



**Republika e Kosovës**  
Republika Kosovo - Republic of Kosovo

*Autoriteti i Aviacionit Civil*  
*Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva*  
*Civil Aviation Authority*

---

Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës,

Në mbështetje të nenit 21.3 të Ligjit Nr. 03/L-051 mbi Aviacionin Civil,

Duke pasur parasysh nënshkrimin nga UNMIK-u të "Marrëveshjes Shumëpalëshe mbi Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit ("Marrëveshja HPEA") në emër të Kosovës, dhe hyrjes së përkohshme në fuqi të Marrëveshjes HPEA për Kosovën, më 10 tetor 2006,

Duke pasur parasysh se Republika e Kosovës ka marrë obligimet ndërkombëtare të Kosovës, përfshirë dhe ato të lidhura nga UNMIK-u në emër të Kosovës,

Me qëllim të caktimit të rregullave mbi Raportimin e Ndodhive në Aviacionin Civil në pajtim me Marrëveshjen HPEA dhe kërkesës së saj që Direktiva 2003/42/EC mbi raportimin e ndodhive në aviacionin civil të bëhet pjesë e rendit të brendshëm ligjor të Republikës së Kosovës,

Nxjerr këtë:

**RREGULLORE Nr. 1/2009**  
**MBI RAPORTIMIN E NDODHIVE NË AVIACIONIN CIVIL**

*Neni 1*  
**Qëllimi**

Qëllimi i kësaj Rregulloreje është të kontribuojë në përmirësimin e sigurisë ajrore duke siguruar që informatat përkatëse mbi sigurinë të raportohen, grumbullohen, ruhen,

mbrohen dhe shpërndahen.

Qëllimi i vetëm i raportimit të ndodhive është parandalimi i aksidenteve dhe incidenteve, dhe jo atribuimi i fajësisë apo përgjegjësisë.

## *Neni 2* **Definicionet**

Për qëllimet e kësaj Rregullore:

*“Ndodhi”* nënkupton një pengesë operationale, defekt, gabim apo rrethana të tjera të parregullta që ka ndikuar apo do të mund të ndikonte në sigurinë e fluturimit dhe që nuk ka rezultuar në një aksident apo incident serioz, më tej referuar si *“aksident apo incident serioz”*.

*“Aksident”* nënkupton një ndodhi që ndërlidhet me operimin e një aeroplani, që ndodh ndërmjet kohës kur ndonjë person hyn në bord të aeroplanit me qëllim fluturimi e deri në kohën kur të gjithë personat e tillë të kenë zbritur, me ç’rast:

1. një person ka pësuar lëndime fatale apo serioze si pasojë e:
  - pranisë në aeroplan, ose
  - kontaktit të drejtpërdrejt me ndonjë pjesë të aeroplanit, përfshirë dhe pjesët të cilat janë shkëputur nga aeroplani ose
  - ekspozimit të drejtpërdrejtë ndaj shtypjes së liruar nga motori reaktiv (*jet blast*) i aeroplanit

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

2. kur aeroplani pëson dëmtime apo avari strukturore që:
  - përndryshe ndikojnë në fortësinë strukturore, performancën apo karakteristikat e fluturimit të aeroplanit, dhe
  - normalisht do të kërkonte riparime të mëdha apo zëvendësime të komponenteve 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 aeroplanit;

3. Kur aeroplani është zhdukur apo është plotësisht e pamundur qasja në të;

*“Incidenti serioz”* nënkupton një incident që përfshin rrethanat të cilat tregojnë se një aksident pothuajse gati ka ndodhur.

*“Mos-identifikimi”* nënkupton largimin nga raportet e dorëzuara, të të gjitha të dhënave personale që kanë të bëjnë me raportuesin dhe detajet teknike të cilat mund të dërgojnë në identifikimin e raportuesit, apo të palëve të treta, duke i nxjerrur nga informata.

*“Marrëveshja HPEA”* nënkupton Marrëveshjen Shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, dhe Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës ish Jugosllave të Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit të Administratës së Përkohshme të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit.

*“Komisioni”* nënkupton Komisionin e Komuniteteve Evropiane.

### *Neni 3*

#### **Fushëveprimi**

3.1 Kjo Rregullore do të zbatohet për ndodhitë të cilat rrezikojnë apo të cilat, në rast se nuk korrigjohen, do ta rrezikonin aeroplanin, pasagjerët e tij apo ndonjë person tjetër. Një listë me shembuj të ndodhive të tilla paraqiten në *Shtojcat I dhe II*.

### *Neni 4*

#### **Raportimi i detyrueshëm**

4.1 Secili person i përmendur më poshtë, gjatë ushtrimit të funksioneve të tij/saj, duhet të raportojë tek Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës të gjitha ndodhitë e mbuluara nën nenin 3:

- a) operatori ose komandanti i një aeroplani i përdorur nga një operator për të cilin Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës siguron mbikëqyrjen e sigurisë së operimeve;
- b) një person i cili ushtron punët e dizajnit, prodhimit, mirëmbajtjes ose modifikimit të aeroplanit, apo ndonjë pajisje ose pjesë tjetër, që është nën mbikëqyrjen e Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës;

- c) një person i cili nënshkruan çertifikatën për kontrollin e mirëmbajtjes (*maintenance review*), apo çertifikatës së lëshimit në shërbim (*release to service*) kur ka të bëjë me një aeroplan, apo një pajisje apo pjesë tjetër, nën mbikëqyrjen e Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës;
- d) një person i cili ushtron një funksion i cili e obligon që ai/ajo të autorizohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës si një kontrollor i trafikut ajror apo si një zyrtar i informimit të fluturimeve;
- e) një menaxher aeroporti;
- f) një person i cili ushtron një funksion që ka lidhje me instalimin, modifikimin, mirëmbajtjen, riparimin, rishikimin, kontrollimin e pajisjeve nga ajri (*flight-checking*) ose inspektimin e objekteve dhe pajisjeve të navigacionit ajror për të cilat përgjegjësinë e mbikëqyrjes e bartë Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës;
- g) një person i cili ushtron një funksion lidhur me trajtimin e aeroplanit në tokë (*groundhandling*), përfshirë mbushjen me lëndë djegëse, servisimin, përgatitjen e fletë ngarkesës, ngarkimin, shkrirjen e akullit dhe rimorkimin në një aeroport.

#### *Neni 5*

### **Raportimi vullnetar**

Çdo person që nuk është cekur në Nenin 4 por ushtron detyra të aviacionit civil të ngjashme me ato të personave të tillë, mund të raportojë ndodhitë që paraqiten gjatë kryerjes së detyrave të atij personi tek Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës dhe duhet të inkurajohet që ta bëjë këtë nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës dhe punëdhënësi i tij.

#### *Neni 6*

### **Grumbullimi dhe ruajtja e informacioneve**

6.1 Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës duhet të implementoj sistemet e Qendrës Koordinuese Evropiane për Raportimin e Incidenteve në Aviacion (ECCAIRS) të grumbulloj, vlerësoj, përpunoj dhe ruaj ndodhitë e raportuara në përputhje me Nenin 4.

6.2 Aksidentet dhe incidentet serioze po ashtu duhen ruajtur në bazën e të dhënave, sipas afateve dhe kushteve të dakorduara me Komisionin për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike (KHAIA) të Republikës së Kosovës.

## *Neni 7*

### **Shkëmbimi i informatave**

7.1 Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës duhet të merr pjesë në shkëmbimin e informatave duke i vënë në dispozicion të gjitha informatat përkatëse rreth sigurisë, autoriteteve përgjegjëse të shteteve tjera anëtare të HPEA si dhe Komisionit.

7.2 Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës me rastin e pranimit të një raporti lidhur me një ndodhi duhet ta fusë atë në bazën e të dhënave dhe ta njoftojë autoritetin përgjegjës, sa herë që ka nevojë, për atë se ku ka ndodhur ndodhia, të vendit ku është regjistruar aeroplani, të vendit ku është prodhuar aeroplani dhe/ose ku është certifikuar operatori.

## *Neni 8*

### **Shpërndarja e informatave**

8.1 Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës, pas kërkesës me shkrim, duhet të shpërndajë informacionet e grumbulluara dhe të shkëmbyera të ndodhive në pajtim me Nenet 6 dhe 7, tek çdo entitet i cili është i autorizuar për rregullimin e sigurisë së aviacionit civil ose hetimeve të aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil për t'iu mundësuar atyre të nxjerrin mësim të sigurisë nga ndodhitë e raportuara.

8.2 Vendimi për shpërndarjen e informatave të cekura në këtë paragraf duhet të jetë i kufizuar në atë që është rreptësisht e domosdoshme vetëm për qëllimet e përdoruesit të vet, pa paragjykim të dispozitave të Nenit 9.

Këto masa, që mund të jenë të përgjithshme ose individuale, duhet të bazohen mbi nevojën:

- që t'u ofrojnë personave dhe organizatave informatat që iu nevojiten për përmirësimin e sigurisë së aviacionit civil,
- që të kufizojnë shpërndarjen e informacionit vetëm në atë që është saktësisht e nevojshme për qëllimet e përdoruesve të vet, me qëllim që të sigurohet ruajtja e duhur e fshehtësisë së atij informacioni.

8.3 Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës mund të publikojë, së paku në baza vjetore, një pasqyrë sigurie që përmban informacionet mbi llojet e ndodhive të grumbulluara përmes sistemit të obliguar të raportimit të ndodhive, në mënyrë që ta njoftojë publikun mbi nivelin e sigurisë së aviacionit civil.

Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës mund të publikojë edhe raportet e paidentifikuara.

#### *Neni 9*

### **Mbrojtja e informacionit**

9.1 Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës duhet të ndërmerr masa të nevojshme për të siguruar ruajtjen e fshehtësisë së duhur të informacionit të pranuar në përputhje me Nenet 7.1 dhe 8.1. Ky informacion duhet të përdoret vetëm për qëllimet e kësaj Rregulloreje.

9.2 Pa marr parasysh llojin apo klasifikimin e ndodhisë dhe aksidentit ose incidentit serioz, emrat apo adresat e personave individual që kanë raportuar ndodhinë nuk duhen shënuar kurrë në bazën e të dhënave të përcaktuara në Nenin 6.1.

9.3 Pa paragjytime ndaj rregullave në fuqi të Kodit Penal të Kosovës, Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës duhet të përmbahet nga fillimi i procedurës gjyqësore lidhur me shkeljet e pa paramenduara apo të paqëllimshme të ligjit, të cilat vijnë në vëmendjen e tyre për arsye të raportimit sipas skemës së obliguar kombëtare për raportimin e ndodhive, përveç në raste të pakujdesisë së rëndë.

9.4 Punëdhënësi i secilit person që raporton ndodhinë në përputhje me këtë Rregullore nuk duhet në asnjë rast të bëjë diskriminim përmes ndonjë veprimi apo mosveprimi, kundër një punonjësi të tillë vetëm për arsye se ai ka raportuar ndodhinë.

#### *Neni 10*

### **Hyrja në fuqi**

Kjo Rregullore hyn në fuqi më 1 shtator 2009.

Dritan Gjonbalaj  
Drejtore i Përgjithshëm

## SHTOJCA I

**Lista e operacioneve të aeroplanit, mirëmbajtja, riparimi dhe ndodhitë e ndërlidhura me prodhimin, të cilat duhet raportuar.**

*Shënim 1:* Megjithëse kjo shtojcë përmend shumicën e ndodhive që duhen raportuar, nuk do të thotë që mund të jetë plotësisht gjithëpërfshirëse. Të gjitha ndodhitë tjera, të cilat vlerësohen që t'i kenë përmbushur kriteret nga ata që janë përfshirë në to , duhet të raportohen gjithashtu.

*Shënim 2:* Kjo shtojcë nuk i përfshinë aksidentet. Përveç kërkesave tjera që mbulojnë njoftimin e aksidenteve, aksidentet poashtu duhet të regjistrohen në bazën e të dhënave.

*Shënim 3:* Kjo shtojcë përmban shembuj të kërkesave mbi raportimin që mbulojnë operacionet e aeroplanit, mirëmbajtjen, riparimin, dhe prodhimin.

*Shënim 4:* Ndodhitë që duhen raportuar janë ato ku siguria e operimeve është apo do të mund të rrezikohet ose ndodhi që do të shpënohet në kushte të pasigurisë. Nëse në pikëpamjen e raportuesit, një ndodhi nuk e ka rrezikuar sigurinë e operacioneve por nëse duke u përsëritur në kushte të ndryshme apo të ngjashme do të krijonte një rrezik, atëherë duhet bërë një raport. Ajo që gjykohet të jetë e raportueshme rreth një klase të produktit, pjese apo pajisje, mund të mos jetë e nevojshme për t'u raportuar në një tjetër si dhe mungesa apo prania e një faktori të vetëm, njerëzor apo teknik, mund ta transformojë një dukuri në një aksident apo incident serioz.

*Shënim 5:* Aprovimet e veçanta operacionale, p.sh. RVSM, ETOPS, RNAV, ose një dizajn apo program mirëmbajtjeje, mund të kenë kërkesa të veçanta raportuese për dështimet, ose prishjet që kanë të bëjnë me atë aprovim apo program.

## **PËRMBAJTJA**

A: OPERACIONET E FLUTURIMIT TË AEROPLANIT

B: PJESA TEKNIKE E AEROPLANIT

C: MIRËMBAJTJA DHE RIPARIMI I AEROPLANIT

D: SHËRBIMET E NAVIGACIONIT AJROR, OBJEKTET DHE SHËRBIMET TOKËSORE

### **A. OPERACIONET E FLUTURIMIT TË AEROPLANIT**

#### **(i) Operimi i aeroplanit**

a) Manovrimet e shmangies:

- në rast rreziku nga përplasje me një tjetër aeroplan, terren apo objekt ose një situatë pasigurie me ç'rast veprimi i shmangies do të ishte i nevojshëm;
- një manovër shmangijeje e nevojshme për të evituar një përplasje me një tjetër aeroplan, terren apo objekt;
- një manovër shmangijeje për të evituar situata të tjera të pasigurta.

b) Incidentet gjatë ngritjes apo aterrimit, përfshirë aterrimet parandaluese ose të detyruara. Incidentet siç janë ato të atertimeve para zonës së prekjes në pistë (*undershooting*), apo aterrimet/ngritjet përtej zonës së prekjes në pistë (*overrunning*) ose daljeve nga pista. Ngritjet, ngritjet e dështuara, aterrimet apo tentimi atertimeve në një pistë të mbyllur, të zënë apo pista të gabuara. Dalja nga pista në mbrendi.

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

d) Sasi e ulët kritike e karburantit ose pamundësia e transferimit të karburantit ose përdorimit të gjithë sasisë së disponueshme të karburantit.

e) Humbja e kontrollit (duke përfshirë atë të pjesshme apo të përkohshme) pa marrë parasysh shkakun.

f) Ndodhitë afër apo mbi  $V_1$  që rezultojnë nga apo prodhojnë rrezik apo situata potencialisht të rrezikshme (p.sh. ngritjet e dështuara, goditjet e

bishtit, humbja e fuqisë së motorit etj.).

- g) Rrethrotullimi që shkakton rrezik apo situata potencialisht të rrezikshme.
- h) Devijimi i theksuar i paqëllimshëm nga shpejtësia ajrore, trajektorja e përcaktuar ajrore ose lartësia (mbi 300 ft) pa marrë parasysh shkakun.
- i) Rënia nën lartësinë/lartësinë mbidetare (*altitude*) të vendosur ose nën lartësinë/lartësinë mbidetare minimale, pa referencën e duhur vizuale.
- j) Humbja e njohurisë mbi pozitën relative ndaj pozitës aktuale apo ndaj aeroplanit tjetër.
- k) Dështim në komunikim ndërmjet stafit të fluturimit (CRM) apo ndërmjet stafit të fluturimit dhe palëve të tjera (stafin e kabinës, ATC, stafin e inxhinierisë).
- l) Aterrimi i vështirë – një aterrim që kërkon një “kontroll të aterrimit të vështirë”.
- m) Tejkalimi i kufijve të çekuilibrit të karburantit.
- n) Vendosja e gabuar e një kodi SSR ose e një nën shkalle të altimetrit.
- o) Programimi i gabuar ose futjet e gabuara të të dhënave në pajisjen që përdoret për navigacion, ose llogaritjet e performancës ose përdorimi i të dhënave të gabuara.
- p) Pranimi apo interpretimi i gabuar i mesazheve radio-telefonike.
- q) Prishjet ose defektet e karburantit, që kanë pasur ndikim në furnizimin dhe/ose shpërndarjen e karburantit.
- r) Aeroplani që pa qëllim niset nga sipërfaqja e asfaltuar.
- s) Ndeshja e një aeroplani, me ndonjë aeroplan tjetër, automjet apo objekt tjetër tokësor.
- t) Operacion i gabuar dhe/ose i pavëmendshëm i ndonjë kontrolli.

u) Pamundësia për të arritur konfigurimin e dëshiruar të aeroplanit për ndonjë fazë të fluturimit (p.sh. mekanizmi i uljes (*landing gear*) apo mekanizmi i derës, flatrat (*flaps*), stabilizatorët, krahëzat e përparme (*slats*) etj.)

v) Një rrezik apo rrezik potencial i cili shfaqet si pasojë e ndonjë simulimi të qëllimshëm për dështimin e kushteve për trajnim, për qëllime të kontrollimit të sistemit apo qëllime trajnimi.

w) Vibrimet jo normale.

x) Operimi i ndonjë sistemi primar të paralajmërimit që ka lidhje me manovrimin e aeroplanit p.sh. paralajmërimi i konfigurimit, paralajmërimi i paqëndrueshmërisë -*stall warning*- (vibrimi i levës komanduese (shkopit komandues), paralajmërimi i mbi-shpejtësisë etj. përveç nëse:

1. ekuipazhi ka ardhur në përfundim që paralajmërimi ishte i rrejshëm dhe ka ardhur në përfundim se alarmi i rrejshëm nuk ka rezultuar në vështirësi apo rrezik që vjen si rrjedhojë e përgjigjes së ekuipazhit ndaj paralajmërimit; ose
2. ka operuar për qëllime trajnimi apo testimi.

y) 'Paralajmërimi' GPWS/TAWS kur:

1. aeroplani vjen në një afërsi më të madhe me tokën sesa që është planifikuar apo parashikuar; apo
2. paralajmërimi ka ndodhur në kushte metereologjike instrumentale ose gjatë natës dhe është përcaktuar se është tërhequr nga një shkallë e lartë e rënies (modusi 1); apo
3. paralajmërimi vjen si rezultat i dështimit të përzgjedhjes së marshit apo krahëve për aterrim në pikën e përshtatshme gjatë afrimit (modusi 4); apo
4. çfarëdo vështirësie apo rrezik të paraqitur apo që mund të paraqitet si rezultat i përgjigjes së ekuipazhit ndaj 'paralajmërimit' p.sh. ndarje e mundshme e reduktuar nga trafiku tjetër. Kjo mund të përfshinë paralajmërimin e çdo modusi apo lloji p.sh. i vërtetë, i ngatërruar apo i pavërtetë.

z) 'alarmi' GPWS/TAWS kur çfarëdo vështirësie apo rreziku që paraqitet apo mund të paraqitet si rezultat i përgjegjes së ekuipazhit ndaj 'alarmit'.

1. ACAS RAs.

2. Incidentet me lëshimin e ajrit të motorit reaktiv ose të motorit me helika që rezultojnë në dëme të konsiderueshme apo lëndime serioze.

**(ii) Rastet emergjente**

a) Zjarri, eksplozioni, tymi ose lëndët toksike ose gazrat helmuese, edhe pas shuarjes së zjarreve.

b) Përdorimi i çfarëdo procedure jo-standarde nga ekuipazhi i fluturimit apo ekuipazhi i kabinës për ballafaqim me një emergjencë kur:

1. procedura ekziston por nuk përdoret;

2. procedura nuk ekziston;

3. procedura ekziston por nuk është complete apo është e papërshtatshme;

4. procedura është jo korrekte;

5. përdorimi i procedurës jo-korrekte.

c) Papërshtatshmëria e çfarëdo procedure të dizajnuar për përdorim gjatë një emergjence, përfshirë edhe përdorimin për qëllime mirëmbajtjeje, trajnimi apo testi.

d) Një ngjarje që shpie në një evakuim emergjent.

e) Rënia e shtypjes së ajrit.

f) Përdorimi i çfarëdo pajisjeje për raste emergjente ose procedure të përshkruar për raste emergjente me qëllim të ballafaqimit me një situatë.

g) Një ngjarje që shpie në shpalljen e një gjendjeje emergjente ('mayday' ose 'panne').

h) Dështimi i ndonjë sistemi emergjent apo pajisjeje, përfshirë të gjitha dyert e daljes dhe ndriçimi, që të funksionojnë në mënyrë të kënaqshme,

përfshirë edhe kur përdoren për qëllime mirëmbajtjeje, trajnimi apo testi.

- i) Ndodhitë që kërkojnë ndonjë përdorim të oksigjenit emergjent nga ndonjë anëtar ekuipazhi.

**(iii) Paaftësimi i ekuipazhit**

- a) Paaftësimi i ndonjë anëtari të ekuipazhit të fluturimit, përfshirë edhe atë që ndodh para nisjes, nëse konsiderohet se mund të ketë rezultuar në paaftësi pas ngritjes.
- b) Paaftësimi i cilit'do anëtar të ekuipazhit të fluturimit që pamundëson ushtrimet themelore të detyrave emergjente.

**(iv) Lëndimet**

Dukuritë, që shpiejnë apo mund të shpiejnë në lëndim të konsiderueshëm të pasagjerëve ose ekuipazhit por të cilat nuk konsiderohen të nevojshme për t'u raportuar si një aksident.

**(v) Meteorologjia**

- a) Një goditje e vetëtimës që rezulton me dëmtime në aeroplan ose humbje apo prishje të ndonjë shërbimi esencial .
- b) Një goditje e breshërit që rezulton me dëmtime në aeroplan ose humbje apo prishje në ndonjë shërbim esencial.
- c) Ballafaqime me turbulenca të ashpra, ballafaqime që rezultojnë në lëndime të pjesëtarëve ose që duket të kërkoj një 'kontroll turbulence' të aeroplanit.
- d) Ballafaqime me një ndryshim të shpejtësisë së erës transversale (*windshear*).
- e) Ballafaqime me ngrica që rezultojnë në vështirësi të manovrimit, dëmtime të aeroplanit ose humbje apo prishje të ndonjë shërbimi.

**(vi) Sigurimi**

- a) Ndërhyrja e jashtëligjshme në aeroplan përfshirë dhe kërcënim me bombë ose kidnapim.
- b) Vështirësi në mbajtjen nën kontroll të udhëtarit të dehur, të dhunshëm apo të pasjellshëm.
- c) Zbulimi i pasagjerëve pa biletë.

**(vii) Ndodhitë tjera**

- a) Shembuj përsëritës të një lloji të veçantë të ndodhisë e cili i izoluar nuk do të konsiderohej si e 'raportueshme' por e cila për shkak të paraqitjes së shpeshtë përbënë një rrezik potencial.
- b) Goditja nga shpezët që rezulton në dëmtim të aeroplanit ose humbje apo prishje të ndonjë shërbimi esencial.
- c) Ballafaqime me turbulenca vorbulli .
- d) Çfarëdo ndodhie tjetër e çfarëdo lloji që konsiderohet të ketë rrezikuar apo të mund të rrezikonte aeroplanin dhe personat në aeroplan apo në tokë.

## **B. PJESA TEKNIKE E AEROPLANIT**

### **(i) Struktura**

Nuk ka nevojë të raportohen të gjitha dështimet e strukturës. Gjykimi i ekipit të inxhinierisë është i nevojshëm për të vendosur nëse një dështim është mjaft serioz për t'u raportuar. Për këtë mund të merren parasysh shembujt vijues:

- a) dëmtimi i në një pjese kryesore të strukturës (*principal structural element-PSE*) e cila nuk është caktuar si toleruese ndaj dëmeve (element me jetëgjatësi të kufizuar). PSE-të janë ato pjesë që kanë kontribut të theksuar në kryerjen e fluturimeve, punëve tokësore dhe ngarkesat e të shtypjes së ajrit, dështimi i të cilave mund të rezultojë në një dështim katastrofal të aeroplanit;
- b) defekti apo dëmi që e tejkalon dëmtimin e pranueshëm të një PSE e cila është caktuar si e tolerueshme ndaj dëmeve;
- c) dëmi apo defekti që i tejkalon tolerancat e lejueshme të një elementi të strukturës, dështimi i të cilit do të zvogëlonte ngurtësinë e strukturës deri në atë masë sa që dridhjet e kërkuara, divergjenca ose marginat e kontrollit kthyes nuk arrihen më;
- d) dëmi apo defekti i një elementi të strukturës, i cili mund të rezultojë në lirimimin e pjesëve të masës e cila mund të lëndonte pjesëtarët e aeroplanit;
- e) dëmi apo defekti i një elementi të strukturës, i cili mund të rrezikonte funksionimin e duhur të sistemeve. Shih (ii) më poshtë;
- f) humbja e një pjese të strukturës së aeroplanit gjatë fluturimit.

### **(ii) Sistemet**

Kriteret e përgjithshme të aplikueshme për të gjitha sistemet e propozuara në vijim janë:

- a) humbja, prishja e theksuar ose defekti i ndonjë sistemi, nënsistemi apo kompleti i pajisjes kur procedurat standarde të funksionimit, ushtrimet etj, nuk do të mund të përmbusheshin në mënyrë të kënaqshme;
- b) paaftësia e ekuipazhit që ta kontrollojë sistemin, për shembull:

1. veprimet jo komanduese,
  2. përgjigje e pasaktë dhe/apo jo e tërësishme, përfshirë kufizimin e lëvizjes apo bllokimin,
  3. largimi,
  4. ç'kyçja mekanike apo dështimi;
- c) dështimi apo prishja e funksionit(eve) ekskluziv(e) të sistemit (një sistem do të mund të integronte disa funksione);
- d) ndërhyrja përbrenda në sisteme apo ndërmjet tyre;
- e) dështimi apo prishja e aparatit mbrojtës ose sistemit emergjent përbrenda një sistemi;
- f) Humbja e funksionit rezervë të sistemit.
- g) Çfarëdo ndodhie si pasojë e reagimit të paparaparë të një sistemi.
- h) Për llojet e aeroplanëve me sisteme të vetme kryesore, nënsisteme ose një sërë pajisjesh:
- humbja apo prishja e theksuar ose defekti në ndonjë sistem kryesor, nënsisteme ose një sërë pajisjesh.
- i) Për llojet e aeroplanëve me numër më të madh sistemesh të pavarura kryesore, nënsisteme ose një sërë pajisjesh:
- humbja apo prishja e theksuar ose defekti në më shumë se në një sistem kryesor, nënsisteme ose një sërë pajisjesh.
- j) Aktivizimi i ndonjë sistemi primar paralajmërues që ka lidhje me sistemet ose pajisjet e aeroplanit përveç nëse ekuipazhi përfundimisht ka konstatuar se alarmi ka qenë i rrejshëm, me kusht që paralajmërimi i rrejshëm nuk ka rezultuar në vështirësi apo rrezik që del nga përgjegjia e ekuipazhit ndaj paralajmërimit.
- k) Rrjedhja e lëngjeve hidraulike, karburantit, vajit ose lëngjeve të tjera që kanë rezultuar në rrezik zjarri ose kontaminim të mundshëm të strukturës së aeroplanit, sistemeve ose pajisjeve, ose në rrezik të pjesëtarëve të aeroplanit.

l) Prishja apo defekti i ndonjë sistemi shenjzues kur kjo rezulton në mundësinë e indikacioneve të gabuara për ekuipazhin.

m) Çfarëdo dështimi, prishje apo defekt nëse shfaqet në fazën kritike të fluturimit dhe që është relevante me funksionimin e sistemit.

n) Rënia e theksuar e performancës aktuale në krahasim me performancën e aprovuar që ka rezultuar në një situatë të rrezikshme (duke marrë parasysh saktësinë e metodës së llogaritjes së performancës) duke përfshirë veprimin e frenimit, harxhimin e karburantit etj.

o) Asimetria e pjesëve komanduese për fluturim; p.sh. flatrat (*flaps*), krahëzat e përparme (*slats*), spoilerët etj.

Pjesa shtesë e kësaj shtojce ofron një listë të shembujve të ndodhive të raportueshme që rezultojnë nga aplikimi i këtyre kritereve të përgjithshme në sistemet specifike.

**(iii) Propulsioni (përfshirë motorët, helikat dhe sistemet e rotorit) dhe njësitë ndihmëse të fuqisë (*Auxiliary Power Units-APUs*)**

a) Shpërthimi i zjarrit, fikja ose prishja e ndonjë motori.

b) Tejkalimi i shpejtësisë ose pamundësia e kontrollimit të shpejtësisë të cilitdo komponent me rrotullim me shpejtësi të lartë (për shembull: APU, startuesi i ajrit, makina për ciklimin e ajrit, motori i turbinës së ajrit, helika ose rotorit).

c) Dështimi apo prishja e ndonjë pjese të motorit ose gjeneratorit të fuqisë që mund të rezultojnë në:

1. Mungesë e kontrollës së komponentëve/copëzat ;
2. zjarr të brendshëm apo të jashtëm të pa kontrolluar, ose shpërthim të gazit të nxehtë;
3. shtytjen në drejtim tjetër nga ai i kërkuar nga piloti;
4. dështim i operimit të sistemit shtytje-revers ose operim në mënyrë jo të kërkuar ;
5. pamundësinë e kontrollimit të fuqisë, shtytjes ose rpm (rrotullimit për min.);

6. dështimin e strukturës së mbajtësit të motorit;
  7. humbjen e pjesshme ose të plotë të pjesës kryesore të gjeneratorit të fuqisë
  8. tymin e dendur të dukshëm ose përqendrimin e produkteve toksike të mjaftueshme për të paaftësuar ekuipazhin ose udhëtarët;
  9. pamundësi, për të fikur një motor me përdorim të procedurave normale,
  10. pamundësi për të ri-ndezur motorin në shërbim..
- d) Një shtytje/humbje e fuqisë e pa komanduar, ndryshim apo oscilim i cili është klasifikuar si humbje e shtytjes apo humbje e kontrollit të fuqisë (*Lost of thrust control LOTC*):
1. për një aeroplan me një motor të vetëm; ose
  2. kur konsiderohet e tejkualuar për aplikim ose
  3. kur kjo të mund të ndikojë në më tepër se në një motor në një aeroplan shumë-motorësh, veçanërisht në rastin e aeroplanit me dy motorë; ose
  4. për një aeroplan me shumë motorë ku përdoret lloji i motorit të njëjtë, apo të ngjashëm, gjatë ndodhisë që do të konsiderohej e rrezikshme ose kritike.
- e) Çfarëdo defekti i pjesës me afat të kufizuar të përdorimit që shkakton largimin e saj para skadimit të afatit të paraparë të jetëgjatësisë.
- f) Defektet me prejardhje të përbashkët të cilat mund të shkaktojnë një shkallë aq të lartë të fikjes gjatë fluturimit sa që ekziston mundësia që gjatë një fluturimi të vetëm të ndodhin fikje të më shumë se një motorëve.
- g) Dështimi i punës së kufizuesit të motorit ose aparatit të kontrollit kur të jetë e nevojshme apo kur punon në mënyrë joadekuate.
- h) Tejkalimi i parametrave të punës së motorit.
- i) FOD që rezulton në dëmtime.

### *Propelerët dhe transmisionet*

j) Dështimi apo prishja e ndonjë pjese të propelerit-helikës ose gjeneratorit të fuqisë që rezultojnë në një apo më tepër raste vijuese:

1. tejkalim shpejtësie të propelerit;
2. krijimi i një rezistence ajrore tepër të lartë;
3. shtytja në drejtimin që është i kundërt me atë që ka komanduar piloti;
4. shkëputja e propelerit ose e ndonjë pjese kryesore të tij;
5. një dështim që rezulton në humbje të madhe të drejtpeshimit;
6. lëvizje e pakontrolluar e lopatave të propelerit nën pozitën minimale të konstatuar gjatë shtytjes në shkallë të ultë;
7. çfarëdo pamundësie e lëvizjes së propelerit;
8. çfarëdo pamundësie për të ndryshuar hapin e propelerit;
9. një ndryshim i pakontrolluar në hap-;
10. një moment i pa kontrolluar i rrotullimit apo luhatjes së shpejtësisë;
11. shkëputja e pjesëve me energji të ultë.

### *Rotorët dhe transmisioni*

- k) Dëmtimet ose defektet e kutisë të shtëpizës së ndërruesit të shpejtësive të rotorit kryesor/kyçjes e cila do të shpiente në ndarjen e pajisjes së rotorit gjatë fluturimit si dhe/apo prishjeve në kontrollorët e rotorit.
- l) Dëmet e rotorit të pjesës së pasme apo bishtit, transmisionit dhe sistemeve të njëjta.

## APUs

- m) Fikja ose dështimi kur kërkohet që APU të jetë në dispozicion sipas kërkesave operacionale, p.sh. ETOPS, MEL.
- n) Pamundësia e fikjes së APU.
- o) Tejkalimi i shpejtësisë.
- p) Pamundësia për të startuar APU kur nevojitet për arsye operacionale.

### **(iv) Faktorët njerëzor**

Çfarëdo incidenti kur ndonjë veti apo mospërshtatje e dizajnit të aeroplanit do të mund të shpiente në gabim të përdorimit që do të kontribuonte në një efekt të rrezikshëm apo efekt katastrofal.

### **(v) Rastet tjera**

- a) Çfarëdo incidenti kur ndonjë veti apo mospërshtatje me dizajnin e aeroplanit që do të sillte në gabim të përdorimit që do të kontribuonte në një efekt të rrezikshëm apo efekte katastrofale.
- b) Një dukuri që normalisht llogaritet nuk konsiderohet si e raportueshme (p.sh., mobilimi dhe pajisjet e kabinës, sistemet e ujit), ku rrethanat të kenë rezultuar në rrezikimin e aeroplanit dhe personave brenda tij.
- c) Një zjarr, shpërthim, tym apo avujt e dendur apo helmues-toksik.
- d) Çfarëdo ngjarje tjetër që mund të rrezikojë aeroplanin, ose ndikoj në sigurinë e personave në të, ose njerëzit apo pronat në afërsi të aeroplanit ose në tokë.
- e) Dështimi apo defekti i sistemit për t'u drejtuar pasagjerëve që rezulton në humbjen ose mos dëgjimin e sistemit për t'iu drejtuar pasagjerëve.
- f) Humbja e kontrollit të ulëses së pilotit gjatë fluturimit.

## C. MIRËMBAJTJA DHE RIPARIMI I AEROPLANIT

- (i) Gjetja e montimit të gabuar të pjesëve apo komponentëve të aeroplanit gjatë një inspektimi ose procedurës testuese që nuk ishte paraparë për ato qëllime.
- (ii) Rrjedhjet e shtypjes së ajrit të nxehtë që rezultojnë në dëme të strukturës.
- (iii) Çfarëdo defekti i një pjese me afat të kontrolluar të jetëgjatësisë që shkakton zëvendësim para skadimit të afatit të plotë të jetëgjatësisë së vet.
- (iv) Çfarëdo dëmi apo përkeqësimi (p.sh. thyerjet, çarjet, korrozioni, prishja, shkoqitja etj.) që rrjedh nga ndonjë shkak (p.sh. dridhjet, humbja e ngurtësisë ose dështimi i strukturës) në:
  - a) një strukturë primare ose një PSE (si është definuar në Doracakun për Riparime të prodhuesve) ku një dëm i tillë apo përkeqësim tejkalon kufijtë e lejuar të përcaktuar në Doracakun për Riparime dhe që ka nevojë për riparim apo zëvendësim të pjesërishëm apo të tërësishëm;
  - b) një strukturë sekondare e cila si pasojë ka rrezikuar apo mund ta rrezikonte aeroplanin;
  - c) motori, propeleri-helika ose sistemi punues i rotorit.
- (v) **Çfarëdo dështimi, prishje ose defekt i ndonjë sistemi ose pajisje, apo dëmtim ose përkeqësim që më tej del si rezultat i përputhjes me ndonjë direktivë mbi vlefshmërinë ajrore ose udhëzim tjetër mandator të lëshuar nga një autoritet rregullator, kur:**
  - a) është zbuluar për herë të parë nga ana e organizatës raportuese që praktikon implementimin e kërkesës ;
  - b) gjatë ndonjë kontrole pasuese mbi respektimin e rregullave të vijë deri tek tejkalimi i kufijve të cekura në udhëzim dhe/ose kur procedurat e publikuara për riparim ose korrigjim nuk janë në dispozicion.
- (vi) Dështimi i ndonjë sistemi emergjent apo pajisje, duke përfshirë të gjitha dyert dalëse edhe ndriçimin, të funksionojnë në mënyrë të kënaqshme, qoftë edhe kur përdoren për qëllime mirëmbajtjeje ose testimi.

(vii) Mos përputhja apo gabimet e theksuara në përmbushjen e procedurave të nevojshme për mirëmbajtje.

(viii) Produktet, pjesët, pajisjet dhe materialet me prejardhje të panjohur apo të dyshimtë.

(ix) Të dhënat e gabuara apo të pasakta të mirëmbajtjes ose procedurat që mund të shpinin në gabime të mirëmbajtjes.

(x) **Çfarëdo dështimi, prishje ose defekt i pajisjes tokësore të përdorura për testim dhe kontrollim të sistemeve të aeroplanit dhe pajisjeve kur inspektimet e kërkuara rutinore dhe procedurat për testim nuk kanë mundur të përcaktojnë qartë problemin, ku kjo ka mundur të rezultonte në një situatë të rrezikshme.**

**D. SHËRBIMET E NAVIGACIONIT AJROR, OBJEKTET DHE SHËRBIMET TOKËSORE**

**(i) Shërbimet e navigacionit ajror SHNA (*Air Navigation Services ANS*)**

Shih Shtojcën II, listën e ndodhive të raportueshme lidhur me SHNA (ANS).

**(ii) Aeroporti dhe objektet e aeroportit**

- a) Derdhja e theksuar gjatë veprimeve të mbushjes me karburant.
- b) Mbushja e sasive të gabuara me karburant që kanë gjasa të kenë efekte të theksuara në rezistencën e fluturimit të aeroplanit, performancën, drejtpeshimin ose fortësinë e strukturës.

**(iii) Procedimi i pasagjerëve, bagazheve dhe ngarkesave**

- a) Kontaminimi i theksuar i strukturës së aeroplanit, sistemeve dhe pajisjeve që rezultojnë nga transporti i bagazhit ose ngarkesave.
- b) Ngarkimi jo korrekt i pasagjerëve, bagazhit apo ngarkesave, që ka gjasa të ketë efekt të theksuar në peshën dhe/ose drejtpeshimin e aeroplanit.
- c) Ngarkesa jo korrekte e bagazhit ose ngarkesave (përfshirë edhe çantat e dorës) që ka gjasa në çfarëdo mënyre të rrezikojë aeroplanin, pajisjet e tij apo personat në të, ose të pengojë evakuimin emergjent.
- d) Ngarkesa joadekuate e kontejnerëve të mallrave apo pjesët tjera të rëndësishme të mallrave.
- e) Bartja apo tentimi i bartjes së mallrave të rrezikshme në kundërshtim me rregulloret në fuqi, duke përfshirë dhe emërtimet dhe paketimet e gabuara të mallrave të rrezikshme.

**(iv) Trajtimi i aeroplanit në tokë dhe servisimi i tij**

- a) Dështimi, prishja ose defekti i pajisjes tokësore që përdoret për testimin ose kontrollimin e sistemeve të aeroplanit apo pajisjeve kur procedurat e nevojshme rutinore për inspektim dhe testim nuk mund të përcaktojnë qartë problemin, e cila rezulton në një gjendje të

rrezikshme.

- b) Mos-përfillja apo gabimet e theksuara në përputhje me procedurat e nevojshme për servisim.
- c) Mbushja e karburantit të kontaminuar apo llojit jo të saktë ose lëngjeve të tjera esenciale (përfshirë oksigjenin dhe ujin e pijshëm)

## Pjesa shtesë e SHTOJCËS I

Në nënparagrafët vijues ofrohen shembuj të ndodhive të raportueshme që rezultojnë nga aplikimi i kriterëve të përgjithshme në sistemet përkatëse të cekura në paragrafin B (ii) të Shtojcës I.

### **1. Klimatizimi/ventilimi**

- a) humbja e tërësishme e pajisjeve elektronike të ftohjes së aeroplanit
- b) humbja e shtypjes së ajrit.

### **2. Sistemi i autopilotit**

- a) dështimi i funksionimit të sistemit të autopilotit për të arritur operacionin e paraparë
- b) raportimi i ekuipazhit për vështirësitë e theksuara në mbajtjen nën kontroll të aeroplanit që janë të ndërlidhura me funksionimin e sistemit autopilot
- c) dështimi i ndonjë pajisje të shkyçjes së sistemit autopilot
- d) ndryshimi i pakontrolluar i komandës autopilot.

### **3. Komunikimet**

- a) dështimi apo defekti i sistemit për t'u drejtuar pasagjerëve që rezulton në humbjen ose mos dëgjimin e sistemit për t'u drejtuar pasagjerëve
- b) humbja e tërësishme e komunikimit gjatë fluturimit.

### **4. Sistemi elektrik**

- a) humbja e një sistemi për shpërndarje elektrike (AC/DC)
- b) humbja totale ose humbja e më tepër se një sistemi për prodhimin e rrymës
- c) dështimi i sistemit ndihmës (emergjent) për prodhimin e rrymës.

### **5. Kabina e pilotit/Kabina/Ngarkesa**

- a) humbja e kontrollit të ulëses së pilotit gjatë fluturimit
- b) humbja e ndonjë sistemi emergjent apo pajisjeje, përfshirë edhe sistemin sinjalizues për evakuimin emergjent, të gjitha dyert dalëse, ndriçimin emergjent etj.
- c) humbja e aftësisë së qëndrueshmërisë së sistemit për ngarkesa.

#### **6. Sistemi mbrojtës kundër zjarrit**

- a) paralajmërimet e zjarrit, përveç atyre që menjëherë janë konfirmuar si të rrejshme
- b) dështimi i pazbuluar ose prishjet e sistemit për zbulimin e zjarrit/tymit, sistemit të mbrojtjes, të cilat mund të rezultojnë deri në humbjen apo zvogëlimin e zbulimit/mbrojtjes së zjarrit
- c) mungesa e paralajmërimit në rast të një zjarri apo tymi të vërtetë.

#### **7. Sipërfaqet komanduese të aeroplanit**

- a) asimetria e flatrave të krahut, krahëzave të përparme, spojlerëve, etj.
- b) kufizimi i lëvizjes, ngurtësia ose përgjegjja e dobët apo e ngadalshme në funksionimin e sistemeve primare të kontrollit fluturues ose sistemeve të tyre për rregullim dhe sistemi i mbylljes.
- c) devijimi i sipërfaqeve komanduese të aeroplanit
- d) vibrimi në sipërfaqet për kontrollimin e aeroplanit të ndiera nga ekuipazhi
- e) ndërprerja mekanike apo dështimi në sipërfaqet komanduese të aeroplanit
- f) pengesat e theksuara të kontrollit normal në aeroplan apo rënia e vetive të fluturimit.

#### **8. Sistemi i karburantit**

- a) prishjet në sistemin për shënjimin e sasisë së karburantit që rezultojnë në shënjimin e gabuar ose mos tregimin e sasisë së karburantit në aeroplan.
- b) rrjedhja e karburantit e cila rezultojnë në humbje të mëdha, rreziqe nga zjarri dhe kontaminim të theksuar
- c) prishja apo defektet e sistemit shpërndarës të karburantit që shpiejnë në humbje të paevitueshme të sasive të mëdha, rreziqeve nga zjarri, kontaminimit të rrezikshëm të pajisjeve ajrore ose pamundësinë e shpërndarjes së karburantit.
- d) defektet ose prishjet e sistemit të karburantit që kanë pasur

ndikim të theksuar në furnizimin dhe/ose shpërndarjen e karburantit

- e) pamundësia e bartjes/përdorimit të gjithë sasisë së përdorshme të karburantit.

#### **9. Sistemi hidraulik**

- a) humbja e një sistemi hidraulik (vetëm ETOPS)
- b) dështimi i sistemit izolues
- c) humbja e një apo më tepër qarqeve hidraulike
- d) dështimi i sistemit ndihmës hidraulik
- e) zgjatja e paevitueshme e turbinës për qarkullimin e ajrit.

#### **10. Sistemi për zbulimin/mbrojtjen nga ngricat**

- a) humbja e pazbuluar apo efekti i zvogëluar i sistemit kundër ngricave/shkrirjes
- b) humbja e më shumë se një sistemi të ngrohjes ose sondës për ngrohje
- c) pamundësia për të siguruar shkrirjen simetrike të krahëve
- d) akumulimi jonormal i akullit që sjelle në ndikimet e theksuara të performancës ose kualiteteve vepruese
- e) ndikimi i theksuar në pamjen e ekuipazhit.

#### **11. Sistemet shënjuese/paralajmëruese/incizuese**

- a) prishja apo defekti i ndonjë sistemit shënjuës kur mundësia e shënjimeve mjaft të gabuara për ekuipazhin mund të rezultojë në një veprim të papërshtatshëm të ekuipazhit mbi një sistem esencial
- b) humbja e funksionit paralajmërues me dritë të kuqe në ndonjë sistem
- c) për kabinat e pilotëve me xhama: humbja apo prishja e më shumë se një njësie treguese ose kompjuteri të përfshirë në tabelën shënjuese/funksionin e paralajmërimit.

#### **12. Sistemi i mekanizmit për aterrim/frenimi/pneumatika**

- a) zjarri në frena
- b) humbja e theksuar e veprimit frenues
- c) veprimi frenues asimetrik që rezulton në devijimin e theksuar të trajektores
- d) dështimi i marshit për rënie të lirë të rrotës së uljes (qoftë edhe gjatë testeve të planifikuara)
- e) aktivizimi i padëshiruar i marshit të uljes ose zgjatjes së dyerve të rrotës /tërheqja

- f) shpërthimi i numrit më të madh të pneumatikëve.

**13. Sistemet e navigacionit (si dhe sistemet e precizitetit) dhe sistemet e të dhënave ajrore**

- a) humbjet e tërësishme ose dështimet e një numri të madh pajisjesh të navigacionit
- b) dështimet totale të shumë pajisjeve të sistemit ajror të të dhënave
- c) shënjimete tepër të gabuara
- d) gabimet e theksuara të navigacionit të cilat mund të përshkruhen me të dhëna të gabuara apo një gabim kodimi i bazës së të dhënave
- e) devijimet e papritura në vijën vertikale apo laterale të jo të shkaktuara nga ndikimi i pilotit
- f) problemet me objektet tokësore të navigacionit që shpijnë në gabime të theksuara të navigacionit që nuk kanë të bëjnë me kalimet nga gjendja e navigacionit të inercionit në gjendjen e navigacionit me radio.

**14. Oksigjeni për rregullimin e shtypjes së ajrit në aeroplan**

- a) humbja e furnizimit me ajër në kabinë të pilotit
- b) humbja e furnizimit të ajrit me oksigjen të një numri të madh të pasagjerëve (mbi 10 %), qoftë edhe nëse ndodh për qëllime të mirëmbajtjes ose trajnimit ose testimit.

**15. Sistemi i lëshimit të ajrit**

- a) rrjedhja e ajrit të nxehtë të kompresuar që rezulton në paralajmërimin e zjarrit apo dëmet e strukturës
- b) humbja e të gjitha sistemeve të ajrit të kompresuar
- c) dështimi i sistemit për detektimin e rrjedhjeve të ajrit të kompresuar

## SHTOJCA II

### **Lista e ndodhive që duhen raportuar në lidhje me shërbimet e navigacionit ajror (SHNA)**

*Shënim 1:* Megjithëse kjo Shtojcë përmend shumicën e rasteve të raportueshme, nuk mund të jetë tërësisht e gjithëmbarshme. Cilat do ndodhi tjera të cilat gjykohen nga ata që janë të përfshira në përmbushjen e kriterëve, duhet të raportohen gjithashtu.

*Shënim 2:* Kjo Shtojcë nuk i përfshinë aksidentet dhe incidentet serioze. Përveç kërkesave tjera që mbulojnë njoftimin e aksidenteve, këto duhet të regjistrohen po ashtu.

*Shënim 3:* Kjo Shtojcë përfshin rastet ANS (SHNA) që paraqesin rrezik aktual ose potencial për sigurinë ajrore, ose mund të komprometojnë dispozitën e shërbimeve të sigurta të ANS (SHNA).

*Shënim 4:* Përmbajtja e kësaj Shtojce nuk duhet të përjashtojë raportimin e ndonjë ndodhie, situate apo gjendje e cila, përsëritet në rrethana të ndryshme por të ngjashme apo që duke lejuar të vazhdojë e pa korrigjuar, mund të paraqet rrezik për sigurinë e aeroplanit.

**Incidentet e afër-ndeshjeve (që përfshijnë situata të veçanta ku një aeroplan konsiderohet të jetë tepër afër me një aeroplan/terren/veturë/person ose objekt tjetër):**

- a) shkelja e ruajtjes separimit minimale;
- b) separimi joadekuat;
- c) afër- fluturimi i kontrolluar në tokë (afër CFIT);
- d) ndërhyrja në pistë kur veprimi i shmangies ishte i domosdoshëm.

**Mundësia e ndeshjes apo afër-ndeshjes (përfshin situatat e veçanta të cilat kanë mundësi potenciale për aksident apo afër-ndeshje, nëse në afërsi gjendet ndonjë aeroplan tjetër):**

- a) hyrja në pistë kur nuk ishte domosdoshme të bëhet veprimi i shmangies;

- b) dalja nga pista;
- c) devijimi i aeroplanit me pëlqimin e ATC;
- d) devijimi i aeroplanit nga rregullorja në fuqi për menaxhimin e trafikut ajror (ATM):
  1. devijimi i aeroplanit nga procedurat në fuqi të publikuara të ATM;
  2. hyrja e paautorizuar në hapësirën ajrore;
  3. devijimi i aeroplanit nga operacionet dhe bartja e pajisjeve, sipas ATM siç është përcaktuar nga rregulloret në fuqi.

**Rastet që kanë të bëjnë me ATM (përfshirë edhe situatat ku ndikohet aftësia e ofrimit të shërbimeve të ATM, si dhe situatave ku për fat të mirë puna e sigurt e aeroplanit nuk është rrezikuar).**

**Këtu duhet përfshirë rastet vijuese:**

- a) pamundësia e ofrimit të shërbimeve të ATM:
  1. paaftësia për të ofruar shërbime të trafikut ajror;
  2. pamundësia për të ofruar shërbime të menaxhimit të hapësirës ajrore;
  3. pamundësia për të ofruar shërbime menaxhimi gjatë trafikut ajror;
- b) dështimi i funksioneve komunikuese;
- c) dështimi i funksioneve mbikëqyrëse;
- d) dështimi i funksioneve për përpunimin dhe shpërndarjen e të dhënave;
- e) dështimi i funksionit të navigacionit;
- f) siguria e sistemit ATM.

## Pjesa shtesë e SHTOJCËS II

Nën paragrafët vijues ofrojnë shembuj të raportimit të ndodhive që duhen raportuar sipas ATM që rezultojnë nga aplikimi i kriterëve të përgjithshme të cekura në paragrafin (iii) e Shtojcës II për funksionimin e aeroplanit.

1. Ofrimi i informatave dukshëm të gabuara, joadekuate apo të gabuara nga ndonjë burim tokësor, p.sh. kontrolli i trafikut ajror (ATC), shërbimet e informimit automatik në терминалет (ATIS), shërbimet meteorologjike, bazat e të dhënave të navigacionit, hartat, planet, doracakët, etj.
2. Ofrimi i pamjaftueshëm i përshkrimit të terrenit.
3. Përshkrimi i pasaktë i të dhënave referuese të shtypjes (p.sh. rregullimi i altimetrit).
4. Transmisioni i pasaktë, pranimi dhe interpretimi i mesazheve të rëndësishme kur kjo rezulton në situata të rrezikshme.
5. Shkelja e separimit minimal të sigurisë.
6. Hyrja e pa autorizuar në hapësirën ajrore.
7. Transmisioni i paligjshëm i radio komunikimit.
8. Dështimi i objekteve tokësore dhe satelitore të ANS.
9. Prishja e madhe e ATC/ATM ose përkeqësimi i theksuar i infrastrukturës së aeroplanit.
10. Pengimi i zonave lëvizëse së aeroplanit përmes aeroplanëve, veturave, kafshëve ose objekteve të huaja, që rezultojnë në situata të rrezikshme apo rreziqe të mundshme.
11. Gabimet ose shënjimet joadekuate të pengesave ose rreziqeve në zonat për lëvizje në aeroport që rezultojnë në situata të rrezikshme.
12. Dështimi, prishjet të theksuara ose mos ekzistimi i ndriçimit në pistat e aeroportit.

-----