



Republika e Kosovës
Republika Kosovo - Republic of Kosovo



Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës
Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva Kosova
Civil Aviation Authority of Kosovo

Pasqyra e Ndodhive të Raportuara 2011



Hyrje

Qëllimi i Sistemit të Raportimit të Ndodhive është të kontribuojë në përmirësimin e sigurisë ajrore duke siguruar që informatat përkatëse mbi sigurinë të raportohen, grumbullohen, analizohen, ruhen, mbrohen dhe shpërndahen. Qëllimi kryesor i raportimit të ndodhive është parandalimi i aksidenteve dhe incidenteve, dhe jo atribuimi i fajësisë apo përgjegjësisë.

Në përputhje me Rregulloren 01/2009 mbi Raportimin e Ndodhive në Aviacionin Civil, që transponon Direktivën 2003/42/EC në kornizën ligjore të Kosovës, të gjithë personat relevantë duhet t'i raportojnë ndodhitë në lidhje me aviacion në Autoritetin e Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës (AAC). Ky lloj raportimi kontribuon në përmirësimin e sigurisë së aviacionit civil duke mundësuar njohuri më të thellë të ndodhive dhe duke lehtësuar analizimin dhe monitorimin e trendeve për të iniciuar hapa korrektues.

Sistemi i Raportimit të Ndodhive në Kosovë është vendosur qysh në vitin 2006. Përkundër një fillimi të ngadalshëm, fluksi i raportimit të ndodhive është përmirësuar dukshëm gjatë viteve të fundit.

AAC ka instaluar sistemin ECCAIRS (Qendra Evropiane për Koordinimin e Sistemeve të Raportimit të Ndodhive në Aviacion) në zyrën e saj dhe në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" LKIA (ANP) për të lehtësuar raportimin e ndodhive nga të gjithë personat që kanë për obligim të bëjnë një gjë të tillë. AAC do të integrojë këto sisteme në zyrën qendrore të ECCAIRS në BE për shkëmbimin e të dhënave mbi ndodhitë dhe për të ndihmuar analizimin dhe monitorimin efektiv të të dhënave të ndjeshme për sigurinë, në përputhje me Rregulloren 8/2010, që transponon në kornizën tonë ligjore Rregulloren 1321/2007 të Komisionit Evropian. Aksidentet dhe incidentet serioze gjithashtu do të ruhen në bazën e të dhënave, varësisht nga termat dhe kushtet e dakorduara me Komisionin e Hetimit të Aksidenteve dhe Incidenteve të Republikës së Kosovës.

Ky raport përmban statistikat e Ndodhive të Raportuara për vitin 2011, një përshkrim të shkurtë për secilën kategori të ndodhive, dhe përshkrimin e disa ndodhive të përzgjedhura.

Klasifikimet e ndodhive sipas ECCAIRS

Klasifikimet e ndodhive sipas ECCAIRS janë të bazuara në taksonominë ADREP 2000 të ICAO-s.

Aksident

Një ndodhi që ndërlidhet me operimin e një mjeti ajror, që ndodh ndërmjet kohës kur ndonjë person hyn në bord të mjetit ajror me qëllim fluturimi e deri në kohën kur të gjithë personat e tillë të kenë zbritur, me ç'rast:

- a) një person ka pësuar lëndime fatale apo serioze si pasojë e:
 - pranisë në mjet ajror, ose
 - kontaktit të drejtpërdrejt me ndonjë pjesë të mjetit ajror, përfshirë dhe pjesët të cilat janë shkëputur nga mjeti ajror ose
 - ekspozimit të drejtpërdrejtë ndaj shtypjes së liruar nga motori reaktiv (jet blast) të mjetit ajror, përveç kur lëndimet janë nga shkaqet natyrore, të vetshkaktuara apo të shkaktuara nga personat e tjerë, apo kur lëndimet u shkaktohen personave pa bileta që fshihen jashtë vendeve të parapara për pasagjerët dhe ekuipazhin; apo
- b) mjeti ajror pëson dëmtime apo avari strukturore që:
 - Ndikojnë në përkeqësimin e fortësisë strukturore, performancës apo karakteristikave të fluturimit të mjetit ajror, dhe
 - normalisht do të kërkonte riparime të mëdha apo zëvendësime të komponentëve të përfshira; përveç për avari apo dëmtim të motorit, kur dëmi është i kufizuar vetëm në motor, shtëpizën e tij apo pjesët ndihmëse; apo për dëmet e kufizuara në helikë, në majë të krahëve, antenave, gomave, frenave, sipërfaqeve të vogla të shtypura apo vrimave të shpuara në mbështjellësin e mjetit ajror;
- c) mjeti ajror është i zhdukur ose është plotësisht e pamundur qasja në të;

Incident serioz

Një incident që përfshin rrethanat të cilat tregojnë se një aksident pothuajse gati ka ndodhur.

N.B.

Shembuj të incidenteve serioze janë të paraqitura në shtojcën D të Aneksit 13 të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) dhe në Manualin e ICAO-s për Raportimin e Aksidenteve/Incidenteve (ICAO Doc 9156).

Incident

Një ndodhi, që nuk është aksident, që ndërlidhet me operimin e një mjeti ajror dhe që ka ndikuar, ose ka mundur të ndikojë në sigurinë e operimit.

N.B.

Llojet e incidenteve që janë me interes për t'u raportuar për Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil për studimet e parandalimit të aksidenteve janë të listuara në Manualin e ICAO-s për Raportimin e Aksidenteve/Incidenteve (ICAO Doc 9156) dhe Aneksin 13 të ICAO-s.

Incident madhor

Një incident që ndërlidhet me operimin e një mjeti ajror, ku siguria e mjetit ajror mund të jetë cenuar, dhe ka çuar deri në afrim (gati përplasje) mes mjeteve ajrore apo mes mjetit ajror dhe tokës ose pengesave (i.e. mosrespektim i kufijve të sigurisë që nuk është rezultat i një instruksioni të kontrollorit të trafikut ajror).

Incident domethënës

Një incident që përfshin rrethanat të cilat tregojnë se një aksident, apo incident serioz ose madhor, ka mundur të ndodhë, sikur rreziku të mos ishte menaxhuar brenda kufijve të sigurisë, ose sikur një mjetit ajror tjetër të kishte qenë në afërsi.

Ndodhi pa ndikim në siguri

Një incident që nuk është domethënës për sigurinë.

Statistika

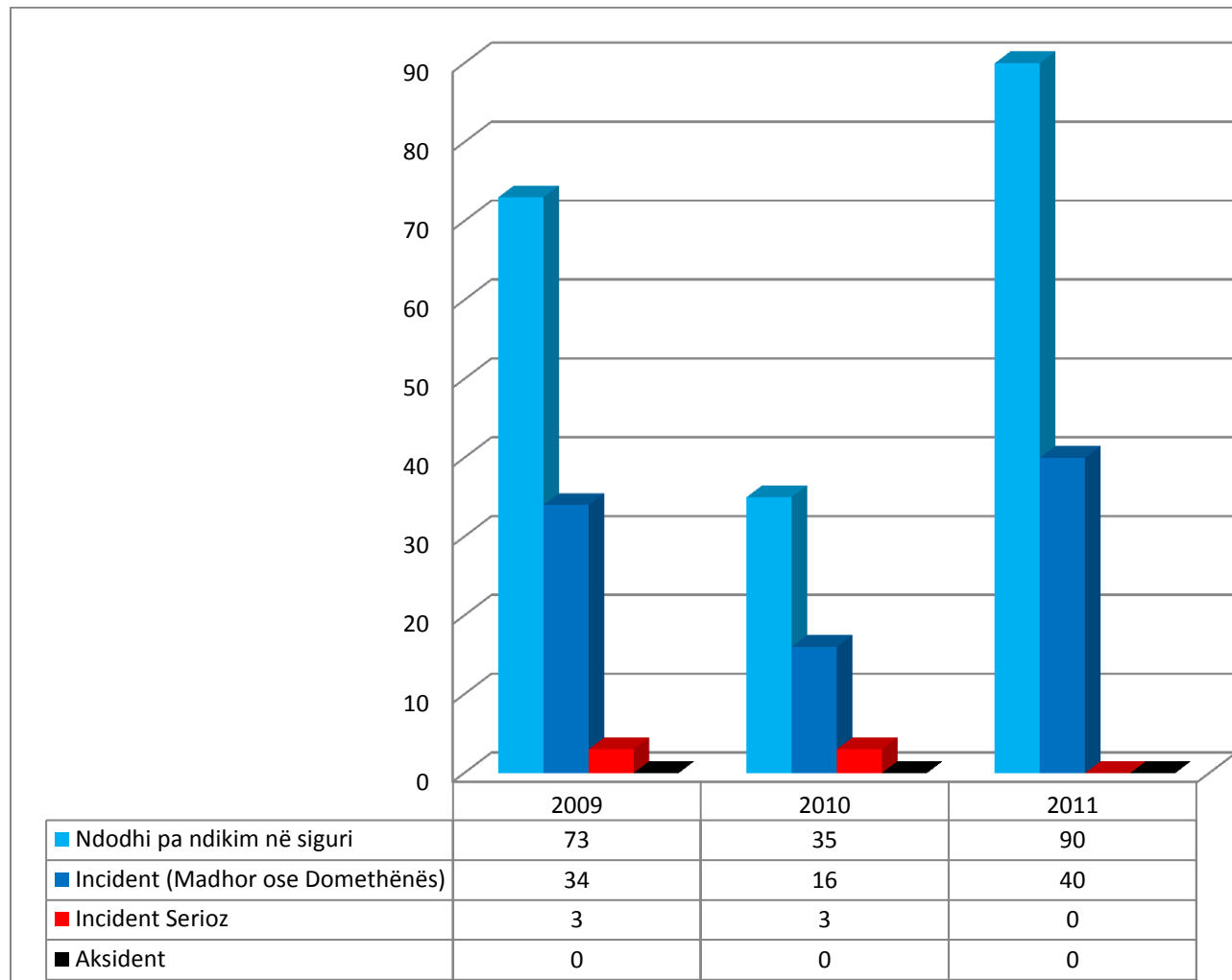


Figura 1. Numri i ndodhive të pranuar ne tri vitet e fundit sipas klasës se ndodhive

Figura 1 tregon se ka një dallim domethënës mes numrit të raportuar të ndodhive në vitin 2009, 2010 dhe 2011. Në vitin 2009 janë raportuar 110 ndodhi, ndërsa në vitin 2010 janë raportuar vetëm 54. Në vitin 2011 numri i ndodhive të raportuara ishte 130, duke treguar një rritje të konsiderueshme të raportimeve në krahasim me vitin e kaluar. Nga trendi i ndodhive të pranuar në vitin 2011, vërehet se faktori kontribues në këtë rritje është numri i raportuar i goditjeve te shpendëve (30) dhe ndodhive të natyrës teknike (58). Nga 130 ndodhive të raportuara, 90 janë klasifikuar si "ndodhi pa ndikim në Siguri", dhe 40 janë klasifikuar si "incident".

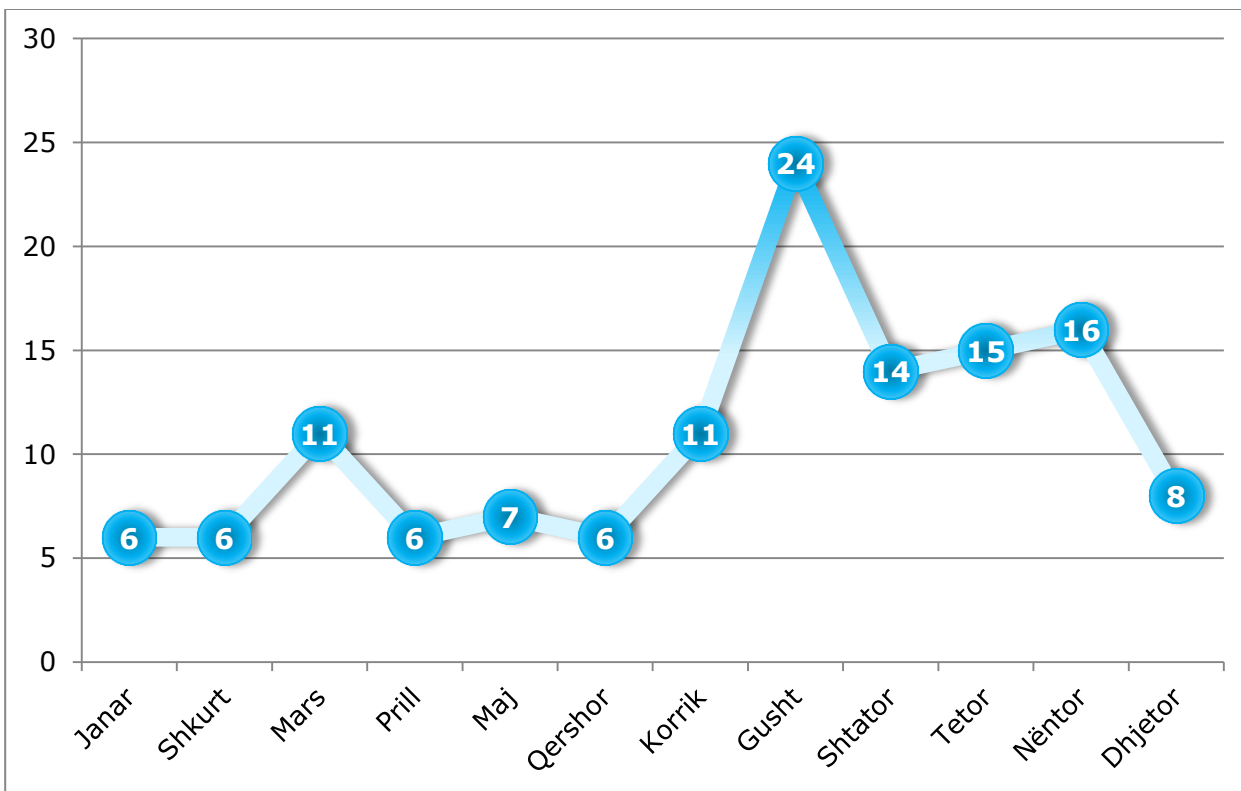


Figura 2. Ndodhitë e pranuar gjatë vitit 2011

Figura 2 tregon numrin e pranuar të raporteve të ndodhive gjatë vitit 2011 për çdo muaj.

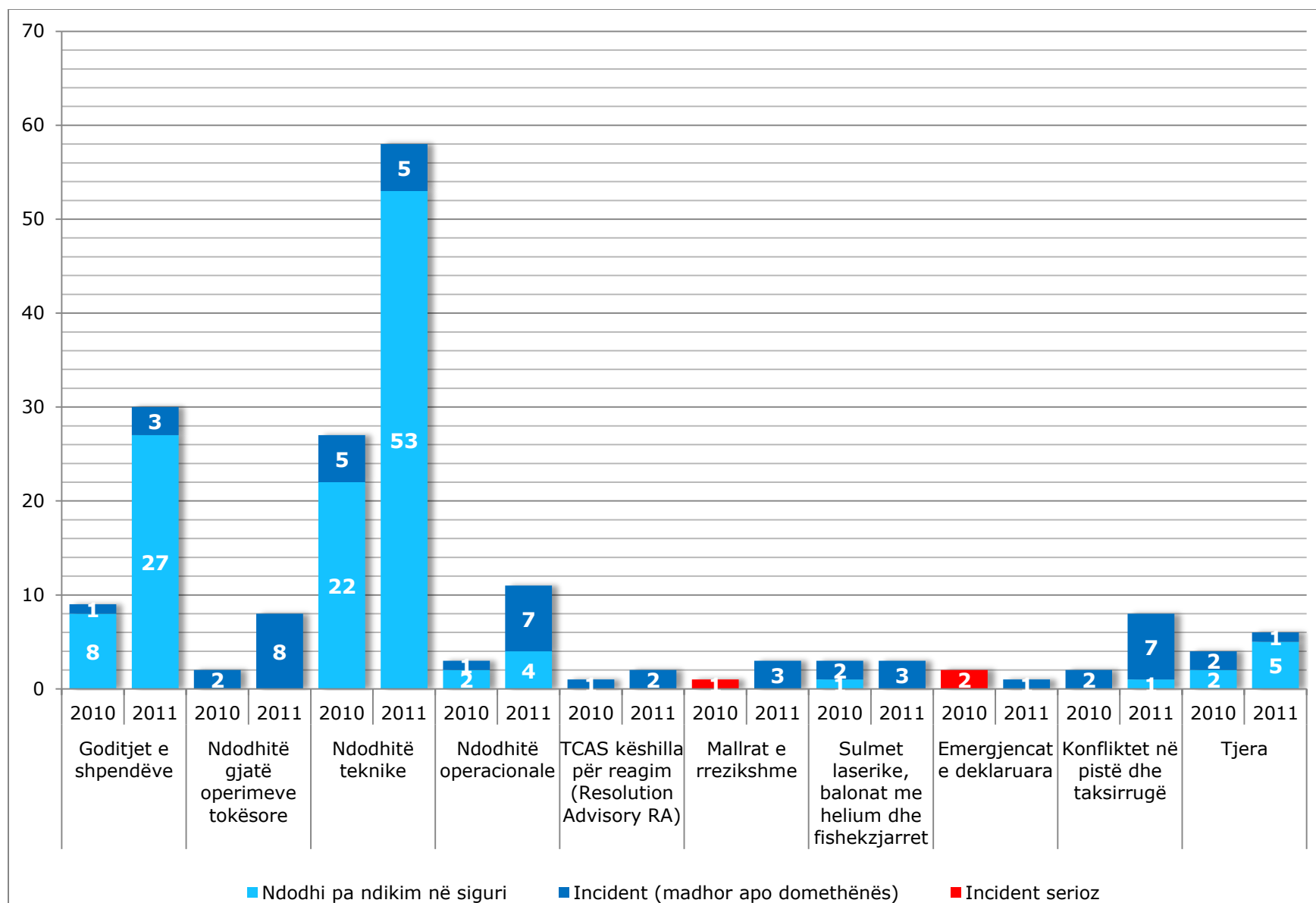


Figura 3. Numri i ndodhivë të pranuar në vitin 2010 dhe 2011 në bazë të klasës dhe kategorisë

Kategoria	Ndodhi pa ndikim në siguri		Incident (madhor apo domethënës)		Incident serioz		Totali	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Goditjet e shpendëve	8	27	1	3	0	0	9	30
Ndodhitë gjatë operimeve tokësore	0	0	2	8	0	0	2	8
Ndodhitë teknike	22	53	5	5	0	0	27	58
Ndodhitë operacionale	2	4	1	7	0	0	3	11
TCAS këshilla për reagim (RA)	0	0	1	2	0	0	1	2
Mallrat e rRrezikshme	0	0	0	3	1	0	1	3
Sulmet laserike, balonat me helium dhe fishekzjarrët	1	0	2	3	0	0	3	3
Emergjencat e deklaruara	0	0	0	1	2	0	2	1
Konfliktet në pistë dhe taksirrugë	0	1	2	7	0	0	2	8
Tjera	2	5	2	1	0	0	4	6
Totali	35	90	16	40	3	0	54	130

Tabela 1. Ndodhitë e pranuar në vitin 2010 dhe 2011 sipas kategorive kryesore

Ndodhitë teknike. Figura 3 dhe Tabela 1 tregojnë se ndodhitë e natyrës teknike përbëjnë pothuajse gjysmën e raportimeve të pranuar. Ndodhitë që kanë të bëjnë me dështimin e pajisjeve ose defektet e tyre, kryesisht lidhur me pajisjet komunikuese, pajisjet për navigacion, survejim dhe pajisjet meteorologjike, etj., janë kategorizuar si Ndodhi teknike. Rreth 70% e ndodhive teknike (shih Figurën 4) të pranuar gjatë këtij viti kanë pasur të bëjnë me probleme afat-shkurtra me Rrjetin Fiks Aeronautik të Telekomunikimit (AFTN), lidhjen me internet dhe pajisjet meteorologjike siç janë Sistemi Automatik për Vëzhgim të Motit (AWOS) dhe komponentët e tij. Duke pasur parasysh se natyra e këtyre problemeve teknike ishte afat-shkurte dhe pajisjet e përfshira në këto ndodhi kishin sisteme funksionale rezervë, është konsideruar se këto ndodhi nuk kanë pasur ndikim në sigurinë e operimeve.

Një ndodhi është klasifikuar si incident që ka mundur të rezultojë në një situatë më serioze, meqë pilotit i janë dhënë informata të gabueshme mbi erën, për shkak të mosfunksionimit të pajisjeve meteorologjike. Megjithatë, aeroplani ka aterruar në mënyrë të sigurt.

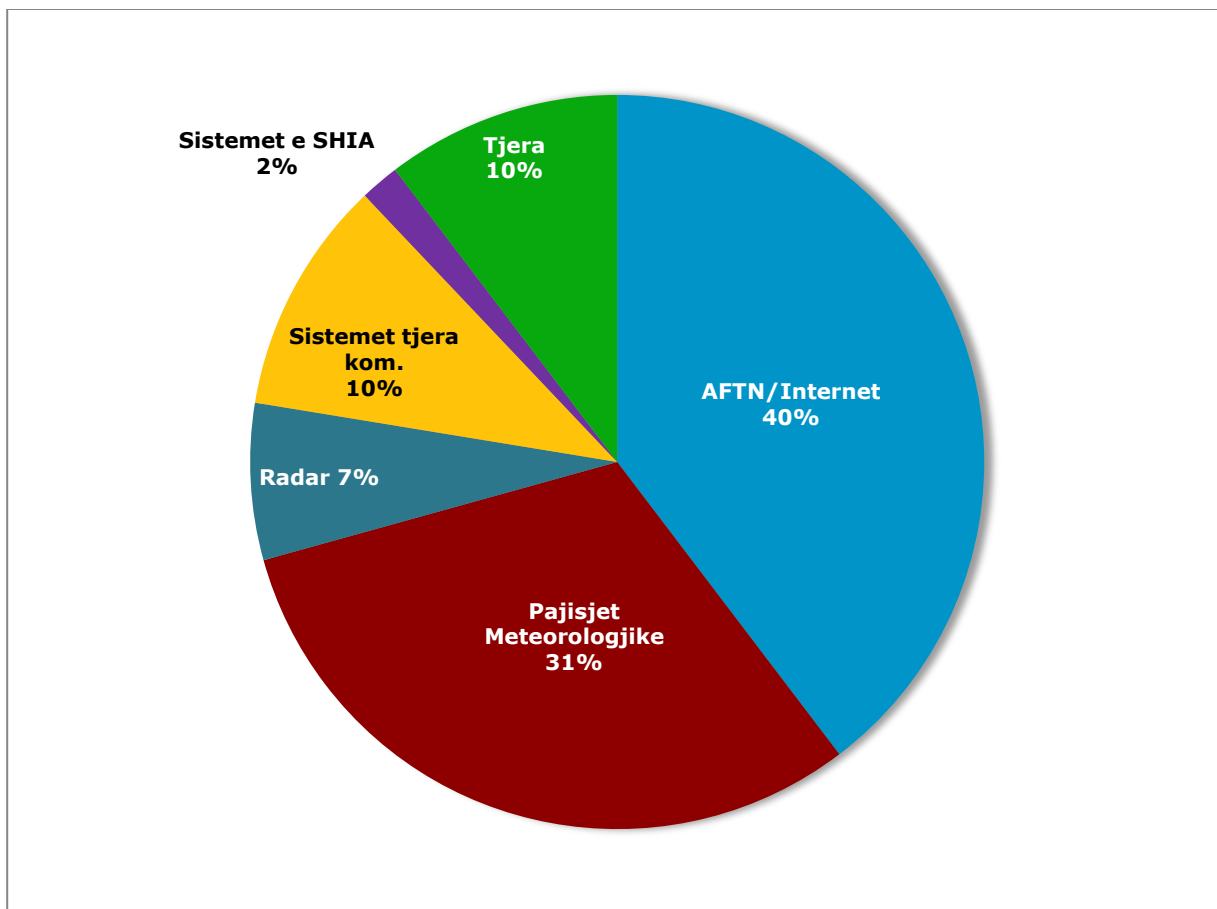


Figura 4. Nodhitë teknike

Numër shumë më i vogël i ndodhive të raportuara kishin të bëjnë me probleme me pajisjet e survejimit (rreth 7%) dhe sisteme tjera komunikuese siç janë sistemet e radio komunikimeve dhe sistemet e komutimit (VCSS) (rreth 10%). Në këto dy kategori, një ndodhi është klasifikuar si incident. Ky incident kishte të bëjë me interferencë në sinjalin e radarit, që shkaktonte paraqitje të dyfishtë të caqeve në ekranin e radarit. Ndodhia është hetuar menjëherë nga OSHNA, të cilët si rezultat kanë nxjerrë disa rekomandime për të lehtësuar problemin. AAC do të vazhdojë të monitorojë nga afër implementimin e këtyre rekomandimeve gjatë aktiviteteve të rregullta mbikëqyrëse.

Tri raportime tjera të klasifikuara si incidente kishin të bëjnë me një ndodhi të vetme serioze lidhur me dështimin e furnizimit me energji elektrike.

Ky numër dukshëm i lartë i raportimeve ka qenë shumë i dobishëm në identifikimin e trendeve në lidhje me gjendjen e pajisjeve, si nga OSHNA ashtu edhe nga AAC, duke mundësuar kështu trajtimin më të kujdesshëm të këtyre problemeve dhe ndërmarrjen e masave të nevojshme për korigjimin e tyre.

Duhet të ceket se rritja e dukshme e numrit të raporteve të ndodhive në këtë kategori, krahasuar me vitin e kaluar (shih Figurën 3) është një indikator se raportimi si praktikë është përhapur më shumë në industri, sidomos në OSHNA, për shkak të ngritjes së vetëdijesimit mbi dobitë e raportimit të ndodhive dhe kontributit të këtij procesi në përmirësimin e sigurisë.

Goditjet e shpendëve. 30 goditje të shpendëve janë raportuar në vitin 2011, nga të cilat 27 janë klasifikuar si ndodhi pa ndikim në siguri dhe 3 si incidente. Një incident ka ndodhur gjatë ngasjes së aeroplanit në pistë me qëllim të ngritjes që ka rezultuar në ndalim të ngritjes për shkak të goditjes së shpendëve. Më vonë, aeroplani është ngritur pa ndonjë problem. Një tjetër goditje e shpendëve ka ndodhur në nisje, gjatë fazës së ngritjes, me ç'rast aeroplani u kthye përsëri në ANP dhe aterroi në mënyrë të sigurtë.

Për shkak të rritjes së numrit të raportimeve në lidhje me goditje të shpendëve, AAC ka kryer disa inspektime të ndryshme në ANP. Ndonëse, aeroporti ka zbatuar disa masa të menjëhershme korigjuese, AAC-ja do të vazhdojë të monitorojë nga afër zbatimin e veprimeve korigjuese gjatë aktiviteteve të mbikëqyrjes së vazhdueshme.

Shih Shtojcën B për më shumë informata mbi raportimin goditjeve të shpendëve.

Ndodhitë operacionale. Ndodhitë që përfshijnë shkeljen ose mospërfilljen e procedurave të përcaktuara dhe të urdhërave të Kontrollit të Trafikut Ajror (ATC) kategorizohen si ndodhi operacionale. Gjatë vitit 2011 janë raportuar 11 ndodhi, nga të cilat shtatë janë klasifikuar si incidente dhe katër si ndodhi pa ndikim në siguri.

Dy incidente kanë pasur të bëjnë me aktivitet të paraglajderëve në pjesën lindore të malit Golesh, me ç'rast paraglajderët kanë depërtuar në zonën perëndimore të kontrolluar të Prishtinës (Prishtinë CTR). Asnjë informacion paraprak në lidhje me këtë aktivitet nuk i ishte dhënë Kullës së Prishtinës (ANP ATC). Edhe pse ka pasur shkelje të procedurave, nuk është raportuar për lëndime të personave apo dëmtime në pronë. Në një incident është përfshirë një mjet ajror që është nisur pa lejen e Kullës së ANP-së (ATC). Një tjetër incident ka qenë lidhur me një mjet ajror që ka bërë manovrim të paautorizuar gjatë procedurës së afrimit.

Sulmet laserike, balonat me helium dhe fishekzjarrët. Për shkak të disa ndodhive të pazakonta të raportuara në vitin 2011, që përfshinin aktivitete me laser dhe fishekzjarre, AAC-ja ka përgatitur një shënim shpjegues lidhur me fishekzjarret dhe pasojat në sigurinë e aviacionit civil nga përdorimi i papërgjegjshëm i mjeteve të tilla nga ana e publikut. Shënimi i është bashkangjitur këtij dokumenti si Shtojca A.

Konfliktet në pistë dhe taksirrugë. Çdo ndodhi në një aerodrom që përfshin praninë e parregullt të mjeteve ajrore, automjeteve, personave, apo kafshëve të egra në zonën manovruese është kategorizuar si Konfliktet në Pistë dhe Taxirrugë. Në ANP në vitin 2011 tetë ndodhi janë raportuara që hyjnë në këtë kategori, nga të cilat shtatë janë klasifikuar si incidente. Një incident është shkaktuar nga qentë që kanë kapërcyer pistën gjatë uljes së një aeroplani. Në incidentet të tjera janë të përfshirë njerëz dhe automjete që kanë hyrë në zonën e manovrimit.

Ndodhitë gjatë operimeve tokësore. Ndodhitë që lidhen me shërbime tokësore (shërbimi i kabinës, shërbimi i furnizimit me ushqim, shërbimi në rampë, etj), janë kategorizuar si ndodhi gjatë operimeve tokësore. Tetë ndodhi janë raportuar në vitin 2011 dhe të gjitha janë klasifikuara si incidente. Dy prej tyre ishin të shkaktuara nga pilotët që nuk kanë përcjell sinjalet e marshuesit dhe kështu janë kthyer në drejtim që do të mund të kishte shkaktuar një përplasje gjate levizjes në tokë me një tjetër aeroplan. Megjithatë, nuk është raportuar për ndonjë lëndim të personave apo dëm në pronë. Një incident ishte i ndërlidhur me rrjedhje të karburantit gjatë furnizimit të aeroplanit. Shërbimi i Zjarrfikësve është përgjigjur menjëherë dhe ka pastruar platformën sipas procedurave të shkruara; siguria nuk është cenuar.

Emergjencat e deklaruara. Në vitin 2011 ka pasur një incident të regjistruar; piloti ka kërkuar që shërbimet emergjente të jenë në gatishmëri, si masë paraprake. Aeroplani kishte probleme me sensorët e pajisjeve të aterimit në pjesën e përparme të aeroplanit, që jepnin indikacion se rrotat e përparme nuk ishin lëshuar poshtë dhe kyçur në vend. Aeroplani ka aterruar pa probleme në ANP.

Mallrat e rrezikshme. Në vitin 2011 janë raportuar tri ndodhi që ndërlidhen me transportin e mallrave të rrezikshme nga ajri. Në një rast ka pasur një dërgesë që përmbante mallra të rrezikshme të pa-deklaruara me origjinë nga ANP. Në dy raste tjera ku përfshihen mallrat e rrezikshme që destinacion kanë pasur ANP, kompanitë ajrore që operojnë në ANP nuk kanë poseduar lejet e duhura nga AAC.

Ligji nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil dhe Rregullorja nr. 06/2011 për transportin e mallrave të rrezikshme nga ajri në Republikën e Kosovës, përcakton se të gjitha mallrat e rrezikshme që ofrohen për transport nga ajri, duhet deklaruar, paketuar, shenjzuar dhe etiketuar në pajtim me dispozitat e kësaj rregullore, Aneksi 18 dhe Udhëzimin Teknik të ICAO's për transportin e sigurt të mallrave të rrezikshme nga ajri. Gjithashtu, armët dhe municionet, duke përfshirë edhe eksplozivet dhe gazrat helmuese, karburantet bërthamore dhe materialet radioaktive mund të barten në bord të aeroplanit, por vetëm me leje të veçantë me shkrim nga Drejtori i Përgjithshëm i AAC-së.



Figura 5: Etiketa për Mallra te Rrezikshme¹

TCAS këshilla për reagim (Resolution Advisory RA). Sistemi për Shmangien e Përplasjeve të Trafikut në Ajër (TCAS) është një sistem për shmangien e përplasjes së aeroplanëve në ajër, i obliguar nga Organizata Ndërkombëtar e Aviacionit Civil (ICAO) dhe i projektuar për të zvogëluar mundësinë e përplasjeve në mes të mjeteve ajrore. TCAS monitoron hapësirën ajrore rreth mjetit ajror për të detektuar mjetet tjera ajrore në afërsi që janë të pajisura me transponder SSR. TCAS vepron pavarësisht nga pajisjet e survejimit në tokë dhe udhëzon/këshillon pilotin për ndonjë mjet ajror, trajektorja e të cilit është në konflikt me të tjin. Këshilla për Reagim (RA) lëshohet kur dy mjete ajrore janë në drejtim të përplasjes dhe janë shumë afër me njëri-tjetrin (rreth 25s). Kur një RA është lëshuar, pilotët pritet ta përcjellin atë, përveç në rastet kur veprimi sipas instruksioneve të RA-së do të rrezikonte operimin e sigurt të fluturimit. Në vitin 2011 janë raportuar dy ndodhi me TCAS - Këshilla për Reagim (RA); në të dyja rastet siguria operationale e fluturimit nuk ishte cenuar.

¹ Burimi: <http://www.arenburgstransport.com>

SHTPOJCA A

Fishekszjarrët

Aktivitetet me fishekszjarre munden me qenë prej atyre në shkallë të vogël, siç është kopshti i shtëpisë, deri me një aktivitet me përmasa të mëdha, me karakter komercial apo ceremonial. Fishekszjarrët mund ta habisin ekuipazhin e fluturimit (pilotet) apo edhe ta dëmtojnë mjetin ajror gjatë operimeve ajrore. Një karakteristikë e fishekszjarrëve është se objekte të ngurta lansohen fizikisht në ajër për të krijuar efektin e plotë vizual. Fishekszjarrët që përdoren gjatë festimeve/aktiviteteve në shkallë të gjerë mund të lansojnë bombola disa qindra metra lart në ajër. Përderisa rreziku i përplasjes me mjetin ajror është i vogël, ekzistenca e predhave të tilla duhet marrë parasysh kur bëhen vlerësimet për aktivitet me fishekszjarr në afërsi të aerodromeve, sidomos në trajektoren e afrimit në pistë.

Manuali Informativ i Aeronautikës i FAA'së thekson se syve tanë i duhen deri në 30 minuta kohë të ekspozimit ndaj errësirës së plotë për t'u përshtatur plotësisht. Pasi vizion natës është arritur, vizioni i natës mund të humbet krejtësisht brenda disa sekondave nëse shikojmë një dritë të ndritshme. Sipas pilotëve të aksidentuar, fishekszjarrët krijojnë një shkëlqim intensiv, verbues dhe çorientues sa që piloti nuk mund ta gjej aerodromin. Mundësitë më të mira për një aterim të sigurt janë devijimi në një aerodrom me kullë të kontrollit ajror ku do të kërkohet asistencë e kontrollorit të trafikut ajror, ose fluturimi duke ju shmangur burimit të dritës dhe kthimi pas 30 minutave, me vizionin e natës të pilotit të restauruar dhe me mundësi që aktiviteti me fishekszjarrë ka përfunduar. Megjithatë, sasia e pamjaftueshme e karburantit mund ti eliminojë këto opsione dhe siguria e fluturimit mund të rrezikohet.²

² Referenca: <http://www.aopa.org>

SHTOJCA B

Raportimi mbi goditjet e shpendëve në mjetin ajror³

Konteksti i Raportimit të goditjeve të shpendëve

Përderisa raportimi për goditjet e shpendëve në mjetin ajror është përgjigje reaktive ndaj rrezikut potencial, nuk ekzistojnë mjete alternative për të monitoruar aktivitetet e shpendëve që janë potencialisht të rrezikshme. Megjithatë, regjistrimi i goditjeve të shpendëve është një pjesë shumë e rëndësishme për të kuptuar nivelin e rrezikut.

Edhe pse nga numri i përgjithshëm i goditjeve të raportuar vetëm një numër i vogël është i rrezikshëm për sigurinë e fluturimit, kostoja e përgjithshme e riparimit të dëmeve nga goditja e shpendëve mund të jetë shumë e lartë.

Kërkesat ligjore për raportimin e goditjeve të shpendëve

Bazuar në Rregulloren nr. 1/2009 mbi Raportimin e ndodhive në aviacionin civil, secili person gjatë ushtrimit të funksioneve të tij/saj duhet të raportojë të gjitha ndodhitë të cilat rrezikojnë apo të cilat, në rast se nuk korrigjohen, do ta rrezikojnë mjetin ajror, pasagjerët e tij apo ndonjë person tjetër. Gjithashtu, dispozitat e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) të përcaktuara në Aneksin 14 – Dizajni dhe Operimet e Aerodromit, Vëllimi I, kërkojnë që goditjet e shpendëve të raportohen në nivel kombëtar.

Rekomandimet e rregullores së BE-së për operimin të mjeteve ajrore EU-OPS 1.420(d), të transponuara nëpërmjet Rregullores nr. 6/2009 të AACK-së theksojnë: "(i) Kapiteni i fluturimit duhet menjëherë të informojë shërbimet lokale të trafikut ajror sa herë që rreziku potencial nga shpendët është vërejtur.", dhe "(ii) Nëse është i vetëdijshëm që ka ndodhur goditja e shpendit në mjetin ajror, pas zbritjes, kapiteni duhet t'i dorëzojë Autoritetit me shkrim raportin për goditjen e shpendit sa herë që mjetit ajror, për të cilin ai është përgjegjës, i ndodhë një goditje që rezulton me dëm të konsiderueshëm në mjetin ajror ose me humbje ose mosfunksionim të ndonjë shërbimi esencial. Nëse goditja e shpendit është zbuluar kur kapiteni i fluturimit nuk ka qenë në dispozicion, operatori është përgjegjës për dërgimin e raportit."

Natyra e problemit

Përafërsisht 90% e të gjitha sulmeve të shpendëve ndodhin në aerodrom apo në afërsi të tij dhe kjo ndikon jo vetëm tek operatorët e mjeteve ajrore, por edhe në sigurinë operacionale të aerodromëve. Mbledhja e të dhënave mbi goditjet e shpendëve synon lehtësimin e zbulimit të vendeve me gjasë më të lartë të rrezikut për goditjen e shpendëve dhe gjithashtu mund të ndihmojë për të përcaktuar natyrën e problemit. Të dhënat mbi goditjen e shpendëve (dhe kafshëve të tjera) janë thelbësore për menaxhimin e shpendëve dhe botës shtazore në aerodrom dhe përreth tij. Këto të dhëna janë gjithashtu të dobishme për prodhuesit e mjeteve ajrore dhe motorëve të mjetit ajror, duke i ndihmuar ata në konstruktimin e mjeteve ajrore dhe motorëve rezistent ndaj goditjeve të shpendëve. Kjo është arsyeja pse raportet mbi goditjet e shpendëve të mbledhura, të analizuara dhe në fund të paraqitura nga shteti tek ICAO, janë me vlerë të veçantë në nivelin kombëtar, rajonal dhe global.

Duhet të ketë kujdes të veçantë gjatë interpretimit të të dhënave të mbledhura. Për shembull, një aerodrom me një trend të rritjes së goditjeve të shpendëve nuk është domosdoshmërisht duke u bërë me i rrezikshëm. Numri i përgjithshëm i goditjeve në një aerodrom nuk është tregues i vërtetë i rrezikut.

Raportimet që bëhen pasi që kanë ndodhur goditjet e shpendëve zakonisht nuk ofrojnë pasqyrën e përgjithshme; raportimi dhe regjistrimi i aktiviteteve të shpendëve që potencialisht janë të rrezikshëm gjithashtu mund të jetë shumë i dobishëm, edhe pse këto aktivitete nuk kërkohet të raportohen.

Incidentet ku goditjet e shpendëve shmangën në momentin e fundit, në raste kur kapiteni i fluturimit ka qenë i detyruar të marrë veprime të shmangies për të mbajtur mjetin ajror larg nga shpendët, apo në raste kur janë vrojtuar veprimtari të shtuara të shpendëve, që në të tjera rrethana mund të përbënin rrezik të drejtpërdrejtë, duhen të raportohen nëpërmjet formularit të AAC-së për raportimin e ndodhive "Raportimi për goditjet e shpendëve", i cili mund të shkarkohet nga faqja e AAC-së në internet.

Çka raportohet?

Informatat të cilat kërkohen në formularin "Raportimi për goditjet e shpendëve" përfshijnë:

- Informata të përgjithshme (operatori i aeroplanit, numri i fluturimit ose numri i regjistrimit, tipi i aeroplanit dhe i motorit, etj.);

- Vendi dhe koha (emri i aerodromit, pista që është përdorë, koha lokale, vendndodhja (qyteti më i afërt), nëse mjete ajror ka qenë në rrugë, etj.);
- Kushtet përkatëse meteorologjike (dukshmëria, retë, reshjet);
- Parametrat e fluturimi (lartësia - AGL, shpejtësia - IAS);
- Faza e fluturimit (i parkuar, në taksim, lëvizja në pistë deri në shkëputje, faza e ngritjes, gjatë rrugës (*en route*), faza e zbritjes, në ardhje, etj.);
- Pjesa apo pjesët e aeroplanit që është e goditur dhe (nëse është) dëmtuar (Radomi i radiofarit, helika, xhami i përparmë i kabines së pilotit, krahu/rotori, hunda, motori, rrota, bishti, dritat, etj.);
- Efektet ndaj fluturimit (ngritja e ndërprerë, ulje emergjente/para kohe, ndalja e motorit/motorëve dhe efekte të tjera pasuese);
- Informacioni mbi llojin e shpendit (lloji i sakt ose grupi nëse dihet);
- Numri i shpendëve që janë parë dhe numri që e kanë goditur aeroplanin;
- Madhësia e shpendit;
- Paralajmërimi paraprak për aktivitete të shpendëve;
- Çdo informacion tjetër që është relevant si dhe vërejtjet lidhur me ndodhinë.

³ Referenca: "Bird Strike Reporting" në <http://www.skybrary.aero/>