Vendosja e tipit të gabuar ose të ndotur të karburantit ose lëngjeve/fluideve të tjera kryesore (përfshirë oksigjenin dhe ujin e pijshëm).

Shtesë e SHTOJCES I

Nënparagrafët e mëposhtëm paraqesin shembuj të ngjarjeve të raportueshme që rrjedhin nga aplikimi i kritereve të përgjithshme të sistemeve specifike të renditura në paragrafin B (ii) të Shtojcës I.

1. Kondicionimi/Ventilimi

(a) humbja e plotë e ftohjes avionike

(b) ulje e presionit

2. Sistemi i vetënavigimit

(a) dështimi i sistemit të vetënavigimit për të arritur operimin e caktuar kur vihet në përdorim

(b) vështirësi e madhe e raportuar nga ana e ekuipazhit, për të kontrolluar avionin lidhur me funksionimin e sistemit të vetënavigimit të tij.

(c) dështim i çdo pajisje shkëputjeje/stakimi të sistemit të vetënavigimit

(d) ndryshim i pakomanduar i mënyrës së vetënavigimit.

3. Mjetet e komunikimit

(a) dështim ose defekt i sistemit të adresimit të pasagjerëve që rezulton në humbje ose në një adresim të padëgjueshëm;

(b) humbje totale e komunikimit gjatë fluturimit.

4. Sistemi elektrik

(a) humbja e një sistemi të shpërndarjes elektrike (AC/DC)

(b) humbje totale ose humbja e më shumë se një prej sistemeve të prodhimit të energjisë

(c) humbje e sistemit mbështetës (të emergjencës) të prodhimit të energjisë.

5. Kabina/Ngarkesa

(a) humbja e kontrollit të ndenjëses së pilotit gjatë fluturimit

(b) dështim i ndonjë sistemi ose pajisje të emergjencës përfshirë sistemin e sinjalizimit të evakuimit të emergjencës, të gjitha dyert e daljes, ndriçimi i emergjencës etj.

(c) humbja e mundësisë së ruajtjes të sistemit të ngarkesës së kargos.

6. Sistemi i mbrojtjes nga zjarri

(a) paralajmërimet nga zjarri përveç atyre që konfirmohen menjëherë si të gabuara

(b) dështim i pazbuluar ose defekt i sistemit të zbulimit/mbrojtjes nga zjarri/tymi që mund të çoj në humbje ose mbrojtje/zbulim të kufizuar nga zjarri

(c) mungesa e paralajmërimit në rast të një zjarri apo tymi aktual.

7. Komandat e fluturimit

(a) asimetri e pjesa e krahëve/flap, paret, pjesa që ndihmon uljen/ngritjen, etj.

(b) kufizim i lëvizjes, ngurtësi ose përgjigje e gabuar apo e vonuar në operimin e sistemeve primare të kontrollit të fluturimit ose sistemeve perkatese te levizjes ose të bllokimit.

(c) kontrolli i fluturimit të sipërfaqjes se pistes.

(ç) kontrolli i fluturimit i vibracionit mbi tokë i ndjerë nga ana e ekuipazhit

(d) stakim ose humbje e kontrollit mekanik të fluturimit

(dh) intereferencë e konsiderueshme me kontrollin normal të avionit ose keqësim i cilësive të fluturimit.

8. Sistemi i karburantit

(a) keqfunksionim i sistemit tregues të sasisë së karburantit që rezulton krejtësisht i humbur ose me tregues të gabuar;

(b) rrjedhje e karburantit e cila ka çuar në humbje të konsiderueshme, rrezik zjarri, ndotje të madhe.

(c) keqfunksionim ose defekte të sistemit të nxjerrjes/zbrazjes së karburantit të cilat kanë çuar në humbje të paqëllimshme të një sasie të konsiderueshme, rrezik zjarri, ndotje të rrezikshme të pajisjeve të avionit ose pamundësinë për të zbrazur karburant.

(ç) keqfunksionime ose defekte të sistemit të karburantit të cilat kanë pasur një ndikim të konsiderueshëm mbi rezervën e karburantit dhe/ose shpërndarjen e tij.

(d) pamundësia për të transferuar ose përdorur sasinë totale të karburantit në dispozicion.

9. Ngjarje Hidraulike

(a) humbja e një sistemi hidraulikë (vetëm ETOPS)

(b) dështim i sistemit të izolimit

(c) humbja e më shumë se një qarku hidraulik

(ç) dështim i sistemit mbështetës hidraulik

(d) zgjatje e paqëllimshme e turbinës së ajrit.

10. Sistemi i zbulimit/mbrojtjes ndaj akullit

(a) humbje e pa zbuluar ose performancë e ulët e sistemit anti-akull/të shkrirjes së akullit

(b) humbja e më shumë se një prej sistemeve të nxehjes së sondës

(c) paaftësia për të arritur shkrirjen simetrike të akullit të krahut

(ç) akumulim jo normal i akullit që çon në efekte të konsiderueshme mbi performance ose cilësitë e përpunimit

(d) ndikim i konsiderueshëm mbi shikimin nga ana e ekuipazhit

11. sistemet treguese/paralajmëruese/regjistruese

(a) keqfunsionim ose defekt i një sistemi tregues kur mundësia e çorientimit të konsiderueshëm të treguesve nga ana e ekuipazhit mund të rezultoj në një veprim jo të përshtatshëm të tij mbi një sistem themelor

(b) humbja e funksionit të paralajmërimit të kuq mbi një sistem

(c) për kabinat me xham: humbja ose keqfunksionimi i më shumë se një njësie ekspozimi/ekrani ose kompjuteri të përfshirë në funksionin e paralajmërimit ose ekspozimit.

12. Sistemi i marrsheve/frenave/gomave të uljes

(a) mosfunksionim i frenave

(b) humbje e konsiderueshme e veprimit të frenimit

(c) mosfunksionim i sistemit të rënies së lirë të marshit të uljes (përfshirë gjatë testeve të parashikuara)

(ç) marshë ulje i padëshiruar ose shtrirje/tërheqje e dyerve të marshave

(d) shfryrje e shumëfishtë e gomave

13. Sistemet e navigimit (përfshirë sistemet e afrimit me përpikmëri) dhe sistemet e të dhënave të ajrit

(a) humbje totale ose dështim i shumëfishtë i pajisjeve të navigimit

(b) dështim i shumëfishtë ose total i pajisjeve të sistemit të të dhënave të ajrit

(c) numër i madh i treguesve çorientues

(ç) numër i madh gabimesh të navigimit për shkak të të dhënave të gabuara ose të një gabimi në vendosjen e kodit në një bazë të dhënash

(d) deviacione të paparashikuara në itinerarin anësor dhe vertikal që nuk janë shkaktuar prej pilotit

(dh) probleme me lehtësirat e navigimit në terren që çojnë në gabime të rëndësishme në navigim të cilat nuk kanë të bëjnë me kalimin nga forma e navigimit inercial drejt formës së navigimit me radio.

14. Oksigjen për avionin nën presion

(a) mungesa e rezervës së oksigjenit në kabinë

(b) mungesa e rezervës së oksigjenit për një numër të konsiderueshëm pasagjerësh (më shumë se 10%) përfshirë kur ndodh gjatë mirëmbajtjes ose për qëllime testimi.

15. Sistemi i shfryrjes së ajrit

(a) Shfryrje e ajrit të nxehtë që rezulton nga paralajmërimi i zjarrit ose dëmtimi strukturor

(b) mungesa e të gjitha sistemeve të shfrurjes së ajrit

(c) mosfunksionim i sistemit të zbulimit të shfryrjes së ajrit

SHTOJCA II

Lista e ngjarjeve të raportueshme që kanë të bëjnë me shërbimet e navigimit ajror

Shënim 1: Edhe pse kjo Shtojcë radhit shumicën e ngjarjeve të raportueshme, ajo nuk mund të jetë krejtësisht gjithëpërfshirëse. Çdo ngjarje tjetër, e cila është gjykuar nga personat e përfshirë për të përmbushur kriteret, duhet gjithashtu të raportohet.

Shënim 2: Kjo Shtojcë nuk përfshin aksidentet dhe incidentet serioze. Përveç kërkesave mbi njoftimin e aksidenteve, ata/aksidentet duhet të regjistrohen në bazat e të dhënave të përmëndura në Neni 5 (2).

Shënim 3: Kjo Shtojcë përfshin ngjarje të ANS të cilat paraqesin një rrezik aktual ose potencial mbi sigurinë e fluturimit ose mund të përbëjnë dispozitën e shërbimeve të sigurta ANS.

Shënim 4: Përmbajtja e kësaj Shtojce nuk pengon raportimin e ndonjë ngjarjeje, situate ose gjendje të cilat, nëse përsëriten në rrethana të ndryshme por të ngjashme ose nëse lejohen të vazhdojnë të pakorigjuara, mund të krijojnë një rrezik për sigurinë e avionit.

(i) Incidente gati në përplasje (që përfshijnë situata specifike ku një avion dhe një avion/terren/automjet/person ose objekt tjetër perceptohen afër njeri tjetrit):

(a) shkëputje minimale;

(b) ndarje e papërshtatshme;

(c) fluturim gati i kontrolluar drejt tokës (afër CFIT);

(d) inkursion për t'u larguar ku veprimi mënjënues ishte i nevojshëm.

(ii) Mundësia e përplasjes ose gati përplasjes (që përfshijnë situata specifike të cilat mund të çojnë në një aksident ose gati në një përplasje nëse një avion tjetër ndodhet në afërsi):

(a) inkursion për t'u larguar ku veprimi mënjanues nuk është i nevojshëm;

(b) inkursion për t'u larguar;

(c) devijim i avionit nga klirenca e Kontrollit te Trafikut Ajror;

(d) devijim i avionit nga rregullat e aplikueshme e Menaxhimit të trafikut ajror (MTA):

1. devijim i avionit nga procedurat e botuara të aplikueshme të MTA;

2. depërtim i paautorizuar i hapsirës ajrore;

3. devijim nga pajisjet e transportit dhe operacionale të avionit për sa i përket MTA ashtu siç është mandatuar nga rregullore/t e aplikueshme.

(iii) Ngjarje specifike të MTA (që përfshijnë ato situata ku ndikohet aftësia për të siguruar shërbime të sigurta të MTA, përfshirë situata ku, rastësisht, operimi i sigurtë i avionit nuk është rrezikuar). Kjo përfshin ngjarjet e mëposhtme:

(a) paaftësia për të siguruar shërbime MTA:

1. paaftësia për të siguruar shërbime të trafikut ajror;

2. paaftësia për të siguruar shërbime të Manaxhimit të hapsirës ajrore;

3. paaftësia për të siguruar shërbime të manaxhimit të lëvizjes së trafikut ajror;

(b) mosfunksionim i Komunikimit;

(c) mosfunksionim i Mbikqyrjes;

(d) mosfunksionim i Përpunimit dhe Shpërndarjes të të Dhënave;

(e) mosfunksionim i Navigimit;

(f) sistemi i sigurisë i MTA.

Shtesë e SHTOJCES II

Nënparagrafet e mëposhtme paraqesin shembuj të ngjarjeve të raportueshme të MTA që rezultojnë nga aplikimi i kritereve të përgjithshme të radhitura në paragrafin (iii) të Shtojcës II të operacioneve të avionit.

1. Sigurimi i të dhënave tejet të gabuara, të papërshtatshme ose çorientuese nga ana e burimeve të terrenit, psh. nga kontrolli i trafikut ajror (KTA), shërbimi automatik i informacionit terminal

(SHAIT/ ATIS), shërbimet meteorologjike, bazat e të dhënave të navigimit, hartat, skicat, manualet, etj.

2. Sigurimi i më pak hapësire terreni nga ajo e parashikuar.

3. Sigurimi i të dhënave të gabuara të trysnisë (dmth. vendosja e latësimatësit).

4. Transmetimi, marrja ose interpretimi i gabuar i mesazheve të rëndësishme kur kjo rezulton në një situatë të rrezikshme.

5. Shkelje e ndarjes minimale.

6. Hyrje e paautorizuar në hapësirën ajrore.

7. Transmision i paligjshëm i komunikimit me radio.

8. Mosfunksionim i fasiliteteve tokesore ose satelitore te Sherbimit te Lundrimit Ajror.

9. Mosfunksionim kryesor i ATC/ATM ose përkeqësim i konsiderueshëm i infrastructures së aerodromit.

10. Zonat e lëvizjes në aerodrom bllokohen nga avionë, automjete, kafshë, ose objekte të huaja që rezultojnë në situatë të rrezikshme ose potencialisht të rrezikshme.

11. Gabime ose pamjaftueshmëri në etiketimin e pengesave ose rreziqeve në zonat e lëvizjes në aerodrome që rezultojnë në një situatë të rrezikshme.

12. Mosfunksionim, keqfunksionim i konsiderueshëm ose mos vënia në dispozicion e ndriçimit.

11. ANEKSI B

FORMAT E RAPORTIMIT DHE SHËNIME PËR PLOTËSIMIN E TYRE

Republika e Shqipërisë
Republic of Albania

Autoriteti i Aviacionit Civil

FLIGHT SAFETY OCCURRENCE REPORT

When completed, please sent to: **Albanian Civil Aviation Authority (ACAA)**

"Sulejman Delvina" Street

1001, Tirana, Albania

E-mail: mor@acaa.gov.al

Fax: +355 (0) 42 22 39 69, **Tel:** + 355(0) 42 25 12 20

Are you concerned about the confidentiality of this report and wish to be contacted before it is processed? If so, please ensure you provide us with your contact details.

CONFIDENTIAL? ☐ Yes ☐ No

1. Occurrence				
Aircraft type & series	Registration	Operator	Date of occurrence (dd.mm.yyyy) . .	Time (HH:MM) : (UTC)
Geographical Location of Occurrence				

2. Flight and Weather Details					
Flight Number	Route From	Route to	☐ FL ☐ Alt/Ht	IAS (KT)	☐ IFR ☐ VFR

3. Nature of Flight	☐ Passenger ☐ Freight ☐ Positioning ☐ Ferry ☐ Test ☐ Training ☐ Business ☐ Aerial work ☐ Private ☐ Parachuting ☐ Towing
4. Flight Phase	☐ Parked ☐ Taxiing ☐ Take –off ☐ Int Climb ☐ Climb ☐ Cruise ☐ Descent ☐ Holding ☐ Approach ☐ Aerobatics ☐ Hover

Wind		**Cloud**		**Precipitation**	**Other Meteorological Conditions**				**Runway State**	
DIRN	**SPEED (kt)**	**TYPE**	**HT (ft)**	☐ RAIN ☐ SLEET ☐ SNOW ☐ HAIL	**Visibility**	**Icing**	**Turbulence**	**OAT (°C)**	☐ DRY ☐ ICE ☐ SLUSH ☐ WET ☐ SNOW	
				☐ LIGHT ☐ MODERATE ☐ HEAVY	☐ KM ☐ NM	☐ NONE ☐ LIGHT ☐ MODERATE ☐ SEVERE	☐ NONE ☐ LIGHT ☐ MODERATE ☐ SEVERE		**CATEGORY**	☐ I ☐ II ☐ III

5. Occurrence description

6. Engineering data				
A/C constructor's No.	Engines type & series	Maintenance Organization		**Ground Phase** ☐ Maintenance ☐ Ground handling ☐ Unattended
Component/Part	Manufacturer	Part No.	Serial No.	Component OH/repair Organization

Utilisation-Aircraft				**Utilisation –Engine/component**			
	Total	Since OH/repair	Since Inspection		Total	Since OH/repair	Since Inspection
HOURS				HOURS			
CYCLES				CYCLES			
LANDING				LANDING			

Name	Position	Signature	Date (dd.mm.yyyy) . .

Shënime të shkurtra për plotësimin e formularit ACAA-MOR_1

1. Avioni dhe identifikimi i operatorit- të plotësohet për të gjitha ngjarjet që përfshijnë një avion. Ofron të dhëna themelore të identifikimit.

2. Fluturimi dhe detajet e motit- lidhen vetëm me ngjarjet në fluturim. Ofron të dhënat e fluturimit që kanë të bëjnë me përshkrimin e raportimit të ngjarjes.

3. Natyra e fluturimit - plotësoni kutitë me përkufizimin përkatës si më poshtë:

Passenger	Transportimi i Pasagjerëve.
Freight	Transportimi i Mallrave.
Positioning	Pozicionimi pa ngarkesë nga pika e nisjes deri tek pika e mbërritjes.
Ferry	Pozicionimi i një avioni bosh ose kur avioni është duke lëvizur për në/nga një bazë mirëmbajtjes.
Test	Kontrolli i Vlefshmërise për lëshimin ose rinovimin e certifikatës së vlefshmërisë ajrore.
Training	Trajnim ose provim për çdo standard të licencës apo vlerësime të llojit të trajnimit apo vazhdimin e tij.
Business	Transportimi i stafit të kompanisë në avionin që zotëron ose të marrë me qera nga kompania.
Aerial work	Përfshin spërkatjen e kulturave nga ajri, fotografimin nga ajri ose survejimin e hartës, fluturime turistike tregtare, etj.
Private	Klube ose grupe të tjera për fluturim ose trajnim.
Parachuting	Transportimi i parashutistave për qëllime të parashutizmit.
Towing	Rimorkimi i Avionëve të lehtë pa motorr, etj.

4. Faza Fluturimi - plotësoni kutinë me përkufizimin përkatës si më poshtë:

Parked	Në vendqëndrim me ekuipazhin e fluturimit në bord
Taxiing	a) nga fillimi i lëvizjes (përfshirë pushback) për të filluar përgatitjen për ngritjen e avionit; b) nga pista deri tek terminali, porta e terminalit ose vendodhja ku do të fikë motorrët;
Take-off	Ngritja e avionit për fluturim.
Int Climb	Nga shkëputja deri në 1500ft lartësi.
Climb	Përfundimi i ngritjes fillestare deri në lartësinë maksimale të fluturimit.

Cruise Navigimi në lartësinë maksimale.

Holding Në pritje për ulje.

Descent Humbja e lartësisë maksimale deri në lartësinë 1500ft.

Approach Procedura për ulje, afrimi.

Aerobatics Manovra të qëllimshme akrobatike, ku përfshihen dhe rrotullimet.

Hover Varje.

5. Përshkrimi - në lidhje me ngjarjen e raportuar

5.1. Duhet të jetë një përshkrim i qartë dhe konciz i ngjarjes mundësisht duke filluar me një titull të shkurtër duke treguar llojin e ngjarjes. Ai duhet të përmbajë detaje të asaj që ka ndodhur apo çfarë u gjet; veprimin e menjëhershëm që është marrë për të kontrolluar situatën dhe çdo informacion shtesë, si dhe komente apo rekomandime të cilat mund të merren parasysh për të ndihmuar hetimin pasues.

5.2. Kudo që është i mundur përshkrimi duhet të mbështetet nga rezultatet e hetimeve të mëvonshme dhe detajet e çfarëdo veprimi të ndërmarrë nga organizata e raporuesit për të shmangur një përsëritje.

6. Të dhënat Inxhinierike

6.1 Lidhet me raportimin e ngjarjeve si në fluturim dhe në terren.

6.2 Ofron të dhëna inxhinierike në mbështetje të përshkrimit të asaj çfarë ka ndodhur.

6.3 Avionët ose komponentët e tyre duhet të kuotohen në parametrat më të rëndësishëm të ngjarjes së ndodhur ose në funksionimin e komponentëve, p.sh. orë fluturimi / Ciklet / Uljet, ose një kombinim i këtyre. Masat e marra për orët e komponentëve në total, orët prej riparimit kapital ose inspektimit.

7. Konfidencialiteti i informacionit

Një ngjarje mund të raportohet në konfidencialitet. Nëse raporti është "KONFIDENCIAL" ju lutemi klikoni në kutinë "Yes" në krye të formës, për të ruajtur konfidencialitetin e raportit dhe nëse e dërgoni tek adresa e Autoritetit të Aviacionit Civil, shënoni në zarf "Për Drejtorin Ekzekutiv të AAC-së". AAC-ja do të respektojë konfidencialitetin dhe do ju kontaktojë personalisht.

Republika e Shqipërisë
Republic of Albania

Autoriteti i Aviacionit Civil

ATS OCCURRENCE REPORT

When completed, please sent to: **Albanian Civil Aviation Authority (ACAA)**

"Sulejman Delvina" Street

1001, Tirana, Albania

E-mail: mor@acaa.gov.al

Fax: +355 (0) 42 22 39 69, **Tel:** + 355(0) 42 25 12 20

Are you concerned about the confidentiality of this report and wish to be contacted before it is processed? If so, please ensure you provide us with your contact details.

CONFIDENTIAL? ☐ Yes ☐ No

CATEGORIES OF OCCURRENCE
☐ ACCIDENT ☐ AIRPROX ☐ INCIDENT ☐ AIRSPACE ☐ INFRINGEMENT ☐ ATM OCCURRENCE

1. Date (dd.mm.yyyy) / Time (in UTC) of Occurrence	**2.**	**3. Geographical Location of Occurrence**
. . : UTC	☐ Day or ☐ Night	

4. Aircraft Involved

Operator	Callsign and/or Registration	Type	ADEP	ADES	FL, Altitude or Height		SSR Code	Mode C displayed	Relevant Route Segment	Flt Rules
					Actual	Cleared				
								☐ Yes ☐ No		☐ IFR ☐ VFR ☐ SPEC
								☐ Yes ☐ No		☐ IFR ☐ VFR ☐ SPEC

5. RTF Frequencies/Communications Equipment and Surveillance Equipment used	**6. Class of ATS Airspace** ☐ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ E ☐ F	**7. Type of Air Traffic Services**
8. Estimated Vertical Distance (ft/meters) **Estimated Horizontal Distance (NM/km/minutes)**	**9. Automated Warning Systems** ☐ Ground-based ☐ Airborne ☐ N/A	

10. Traffic Information given ☐ Yes ☐ No **11. Have you reviewed relevant RTF and/or surveillance recordings?** ☐ Yes ☐ No

12. Was Weather considered relevant? (If Yes, include details in Box 13) ☐ Yes ☐ No

13. Description of Occurrence - use a diagram if necessary (Aerodromes attach weather report)

Continue on additional forms if necessary

14. Assessment of Workload	**15. Time since last break**	**16. Start Time of Shift**	**17. Name of your ATS Unit and Sector Safety Directory**
☐ Very Heavy ☐ Heavy ☐ Medium ☐ Light	: UTC	: UTC	

18. On Duty as	**19. Your Name, Signature and Date** . .	For ATM Oversight use ONLY

Shënime të shkurtra për plotësimin e formularit ACAA-MOR_02

1. Të përgjithshme: Mundohuni të plotësoni të gjitha kutitë. Nëse ka kuti që nuk janë të aplikueshme vendosni N/A, ose nëse nuk keni dijeni vendosni N/K (not-known). Shmangni përdorimin e gjuhës teknike dhe shkurtesat.

2. Përdorimi dhe shpjegimi i termave të përdorura në kutinë e katërt

• shkelja e distances minimale midis dy avioneve

• ndarje e papërshtatshme

• fluturim i kontrolluar afer terrenit (CFIT)

• hyrja në pistë pa miratim, kur veprimi i shmangies ishte i nevojshem

• hyrja në pistë pa miratim, ku veprimi i shmangies nuk ishte i nevojshem

• largim i avionit nga pista

• devijim i avionit nga leja që ka dhënë Kontrollori i Trafikut Ajror

• devijim i avionit nga rregullat e aplikueshme të Menaxhimit të Trafikut Ajror:

-Devijim i avionit nga procedurat e aplikueshme të publikuara nga MTA

-Hyrje e pa autorizuar në hapësirën ajrore

-Devijim nga mbajtja dhe operimi i paisjeve të avionit në lidhje me MTA.

• Ngjarje specifike të MTA:

-Paaftësia për të siguruar menaxhimin e shërbimeve të trafikut ajror

-Dështimi i funksioneve të Komunikimit

-Dështimi i funksioneve të Mbikqyrjes

-Dështimi i përpunimit të të dhënave dhe funksioneve të shpërndarjes

-Dështimi i funksioneve të navigimit.

3. Avionë shtesë: Plotësohet kutia kur përfshihen tre ose më shumë avionë. Përdoret dhe kuadrati i shënimeve - përshkrimeve për avionë shtesë ose ngjarje shtesë.

4. Ndarja e parashikuar: Duhet të përmbajë vlerësimin tuaj, kur është e mundur edhe minimumin e distancës së arritur dhe që duhet më pas të plotësohet një AIRPROX (Afrimi mes avioneve).

5. Konfidencialiteti i informacionit

Një ngjarje mund të raportohet në konfidencialitet. Nëse raporti është "KONFIDENCIAL", ju lutemi klikoni në kutinë "Yes" në krye të formës për të ruajtur konfidencialitetin e raportit dhe nëse e dërgoni tek adresa e AAC, shënoni në zarf "Për Drejtorin Ekzekutiv të AAC-së". AAC-ja do të respektojë konfidencialitetin dhe do ju kontaktojë personalisht.

Republika e Shqipërisë
Republic of Albania

Autoriteti i Aviacionit Civil

ATS ENGINEERING OCCURRENCE REPORT

When completed, please sent to: **Albanian Civil Aviation Authority (ACAA)**

"Sulejman Delvina" Street

1001, Tirana, Albania

E-mail: mor@acaa.gov.al

Fax: + 355(0) 12 22 39 69, **Tel:** + 355(0) 42 25 12 20

Are you concerned about the confidentiality of this report and wish to be contacted before it is processed? If so, please ensure you provide us with your contact details.

CONFIDENTIAL? ☐ Yes ☐ No

1. Categories of Occurrence

☐ ACCIDENT ☐ INCIDENT ☐ PROCEDURAL ☐ FAILURE ☐ HAZARD

2. Occurrence Location	**3. Date (dd.mm.yyyy)** . .	**5. Duration**	**6.ATS Facility** ☐ RTF ☐ Radar ☐ Navaid ☐ Sky line ☐ Other:	**7. Service Affected** ☐ Control ☐ ADC ☐ Advisory ☐ GMC ☐ Procedural ☐ Radar ☐ Approach ☐ Area ☐ Air Navigator
	4. Time (HH:MM) :			

8. Equipment Type/Manufacturer	**9. Frequency**	**10. Callsign**	**11. Equipment Location**

12. Facility Configuration	**13. Equipment Status**	**14. Previous Defects/ Occurrences**	**15. RTF Frequencies/ Radar Source**
☐ In service or ☐ Out of service ☐ Main-Mode or ☐ Standby/Test ☐ Channel A(1) or ☐ B(2) or ☐ Other: External information Source:	☐ Planned ☐ Unplanned Outage ☐ Serviceable ☐ Unserviceable ☐ Degraded ☐ Routine ☐ Corrective Maintenance ☐ Modification ☐ Replacement	☐ Yes ☐ No ☐ Not knoën	

16. Description – use a diagram if necessary (attach copies of all relevant information)

Continue on additional forms if necessary

17. Recordings Impounded	**18. Name of your ATS Unit or Organization and Position**	**19. Start Time and Duration of Shift**

20. Your Name, Signature and Date . .

Shënime të shkurtra për plotësimin e formularit ACAA-MOR_03

1. Të përgjithshme: Mundohuni të plotësoni të gjitha kutitë. Nëse ka kuti që nuk janë të aplikueshme vendosni N/A, ose nëse nuk keni dijeni vendosni N/K (not-known). Shmangni përdorimin e gjuhës teknike dhe shkurtesat.

2. Përdorimi dhe shpjegimi i termave të përdorur në kutinë e parë

Kliko një ose më shumë kategori të ngjarjeve.

Accident - Një aksident i raportueshëm në Shqipëri.

Incident - Një ngjarje e raportueshme.

Procedural - Një ngjarje e raportueshme që ka të bëj me aspekte procedurale, duke përfshirë operimin dhe mirëmbajtjen e çdo objekti në terren.

Failure - Një ngjarje e raportueshme që i atribuohet ndonjë defekti ose mosfunksionimi të çdo objekti në terren.

Hazard - Një aksident, incident apo dështim i mundshëm.

Kutia 2: Vendi ku ka ndodhur ngjarja.

Kutia 5: Periudha gjatë së cilës kushtet e ngjarjes kanë ekzistuar. Klasifikimet e pacaktuara ose të panjohura duhet të identifikohen.

Kutia 6: Tipet e ATS Facility **duhet** të klikohen ose deklarohen.

Kutia 7: Më shumë se një element **duhet** rrethuar.

3. Detaje të paisjeve të atribuara në ngjarje

Kutia 9: Frequency (Radio) të përshtatshme për paisjet dhe ngjarjet nëse është e zbatueshme.

Kutia 10: Callsign- Identifikimi i NAVAID, SSR code ose RTF callsign.

Kutia 11: Identifikimi i stacionit apo vendndodhjeve të tjera fizike të paisjeve.

Kutia 12: Më shumë se një element **duhet** identifikuar. Kanalet plotësues të shumëllojshëm, etj. duhet të deklarohen kur janë të zbatueshëm. Burimi i informacionit të jashtëm plotësohet me paisjet dhe/ose stacionin/vendndodhejen.

Kutia 13: Më shumë se një element **duhet** rrethuar.

Kutia 15: Identifikimi i përshtatshëm i RTF frequencies/radar është i nevojshëm për të siguruar regjistrimet që mund të jenë jetike për investigimin pasues.

4. Konfidencialiteti i informacionit

Një ngjarje mund të raportohet në konfidencialitet. Nëse raporti është "KONFIDENCIAL" ju lutemi klikoni në kutinë "Yes" në krye të formës për të ruajtur konfidencialitetin e raportit dhe nëse e dërgoni tek adresa e AAC, shënoni në zarf "Për Drejtorin Ekzekutiv të AAC-së". AAC-ja do të respektojë konfidencialitetin dhe do ju kontaktojë personalisht.

Republika e Shqipërisë
Republic of Albania

Autoriteti i Aviacionit Civil

Report of an Incident, Accident or Unsafe Situation

When completed, please sent to: **Albanian Civil Aviation Authority (ACAA)**

"Sulejman Delvina" Street

1001, Tirana, Albania

E-mail: mor@acaa.gov.al

Fax: + 355 (0) 42 22 39 69, **Tel:** + 355 (0) 42 25 12 20

Are you concerned about the confidentiality of this report and wish to be contacted before it is processed? If so, please ensure you provide us with your contact details.

CONFIDENTIAL? ☐ Yes ☐ No

Aerodrome Operator: Time (UTC)/Date: : / . .

Airport Incident Report number: Location:

Involving

☐ Aircraft ☐ Vehicle ☐ Item of ground service equipment ☐ Equipment ☐ PLB ☐ Building ☐ Infrastructure

Incidents/Accidents involving aircraft

☐ Caused by ground service equipments ☐ Caused to/by moving A/C

Incidents/Accidents involving equipment and facilities

☐ Equip. to facility damage ☐ Equip. to equipment damage ☐ Caused by Jet Blast

Injuries

Caused to passengers ☐ Fatal ☐ Severe ☐ No

Caused to staff ☐ Fatal ☐ Severe ☐ No

Damage of Aircraft by Ground Servicing Equipment

☐ PLB ☐ Passenger steps ☐ Busses

☐ Tractors/tugs ☐ Baggage/cargo carts ☐ Container/pallets loaders

☐ Forklifts ☐ Belt conveyors ☐ Catering/cleaning trucks

☐ Toilet/ëater Vehicles ☐ Fuelling trucks ☐ Aircraft tugs/toë bars

☐ Air start/GPU ☐ Maintenance Equipment ☐ High lift equipment

☐ Ambo Lift ☐ Other Vehicles

Damage to/by moving aircraft

☐ Another aircraft ☐ Jet blast ☐ Aircraft marshaller/ Follow me vehicle

☐ Aircraft Manoeuvring ☐ Fixed objects ☐ Parked Ground / Serv. Equip.

☐ FOD ☐ Damage to tyres/ Landing Gear ☐ Engine ingestion (not birds)

☐ Airframe ☐ Others

Property/equipment damage from jet blast ☐ Yes ☐ No

Equipment to equipment damage ☐ Yes ☐ No

Equipment to facility damage ☐ Yes ☐ No

Security

☐ Unlawful interference ☐ Difficulty in controlling intoxicated, violent or unruly passengers ☐ Discovery of a stowaway

Description or details of unsafe situation:

Name: Function: Tel. No: E-mail: Signature:

Shënime të shkurtra për plotësimin e formularit ACAA-MOR_04

Involving – selektoni njërën nga mjetet apo lehtësirat e përfshira në ngjarje.

PLB - Passenger Loading Bridge (Ura lidhëse Terminal-Avion).

Incidents/Accidents involving aircraft – plotësohet nëse në ngjarje përfshihet avioni.

Incidents/Accidents involving equipment and facilities - plotësohet nëse në ngjarje përfshihen paisjet dhe objektet.

Injuries – dëmtime fizike, plagosje.

Damage of Aircraft by Ground Servicing Equipment- dëmtime të avionit nga paisjet e shërbimeve në tokë; selektoni një ose më shumë se një kuti.

Damage to/by moving aircraft- dëmtim i avionit në ecje ose nga avion tjetër në lëvizje.

Property/equipment damage from jet blast – dëmtim i paisjeve, pronës nga fuqia e rrymave të ajrit të motorrëve.

Equipment to equipment damage – dëmtim paisje me paisje (mjete).

Equipment to facility damage – dëmtim objekti nga paisjet (mjetet).

Security – plotësohet nëse incidenti / aksidenti ka ndodhur si pasojë e një ngjarje që lidhet me Sigurinë.

Unlawful interference - ndërhyrje e paligjshme.

Difficulty in controlling intoxicated, violent or unruly passengers - Vështirësi në kontrollin e pasagjerëve të dehur, të dhunshëm ose të padisiplinuar.

Discovery of a stowaway - Zbulimi i një udhëtari që s'ka biletë.

Description or details of unsafe situation- përshkrimi i një ngjarje/situate të rrezikshme (jo të sigurtë).

Republika e Shqipërisë
Republic of Albania

Autoriteti i Aviacionit Civil

BIRDSTRIKE OCCURRENCE REPORT

To be completed on discovering evidence that a birdstike has, or may have, occurred.

To be completed for all birdstrikes, whether or not damage has been caused.

When completed, please sent to: **Albanian Civil Aviation Authority (ACAA)**

"Sulejman Delvina" Street

1001, Tirana, Albania

E-mail: mor@acaa.gov.al

Fax: + 355 (0) 42 22 39 69, **Tel:** + 355 (0)42 25 12 20

Are you concerned about the confidentiality of this report and wish to be contacted before it is processed? If so, please ensure you provide us with your contact details.

CONFIDENTIAL? ☐ Yes ☐ No

1. Aircraft Operator	**2. Aircraft Make/Model**	**3. Call Sign Arrival/Departure**
4. Aircraft Registration	**5. Date of Occurrence (dd.mm.yyyy)** . .	**6. Local Time of Occurrence** : Hrs (24 hr) ☐ Dawn ☐ Day ☐ Dusk ☐ Night
7. Aerodrome	**8. Runway in Use**	**9. Location if En Route** (Nearest Town/Reference)
10. Height (AGL)	**11. Speed** (IAS)	

12. Phase of Flight
- ☐ A. Parked
- ☐ B. Taxi
- ☐ C. Take off Run
- ☐ D. Climb
- ☐ E. En Route
- ☐ F. Descent
- ☐ G. Approach
- ☐ H. Landing Roll

13. Part(s) of Aircraft Struck or Damaged

	Struck	Damaged		Struck	Damaged
A. Radome	☐	☐	H. Propeller	☐	☐
B. Windshield	☐	☐	I. Wing/Rotor	☐	☐
C. Nose	☐	☐	J. Fuselage	☐	☐
D. Engine No.1	☐	☐	K. Landing Gear	☐	☐
E. Engine No.2	☐	☐	L. Tail	☐	☐
F. Engine No.3	☐	☐	M. Lights	☐	☐
G. Engine No.4	☐	☐	N. Other (Specify)	☐	☐

14. Effect on Flight
- ☐ None
- ☐ Aborted Take-Off
- ☐ Precautionary Landing
- ☐ Engines Shut Down
- ☐ Other (Specify)

15. Sky Condition
- ☐ No Cloud
- ☐ Some Cloud
- ☐ Overcast

16. Precipitation
- ☐ None
- ☐ Fog
- ☐ Rain
- ☐ Snow

17. Bird Species

18. Number of birds seen and/or struck

	Seen	Struck
1	☐	☐
2-10	☐	☐
11-100	☐	☐
more than 100	☐	☐

19. Size of Bird(s)
- ☐ Small
- ☐ Medium
- ☐ Large

20. Pilot Warned of Birds ☐ Yes ☐ No

21. Remarks (Describe demage, injuries and other pertinent information)

DAMAGE/COST INFORMATION

22. Aircraft time out of service	**23. Estimated cost of repairs or replacement (EUR)**	**24. Estimated other Costs (EUR) (e.g loss of revenue, fuel, hotels)**

25. Name and title of person making report	**26. Signature/Date** . .	**27. Adress and tel. no**

Shënime të shkurtra për plotësimin e formularit ACAA-MOR_05

1. Aircraft Operator: Mund të jetë një linjë ajrore (Shkurtesat janë OK - Operator's ICAO Designator), agjenci qeveritare ose në qoftë se është një pilot privat - emrin e tij / saj.

2. Aircraft Make/Model: Shkurtesat janë OK, por të përfshijnë modelin (p.sh. B737-200, A330-200).

3. Call Sign: Kodi i fluturimit.

4. Aircraft Registration: Shenja e regjistrimit të avionit.

5. Date of Occurrence: Jepni datën lokale, jo datën Zulu apo GMT.

6. Local Time of Occurrence: Klikoni mbi kushtet përshtatshme si dhe plotësoni kohën në orë dhe minuta lokale, përdorni nocionin 24 -orësh.

7. Aerodrome: Shkruani emrin e aerodromit ose kodin me 4/3 shkronja. Në qoftë se është një aerodrom i huaj, përdorin emrin e plotë ose kodin me 4/3 shkronja dhe vendndodhjen (qytetin/vendin).

8. Runway in Use: Vetë shpjegues.

9. Location if En Route: Vendos emrin e qytetit më të afërt dhe të shtetit.

10. Height (AGL): Vendosni lartësinë e shprehur mbi nivelin e tokës në kohën kur ndodhi sulmi nga zogu/zogjtë (në qoftëse nuk e dini, përdorni MSL dhe tregojeni këtë). Për **take-off** dhe **landing roll** duhet të jetë 0.

11. Speed (IAS): Shpejtësia me të cilën avioni ishte duke udhëtuar kur ndodhi sulmi nga zogu/zogjtë.

12. Phase of Flight: Faza e fluturimit kur ndodhi ngjarja. **Take-off run** dhe **landing rool** duhet që të dyja të jenë 0 AGL.

13. Part(s) of Aircraft struck or damaged: Përzgjidhni se cila prej pjesëve është goditur (struck) dhe dëmtuar (damaged). Nëse një pjesë është dëmtuar (damaged) por nuk është goditur (struck), tregojeni këtë duke zgjedhur njërën prej opsioneve në kolonën 'damaged' dhe duke berë një përshkrim të shkurtër pse ka ndodhur kjo në kutinë 21 (p.sh, the landing gear might be damaged by deer strike, causing the aircraft to flip over and damaged parts not struck by deer).

14. Effect on Flight: Ju mund të klikoni më shumë se një prej kutive dhe në qoftë se ju përzgjidhni më shumë se një prej kutive, ju lutemi ta shpjegoni me fjalë në kutinë 21.

15. Sky Condition: Klikoni mbi njërën prej kutive.

16. Precipitation: Ju mund të klikoni më shumë se një.

17. Bird Species: Mundohuni të jeni të saktë. Nëse nuk e dini, vendosni 'unknow' dhe disa përshkrime. Mblidhni puplat ose mbetjet për identifikimin e sulmit.

18. Number of birds seen and/or struck: Klikoni në kutitë në kolonën 'Seen', mbi numrin e saktë nëse i keni parë shpendët (ose shpendë të tjerë) përpara 'sulmit' si dhe klikoni në kutitë në kolonën 'Struck' për të treguar se sa u goditën. Numri i saktë mund të shkruhet pranë kutisë.

19. Size of Bird(s): Klikoni atë që ju mendoni se është madhësia e saktë (p.sh harabeli =small, pulebardha=medium dhe pata=large).

20. Pilot Warned of Birds: Klikoni në kutinë e saktë (edhe në qoftë se kjo është një ATIS warning or NOTAM).

21. Remarks: Përfshini informacion në lidhje me masën e dëmit, lëndimet, çdo gjë që ju mendoni se do të jetë e dobishme të dihet (psh numri i shpendëve të prekur).

22. Aircraft time out of service: Të dhënat në lidhje me sa orë avioni ishte jashtë shërbimit.

23. Estimated cost of repairs or replacement: Kjo nuk mund të jetë e njohur menjëherë, por të dhënat mund të dërgohen në një datë të mëvonshme ose vendosni poshtë një emër dhe një numër konontakti.

24. Estimated other Costs: Përfshin humbjen e të ardhurave, karburant, hotele, etj (shih udhëzimet për 23).

25. Name and title of person making report: Emri është i dobishëm në qoftë se lindin pyetje në lidhje me informacionin në formë. Titulli mund të jetë Pilot, Tower, Airport Operations, Airline Operations, Flight Safety, etc.

26. Signature/Date: Nënshkrimi i personit që bën raportimin dhe data kur raportohet ngjarja.

27. Address and tel. no: Adresa dhe numri i telefonit të personit që bën raportimin.

Konfidencialiteti i informacionit

Një ngjarje mund të raportohet në konfidencialitet. Nëse raporti është "KONFIDENCIAL" ju lutemi klikoni në kutinë "Yes" në krye të formës për të ruajtur konfidencialitetin e raportit dhe nëse e dërgoni tek adresa e AAC, shënoni në zarf "Për Drejtorin Ekzekutiv të AAC-së". Kutitë 25 - 27 duhet të plotësohen. AAC-ja do të respektojë konfidencialitetin dhe do ju kontaktojë personalisht.

Republika e Shqipërisë
Republic of Albania

Autoriteti i Aviacionit Civil

DANGEROUS GOODS OCCURRENCE REPORT

When completed, please sent to: **Albanian Civil Aviation Authority (ACAA)**

"Sulejman Delvina" Street

1001, Tirana, Albania

E-mail: mor@acaa.gov.al

Fax: + 355 (0) 42 22 39 69, **Tel:** + 355 (0)42 25 12 20

Are you concerned about the confidentiality of this report and wish to be contacted before it is processed? If so, please ensure you provide us with your contact details.

CONFIDENTIAL? ☐ Yes ☐ No

1.Operator :	2. Date of occurrence (dd.mm.yyyy) . .	3. Local time of occurrence (HH:MM) :	
4. Flight date: . .	*5. Flight number:*		
6. Departure airport:	*7. Destination airport:*		
8. Aircraft type:	*9. Aircraft registration:*		
10. Location of occurrence:	11. Origin of the goods:		
12. Description of the occurrence, including details of injury, damage, etc. (if necessary continue on the next page):			
13. Proper shipping name (including the technical name):		14. UN/ID no. (when known):	
15. Class/division (when known):	16. Subsidaryrisk(s):	*17. Packing group:*	*18. Category, (class 7 only):*
19. Type of packaging:	*20. Packaging specification marking:*	*21.No. of packages:*	*22. Quantity (or transport index, if applicable):*
23. Reference no. of Air Waybill:			
24. Reference no. of courier pouch, baggage tag, or passenger ticket:			
25. Name and address of shipper, agent, passenger, etc:			
26. Other relevant information (including suspected cause, any action taken):			
27. Name and title of person making report:	28. Telephone no:		
29. Company/dept code, E-mail or InfoMail code:	*30. Reporter ref:*		
31. Address:	32. Date/Signature: . .		

Description of the occurrence (continuation):

Shënim:

1. Është e rëndësishme që kjo formë të plotësohet me sa më shumë detaje të jetë e mundur; kjo do të ndihmojë për shmangien e vonesave në procesin e raportimit dhe punën e panevojshme shtesë nga ana e raportuesit dhe Autoritetit te Aviacionit Civil.

2. Çdo lloj ngjarje e mallrave të rrezikshëm duhet të raportohet, pavarësisht nëse mallrat e rrezikshëm janë të përfshira në kargo, mail, bagazhe.

3. Një aksident i mallrave të rrezikshëm është një ngjarje e lidhur me transportin e mallrave të rrezikshëm që rezulton me lëndime fatale apo serioze të një personi, apo dëme të mëdha të pronës. Për këtë qëllim, lëndim serioz është një lëndim i një person në mjetin ajror ku: (a) kërkohet shtrimi në spital për më shumë se 48 orë, duke filluar brenda shtatë ditëve nga data e lëndimit; ose (b) rezultat i frakturës së ndonjë kocke (përveç dëmtimeve të thjeshta të frakturës së gishtave të dorës, këmbës apo hundës); ose (c) përfshin gërvishjet që shkaktojnë gjakderdhje, dëmtim në nerv, muskul; (d) përfshin lëndime të organeve të brendshme; ose (e) përfshin djegie të gradës së dytë apo të tretë, apo djegie që prekin më shumë se 5 përqind të sipërfaqes së trupit; ose (f) përfshin ekspozimin e verifikuar për substanca që infektojnë apo rrezatimin dëmtues. Një aksident i mallrave të rrezikshëm mund të jetë gjithashtu edhe një aksident i avionit; në këtë rast procedurat normale për raportimin e aksidenteve ajrore duhet të ndiqen.

4. Një incident i mallrave të rrezikshëm është një ngjarje e ndryshme nga një aksident i mallrave të rrezikshëm, e lidhur me transportin e mallrave të rrezikshëm, nuk është e nevojshme të ndodhë në bordin e një avioni, që rezulton në lëndimin e një personi, dëmtime të pronës, zjarr, thyerje, derdhje, rrjedhje e lëngut

apo rrezatim apo evidenca të tjera që integriteti i paketimit nuk është ruajtur. Ngjarjet që lidhet me transportin e mallrave të rrezikshëm e cila vë në rrezik seriozisht avionin apo pasagjerët, konsiderohet gjithashtu se përbën një incident të mallrave të rrezikshme.

5. Kjo formë duhet gjithashtu të përdoret për të raportuar çdo rast kur mallrat e rrezikshme të padeklaruara apo të keqdeklaruara janë zbuluar në cargo, mail, bagazh i pashoqëruar ose kur bagazhi i shoqëruar përmban mallra të rrezikshëm që pasagjerët ose ekuipazhi nuk janë të lejuar për t'i marrë në bordin e avionit.

6. Raporti duhet të dorezohet brenda 72 orëve të ngjarjes, tek autoritetet kompetente të shtetit (a) ku avioni është regjistruar; dhe (b) ku incidenti ka ndodhur, përveç rrethanave të jashtëzakonshme që mund ta pengojnë këtë dorëzim brenda afatit. Raporti fillestar mund të bëhet me çfarëdo mënyre, por një raport i shkruar duhet të dërgohet sa më shpejt të jetë e mundur edhe në qoftë se i gjithë informacioni nuk është i disponueshëm.

7. Kopjet e të gjithave dokumenteve përkatëse dhe çdo fotografi duhet t'i bashkëngjiten këtij raporti.

8. Raportet e plotësuara duhet të dërgohen pranë Autoritetit të Aviacionit Civil (AAC), Rruga "Sulejman Delvina", 1001, Tirana, Shqipëri, E-mail: mor@acaa.gov.al, **Fax:** + 355 (0) 42 22 39 69, **Tel:** + 355 (0)42 25 12 20.

Konfidencialiteti i informacionit

Një ngjarje mund të raportohet në konfidencialitet. Nëse raporti është "KONFIDENCIAL" ju lutemi klikoni në kutinë "Yes" në krye të formës për të ruajtur konfidencialitetin e raportit dhe nëse e dërgoni tek adresa e AAC, shënoni në zarf "Për Drejtorin Ekzekutiv të AAC-së". Kutitë 20-26 **duhet** të plotësohen. AAC-ja do të respektojë konfidencialitetin dhe do ju kontaktojë personalisht.