

Specifikime teknike për “Sigurimin e riskut ndaj të tretëve dhe aksidenteve ajrore”

Shërbimi që kërkohet “Sigurimin e riskut nga të tretët dhe aksidentet ajrore”.

Afatet e ekzekutimit: Nga data e nënshkrimit të kontratës “Një vit” kalendarik.

Specifikimet Teknike

1. “Mbulimi i Përgjegjësive”, profesionale për dëmtime trupore dhe dëme pasurore, ndaj palëve të treta, të cilat do të rrjedhin nga menaxhimi i shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror.

1.1 “Mbulimi i përgjegjësive ligjore të ofruesit të shërbimeve të lundrimit ajror për humbjet dhe dëmet e mundshme që mund të shkaktohen gjatë ose në lidhje me ushtrimin e veprimtarisë së tij, përfshirë ofrimin e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror për fluturimet IFR dhe VFR në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë dhe në zonat ku është caktuar ose autorizuar të ofrojë këto shërbime, në përputhje me nenin 86 të ligjit nr. 96/2020, datë 23.7.2020, ‘Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë’; me Urdhrin nr. 193, datë 6.10.2022, ‘Për miratimin e rregullores për përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror, si dhe funksionet e tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror dhe mbikëqyrjen e tyre’, të ndryshuar, së fundmi me Urdhrin nr. 115, datë 11.5.2026, veçanërisht sipas pikës ATM/ANS.OR.D.020; me Urdhrin nr. 89, datë 5.5.2022, ‘Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë’; si dhe, për aq sa është e zbatueshme, me Urdhrin nr. 85, datë 25.3.2026, për menaxhimin e rreziqeve të sigurisë së informacionit me ndikim të mundshëm në sigurinë në operim. Mbulimi përfshin përgjegjësitë që rrjedhin nga aksidentet, incidentet serioze, incidentet, mosfunksionimet, defektet teknike, tejkalimet e kufizimeve teknike dhe çdo ngjarje ose rrethanë tjetër e parregullt që ka cenuar ose mund të cenojë sigurinë e shërbimeve, sipas klasifikimeve, specifikimeve dhe metodologjive të zbatueshme të EASA-s dhe EUROCONTROL-it, të identifikuar në dokumentet që i bashkëlidhen kësaj kërkesë dhe që përbëjnë pjesë integrale dhe të pandashme të saj.

Tipi i mesatarizuar i avionit, që do të përcaktohet në “policën e sigurimit”, do të jetë deri në “aksident total” me avion të tonazhit: MTOW 320 TON, me “pasagjerë” dhe me “kargo”, sipas kapacitetit maksimal të këtij tipi avioni.

Shtojca e Dokumentave do të jetë pjesë e formularit të “policës” për klasifikimin e risqeve në menaxhimin e trafikut ajror.

1.2 Kufijtë e përgjegjësive

- a. “Kufiri maksimal për dëme të kombinuara” (për dëmtime trupore, dëmtime pasurore dhe dëmtime personale) do të jetë 200.000.000 Euro për çdo ngjarje.
- b. “Përgjegjësa për dëme materiale” që përfshinë dëmtime të pronës, do të jenë subjekt i një kufiri prej 9.000.000 Euro për çdo ngjarje dhe përsa i përket të gjitha ngjarjeve gjatë periudhës së “policës” jo më shumë se kufiri i vetëm i kombinuar, siç përcaktohet në paragrafin (a) dhe jo si shtesë e tij.

- c. “Përgjegjësia për dëmtime personale”, do të jetë subjekt i një kufiri prej 7.000.000 Euro për çdo ngjarje dhe 70.000 Euro për çdo person dhe në agregat për sa i përket të gjitha rasteve gjatë periudhës së policës, të cilat janë brenda kufirit të vetëm të kombinuar siç përcaktohet në paragrafin (a) (1) dhe jo si shtesë e tij.
- d. “Kufiri i vetëm i kombinuar” i përcaktuar në paragrafin (a) (1) do të zbatohet në agregat për sa i përket të gjitha ngjarjeve, në çdo periudhë vjetore të sigurimit, që rrjedh nga zotërimi, përdorimi, konsumi ose trajtimi i çdo malli ose produkti të prodhuar, ndërtuar, ndryshuar, riparuar, shërbyer, trajtuar, shitur, furnizuar apo shpërndarë nga i siguruari, pasi këto mallra ose produkte kanë pushuar së qeni në zotërimin ose kontrollin e të Siguruarit.

1.3 Afati kohor i policës do të jetë për një periudhë 1 vjeçare.

1.4 Kufijtë gjeografik - do të jenë hapësira ajrore e Republikës së Shqipërisë

1.5 Në policën e sigurimit do të merret parasysh:

- a- Në pjesën e rreziqeve që siguron vetë “Polica”, e cila përmban mbulimin e dëmeve për dëmtime trupore (plagosje, vdekje në ajër ose në tokë) dhe dëmtime materiale (objekte ajrore apo objekte tokësore) gjatë periudhës së mbulimit.
- b- Në pjesën e rreziqeve që përfshinë “dëme të përjashtuara” nga Siguruesi dhe i Siguruari, të cilat përfshijnë klauzola si:
 - 1- AVN 48 B- Klauzola për përjashtimin e luftës, rrëmbimit të avionëve dhe rreziqet e tjera;
 - 2- AVN 38 B- Klauzola për përjashtimet e Rreziqeve bërthamore;
 - 3- AVN 46 B- Klauzola për përjashtimin e zhurmës, ndotjes dhe rreziqet e tjera;
 - 4- AVN 2000 A –Klauzola e përjashtimit të datës së identifikimit;
 - 5- AVN 72- Klauzola e përjashtimit të aktit kontratë 1999;
 - 6- AGM 0003-Klauzola e përjashtimit ASBESTOS 2488;
- 7- Gjithashtu kjo “police” nuk mbulon:
 - a. “Përgjegjësia për dëme pasurore”, të pasurisë në pronësi, të dhëna me qira, të dhëna hua nga i Siguruari ose në përdorim të të Siguruarit.
 - b. “Përgjegjësia që rrjedh sipas sigurimeve të Përgjegjësisë së Punonjësve”, Kompensimit të punonjësve ose sigurime të tjera të ngjashme ose dëmtimeve trupore të çdo punonjësi të të Siguruarit, që rrjedh nga punësimi dhe gjatë punësimit nga i Siguruari.
 - c. “Përgjegjësia e marrë përsipër nga i Siguruari” sipas çdo kontrate ose marrëveshjeje përveçse kur (1) kjo përgjegjësi do t’i vishej të Siguruarit në mungesë të një kontrate apo marrëveshjeje të tillë ose (2) siç përcaktohet në kushtin e përgjithshëm 5.
 - d. “Përgjegjësia për dëmtime trupore dhe /ose dëmtime pasurore” të shkaktuara nga çdo mjet i vënë në lëvizje mekanikisht, kur një përgjegjësi e tillë kërkohet të sigurohet sipas ndonjë ligji që i përket trafikut ajror.

- e. “Përgjegjsia për dëmtime trupore dhe/ose dëme pasurore”, të shkaktuara nga çdo anije, mjet lundrues, mjet fluturues, avionë, në pronësi, marrë me qira përdorur ose operuar nga ose në emër të të Siguruarit. Por ky përjashtim, nuk do të konsiderohet i zbatueshëm për avionët në pronësi të të tretëve, ndërsa do të jenë në tokë në kujdesin, ruajtjen ose kontrollin e të Siguruarit.
- f. “Përgjegjësia për koston e riparimit apo zëvendësimit të çdo malli”, me difekt ose si produkt i prodhuar, ndërtuar, ndryshuar, riparuar, të shërbyera, të trajtuara, të shitura, të furnizuara apo të shpërndara nga i Siguruari ose çdo pjesë me difekt ose pjesë të saj.
- g. “Përgjegjsia që rrjedh nga funksionimi, projektimi ose specifikimi”, i papërshtatshëm ose i pa mjaftueshëm ose për koston e rregullimit të çdo punimi me të meta, që mund të jetë përgjegjësi e të Siguruarit ose e çdo kontraktori apo nënkontraktori të të Siguruarit. Ky përjashtim (g) nuk zbatohet për dëmtimet trupore ose dëmet pasurore, që do të rezultojnë nga ky funksionim, projektimi apo specifikimi i papërshtatshëm ose punim me të meta.
- h. “Përgjegjësia që rrjedh nga ndërtimi, shëmbja ose ndryshimi i ndërtesave, pistave apo instalimeve”, përveç rasteve kur është pranuar më parë nga Siguruesit. Ky përjashtim (h) nuk zbatohet për përgjegjësitë, që do të rrjedhin nga punimet e mirëmbajtjes normale ose punimet e pranura më parë nga Siguruesit në “policën” e mëparshme ndaj të cilave kjo “policë është rinovuar”.

Në kushtet e “Policës së Sigurimit” do të përfshihen gjithashtu:

- a. Shtojca për Klauzolën e mbulimit të kufizuar të njohjes së datës;
- b. Shtojca për Vendndodhjet jo aeroportuale.

RREGULLORE PËR RAPORTIMIN DHE NDJEKJEN E NGJARJEVE NË AVIACIONIN CIVIL NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË

Neni 1

Objektivat

1. Kjo rregullore ka për qëllim përmirësimin e sigurisë ajrore (*aviation safety*), duke siguruar që informacioni përkatës në lidhje me aviacionin civil, raportohet, mblidhet, ruhet, mbrohet, shkëmbehet, shpërndahet dhe analizohet.
2. Kjo rregullore ka për qëllim të garantojë:
 - a) aty ku është e përshtatshme, ndërmarrjen në kohë të veprimeve për sigurinë në operim, bazuar në analizën e informacionit të mbledhur;
 - b) disponueshmërinë e vazhdueshme të informacionit të sigurisë në operim (*safety*), duke bërë të njohur rregullat e konfidencialitetit dhe të përdorimit të duhur të informacionit, përmes mbrojtjes së shtuar e të harmonizuar të raportuesve dhe personave të përmendur në raportet e ngjarjeve; dhe
 - c) që rreziqet e lidhura me sigurinë ajrore të operimeve konsiderohen dhe trajtohen në nivel kombëtar.

3. Objektivi i vetëm i raportimit të ngjarjeve është parandalimi i aksidenteve dhe incidenteve dhe jo ngarkimi me faj apo përgjegjësi.

Neni 2

Përkufizime

Termat e përcaktuar në ligjin 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” kanë të njëjtin kuptim edhe në këtë rregullore, ndërsa për qëllime të kësaj rregulloreje, termat e mëposhtëm nënkuptojnë:

1. **“Anonimati”**, heqja nga raportimi i ngjarjeve i çdo të dhëne personale lidhur me raportuesin dhe personat e përmendur në raportim dhe i çdo hollësie, duke përfshirë emrin e organizatës ose organizatave të përfshira në ngjarje, të cilat mund të zbulojnë identitetin e raportuesit ose të palëve të treta ose që çojnë në informacionin që nxirret nga raportimi i ngjarjes;
2. **“Autoriteti i investigimit”**, Autoriteti Kombëtar për Investigimin për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil, që kryen ose mbikëqyr investigimet për sigurinë, siç përcaktohet në ligjin nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” dhe VKM nr. 739, datë 3.12.2021, “Për organizimin dhe funksionimin e autoritetit kombëtar të investigimit për sigurinë e operimit në aviacionin civil dhe rregullat për procesin e investigimit”;
3. **“ECCAIRS”** (*European Co-ordination centre for Accident and Incident Reporting Systems*), Qendra Evropiane e Koordinimit për Sistemet e Raportimit të ngjarjeve;
4. **“Informacion i paidentifikuar”**, informacioni i dalë nga raportimi i ngjarjeve, nga i cili çdo e dhënë personale e tillë si emër ose adresë e personit fizik është hequr;
5. **“Kulturë e drejtë”** (*Just culture*), një kulturë ku operatorët e vijës së parë ose persona të tjerë nuk dënohen për veprimet, mosveprimet apo vendimet e marra në përputhje me trajnimet dhe përvojën e tyre, por në të cilën nuk tolerohen neglizhenca e madhe, shkeljet me paramendim dhe aktet shkatërruese;
6. **“Ngjarje”**, çdo ngjarje të lidhur me sigurinë e operimit, e cila rrezikon ose, nëse nuk korrigjohet ose trajtohet, mund të rrezikojë një avion, pasagjerët e tij ose ndonjë person tjetër dhe përfshin në veçanti një aksident ose incident të rëndë;
7. **“Organizatë”**, çdo organizatë e cila ofron shërbime ose produkte të aviacionit dhe/ose punëson, kontraktin ose përdor shërbimet e personave të nevojshëm për të raportuar ngjarjet në përputhje me nenin 4, pika 5, të kësaj rregulloreje;
8. **“Palë e interesuar”**, çdo person fizik ose juridik apo çdo organ zyrtar, që ka ose jo personalitetin juridik, që është në gjendje të marrë pjesë në përmirësimin e sigurisë ajrore duke pasur akses në informacionin e shkëmbyer mbi ngjarjet e përcaktuara në aneksin II, pjesë përbërëse e kësaj rregulloreje;
9. **“Pikë kontakti”**, do të thotë:
 - a) për Republikën e Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil ose Autoritetit i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil i përcaktuar në përputhje me nenin 6, pika 3, të kësaj rregulloreje, kur një kërkesë për informacion është bërë nga një palë e interesuar e vendosur në Republikën e Shqipërisë, për një informacion të ndodhur në bazën kombëtare të të dhënave;
 - b) Komisioni, kur një kërkesë për informacion nga Baza Evropiane e të Dhënave është bërë nga një palë e vendosur jashtë Bashkimit Evropian.
10. **“Plani Evropian i Sigurisë Ajrore”**, vlerësimi i çështjeve të sigurisë dhe planin përkatës të veprimit në nivel Evropian;
11. **“Programi Shtetëror i Sigurisë”**, një grup të integruar aktesh ligjore dhe aktiviteteve që kanë për qëllim menaxhimin e sigurisë në aviacionin civil, i miratuar me VKM nr. 95, datë 9.2.2022, “Për miratimin e programit shtetëror të sigurisë në operim në aviacionin civil”;

12. **“Programi Evropian i Sigurisë Ajrore”**, tërësia e integruar e rregulloreve në nivel Bashkimi Evropian së bashku me aktivitetet dhe proceset e përdorura për të menaxhuar bashkërisht sigurinë e aviacionit civil në nivelin Evropian;

13. **“Rrezik”**, një situatë ose një objekt me potencialin për të shkaktuar vdekje ose lëndim të një personi, dëmtim të pajisjeve ose një strukture, humbje të materialit, ose reduktim të aftësive për të performuar një funksion të caktuar;

14. **“Raportues”**, një person i cili raporton një ngjarje ose informacion tjetër lidhur me sigurinë në operim në përputhje me këtë rregullore;

15. **“Sistemi i menaxhimit të sigurisë”**, një qasje sistematike për menaxhimin e sigurisë ajrore duke përfshirë strukturat e nevojshme organizative, përgjegjëshmërinë, politikat dhe procedurat, dhe përfshin çdo sistem të menaxhimit që në mënyrë të pavarur ose të integruar me sisteme të tjera të menaxhimit të organizatës adreson menaxhimin e sigurisë.

Neni 3

Objekti dhe qëllimi

1. Kjo rregullore përcakton rregullat, për:

a) raportimin e ngjarjeve të cilat rrezikojnë, ose në rast se nuk adresohen apo korrigjohen do të rrezikojnë një avion, pasagjerët e tij, ose çdo person tjetër, pajisjet ose instalimet, të cilat ndikojnë në operimet e avionit; dhe raportimin e informacioneve të tjera të lidhura me sigurinë në operim;

b) analizat dhe veprimet në vijim në lidhje me ngjarjet e raportuara dhe informacionet e tjera, të lidhura me sigurinë;

c) mbrojtjen e profesionistëve të aviacionit;

d) përdorimin e duhur të informacionit të mbledhur;

e) integrimin e informacionit në programin ECCAIRS;

f) shpërndarjen e informacionit anonim, palëve të interesuara, me qëllim sigurimin e këtyre palëve, të informacionit që u nevojitet, për përmirësimin e sigurisë në operim të aviacionit.

2. Kjo rregullore zbatohet për ngjarjet dhe informacionet e tjera të lidhura me sigurinë që përfshijnë avionët civilë për të cilat zbatohet VKM nr. 1095, datë 24.12.2020 “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” (i ndryshuar), me përjashtim të avionëve pa pilot, për të cilin nuk kërkohet certifikatë ose deklaratë, sipas nenit 56 të kësaj VKM, përveç rastit kur ngjarja apo ndonjë informacion i lidhur me sigurinë në operim të këtij avioni pa pilot ka rezultuar në një dëmtim fatal të një personi ose ka përfshirë një avion tjetër me pilot. Gjithsesi, AAC-ja bazuar në një vlerësim në risk mund të vendosë që të zbatohen kërkesat e kësaj rregulloreje, edhe për avionët për të cilët nuk zbatohet VKM nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” (i ndryshuar). 5

Neni 4

Raportimi i detyrueshëm

1. Raportimi i detyrueshëm i ngjarjeve bëhet sipas përcaktimeve në nenin 109, të ligjit nr. 96/2020 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”.

Ngjarjet të cilat përfaqësojnë një rrezik të konsiderueshëm për sigurinë në operim të aviacionit dhe të cilat bien në kategoritë e mëposhtme, raportohen nga personat e listuar në pikën 5 të këtij neni nëpërmjet sistemeve të raportimit të detyrueshëm:

a) ngjarje që lidhen me operimin e avionit, të tilla si:

i. ngjarje të lidhura me përplasjet;

ii. ngjarje të lidhura me ulje-ngritjet;

iii. ngjarje të lidhura me karburantin;

- iv. ngjarje gjatë fluturimit;
 - v. ngjarje të lidhura me komunikimin;
 - vi. ngjarje të lidhura me dëmtime, emergjenca dhe situata të tjera kritike;
 - vii. ngjarje të lidhura me mungesën e aftësisë të ekuipazhit dhe të tjera të lidhura me ekuipazhin;
 - viii. ngjarje të lidhura me kushtet meteorologjike dhe sigurinë;
 - b) ngjarje që lidhen me kushtet teknike, mirëmbajtjen dhe riparimin e avionit, të tilla si:
 - i. defekte strukturore;
 - ii. mosfunksionime të sistemit;
 - iii. probleme të mirëmbajtjes dhe riparimit;
 - iv) probleme të lëvizjes (përfshirë motorit, helikat dhe sistemet e rotorit) dhe probleme të njësive ndihmëse të energjisë;
 - c) ngjarje që lidhen me shërbimet e lundrimit ajror dhe facilitetet, të tilla si:
 - i. përplasjet, thuajse përplasje ose përplasjet e mundshme;
 - ii. ngjarje specifike të menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror;
 - iii. ngjarje operacionale ATM/ANS;
 - ç. ngjarje që lidhen me aerodromet dhe shërbimet e përpunimit në tokë të tilla si:
 - i. ngjarje të lidhura me aktivitetet dhe objektet në aerodrom;
 - ii. ngjarje të lidhura me trajtimin e udhëtarëve, bagazheve, postës dhe mallrave;
 - iii. ngjarje të lidhura me trajtimin e avionëve në tokë dhe shërbimeve të lidhura me to;
2. Klasifikimi i detajuar i ngjarjeve, që përdoret si referencë kur nëpërmjet sistemeve të raportimit të detyrueshëm, raportohen ngjarjet e përmendura në pikën 1 të këtij neni, është i përcaktuar në anekset IV deri në VIII të kësaj rregulloreje.
3. Çdo organizatë që operon në fushën e aviacionit civil duhet të krijojë një sistem të detyrueshëm raportimi për të lehtësuar mbledhjen e të dhënave mbi ngjarjet përmendur në pikën 1 të këtij neni.
4. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të krijojë një sistem të detyrueshëm raportimi për të lehtësuar mbledhjen e të dhënave mbi ngjarjet duke përfshirë edhe të dhënat e mbledhura nga organizatat në përputhje me pikën 3 të këtij neni.
5. Personat fizikë të mëposhtëm do të raportojnë ngjarjet e përmendura në paragrafin 1 përmes sistemit të krijuar në përputhje me pikën 2 nga organizata që i ka punësuar, kontraktuar ose përdor shërbimet e raportuesit ose, në rast të dështimit, përmes sistemit të krijuar në përputhje me pikën 3, të këtij neni, nga shteti i themelimit të organizatës së tyre, ose nga shteti që ka lëshuar, vërtetuar ose konvertuar licencën e pilotit, ose nëpërmjet sistemit të vendosur nga Agjencia:
- a) piloti në komandë, ose në rastet kur piloti në komandë nuk është në gjendje për të raportuar ngjarjen, çdo anëtar tjetër i ekuipazhit në radhë në zinxhirin komandues të një avioni të regjistruar në Shqipëri, ose të regjistruar jashtë Shqipërisë, por të përdorur nga një operator, operimet e të cilit mbikëqyren nga AAC-ja;
 - b) personi, i angazhuar në projektim, prodhim, monitorimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, mirëmbajtjen ose modifikimin e një avioni, ose të çdo pajisjeje ose pjese të lidhur me të, nën mbikëqyrjen e AAC, ose të Agjencisë kur është e zbatueshme;
 - c) personi, i cili nënshkruan një certifikatë të rishikimit të vlefshmërisë ajrore, ose të lejimit për shërbim për një avion, ose çdo pajisje apo pjesë e lidhur me të, nën mbikëqyrjen e AAC-së, ose të Agjencisë kur është e zbatueshme;
 - ç) personi, i cili ushtron një funksion, që i kërkon atij të jetë i autorizuar nga AAC-ja si anëtar I personelit të ofruesit të shërbimit të trafikut ajror, i ngarkuar me përgjegjësi të ligjuar me shërbimet e lundrimit ajror, ose si zyrtar i shërbimit të informacionit për fluturimet;
 - d) personi, i cili kryen një funksion të lidhur me menaxhimin e sigurisë së operimit të një aeroporti të Republikës së Shqipërisë;

dh) personi, i cili kryen një funksion të lidhur me instalimin, modifikimin, mirëmbajtjen, riparimin, rinovimin, kontrollin e fluturimit (*flight-checking*), ose inspektimin e pajisjeve të lundrimit ajror, për të cilat AAC-ja siguron mbikëqyrje;

e) personi, i cili kryen një funksion të lidhur me përpunimin e avionit në tokë, përfshirë furnizimin me karburant, përgatitjen e listë ngarkesës, ngarkimin, heqjen e akullit dhe tërheqjen e avionit në një aeroport në Republikën e Shqipërisë.

6. Personat e listuar më sipër duhet t'i raportojnë ngjarjet brenda 72 orësh pasi janë vënë në dijeni për ngjarjen, përveç rasteve kur ka rrethana të veçanta që e pengojnë këtë.

7. Në vijim të njoftimit të një ngjarjeje, çdo organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë, e cila nuk mbulohet në pikën 8, duhet t'i raportojë AAC-së, siç përcaktohet në nenin 6, pika 3, të dhënat mbi ngjarjet e mbledhura në përputhje me pikën 2 të këtij neni sa më shpejt të jetë e mundur, dhe në çdo rast jo më vonë se 72 orë pasi janë vënë në dijeni për ngjarjen.

8. Kur të jetë e zbatueshme, në vijim të njoftimit të një ngjarjeje, çdo organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë, e cila është e certifikuar apo e miratuar nga EASA-ja sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Marrëveshjes së Punës me EASA-n, duhet t'i raportojë asaj të dhënat e mbledhura mbi ngjarjet, sa më shpejt të jetë e mundur, dhe në çdo rast jo më vonë se 72 orë pasi janë vënë në dijeni për ngjarjen.

Neni 5

Raportimi vullnetar

1. Raportimi vullnetar i ngjarjeve bëhet sipas përcaktimeve në nenin 110, të ligjit nr. 96/2020, "Kodi Ajror i RSH-së".

Çdo organizatë e themeluar në Shqipëri duhet të vendosë një sistem të raportimit vullnetar për të facilituar mbledhjen e:

- a) detajeve të ngjarjeve që mund të mos kapen nga sistemi i raportimit të detyrueshëm;
- b) informacione të tjera të lidhura me sigurinë në operim, të cilat perceptohen nga raportuesi si një rrezik potencial për sigurinë në operim.

2. AAC-ja krijon sistemin e raportimit vullnetar të ngjarjeve, i cili shërben për të facilituar mbledhjen e:

- a) detajeve të ngjarjeve që mund të mos kapen nga sistemi i raportimit të detyrueshëm;
- b) informacione të tjera të lidhura me sigurinë në operim, të cilat perceptohen nga raportuesi si një rrezik potencial për sigurinë në operim.

Ky sistem gjithashtu do të përfshijë, por pa u kufizuar, mbledhjen e informacionit të transferuar nga organizatat në përputhje me pikën 4.

3. Sistemi i raportimit vullnetar do të përdoret për të lehtësuar mbledhjen e detajeve të ngjarjeve dhe informacionit të lidhur me sigurinë në operim:

- a) që nuk është subjekt i sistemit të detyrueshëm të raportimit sipas nenit 4, pika 1;
- b) të raportuar nga persona të cilët nuk janë të listuar në nenin 4, pika 6.

4. Organizatat e themeluara dhe certifikuara ose miratuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në kohën e duhur, duhet t'i raportojnë AAC-së, siç përcaktohet në përputhje me nenin 6, pika 3, të dhëna mbi ngjarjet dhe informacione të tjera lidhur me sigurinë të cilat janë mbledhur në përputhje me pikën 1 dhe të cilat mund të sjellin një rrezik aktual ose potencial për sigurinë në operim. AAC-ja mund t'i kërkojë çdo organizatë të vendosur në territorin e Republikës së Shqipërisë që të raportojë të dhënat e të gjitha ngjarjeve të mbledhura në përputhje me pikën 1 të këtij neni.

5. Kur të jetë e zbatueshme, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, organizatat e certifikuara nga Agjencia, duhet t'i raportojnë Agjencisë, të dhëna mbi ngjarjet dhe informacione të

tjera lidhur me sigurinë të cilat janë mbledhur në përputhje me pikën 1 dhe të cilat mund të përbëjnë një rrezik potencial të mundshëm për sigurinë në operim.

AAC-ja mund t'i kërkojë çdo organizate të vendosur në territorin e Republikës së Shqipërisë që të raportojë të dhënat e të gjitha ngjarjeve të mbledhura në përputhje me pikën 1 të këtij neni.

6. AAC-ja dhe organizatat mund të vendosin sisteme të tjera të mbledhjes dhe përpunimit të informacionit për të mbledhur të dhëna nga ngjarje të cilat nuk mund të jenë kapur nga sistemet e raportimit të referuara në nenin 4 dhe në pikat 1 dhe 2, të këtij neni. Këto sisteme mund të përfshijnë raportimin ndaj subjekteve të ndryshëm nga ato të përcaktuara në nenin 6, pika 3, dhe mund të përfshijnë pjesëmarrjen aktive, të:

a) industrisë së aviacionit;

b) organizatave profesionale të stafit të aviacionit.

7. Informacioni i marrë nga raportimi vullnetar dhe i detyrueshëm mund të integrohet në një sistem të vetëm.

Neni 6

Mbledhja dhe ruajtja e informacionit

1. Çdo organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë duhet të caktojë një ose më shumë persona që do të trajtojnë në mënyrë të pavarur mbledhjen, vlerësimin, përpunimin, analizimin dhe ruajtjen e të dhënave të ngjarjeve të raportuara në përputhje me nenet 4 dhe 5.

Trajtimi i raportimeve duhet të bëhet me synimin për të parandaluar përdorimin e informacionit për qëllime të tjera veç atij të sigurisë, dhe duhet mbrojtur në mënyrën e duhur konfidencialiteti i identitetit të raportuesit dhe personave të përmendur në raportimet e ngjarjeve, duke promovuar një “Kulturë të drejtë” (*just culture*).

2. Organizatat e vogla, në marrëveshje me Autoritetin e Aviacionit Civil, mund të krijojnë një mekanizëm të thjeshtuar për mbledhjen, vlerësimin, përpunimin, analizimin dhe ruajtjen e të dhënave të ngjarjeve. Ata mund të ndajnë punën me organizatat e së njëjtës natyrë, duke qene në përputhje me rregullat e konfidencialitetit dhe mbrojtjen, në zbatim të kësaj rregulloreje.

3. AAC-ja është autoriteti kompetent, i cili vendos një mekanizëm për të mbledhur, vlerësuar, procesuar, analizuar dhe ruajtur në mënyrë të pavarur të dhëna të ngjarjeve të raportuara në përputhje me nenet 4 dhe 5.

Trajtimi i raportimeve duhet të bëhet me qëllim parandalimin e përdorimit të informacionit për qëllime të tjera veç sigurisë, dhe duhet të mbrojtë në mënyrë të duhur privatësinë e të dhënave të raportuesit ose personave të përmendur në raportim, duke promovuar në këtë mënyrë “Kulturën e drejtë” (*just culture*).

4. Organizatat do të ruajnë raportimet e ngjarjeve të hartuar në bazë të të dhënave të mbledhura mbi ngjarjet në përputhje me nenet 4 dhe 5, në një apo më shumë baza të dhënash.

5. AAC-ja do të ruajë raportimet e ngjarjeve të hartuar në bazë të të dhënave të mbledhura mbi ngjarjet në përputhje me nenet 4 dhe 5, në bazën kombëtare të të dhënave.

6. Informacioni lidhur me aksidentet dhe incidentet e rënda i mbledhur ose i nxjerrë nga autoritetet e investigimit do të ruhet gjithashtu në bazën kombëtare të të dhënave.

7. Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Incidenteve dhe Aksidenteve Ajrore në Aviacionin Civil, do të ketë akses të plotë në bazën qendrore kombëtare siç është përmendur në paragrafin 6, me qëllim që të përmbushin përgjegjësitë e tyre në përputhje me nenin 5(4) të shtojcës së VKM-së nr.

739, datë 3.12.2021 “Për organizimin dhe funksionimin e autoritetit kombëtar të investigimit për sigurinë e operimit në aviacionin civil dhe rregullat për procesin e investigimit”.

8. Autoriteti i Aviacionit Civil ka akses të plotë në bazën qendrore përkatëse të përmendura në paragrafin 6, edhe për qëllimet e përgjegjësisë që ata kanë lidhur me sigurinë në operim.

Neni 7

Cilësia dhe përmbajtja e raportimit të ngjarjeve

1. Raportimet e ngjarjeve të përmendura në nenin 6 do të përmbajnë të paktën informacionin e listuar në aneksin I.
2. Raportimet e ngjarjeve të përmendura në pikat 4 dhe 5, të nenit 6, do të përfshijnë një klasifikim të rrezikut për ngjarjet përkatëse. Ky klasifikim do të rishikohet ose ndryshohet në rast se do të jetë e nevojshme dhe do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në përputhje me një skemë të harmonizuar për klasifikimin e riskut.
3. Organizatat dhe AAC-ja do të krijojnë proceset e kontrollit të cilësisë së të dhënave për të përmirësuar qëndrueshmërinë e të dhënave, sidomos midis informacionit të mbledhur fillimisht dhe atij të ruajtur në bazën e të dhënave.
4. Bazat e të dhënave të përmendura në pikat 4 dhe 5, të nenit 6, do të përdorin formate të cilat, janë:
 - a) të standardizuar për të lehtësuar këmbimin e informacionit;
 - b) të përputhshëm me *software*-in e ECCAIRS dhe taksonominë e ADREP-së.
5. Skema e klasifikimit të riskut, në mënyrë që t'i lejojë organizatat të klasifikojnë ngjarjet sipas riskut në sigurinë në operim, duhet të jetë në harmoni me skemën e përbashkët evropiane të klasifikimit të riskut.

Neni 8

Baza Qendrore Evropiane të të dhënave

(Ky nen do të zbatohet kur Republika e Shqipërisë të jetë asociuar në EASA, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe)

Kur të jetë e zbatueshme, në kushtet e një marrëveshjeje mes Shqipërisë dhe Komisionit, informacioni i lidhur me sigurinë në operim, i ruajtur në bazën kombëtare të të dhënave do të përditësojë Bazën Qendrore Evropiane të të dhënave, nëpërmjet transferimit të tij.

Neni 9

Shkëmbimi i informacionit

(Ky nen do të zbatohet kur Republika e Shqipërisë të jetë asociuar në EASA, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe)

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë pjesë në një shkëmbim informacioni duke vënë në dispozicion të autoriteteve kompetente të shteteve anëtare të Bashkimit Evropian, Agjencisë dhe Komisionit Evropian të gjithë informacionin e ruajtur në bazën e tij të të dhënave, nëpërmjet bazës së të dhënave evropiane, duke konsideruar detyrimet e Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Marrëveshjen e Punës në fuqi me Agjencinë.

Raportet e ngjarjeve do të transferohen në Bazën Qendrore Evropiane jo më vonë se 30 ditë pasi janë futur në bazën kombëtare të të dhënave.

Ngjarjet e raportuara duhet të përditësohen sa herë që është e nevojshme, me informacione shtesë lidhur me sigurinë.

2. Gjithashtu, nëse kërkohet në bazë të një Marrëveshjeje Pune me Agjencinë, apo një detyrimi bazuar në Marrëveshjen Shumëpalëshe, AAC-ja do të transferojë informacionin lidhur me aksidentet dhe incidentet e rënda në bazën e të dhënave evropiane, si më poshtë:

- a) gjatë kryerjes së investigimit: informacionin paraprak mbi aksidentet dhe incidentet e rënda;
- b) kur investigimi ka përfunduar:
 - i. raportin përfundimtar të investigimit;
 - ii. kur është e mundur, një përmbledhje në anglisht të raportit përfundimtar të investigimit;

3. Në çdo rast, Autoriteti i Aviacionit Civil do të komunikojë sa më shpejt, të gjithë informacionin përkatës të lidhur me sigurinë në operim, te shteti përkatës i ZPEA-së ose Agjencia, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, ose Marrëveshjes së Punës me Agjencinë, nëse ndërsa mbledh të dhëna të ngjarjeve, ose ndërsa ruan raporte të ngjarjeve, ose ndërsa kryen një analizë në përputhje me nenin 13, pika 6, ai identifikon çështje të sigurisë në operim, të cilat i konsideron si:

- a) çështje që janë në interes të shtetit tjetër të ZPEA-së ose Agjencisë; ose
- b) çështje që mund të kërkojnë ndërmarrjen e veprimeve në drejtim të sigurisë në operim, nga ana e shtetit tjetër të ZPEA-së ose Agjencisë.

Neni 10

Përhapja e informacionit të ruajtur në bazën e të dhënave

(Ky nen do të zbatohet kur Republika e Shqipërisë të jetë asociuar në EASA, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe)

1. Autoriteti i Aviacionit Civil ose Autoriteti i Investigimit, për aq sa mundëson Marrëveshja Shumëpalëshe, do të kenë akses ose të drejtë për t'u njohur me të gjithë informacionin mbi ngjarjet, që përmban baza qendrore evropiane.

Informacioni duhet të përdoret në përputhje me nenet 15 dhe 16, të kësaj rregulloreje.

2. Palët e interesuara, të listuar në aneksin II të kësaj rregulloreje mund të kërkojnë akses për një informacion të caktuar që përmban baza qendrore evropiane.

Palët e interesuara, të themeluara brenda Shqipërisë duhet t'ua adresojnë kërkesat për informacion AAC-së.

Palët e interesuara, të themeluara jashtë ZPEA-së, duhet t'ia adresojnë kërkesën e tyre Komisionit Evropian.

3. Në bazë të nenit 15(2) të rregullores VKM nr. 739, datë 3.12.2021, që përafron rregulloren (EU) nr. 996/2010, informacioni që përmban baza e të dhënave evropiane, në lidhje me investigimin e vazhdueshëm të sigurisë ajrore të kryer në përputhje me atë rregullore, nuk do t'ju bëhet i ditur palëve të interesuar, në përputhje me këtë nen.

4. Për arsye sigurie, palëve të interesuara nuk mund t'u ofrohet akses direkt në bazën qendrore evropiane.

Neni 11

Përpunimi i kërkesave dhe vendimet

(Ky nen do të zbatohet kur Republika e Shqipërisë të jetë asociuar në EASA, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe)

1. Kur është e zbatueshme, duke konsideruar parashikimet e Marrëveshjes Shumëpalëshe, si dhe Marrëveshjen e Punës me Agjencinë, kërkesat për ndonjë informacion që e përmban Baza Qendrore Evropiane, do të dorëzohen duke përdorur formularët e miratuar nga pika e kontaktit. Këta formularë duhet të përmbajnë të paktën pikat e përcaktuara në aneksin III.

Kërkesat për ndonjë informacion të ndodhur në bazën kombëtare të të dhënave do të dorëzohen duke përdorur formën e miratuar nga AAC-ja, si pikë kontakti. Forma do të përmbajë pikat e përcaktuara në aneksin III.

2. Pika e kontaktit që merr një kërkesë, duhet të kontrollojë, nëse:

- a) kërkesa është bërë nga pala e interesuar;
- b) është kompetencë e tij të merret me këtë kërkesë.

Kur pika e kontaktit përcakton se kërkesa e adresuar atij, është kompetencë e Komisionit ose një shteti anëtar të BE-së, ai mund të vendosë ta kalojë kërkesën te Komisioni ose shteti përkatës anëtar, sipas rastit.

3. Pika e kontaktit që merr një kërkesë duhet ta vlerësojë atë rast pas rasti, për të parë nëse kërkesa është e justifikuar dhe e argumentuar.

Pika e kontaktit mund t'ju japë informacion palëve të interesuara, në formë të shkruar ose duke përdorur mjetet elektronike të komunikimit.

4. Nëse kërkesa pranohet, pika e kontaktit duhet të përcaktojë sasinë dhe nivelin e informacionit që duhet të japë. Informacioni do të kufizohet vetëm në atë që pikërisht kërkohet për qëllimet e kërkuesit, pa rënë ndesh me nenet 15 dhe 16, të kësaj rregulloreje.

Informacioni që nuk lidhet me pajisjet, operimet dhe fushën e aktivitetit të kërkuesit, jepet vetëm në formë të papërpunuar, përveç rastit kur kërkuesi paraqet një justifikim të detajuar. Ky informacion duhet të përdoret në përputhje me nenet 15 dhe 16, të kësaj rregulloreje.

5. Palët e interesuara të listuar në aneksin II (b) të kësaj rregulloreje, mund të pajisen nga pika e kontaktit vetëm me informacionin që lidhet me pajisjet, operimet apo fushën e aktivitetit të palës së interesuar.

6. Pika e kontaktit që merr një kërkesë sipas listës në aneksin II (a) të kësaj rregulloreje, mund të marrë një vendim të përgjithshëm për t'i dhënë informacion rregullisht asaj pale të interesuar, me kusht që:

a) informacioni i kërkuar të ketë të bëjë me pajisjet, operimet dhe fushën e aktivitetit të vetë pales së interesuar;

b) vendimi i përgjithshëm nuk ofron akses në të gjithë përmbajtjen e bazës së të dhënave;

c) vendimi i përgjithshëm lidhet vetëm me informacionin anonim.

7. Palët e interesuara duhet ta përdorin informacionin e marrë në bazë të këtij neni, duke u bazuar në kushtet e mëposhtme:

a) Palët e interesuara duhet ta përdorin informacionin e marrë vetëm për qëllimin e specifikuar në formën e kërkesës, që duhet të jetë në përputhje me objektivat e parashtruara nenin 1 të kësaj rregulloreje; dhe

b) Palët e interesuara nuk duhet ta zbulojnë informacionin e marrë pa lejen me shkrim nga dhënësi i këtij informacioni dhe gjithashtu duhet të marrin masat e nevojshme për të siguruar konfidencialitetin e duhur për informacionin e marrë.

8. Vendimi për të shpërndarë informacionin sipas këtij neni, kufizohet rigorozisht në atë që kërkohet nga përdoruesi.

Neni 12

Regjistrimi i kërkesave dhe shkëmbimi i informacionit

(Ky nen do të zbatohet kur Republika e Shqipërisë të jetë asociuar në EASA, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe)

1. Pika e kontaktit duhet të regjistrojë çdo kërkesë që i vjen dhe veprimet që ka kryer për të.

Informacioni do të përcillet Komisionit në kohën e duhur, sapo merret një kërkesë ose/dhe ndërmerret një veprim.

2. Lista e përditësuar e kërkesave që vijnë dhe veprimet përkatëse të kryera do t'u vihen në dispozicion pikave të kontaktit të vendeve të tjera, të interesuara.

Neni 13

Analiza e ngjarjeve dhe ndjekja në nivel kombëtar

1. Çdo organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë do të zhvillojë një proces për të analizuar ngjarjet e mbledhura në përputhje me nenin 4(2) dhe nenin 5(1), të kësaj rregulloreje, me qëllim që të identifikojë rreziqet e sigurisë në operim, të lidhura me ngjarje apo grup ngjarjesh të identifikuara.

Bazuar në këtë analizë, organizatat do të përcaktojnë veprime korrigjuese ose parandaluese, të nevojshme për përmirësimin e sigurisë në operimet në aviacion.

2. Kur, në vijim të një analize, siç tregohet në pikën 1, të këtij neni, një organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë identifikon çdo veprim korrigjues ose parandalues, të nevojshëm për trajtimin e mangësive aktuale apo potenciale të sigurisë në operim të aviacionit, çdo, ajo duhet që:

a) të zbatojë veprimin në kohën e duhur; dhe

b) të krijojë një proces për të monitoruar zbatimin dhe efektivitetin e veprimeve të ndërmarra.

3. Çdo organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë duhet t'i ofrojë rregullisht, punonjësve të saj dhe personelit të kontraktuar, informacion në lidhje me analizën dhe ndjekjen e ngjarjeve, për të cilat janë ndërmarrë veprimet parandaluese ose korrigjuese.

4. Kur një organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë, që nuk është subjekt i pikës 5 të këtij neni, identifikon një risk aktual apo potencial të sigurisë në aviacion, si rezultat i analizës së saj të ngjarjeve ose një grupi ngjarjesh të raportuara sipas nenit 4, pika 7 dhe nenit 5, pika 4, duhet që brenda 30 ditëve nga data e raportimit të ngjarjes nga raportuesi, organizata t'i transmetojë Autoritetit të Aviacionit Civil:

a) rezultatet paraprake të analizës së kryer në përputhje me pikën 1, nëse ka; dhe

b) çdo masë që duhet të merret në përputhje me pikën 2.

Organizatat e certifikuara ose të miratuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, duhet t'i transmetojnë këtij autoriteti rezultatet përfundimtarë të analizës, kur kërkohet, sa më shpejt të jetë e mundur dhe në parim jo më vonë se 3 muaj nga data e raportimit të ngjarjes.

Autoriteti i Aviacionit Civil mund t'i kërkojë organizatave që të transmetojnë pranë tij, rezultatet paraprake ose përfundimtare të çdo ngjarjeje, e cila është raportuar, por që në lidhje me të cilën Autoriteti i Aviacionit Civil nuk është informuar për ndjekjen e saj ose ka marrë vetëm rezultatet paraprake.

5. Kur të jetë e zbatueshme, një organizatë e themeluar në RSH, është certifikuar dhe miratuar nga Agjencia, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe zbatimit të Marrëveshjes së Punës me Agjencinë, identifikon një risk aktual ose potencial, si rezultat i analizave të tij të ngjarjeve ose të grup ngjarjeve të raportuara siç parashikohet në nenet 4 dhe 5, duhet t'i raportojë Agjencisë, brenda 30 ditëve nga data e njoftimit të ngjarjes nga raportuesi:

a) rezultatet paraprake të analizës së kryer në përputhje me pikën 1, nëse ka; dhe

b) çdo masë që duhet të merret në përputhje me pikën 2.

Organizata e certifikuar ose miratuar nga Agjencia do të transmetojë tek Agjencia rezultatet përfundimtare të analizave, aty ku kërkohet, sapo ato janë në dispozicion dhe, në parim, jo më vonë se 3 muaj nga data e njoftimit të ngjarjes.

Agjencia mund t'i kërkojë organizatave që të transmetojnë pranë tij, rezultatet paraprake ose përfundimtare të çdo ngjarjeje, e cila është raportuar, por që në lidhje me të Agjencia nuk është informuar për ndjekjen e saj ose ka marrë vetëm rezultatet paraprake.

6. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të zhvillojë një proces për të analizuar informacionin në lidhje me ngjarjet të cilat i raportohen drejtpërdrejtë atij në përputhje me nenet 4, pika 5, neni 5, pika 2, për të identifikuar risqet ndaj sigurisë në operim në aviacion të lidhura me ato ngjarje. Bazuar në atë analizë, ai do të përcaktojë ndonjë masë të duhur parandaluese ose korrigjuese të nevojshme për të përmirësuar sigurinë në operim.

7. Kur, pas analizës së kryer në përputhje me pikën 6 të këtij neni, Autoriteti i Aviacionit Civil identifikon veprime korrigjuese ose parandaluese, të nevojshme për trajtimin e mangësive aktuale apo potenciale të sigurisë ajrore të aviacionit, ai duhet që:

a) t'i zbatojë këto veprime në kohën e duhur; dhe

b) të krijojë një proces për të monitoruar zbatimin dhe efektivitetin e veprimeve të ndërmarra.

8. Për çdo ngjarje apo grup ngjarjesh të monitoruar në përputhje me pikat 4 dhe 5, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ketë të drejtë hyrjeje në analizat e bëra dhe duhet të vëzhgojë në mënyrë të përshtatshme masat e ndërmarra nga organizatat, për të cilat është përgjegjës.

Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil arrin në përfundimin se implementimi dhe efektiviteti i veprimeve të raportuara është i papërshtatshëm, për të trajtuar mangësitë aktuale ose potenciale të sigurisë, atëherë ai do të sigurojë ndërmarrjen dhe zbatimin e veprimeve plotësuese nga organizata përkatëse.

9. Kur të jetë e zbatueshme, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Marrëveshjes së Punës me Agjencinë, kur disponohet informacioni në lidhje me analizën dhe ndjekjen e ngjarjeve individuale ose grupeve të ngjarjeve të marra në përputhje me këtë nen, do të ruhet në Bazën Qendrore Evropiane, në përputhje me nenin 8, pikat 2 dhe 3, në kohën e duhur dhe jo më vonë se dy muaj pas ruajtjes së tyre në bazën kombëtare të të dhënave.

10. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet ta përdorë informacionin e siguruar nga analizimi i ngjarjeve të raportuara, për të identifikuar veprimet korrigjuesë që duhet të ndërmerren, nëse ka, në kuadër të Programit Shtetëror të Sigurisë.

11. Për të informuar publikun mbi nivelin e sigurisë në aviacionin civil, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të botojë të paktën çdo vit një raport mbi rishikimin e situatës së sigurisë së operimeve në aviacionin civil.

Raporti mbi rishikimin e sigurisë duhet të:

- a) përmbajë informacion të përmbledhur dhe të paidentifikuar mbi llojet e ngjarjeve të raportuara nëpërmjet sistemit të tij të detyrueshëm dhe vullnetar të raportimit të ngjarjeve;
- b) identifikojë trendet;
- c) identifikojë masat që ka marrë.

12. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të botojë raporte të paidentifikuara të ngjarjeve dhe rezultatet e analizës së riskut.

Neni 14

Analiza e ngjarjeve dhe përcjellja në nivel të Bashkimit Evropian

(Ky nen do të zbatohet kur Republika e Shqipërisë të jetë asociuar në EASA, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe)

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të bashkëpunojë me Komisionin, EASA dhe autoritetet kompetente të Shteteve Anëtare, të cilat marrin pjesë rregullisht në shkëmbimin dhe analizën e informacionit që gjendet në Bazën Qendrore Evropiane. Pa paragjykuar kërkesat e konfidencialitetit të përcaktuara në këtë Rregullore, vëzhguesit mund të ftohen rast pas rasti, kur është e përshtatshme.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, Komisioni, EASA dhe autoritetet kompetente të Shteteve Anëtare bashkëpunojnë nëpërmjet një rrjeti të analistëve të sigurisë së aviacionit, i cili kontribuon në përmirësimin e sigurisë së aviacionit, veçanërisht duke kryer analiza të sigurisë në mbështetje të Programit të Sigurisë së Aviacionit Evropian dhe Planit të Sigurisë së Aviacionit Evropian.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar nëpërmjet EASA-s merr informacion në lidhje me rezultatet e analizës së informacionit të përmendur në paragrafin 1 në shqyrtimin vjetor të sigurisë në përputhje me legjislacionin përkatës të Bashkimit Evropian.

Neni 15

Konfidencialiteti dhe përdorimi i duhur i informacionit

1. Konfidencialiteti dhe përdorimi i duhur i informacionit të ngjarjeve nga ana e AAC-së dhe organizatave, bëhet sipas përcaktimeve në nenin 111, të ligjit nr. 96/2020 “Kodi Ajrëror i RSH-së”.

AAC-ja merr masa për të garantuar konfidencialitetin e informacionit dhe të detajeve për ngjarjen të marra prej tyre në përputhje me nenet 4, 5 dhe 10.

Të dhënat personale përdoren, për aq sa është e nevojshme, në përmbushje të qëllimit të kësaj rregulloreje dhe pa paragjykuar legjislacionin kombëtar për mbrojtjen e të dhënave personale.

2. Pa cenuar parashikimet në lidhje me mbrojtjen e informacioni të sigurisë në operim, sipas neneve 12, 14 dhe 15 të rregullores për investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil, shtojca e VKM-së nr. 739, datë 3.12.2021, informacioni i marrë nga ngjarja e raportuar duhet të përdoret vetëm për qëllimin për të cilën ai është mbledhur. Nuk vihet në dispozicion ose përdoret informacioni për ngjarjet:

a) me qëllim përcaktimin e fajit ose përgjegjësisë; ose

b) për çdo qëllim tjetër, përveç atij të ruajtjes ose përmirësimit të sigurisë së operimit.

3. AAC-ja, kur përmbush detyrimet e saj sipas nenit 14, në lidhje me informacionin që përmban Baza Qendrore Evropiane, duhet:

a) të sigurojë konfidencialitetin e informacionit; dhe

b) të kufizojnë përdorimin e informacionit në aq sa është rreptësisht e nevojshme për të përmbushur detyrimet lidhur me sigurinë pa ngarkuar faj ose përgjegjësi; në këtë drejtim, informacioni do të përdoret veçanërisht për menaxhimin e rrezikut dhe për analizën e tendencave të sigurisë që mund të çojnë në rekomandime ose veprime sigurie, duke adresuar mangësitë aktuale ose të mundshme të sigurisë.

Çdo subjekt që raporton një ngjarje në AAC, përpara se të raportojë, do të fshijë çdo të dhënë personale të raportuesit, që është vënë i pari në dijeni për ngjarjen.

4. Çdo person përgjegjës i AAC-së, i cili ka autorizim për të pasur akses në bazën e të dhënave të ngjarjeve të raportuara, nënshkruan një deklaratë, ku angazhohet se nuk do të shpërndajë asnjë të dhënë për të cilën janë vënë në dijeni nga baza e të dhënave të raportimit;

5. Autoriteti i Aviacionit Civil do të bashkëpunojë me autoritetet përgjegjëse të drejtësisë, me anë të marrëveshjeve zyrtare mes tyre. Këto marrëveshje duhet të garantojnë ekuilibër mes nevojës për administrimin e duhur të drejtësisë nga njëra anë dhe nevojës për vijueshmërinë e pasjes se informacionit për sigurinë në operim, nga ana tjetër.

Neni 16

Mbrojtja e burimit të informacionit

1. Për qëllim të këtij neni, tek 'të dhënat personale' përfshihen në veçanti emrat ose adresat e personave.

2. Organizatat e themeluara në RSH duhet të sigurojnë që, të gjitha të dhënat personale të cilat, krahas personave të përcaktuara në përputhje me nenin 6(1), u janë vënë në dispozicion edhe stafit, u janë dhënë vetëm kur ka qene absolutisht e nevojshme për të investiguar ngjarjet me qëllim rritjen e sigurisë ajrore.

Informacioni i pidentifikuar me të dhëna personale duhet të shpërndahet brenda organizatës, sipas rastit.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë që asnjë e dhënë personale nuk duhet të regjistrohet në bazën e të dhënave kombëtare, të përmendur në nenin 6. Një informacion i tillë i pidentifikuar, duhet t'u vihet në dispozicion të gjitha palëve të interesuara, për shembull, për t'iu lejuar atyre të kryejnë detyrat e tyre në lidhje me përmirësimin e sigurisë në aviacion.

4. Autoriteti i Aviacionit Civil nuk duhet të ndalohet nga marrja e masave të nevojshme për ruajtjen ose përmirësimin e sigurisë në aviacion.

5. Pa cenuar rregullat e aplikueshme të ligjit penal kombëtar, Autoriteti i Aviacionit Civil do të distancohet nga fillimi i procedimeve për sa u përket shkeljeve jo me paramendim ose të paqëllimshme të ligjit, për të cilat bëhen me dijeni për shkak të raportimit, sipas neneve 4 dhe 5.

Nënparagrafi i parë i kësaj pike nuk do të zbatohet për rastet e përmendura në pikën 8. Autoritetet kompetente mund të ruajnë ose të miratojnë masa për të forcuar mbrojtjen e raportuesve ose personave të përmendur në raportimin e ngjarjes.

6. Nëse ka në proces, procedurë disiplinore ose administrative, sipas legjislacionit në fuqi, informacioni që përmbajnë raportet e ngjarjeve nuk duhet të përdoret kundër:

- a) raportuesit; ose
- b) personave të përmendur në raportin e ngjarjeve.

Nën paragrafi i parë i kësaj pike nuk duhet të aplikohet për rastet e përmendura në pikën 8.

7. Me përjashtim të rasteve kur pika 8 zbatohet, punonjësit ose personeli i kontraktuar që raportojnë ose që janë përmendur në raportet e ngjarjeve, të mbledhur në përputhje me nenet 4 dhe 5, nuk do t'i nënshtrohen ndonjë paragjykimi nga ana e punëdhënësit të tyre ose nga organizatat për të cilën ofrohen shërbimet, në bazë të informacionit të ofruar nga raportuesi.

8. Mbrojtja sipas pikave 5, 6 dhe 7 të këtij neni, nuk do të zbatohet për asnjë nga situatat e mëposhtme:

- a) në rastet e shkeljeve me dashje;
- b) në rastin e një neglizhence të dukshme, neglizhence serioze dhe të rëndë të një rreziku të dukshëm, neglizhence të përgjegjësisë profesionale, duke shkaktuar dëmtime të parashikueshme për një person ose pronë apo rrezikuar nivelin e sigurisë në aviacion.

9. Organizatat, pas konsultimeve me përfaqësuesit e stafit të saj, duhet të miratojnë rregullat e brendshme, të cilat përshkruajnë se si parimi “Kulturë e drejtë” (*just culture*), në veçanti parimi i përmendur në pikën 7, janë garantuar (promovuar) dhe zbatuar brenda kësaj organizate.

AAC-ja mund të kërkojë të rishikojë këto rregulla të brendshme përpara implementimit të tyre.

10. AAC-ja do të ndjekë zbatimin e parashikimeve të paragrafëve 5, 7 dhe 9. Punonjësit dhe personeli i nënkontraktuar mund të raportojë shkeljen e rregullave të këtij neni dhe nuk do të penalizohen për raportimin e tyre.

Neni 17

Penalitetet

Në rast të shkeljes së dispozitave të këtij urdhri do të zbatohen sanksionet dhe masat e përcaktuara në Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë dhe në legjislacionin përkatës në fuqi për kundërvajtjet administrative.

ANEKSI I

LISTA E KËRKESAVE TË APLIKUESHME PËR SKEMAT E RAPORTIMIT TË DETYRUESHËM DHE VULLNETARË TË NGJARJEVE

Shënim. Fushat e të dhënave duhet të plotësohen me informacionin e kërkuar. Nëse për autoritetet kompetente nuk është e mundur për ta përfshirë këtë informacion, sepse informacioni nuk është ofruar (siguruar) nga organizata ose raportuesi, atëherë fusha e të dhënave mund të plotësohet duke vendosur “nuk e di”. Megjithatë, për t'u siguruar se informacioni i duhur është transmetuar, përdorimi i “nuk e di” duhet të shmanget, deri në një masë të mundshme dhe raporti kur është e mundur, duhet të plotësohet me informacion më vonë.

1. FUSHAT E PËRBASHKËTA TË TË DHËNAVE TË DETYRUESHME

Organizatat dhe autoritetet kompetente, kur regjistrojnë në bazën e tyre përkatëse të të dhënave, informacione mbi çdo raportim të detyrueshëm dhe vullnetar të ngjarjeve, duhet të sigurojnë që raportet e ngjarjeve të regjistruara në bazën e të dhënave të përmbajnë të paktën informacionin e mëposhtëm:

1. Titulli

- Titulli
- 2. Informacioni i dokumentit (Dosjes)
 - Entiteti përgjegjës
 - Numri i dokumentit
 - Statusi i ngjarjes
- 3. Kur
 - Data (në UTC)
- 4. Ku
 - Shteti/zona e ngjarjes
 - Vendndodhja e ngjarjes
- 5. Klasifikimi
 - Klasa e ngjarjeve
 - Kategoria e ngjarjeve
- 6. Përshkrimi
 - Gjuha e përshkrimit
 - Përshkrimi
- 7. Ngjarjet
 - Tipi i ngjarjeve
- 8. Klasifikimi i riskut

2. FUSHAT SPECIFIKE TË TË DHËNAVE TË DETYRUESHME

2.1 Fushat e të dhënave lidhur me Avionin

Organizatat dhe autoritetet kompetente, kur regjistrojnë në bazën e tyre përkatëse të të dhënave, informacione mbi çdo raportim të detyrueshëm dhe vullnetar të ngjarjeve, duhet të sigurojnë që raportet e ngjarjeve të regjistruara në bazën e të dhënave të përmbajnë të paktën informacionin e mëposhtëm:

1. Identifikimi i avionit
 - Shteti i regjistrimit
 - Marka/modeli/seria
 - Numri serial i avionit
 - Regjistrimi i avionit
 - Shenja thirrje
2. Operimi i avionit
 - Operatori
 - Lloji i operimit
3. Përshkrimi i avionit
 - Kategoria e avionit
 - Tipi i mekanizmit shtytës
 - Klasifikimi i peshës (grupimi sipas peshës)
4. Historia e fluturimit
 - Vendnisja e fundit
 - Destinacioni i planifikuar
 - Faza e fluturimit
5. Moti
 - Moti i përshtatshëm

2.2 Fushat e të dhënave lidhur me shërbimet e lundrimit ajror

Organizatat dhe autoritetet kompetente, kur regjistrojnë në bazën e tyre përkatëse të të dhënave, informacione mbi çdo raportim të detyrueshëm dhe vullnetar të ngjarjeve, duhet të sigurojnë që raportet e ngjarjeve të regjistruara në bazën e të dhënave të përmbajnë të paktën informacionin e mëposhtëm:

1. Lidhja me MTA-në

- Kontributi i MTA-as

- Klasifikimi i ngjarjes bazuar në efektin që ka pasur në shërbimin e menaxhimit të trafikut ajror.

2. Emri i njësisë së Shërbimit të Trafikut Ajror

2.2.1 Thyerja ndarjes minimale (*separation minima*) / humbje e ndarjes dhe shkelje e hapësirës ajrore

– fushat e të dhënave

Organizatat dhe autoritetet kompetente, kur regjistrojnë në bazën e tyre përkatëse të të dhënave, informacione mbi çdo raportim të detyrueshëm dhe vullnetar të ngjarjeve, duhet të sigurojnë që raportet e ngjarjeve të regjistruara në bazën e të dhënave të përmbajnë të paktën informacionin e mëposhtëm:

1. Hapësira ajrore

- Tipi i hapësirës ajrore

- Klasa e hapësirës ajrore

- Emri i FIR/UIR

2.3 Fusha e të dhënave lidhur me aeroportin

Organizatat dhe autoritetet kompetente, kur regjistrojnë në bazën e tyre përkatëse të të dhënave, informacione mbi çdo raportim të detyrueshëm dhe vullnetar të ngjarjeve, duhet të sigurojnë që raportet e ngjarjeve të regjistruara në bazën e të dhënave të përmbajnë të paktën informacionin e mëposhtëm:

1. Treguesi i vendndodhjes (sipas treguesve të ICAOs)

2. Vendndodhja në aeroport

2.4 Fusha e të dhënave të lidhura me dëmtime të avionit ose lëndime personale

Organizatat dhe autoritetet kompetente, kur regjistrojnë në bazën e tyre përkatëse të të dhënave, informacione mbi çdo raportim të detyrueshëm dhe vullnetar të ngjarjeve, duhet të sigurojnë që raportet e ngjarjeve të regjistruara në bazën e të dhënave të përmbajnë të paktën informacionin e mëposhtëm:

1. Shkalla e rëndësisë

- Dëmtimi të mëdha

- Niveli i lëndimit

2. Lëndime të personave

- Numri i lëndimeve në tokë (fatale, serioze, të lehta)

- Numri i lëndimeve në avionë (fatale, serioze, të lehta)

ANEKSI II

PALËT E INTERESUARA

a) Lista e palëve të interesuara që mund të marrin informacionin bazuar në vendimet rast pas rasti ose sipas një vendimi të përgjithshëm sipas nenit 11 të po kësaj rregulloreje:

1. Prodhuesit: projektuesit dhe prodhuesit e avionit, motorëve, helikave dhe pjesëve e pajisjeve të avionëve dhe shoqatat e tyre përkatëse; projektuesve dhe prodhuesve të sistemeve dhe përbërësve të Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA); projektuesve dhe prodhuesve të sistemeve dhe përbërësve të Shërbimeve të Lundrimit Ajror (SHLA), projektuesve dhe prodhuesve të sistemeve dhe pajisjeve të përdorura në pjesën ajrore të aerodromeve.

2. Mirëmbajtja: organizatat e përfshira në mirëmbajtje ose kontroll të jashtëm fizik të avionëve, motorëve, helikave dhe pjesëve e pajisjeve të avionëve; në instalimin, modifikimin, mirëmbajtjen, riparimin, revizionim, kontrollin e fluturimit ose inspektimin e shërbimeve ndihmëse standarde të lundrimit ajror ose mirëmbajtjen, revizionin e sistemeve të pjesës ajrore të aerodromeve, përbërësve dhe pajisjeve.
3. Operatorët: linjat ajrore, operatorët e avionëve, shoqatat e linjave ajrore dhe operatorëve, operatorët e aerodromeve dhe shoqatat e operatorëve të aerodromeve.
4. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe siguruesit e funksioneve specifike të Menaxhimit të Trafikut Ajror.
5. Ofruesit e shërbimeve të aerodromeve: organizatat e ngarkuara me shërbimet në tokë të aeroporteve, përfshirë furnizimin me lëndë djegëse, përgatitjen e dokumentacionit, ngarkimin, pastrimin e akullit (*de-icing*) dhe rimorkimin e avionëve në një aerodrom, si dhe operimet e shpëtimit dhe zjarrfikëset ose shërbimet e tjera të emergjencave.
6. Organizatat e trajnimit në aviacion.
7. Organizatat e shteteve të huaja, joanëtare të ZPEA-së: Autoritetet shtetërore të aviacionit dhe organizatat e investigimit të aksidenteve nga shtetet e huaja, joanëtare të ZPAE-së.
8. Organizatat ndërkombëtare të aviacionit.
9. Kërkim: laboratorë kërkimi publik ose privatë, qendra ose entitete ose universitete të angazhuara në kërkime ose studime për sigurinë ajrore në aviacion.
- b) lista e palëve të interesuara që mund të marrin informacion, bazuar në vendimet rast pas rasti, në përputhje me nenin 11 të kësaj rregulloreje:
 1. Pilotët (mbi baza personale)
 2. Kontrollorët e trafikut ajror (mbi baza personale) dhe stafi tjetër i MTA/SHLA-së që kryen detyra që lidhen me sigurinë ajrore.
 3. Inxhinierë/teknikë/personel elektronik për sigurinë në trafikun ajror/menaxherë aviacioni (ose aerodromi) (mbi baza personale).
 4. Organizata përfaqësuese profesionale të stafit që kryen detyra lidhur me sigurinë ajrore.

ANEKSI III

KËRKESA PËR MARRJEN E INFORMACIONIT NGA BAZA E TË DHËNAVE EVROPIANE

1. Emri:
Funksioni/pozicioni:
Shoqëria:
Adresa:
Tel:
E-mail:
Data:
Natyra e biznesit:
Kategoria e palës së interesuar (*shiko aneksin II të kësaj rregulloreje*):
2. Informacioni i kërkuar (*lutemi të jeni sa më specifik të jetë e mundur; duke përfshirë periudhën/datën përkatëse për të cilën jeni të interesuar*):
3. Arsyeja për kërkesën:
4. Qëllimi për të cilin do ta përdorni informacionin:
5. Data sipas të cilës kërkohen të dhënat:
6. Forma e plotësuar duhet të dërgohet me e-mail, te: (*pika e kontaktit*)
7. Akses të informacionit:

Pika e kontaktit nuk është e detyruar të ofrojë çdo informacion të kërkuar. Këtë mund ta bëjë vetëm nëse është i sigurt që kërkesa është bërë në përputhje me këtë urdhër (ose referencën evropiane sipas rastit). Kërkuesi merr përsipër që ai dhe organizata e tij do ta përdori informacioni e marrë vetëm për qëllime që kanë përshkruar në pikën 4 të këtij aneksi. Duhet marrë në konsideratë që informacioni i siguruar në bazë të kësaj kërkesë, është vënë në dispozicion vetëm për qëllimet e sigurisë dhe jo për qëllime të tjera, përfshirë përcaktimin e fajit ose të përgjegjësisë ose qëllime tregtare. Kërkuesit nuk i lejohet t'i zbulojë askujt të dhënat e marra pa miratimin me shkrim të pikës së kontaktit.

Mosplotësimi i kërkesave të mësipërme mund të çojë në mohim të aksesit për informacion të mëtejshëm nga baza e të dhënave kombëtare, si dhe në ndonjë sanksion sipas rastit.

8. Data, vendi dhe firma:

LISTA E KLASIFIKIMIT TË NGJARJEVE NË AVIACIONIN CIVIL QË DO TË RAPORTOHEN NË MËNYRË TË DETYRUESHME

(Neni 4)

Anekset IV–VIII, përfshijnë klasifikimin në mënyrë të detajuar të ngjarjeve, të cilat janë të detyrueshme të raportohen.

ANEKSI IV

NGJARJET QË LIDHEN ME OPERIMET E AVIONIT

Shënim. Me qëllim lehtësimin e raportimit të këtyre ngjarjeve, ky aneks është strukturuar në mënyrë të tillë që, ngjarjet përkatëse janë të lidhura me kategoritë e veprimtarive gjatë të cilave ato janë vëzhguar normalisht, sipas eksperiencës. Çdo ngjarje tjetër, të cila gjykohet nga personat e përfshirë si brenda kriteve, duhet gjithashtu të raportohet.

1. OPERIMET AJRORE

1.1 Përgatitja e fluturimit

1. Përdorimi i të dhënave të gabuara ose futja e të dhënave të gabuara në një pajisje që përdoret për lundrimin ajror ose përlogaritjen e performancës, të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.

2. Ngarkesa ose tentativë për të ngarkuar mallra të rrezikshme në kundërshtim me legjislacionin e aplikueshëm përfshirë etiketimin, paketimin ose trajtimin e gabuar të tyre.

1.2 Përgatitja e avionit

1. Lloji i gabuar i karburantit ose karburant i kontaminuar.

2. Mostrajtimi, trajtimi i gabuar ose i papërshtatshëm i heqjes së borës, akullit ose ngricës nga sipërfaqja e avionit (*de-icing*) i përdorimit të lëndëve kimike jo vetëm për të hequr borën, akullin apo ngricën nga sipërfaqja e avionit, por edhe për të ndaluar formimin e akullit për një periudhë të caktuar apo për të parandaluar ngrirjen e akullit (*anti-icing*).

1.3 Ngritjet dhe uljet

1. Largimi nga/ose tejkalimi i kufirit të pistës ose rrugës që lidh pistën me vend qëndrimin e avionëve, terminalin apo fasilite të tjera.

2. Çdo ngjarje në aerodrome që përfshin praninë e parregullt të një avioni, mjeti ose personi në zonën e mbrojtur dhe sipërfaqen e caktuar për uljen dhe ngritjen e avionit, ose çdo ngjarje në rrugën që lidh pistën me vendqëndrimin e avionëve, terminalin apo fasilite të tjera.

3. Zona finale e afrimit dhe inkursion në zonën e ngritjes (*FATO*).

4. Ngritje të refuzuara.

5. Pamundësia për të arritur performancën e kërkuar ose të pritshme gjatë ngritjes, procedurës *goaround* (kalim në rreth rrotullim) ose uljes.

6. Tentative për ngritje ose ngritje aktuale, afrim ose ulje me konfigurim të gabuar.
7. Goditje e bishtit, krahut ose mbështjellëses së motorit gjatë fazës së ngritjes ose uljes.
8. Vazhdimin e uljes në tokë jo sipas specifikimeve të kriterëve minimale të pranueshme të operatorit ajror.
9. Vazhdimi i procedurës së uljes në tokë me instrument, poshtë minimumit të publikuar me referenca të pamjaftueshme vizuale.
10. Ulje e detyruar ose parandaluese.
11. Procedura e gjatë ose e shkurtër e uljes.
12. Ulje e rëndë e një avioni e cila rezulton me dëmtim ose shkatërrim të tij (*hard landing*).

1.4 Fazat e fluturimit

1. Humbje e kontrollit.
2. Një situatë e rrezikshme lidhur me operimin e avionit e cila mund të rezultojë në tejkalimin e parametrave, të tillë si: këndin normal midis aksit gjatësorë të avionit dhe planit horizontal të tij (*normal pitch attitude*), këndin me të cilin avioni rrotullohet rreth boshtit të tij gjatësor në lidhje me horizontin (*bank angle*); ose shpejtësia e avionit e papërshtatshme për kushtet.
3. Çdo devijim vertikal i paautorizuar më shumë se 300 feet nga leja e fluturimit e lëshuar nga Kontrolli i Trafikut Ajror (*level bust*).
4. Aktivizimi i ndonjë prej sistemeve të kontrollit të avionit të cilat pengojnë pilotin e avionit të kryej komanda, të cilat e detyrojnë avionin të tejkalojë kufijtë e tij operacionale, strukturorë dhe aerodinamikë, përfshirë sistemin i cili paralajmëron pilotin se avioni është drejt ngadalësimit (*avioni ose motorët e tij ndalojnë së punuari, zakonisht për shkak të një mbingarkese në motor*), komandën parandaluese për tejkalimin e limiteve operacionale (*stick-shaker*); sistemin kontrollues për tejkalimin e limiteve operacionale (*stick-pusher*); dhe mbrojtjen automatike (*automatic protections*).
5. Devijim i paqëllimshëm prej trajektores së përcaktuar ose planifikuar, dy herë më e ulët se performanca e kërkuar e lundrimit ose 10 milje detare.
6. Tejkalimi i limiteve të manualit të fluturimit të avionit.
7. Operimi me caktimin e gabuar të lartësimatësit.
8. Ngjarjet në lidhje me: fenomenin e forcës së ajrit të prodhuar nga motorët e avionit, veçanërisht në ose përpara nisjes së avionit (*jet blast*); rotorin; forcën ose erën e krijuar pas një helike, veçanërisht në ose përpara ngritjes së avionit, por edhe kur avioni ndodhet në *taxiing* (rrugë lidhëse) (*prop Wash*); të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.
9. Keqinterpretimi i operimit të sistemit automatik (*automatic mode*) ose informacionit ofruar ekuipazhit të fluturimit që gjendet në kabinën e fluturimit, i cili ka rrezikuar ose mund të rrezikojë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.

1.5 Lloje të tjera të ngjarjeve

1. Lëshimi jashtë i paqëllimshëm i kargos ose pajisjeve të tjera të janë brenda në avion.
2. Humbje e zotërimit të situatës (përfshirë mjedisin; mënyrën dhe sistemin paralajmërues; vizualitetin e keq dhe/ose të manovrave të pazakonta të cilat rezultojnë në faktin se piloti nuk orientohet se në çfarë pozicioni ndodhet avioni në lidhje me horizontin (*spatial disorientation*); dhe diapazonin kohor (*time horizon*)).
3. Çdo ngjarje ku performanca njerëzore ka/ose mund të ketë kontribuar direkt në një incident serioz ose aksident.

2. NGJARJET TEKNIKE

2.1 Strukturat dhe sistemet

1. Humbja e një pjesë të strukturës së avionit gjatë fluturimit.
2. Humbja e një sistemi.

3. Humbja e operimit të sistemit.

4. Rrjedhje e karburantit që ka çuar në rrezik zjarri ose ndotje të rrezikshme të mundshme të strukturës së avionit, sistemeve/ pajisjeve ***që kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë*** avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.

5. Defekte ose keqfunksionim i sistemit të karburantit, i cili ka ndikuar mbi furnizimin me karburant dhe/ose shpërndarjen.

6. Keqfunksionim ose defekt i çdo sistemi tregues kur kjo çon në mundësinë e çorientimit për ekuipazhin.

7. Funksionimi jonormal i komandave të fluturimit të tilla si kontrollat e fluturimit të bllokuar ose të ngecur (për shembull: pjesa e krahëve, flap, pjesët që ndihmojnë për ngritjen/uljen, rezistenca ballore (*drag*), pajisjet e kontrollit të qëndrimit (eleron, stabilizatori horizontal/vertikal i avionit).

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

1. Dështim ose keqfunksionim e ndonjë pjese ose kontrollit të helikës, rotorit, motorit.

2. Dëmtim apo dështim i rotorit kryesor/bishtit të rotorit, transmissioinit dhe/ose sistemeve ekuivalente.

3. Nxehje, fikje gjatë fluturimit të ndonjë motori ose NJNF kur kërkohet (për shembull: ETOPS (*Extended range Twin engine aircraft Operations*), Lista e pajisjeve minimale (*Minimum Equipment List (MEL)*)).

4. Tejkalimi i limiteve të operimit të motorit, në të cilën përfshihen tejkalimin e shpejtësisë ose paaftësia për të kontrolluar çdo komponent alternativ të shpejtësisë së lartë (për shembull: NJNF, mekanizmi i ciklit të ajrit, turbina me ajër, helika ose rotor).

5. Dështim ose keqfunksionim i ndonjë pjese të motorit, NJNF ose transmissioinit që rezulton në një ose më shumë nga pasojat e mëposhtme:

- a) sistemi i ndryshimit të ecjes/shtyrjes nuk funksionon siç është komanduar;
- b) paaftësia për të kontrolluar fuqinë, ecjen/shtyrjen ose rpm;
- c) mosmbajtje të komponentëve/copërave.

3. NDËRVEPRIM ME SHËRBIMET E LUNDRIMIT AJROR DHE MENAXHIMIN E TRAFIKUT AJROR

1. Leje fluturimi e lëshuar nga Kontrolli i Trafikut Ajror e pasigurt–e rrezikshme.

2. Humbja për një kohë të gjatë e komunikimit me njësinë e Shërbimit të Trafikut Ajror (SHTA) ose Menaxhimit të Trafikut Ajror.

3. Instruksione kontradiktore nga njësi të ndryshme të SHTA, të cilat potencialisht mund të çojnë në një humbje të ndarjes.

4. Keqinterpretim i komunikimit në radio, i cili ka rrezikuar ose mund të rrezikojë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.

5. Devijim i qëllimshëm nga instruksionet e Kontrollorit të Trafikut Ajror, i cili ka rrezikuar ose mund të rrezikojë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.

4. EMERGJENCA DHE SITUATA TË TJERA KRITIKE

1. Një ngjarje e cila çon në shpalljen e emergjencës (“*Mayday*” ose “*PAN call*”).

2. Djegie, shkrirje, tym, avull, masë elektrike, shpërthime, zjarre.

3. Ajër i ndotur në kabinën e pilotit apo të pasagjerëve i cili ka rrezikuar ose mund të rrezikojë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.

4. Dështimi për të zbatuar procedurën e saktë të një situatë jonormale ose emergjence nga ekuipazhi i fluturimit ose i kabinës.

5. Përdorimi i ndonjë prej pajisjeve të emergjencës ose procedurave jonormale, të cilat ndikojnë në performancën gjatë fluturimit ose të uljes së avionit.
6. Dështim i sistemit/pajisjeve të emergjencës ose të shpëtimit, të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë avionin, personat në bord ose persona të tjerë.
7. Presioni i pakontrollueshëm i kabinës.
8. Sasia e karburantit në nivel kritik ose nën nivelin e rezervës përfundimtare të karburantit që është kërkuar.
9. Përdorimi i sistemit të oksigjenit të ekuipazhit nga ana e ekuipazhit.
10. Paaftësia e një anëtarit të ekuipazhit të fluturimit ose të kabinës e cila rezulton në reduktimin e minimumit të lejuar të përbërjes së ekuipazhit.
11. Lodhja e ekuipazhit (*crew fatigue*), e cila ndikon ose potencialisht pengon në aftësitë e tyre për të kryer detyrat e fluturimit në mënyrë të sigurt.

5. MJEDISI I JASHTËM DHE METEOROLOGJIA

1. Përplasje ose gati përplasje, në tokë ose gjatë fluturimit, midis një avioni me një avion tjetër, me tokën ose pengesa të tjera (pengesa përfshin edhe mjete të ndryshme).
2. ACAS RA (*Airborne Collision Avoidance System, Resolution Advisory*)
3. Aktivizimi i sistemit kur avioni i afrohet më shumë tokës sesa është planifikuar ose parashikuar, të tilla si “Paralajmërimi” GPWS (*Ground Proximity Warning System*)/TAWS (*Terrain Awareness and warning System*).
4. Përplasje me kafshë të ndryshme përfshirë edhe sulmin nga zogjtë.
5. Objekte të huaja, substanca, copëra të një mjeti ose sistemi të cilat potencialisht shkaktojnë dëmtime (*FOD*).
6. Qasja me kushtet e dobëta të sipërfaqes së pistës.
7. Hasja e turbulencave, të cilat formohen mbrapa një avioni, gjatë fluturimit (*wake-turbulence*).
8. Interferencë në avion nga armët e zjarrit, fishekzjarrët, balona fluturuese, ndriçimi me laser, ndriçim i lartë me laser, sistemet e avionëve pa pilot, avion model apo mjete të ngjashme.
9. Goditje rrufeje, e cila rezultoi në dëmtim të avionit ose humbje, apo keqfunksionim të ndonjë sistemi të avionit.
10. Goditje breshëri, e cila rezultoi në dëmtim të avionit ose humbje, apo keqfunksionim të ndonjë sistemi të avionit.
11. Hasja në një turbulencë të madhe, e cila shkakton dëmtime të pasagjerët ose mendohet se kërkon një “kontroll turbulence” të avionit.
12. Fluturimi në kohë të keqe, stuhi/erë, i cili ka rrezikuar ose mund të rrezikojë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.
13. Impakt me akull, i cili shkakton vështirësi në manovrim, dëmtim të avionit, humbje ose mosfunksionim të ndonjë sistemi të avionit.
14. Ndeshje me hirin vullkanik.

6. SIGURIA

1. Rreziku i një bombe ose rrëmbimi i avionit.
2. Vështirësi në kontrollin e pasagjerëve të intoksikuar, të dhunshëm ose të padisiplinuar.
3. Zbulimi i një udhëtari pa biletë.

ANEKSI V NGJARJET QË LIDHEN ME KUSHTET TEKNIKE, MIRËMBAJTJEN DHE RIPARIMIN E AVIONIT

1. PRODHIMI I AVIONIT

Produktet, pjesë këmbimi, pajisje të lëshuara nga organizatat e prodhimit me devijime nga të dhënat e aplikueshme të projektimit, të cilat mund të çojnë në një gjendje të mundshme të pasigurt, siç identifikohet nga mbajtësit e certifikatës tip ose të miratimit të projektimit (dizajnit).

2. PROJEKTIMI (DIZAJNI)

Dështim, keqfunksionim, defekt ose çdo ngjarje tjetër e lidhur me një produkt, pjesë këmbimi ose pajisje, e cila ka rezultuar ose mund të rezultojë në një situatë të pasigurt.

Shënim. Kjo listë është e aplikueshme për ngjarjet që ndodhin në një produkt, pjesë apo pajisje, të cilat mbulohen nga certifikata tip, certifikata tip të kufizuara, certifikata tip shtesë (plotësuese), autorizimi ETSO, miratimi i një riparimi madhor nga projektuesi (dizajni) apo çdo miratim tjetër përkatës, i cili konsiderohet se është lëshuar sipas legjislacionit shqiptar që përaftron Rregulloren (KE) nr. 748/2012, që parashtrohet implementimin e rregullave për vlefshmërinë ajrore dhe certifikimin mjedisor të avionëve, për produktet e përafërta, pjesët dhe pajisjet, si dhe certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit.

3. MIRËMBAJTJA DHE MENAXHIMI I VAZHDUESHËM I VLEFSHMËRISË AJRORE

1. Dëmtim strukturor serioz (për shembull: plasaritje, deformim i përhershëm, plasaritje e xhamit, shkëputje e tokëzimit, djegie, veshje e jashtme e tepruar ose më shumë sesa kufiri normal ose korrozion) të gjetura gjatë mirëmbajtjes së avionit ose komponentëve.

2. Rrjedhje e serioze ose ndotje nga lëngje të ndryshëm (për shembull: hidraulike, karburantit, vajit, gazit ose lëngjeve të tjera).

3. Dështim ose keqfunksionim i ndonjë pjese të motorit dhe/ose transmisioni që rezulton në një ose më shumë nga pasojat e mëposhtme:

a) mosmbajtje e komponentëve/copërave;

b) dështim i strukturës mbrojtëse të motorit.

4. Dëmtim, dështim ose defekt i helikës, e cila mund të çojë në ndarjen e helikës/të një pjese të madhe të helikës gjatë fluturimit dhe/ose në keqfunksionim të kontrollit të helikës.

5. Dëmtim, dështim ose defekt i kutisë së marsheve kryesore të rotorit të cilat mund të çojnë në shkëputje të rotorit gjatë fluturimit dhe/ose keqfunksionim të kontrollit të tij.

2 Tek pengesa përfshihen edhe mjete të ndryshme

3 Kjo i referohet një situatë, në të cilën ndarjet minimale të rekomanduara, nuk janë ndjekur midis avionëve ose midis avionit dhe hapësirës ajrore.

6. Keqfunksionim i konsiderueshëm i sistemit *safety-critical system* apo pajisje, përfshirë dhe sistemin e emergjencës apo pajisjeve gjatë testit të mirëmbajtjes apo dështim për të aktivizuar këto sisteme pas mirëmbajtjes.

7. Montim i gabuar i pjesëve dhe komponentëve të avionit të zbuluara gjatë inspektimit ose një procedurë testimi, që nuk kanë këtë qëllim specifik.

8. Vlerësimi i gabuar i një defekti serioz ose mospërputhje serioze me MEL dhe procedurave teknike të regjistrimit teknik.

9. Dëmtim serioz në Sistemin e Interkoneksionit të Instalimeve Elektrike (*Electrical wiring Interconnection System* (EWIS)).

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

11. Përdorimi i produkteve, komponentëve apo materialeve, me origjinë të panjohur, të dyshimtë apo përdorimi i komponentëve jashtë shërbimit.

12. Keqinterpretim, të dhëna jokorrekte ose të pamjaftueshme të mirëmbajtjes, të cilat mund të çojnë në veprime të gabuara në mirëmbajtje, përfshirë edhe problemet e gjuhës.
13. Kontrolli i gabuar ose aplikimi jokorrekt i limiteve të mirëmbajtjes së avionit ose mirëmbajtjes së planifikuar.
14. Nxjerrje e avionit në shërbim nga mirëmbajtja, në rastet kur ka mospërputhje, të cilat rrezikojnë sigurinë e fluturimit.
15. Dëmtim serioz shkaktuar ndaj një avioni gjatë aktiviteteve të mirëmbajtjes, për arsye të mirëmbajtjes së gabuar ose përdorimit të pajisjeve të papërshtatshme ndihmëse në tokë ose jashtë shërbimit të cilat kërkojnë veprime të tjera mirëmbajtëse.
16. Identifikimi i ngjarjeve të cilat lidhen me djegien, shkrirjen, tymin, masat elektrike, mbinxehjen ose zjarrin.
17. Çdo ngjarje ku performanca njerëzore përfshirë dhe lodhjen e personelit ka kontribuar drejtpërdrejtë ose mund të ketë kontribuar në një incident serioz ose aksident.
18. Keqfunksionim i konsiderueshëm, çështje besueshmërie apo çështje të përsëritura të cilësisë së regjistrimit që ndikojnë në sistemin regjistruar të fluturimit (të tilla si sistemi i regjistrimit të të dhënave të fluturimit, sistemi i regjistrimit të të dhënave të lidhjeve ose sistemi i regjistrimit të zërit në kabinën e komandimit) ose mungesë e informacionit të nevojshëm për të siguruar funksionimin e sistemit të regjistrimit të fluturimit.

ANEKSI VI NGJARJET E LIDHURA ME SHËRBIMET E LUNDRIMIT AJROR DHE INFRASTRUKTURËN

Shënim. Me qëllim lehtësimin e raportimit të këtyre ngjarjeve, ky aneks është strukturuar në mënyrë të tillë që ngjarjet përkatëse janë të lidhura me kategoritë e veprimtarive gjatë të cilave ato janë vëzhguar normalisht, sipas eksperiencës. Çdo ngjarje tjetër, e cila gjykohet nga personat e përfshirë si brenda kriterëve, duhet gjithashtu të raportohet.

1. NGJARJET NË LIDHE ME AVIONIN

1. Përplasje ose gati përplasje, në tokë ose gjatë fluturimit, midis një avioni me një avion tjetër, me tokën ose pengesa të tjera² përfshirë fluturimin gati të kontrolluar drejt tokës (afër CFIT).
2. Thyerje e ndarjes minimale³.
- 4 Në mungesë të ndarjes minimale të rekomanduar, një situatë në të cilën avionët janë perceptuar se kalonin shumë afër me njëri-tjetrin, për të siguruar për pilotët ndarje të sigurt.
- 5 *Për shembull:* shërbimi i trafikut ajror (*SHTA*), shërbimi automatik i informacionit terminal, shërbimet meteorologjike, baza e të dhënave të lundrimit, harta, skica, shërbimi i informacionit aeronautik (*SHIA*), manualët.
3. Ndarje e papërshtatshme⁴.
4. ACAS RAs.
5. Përplasje me kafshë të ndryshme përfshirë edhe sulmin nga zogjtë.
6. Largimi nga/ose tejkalimi i kufirit të pistës ose rrugës që lidh pistën me vend qëndrimin e avionëve, terminalin apo fasilite të tjera.
7. Çdo ngjarje në aerodrome që përfshinë praninë e parregullt të një avioni, makine ose personi në zonën e mbrojtur dhe sipërfaqen e caktuar për uljen dhe ngritjen e avionit ose çdo ngjarje në rrugën që lidh pistën me vendqëndrimin e avionëve, terminalin apo fasilite të tjera.
8. Zona finale e afrimit dhe inkursion në zonën e ngritjes (*Final Approach and Take-off Area (FATO)*).
9. Devijim i avionit nga leja e fluturimit të dhënë nga Kontrollori i Trafikut Ajror.
10. Devijim i avionit nga rregullat e aplikueshme të Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA):

- a) devijim i avionit nga procedurat e botuara të aplikueshme të MTAs;
 - b) shkelja e hapësirës ajrore e cila përfshin futjen e paautorizuar në hapësirën ajrore;
 - c) devijim nga pajisjet e transportit dhe operacionale të avionit për sa i përket MTAs ashtu siç është përcaktuar nga rregullat e aplikueshme.
11. Ngatërrim/konfuzion në komunikim me shenjat e thirrjes (*call sign confusion*).

2. PËRKEQËSIMI APO HUMBJA TOTALE E SHËRBIMEVE OSE FUNKSIONEVE

- 1. Paaftësia për të siguruar shërbimet e Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA) ose realizuar funksionet e shërbimeve të Menaxhimit të Trafikut Ajror:
 - a) paaftësia për të siguruar shërbimet e trafikut ajror ose realizuar funksionet e shërbimeve të trafikut ajror;
 - b) paaftësia për të siguruar Shërbime të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore ose realizuar funksionet e Menaxhimit të Hapësirës Ajrore;
 - c) paaftësia për të siguruar Shërbime të Menaxhimit të Lëvizjes dhe Kapacitetit të Trafikut Ajror ose realizuar funksionet e Menaxhimit të Lëvizjes dhe Kapacitetit të Trafikut Ajror.
- 2. Informacioni i gabuar, i pamjaftueshëm, i korruptuar, që mungon, ose në mënyrë të konsiderueshme i pasaktë nga ndonjë prej shërbimeve mbështetëse⁵, përfshirë edhe kushtet e kësaj të sipërfaqes së pistës.
- 3. Dështim i shërbimit të komunikimit.
- 4. Dështim i shërbimit të mbikëqyrjes.
- 5. Dështim i shërbimit ose funksionit të përpunimit dhe shpërndarjes së të dhënave.
- 6. Dështim i shërbimit të lundrimit.
- 7. Dështim i sistemit të sigurisë së MTA-së, i cili ka pasur ose mund të ketë një impakt të drejtpërdrejt negativ në ofrimin e sigurt të shërbimit.
- 8. Mbingarkese madhe e punës në sektorin/pozicionin e SHTA-së, e cila mund të rezultojë në një përkeqësim të mundshëm të ofrimit të shërbimeve.
- 9. Marrja ose interpretimi i gabuar i komunikimeve të rëndësishme, të cilat mund të kenë ose kishin ndikim të drejtpërdrejt negativ në ofrimin e sigurt të shërbimit, përfshirë këtu edhe moskuptimin e gjuhës së përdorur.
- 10. Humbje për një kohë të gjatë e komunikimit me një avion ose me njësi të tjera të Shërbimit të Trafikut Ajror (SHTA).

3. NGJARJE TË TJERA

- 1. Një ngjarje e cila çon në shpalljen e emergjencës (*Mayday* ose *PAN call*).
- 2. Interferencë e konsiderueshme e jashtme me shërbimet e lundrimit ajror (për shembull: me stacionin radio transmetues në FM, ndërhyjnë me ILS, VOR dhe komunikimet).
- 3. Interferencë me avionin, njësinë e Shërbimit të Trafikut Ajror ose transmetimin e radio komunikimit, përfshirë armët e zjarrit, fishekzjarrët, balona fluturuese, ndriçimi me laser, ndriçim I lartë me laser, sistemet e avionëve pa pilot, avion model apo mjete të ngjashme.
- 4. Sistemi i nxjerrjes/zbrazjes së karburantit.
- 5. Rreziku i një bombe ose rrëmbimi i avionit.
- 6. Lodhja e cila ndikon ose potencialisht mund të ndikojë në aftësinë për të kryer në mënyrë të sigurt lundrimin ajror ose punët e trafikut ajror.
- 7. Çdo ngjarje, ku performanca njerëzore ka kontribuar direkt ose mund të ketë kontribuar në një incident serioz ose aksident.

ANEKSI VII

NGJARJET TË LIDHURA ME AERODROMET DHE SHËRBIMET NË TOKË

1. MENAXHIMI I SIGURISË SË NJË AERODROMI

Shënim. Me qëllim lehtësimin e raportimit të këtyre ngjarjeve, ky aneks është strukturuar në mënyrë të tillë që ngjarjet përkatëse janë të lidhura me kategoritë e veprimtarive gjatë të cilave ato janë vëzhguar normalisht, sipas eksperiencës. Çdo ngjarje tjetër, e cila gjykohet nga personat e përfshirë si brenda kriterëve, duhet gjithashtu të raportohet.

1.1 Ngjarjet e lidhura me pengesat dhe avionin.

1. Përplasje ose gati përplasje, në tokë ose gjatë fluturimit, midis një avioni me një avion tjetër, me tokën ose pengesa të tjera (tek pengesa përfshihen edhe mjete të ndryshme)
2. Përplasje me kafshë të ndryshme përfshirë edhe sulmin nga zogjtë.
3. Largimi nga/ose tejkalimi i kufirit të pistës ose rrugës që lidh pistën me vend qëndrimin e avionëve, terminalin apo fasilitete të tjera.
4. Çdo ngjarje në aerodrome që përfshinë praninë e parregullt të një avioni, makine ose personi në zonën e mbrojtur dhe sipërfaqen e caktuar për uljen dhe ngritjen e avionit ose çdo ngjarje në rrugën që lidh pistën me vend qëndrimin e avionëve, terminalin apo fasilitete të tjera.
5. Zona finale e afrimit dhe inkursion (*FATO*) ose ekskursion në zonën e ngritjes.
6. Dështim i avionit ose mjeteve për të zbatuar lejen e marrë, instruksionet apo kufizimet kur operojnë në zonën e lëvizjes së një aerodromi (për shembull, *runway*, *taxiway* i *gabuar* ose në një pjesë të kufizuar të aeroportit).
7. Objekte të huaja në zonën e lëvizjes së aerodromit të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.
8. Prezenca e pengesave në aeroport ose në afërsi të aeroportit të cilat nuk janë të publikuara në AIP (*Aeronautical Information Publication*) ose në NOTAM (*Notice to Airmen*) dhe/ose që nuk janë shënuar ose ndriçuar siç duhet.
9. Ndërhyrja me automjete, pajisje ose persona për të lëvizur avionin në tokë duke përdorur: fuqinë e vet motorike (*taxi*); automjetet shtytëse (*push-back*); ecja mbrapsht e avionit duke përdorur fuqinë e vet motorike (*power-back*).
10. Pasagjerë ose persona të paautorizuar të cilët janë lënë pa mbikëqyrje në vendqëndrimin e avionëve (*apron-in*).
11. Efekti i shpërthimit të forcës së ajrit të prodhuar nga motorët e avionit, veçanërisht në ose përpara ngritjes së avionit (*jet blast*), jastëkut të ajrit të krijuar nga helikat në momentin e ulje ose shpërthimit të helikës.
12. Një ngjarje e cila çon në shpalljen e emergjencës (*Mayday* ose *PAN call*).

1.2 Humbje totale ose degradimi i shërbimeve ose funksioneve

1. Humbje ose dështim/mosfunksionimi i komunikimit midis:

- a) personelit në tokë, aerodromit ose mjeteve të ndryshme dhe njësisë së shërbimit të trafikut ajror ose njësisë së shërbimit të menaxhimit të vendqëndrimit të avionëve (*apron-it*);
- b) njësisë së shërbimit të menaxhimit të vendqëndrimit të avionëve (*apron-it*) dhe avionit, mjeteve të ndryshme ose njësisë së shërbimit të trafikut ajror.

2. Dështim, keqfunksionim ose dëmtimi i pajisjeve të aerodromit ose sistemit të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë avionin ose personat në bord.

3. Mangësi të konsiderueshme të ndriçimit, shenjave ose simboleve në aerodrome.

4. Mosfunksionimi i sistemit të alarmit të emergjencës në aerodrome.

5. Shërbimet e shpëtimit dhe zjarrfikëset nuk janë në përputhje me kërkesat e kërkuara.

1.3 Ngjarje të tjera

1. Zjarr, shpërthim, tym në fasilitetet e aerodromit, në afërsi të tij dhe në pajisje, të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.
2. Ngjarjet e lidhura me sigurinë në aerodrom (për shembull: hyrja e paligjshme, zbulimi i një udhëtari pa bileta ose rreziku i një bombe).
3. Mosraportimi i një ndryshimi të rëndësishëm të kushteve të operimit në aerodrom të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.
4. Mostrajtimi, trajtimi i gabuar ose i pamjaftueshëm i heqjes së borës, akullit ose ngricës nga sipërfaqja e avionit (*de-icing*) / i përdorimit të lëndëve kimike jo vetëm për të hequr borën, akullin apo ngricën nga sipërfaqja e avionit, por edhe për të ndaluar formimin e akullit për një periudhë të caktuar apo për të parandaluar ngrirjen e akullit (*anti-icing*).
5. Rrjedhje e konsiderueshme gjatë operacioneve të furnizimit me karburant.
6. Vendosja e tipit të gabuar ose të ndotur të karburantit ose lëngjeve/fluideve të tjera kryesore (përfshirë oksigjenin, azot, vaj dhe uji të pijshëm).
7. Dështim për të trajtuar kushtet e dobëta të sipërfaqes së pistës.
8. Çdo ngjarje ku performance njerëzore ka kontribuar ose mund të ketë kontribuar direkt në një incident serioz ose aksident.

2. SHËRBIMI NË TOKË (*GROUND HANDLING*) I NJË AVIONI

Shënim. Me qëllim lehtësimin e raportimit të këtyre ngjarjeve, ky Seksion është strukturuar në mënyrë të tillë që ngjarjet përkatëse janë të lidhura me kategoritë e veprimtarive gjatë të cilave ato janë vëzhguar normalisht, sipas eksperiencës. Çdo ngjarje tjetër, e cila gjykohet nga personat e përfshirë si brenda kritereve, duhet gjithashtu të raportohet.

2.1 Ngjarje të lidhura me aerodromin dhe avionin

1. Përplasje ose gati përplasje, në tokë ose gjatë fluturimit, midis një avioni me një avion tjetër, me tokën ose pengesa (pengesa përfshin edhe mjete të ndryshme).
2. Çdo ngjarje në aerodrome që përfshinë praninë e parregullt të një avioni, makine ose personi në zonën e mbrojtur dhe sipërfaqen e caktuar për uljen dhe ngritjen e avionit ose çdo ngjarje në rrugën që lidh pistën me vendqëndrimin e avionëve, terminalin apo fasilitet të tjera.
3. Largimi nga/ose tejkalimi i kufirit të pistës ose rrugës që lidh pistën me vend qëndrimin e avionëve, terminalin apo fasilitet të tjera.
4. Kontaminim i konsiderueshëm i strukturës, sistemeve dhe pajisjeve të avionit që shkaktohen nga mbartja e bagazheve, postës ose ngarkesës kargo.
5. Ndërhyrja me automjete, pajisje ose persona për të lëvizur avionin në tokë duke përdorur fuqinë e vet motorike (*taxi*), automjetet shtytëse (*push-back*), ecja mbrapsht e avionit duke përdorur fuqinë e vet motorike (*power-back*).
6. Objekte të huaja në zonën e lëvizjes së aeroportit të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.
7. Pasagjerë ose persona të paautorizuar të lënë pa mbikëqyrje në vend qëndrimin e avionëve (*apron*).
8. Zjarr, shpërthim, tym në fasilitetet e aerodromit, në afërsi të tij dhe në pajisjet të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë avionin, personat në bord ose persona të tjerë.
- 6 Udhëzime teknike “Për transportimin e sigurt të mallrave të rrezikshme përmes ajrit” (ICAO-Doc 9284).
9. Ngjarjet e lidhura me sigurinë në aerodrom (për shembull: hyrja e paligjshme, zbulimi i një udhëtari pa biletë ose rreziku i një bombe).

2.2 Humbje totale apo degradimi i shërbimeve ose funksioneve

1. Humbje ose dështim i komunikimit me avionin, mjete të ndryshme, njësinë e shërbimit të trafikut ajror ose njësinë e shërbimit të menaxhimit të vend qëndrimit të avionëve (*apron*).
2. Dështim i konsiderueshëm, keqfunksionim ose defekt i pajisjeve të aeroportit ose sistemeve të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë avionin ose personat në bord.
3. Mungesa të konsiderueshme në ndriçimin, simbolet ose shenjat në aerodrom.

2.3 Ngjarje specifike të shërbimeve në tokë (*ground handling*)

1. Trajtim ose ngarkesë e gabuar e pasagjerëve, bagazheve, postës ose kargos të cilat mund të kenë ndikim të konsiderueshëm mbi masën e avionit dhe/ose balancën (përfshirë edhe gabime të konsiderueshme në dokumentacionin e ngarkesës (*loadshët*)).
2. Lëvizje e mjeteve/pajisjeve të *boarding* të cilat mund të çojnë në rrezikimin e pasagjerëve të avionit.
3. Vendosja ose sigurimi i gabuar i bagazheve, postës dhe ngarkesës të cilat mund të rrezikojnë në një mënyrë avionin, pajisjet e tij ose personat në bord apo pengojnë evakuimin e emergjencës.
4. Trajtimi, transportimi ose tentative për të transportuar mallra të rrezikshëm, të cilat kanë rezultuar ose mund të kenë rezultuar në rrezikimin e sigurisë së operacioneve ose një gjendje të pasigurt (për shembull, siç është përcaktuar në udhëzimet teknike të ICAO's, në aksident ose incident të mallrave të rrezikshëm).
5. Mospërputhje në lidhje me pasagjerët dhe bagazhet e tyre.
6. Mospërputhje në lidhje me procedurat e shërbimit dhe ato të shërbimit në terren (*ground handling*), veçanërisht në procedurat e *de-icing*, rimbushjes me karburant ose të ngarkimit, përfshirë pozicionimin e pasaktë ose lëvizjen e pajisjeve.
7. Rrjedhje e konsiderueshme gjatë operacioneve të furnizimit me karburant.
8. Ngarkesa e sasive të gabuara të karburantit të cilat mund të kenë ndikim të madh mbi rezistencën, performancën, ekuilibrin ose fortësinë strukturore të avionit.
9. Vendosja e tipit të gabuar ose të ndotur të karburantit ose lëngjeve/fluideve të tjera kryesore (përfshirë oksigjenin, azotin, vajin dhe ujin e pijshëm).
10. Dështim, keqfunksionim ose defekt i pajisjeve të cilat përdoren për shërbimet në terren (*ground handling*), që kanë rezultuar në dëmtim ose në një dëmtim të mundshëm të avionit (për shembull: shufër tërheqëse ose GPU).
11. Mostrajtimi, trajtimi i gabuar ose i pamjaftueshëm i heqjes së borës, akullit ose ngricës nga sipërfaqja e avionit (*de-icing*) / i përdorimit të lëndëve kimike jo vetëm për të hequr borën, akullin apo ngricën nga sipërfaqja e avionit, por edhe për të ndaluar formimin e akullit për një periudhë të caktuar apo për të parandaluar ngrirjen e akullit (*anti-icing*).
12. Dëmtim i avionit nga pajisjet që kryejnë shërbimet në terren (*ground handling*) ose mjete të tjera, përfshirë edhe dëmtime të mëparshme të paraportuara.
13. Çdo ngjarje ku performance njerëzore ka ndikuar direkt ose mund të kenë ndikuar në një incident serioz ose aksident.

ANEKSI VIII

NGJARJET E LIDHURA ME AVIONËT E TJERË TË NDRYSHËM NGA ATA KOMPLEKSË, ME MOTOR, PËRFSHIRË MJETET FLUTURUESE PA MOTOR (*GLIDERS*) DHE MJETET MË TË LEHTA SE AJRI

Për qëllime të këtij aneksi:

- a) “avionë të ndryshëm nga avionët kompleks me motor” nënkuptojmë avionë të tjerë, përveç atyre të përcaktuar në VKM nr. 1095, datë 24.12.2020;
- b) “mjete fluturuese pa motor (*gliders*)” është përcaktuar në nenin 2, të urdhrit të ministrit me nr. 327, datë 29.8.2019;

c) “mjete ajrore më të lehta sesa ajri” është përcaktuar në aktet e tjera nënligjore, sipas pikës ML10 të aneksit të direktivës 2009/43/EC.

1. AVIONË TË TJERË TË NDRYSHËM NGA ATA ME MOTOR KOMPLEKS, PËRJASHTUAR GLIDERS DHE MJETET MË TË LEHTA SE AJRI.

Shënim. Me qëllim lehtësimin e raportimit të këtyre ngjarjeve, ky aneks është strukturuar në mënyrë të tillë që ngjarjet përkatëse janë të lidhura me kategoritë e veprimtarive gjatë të cilave ato janë vëzhguar normalisht, sipas eksperiencës. Çdo ngjarje tjetër, e cilat gjykohet nga personat e përfshirë si brenda kriterëve, duhet gjithashtu të raportohet.

1.1 Operimet ajrore

1. Humbje e paqëllimshme e kontrollit.
2. Ulje jashtë zonës së planifikuar për ulje.
3. Pamundësia ose dështimi për të arritur performancën e kërkuar ose të pritshme gjatë ngritjes, ngritjes fillestare dhe uljes.
4. Çdo ngjarje në aerodrom që përfshinë praninë e parregullt të një avioni, makine ose personi në zonën e mbrojtur dhe sipërfaqen e caktuar për uljen dhe ngritjen e avionit.
5. Largimi nga/ose tejkalimi i kufirit të pistës.
6. Fluturim i cili është kryer me një avion pa vlefshmëri ajrore ose për të cilin përgatitja e fluturimit nuk ka qenë e kompletuar, i cili ka rrezikuar ose mund të rrezikojë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.
7. Fluturimi i paqëllimshëm në kushtet IMC, kur avioni nuk është certifikuar në IFR ose piloti nuk është kualifikuar për IFR, i cili ka rrezikuar ose mund të rrezikojë avionin, pasagjerët në bord ose çdo person tjetër.
8. Nxjerrje/lëshim i paqëllimshëm i kargos. (Kjo pikë aplikohet vetëm për operimet tregtare, sipas kuptimit në legjislacionin përkatës në fuqi.)

1.2 Ngjarje teknike

1. Lëkundje të rënda jonormale (për shembull, eleron ose stabilizator horizontal ose helika).
2. Kontrolli i fluturimit nuk funksionon siç duhet ose është ndërprerë.
3. Dështim ose dëmtim i konsiderueshëm i strukturës së avionit.
4. Humbje e ndonjë pjese të strukturës së avionit ose instalimit gjatë fluturimit.
5. Dështimi i motorit, rotorit, helikës, sistemit të karburantit ose sistemeve të tjera thelbësore.
6. Rrjedhja e lëngjeve që ka çuar në rrezik zjarri ose ndotje të rrezikshme të mundshme të strukturës së avionit, sistemeve ose pajisjeve ose rrezik për personat në bord.

1.3 Ndërveprim me shërbimet e lundrimit ajror dhe menaxhimin e trafikut ajror

1. Ndërveprim me shërbimet e lundrimit ajror (për shembull, ofrimi i shërbimeve të gabuara, komunikim kontradiktor ose devijimi nga leja e marrë), të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.
2. Shkelje e hapësirës ajrore.

1.4 Emergjenca dhe situata të tjera kritike

1. Ngjarje të cilat çojnë në një thirrje emergjence.
2. Zjarr, shpërthim, tym, gaz toksik ose avuj toksik në avionë.
3. Paaftësia e pilotit që rezulton në pamundësinë për të kryer çdo detyrë.

1.5 Mjedisi i jashtëm dhe meteorologjia

1. Përplasje në tokë ose gjatë fluturimit, me një avion tjetër, me tokën ose pengesa të tjera (pengesa të tjera përfshin edhe mjete të ndryshme).
- 7 Te pengesa përfshihen edhe mjete të ndryshme.

2. Gati përplasje, në tokë ose gjatë fluturimit, midis një avioni me një avion tjetër, me tokën ose pengesa të tjera (pengesa përfshin edhe mjete të ndryshme), e cila për të shmangur përplasjen kërkon një manovër shmangie emergjente.
3. Përplasje me kafshë të ndryshme përfshirë edhe sulmin nga zogjtë i cili rezulton në dëmtim të avionit ose humbje apo keqfunksionim të ndonjë prej shërbimeve kryesore.
4. Interferencë me avionin nga armët e zjarrit, fishekzjarrë, balona fluturuese, ndriçimi me laser, ndriçim i lartë me laser, sistemet e avionëve pa pilot, avion model apo nga mjete të ngjashme.
5. Goditje rrufeje, e cila rezulton në dëmtim ose humbjen e funksioneve të avionit.
6. Hasja në një turbulencë të madhe, e cila rezulton në lëndime të personave në bord ose mendohet se kërkon një kontroll të mëpasshëm të avionit, për dëmtim nga turbulencat.
7. Ngrirje përfshirë edhe ngrirjen e karburatorit, i cili ka rrezikuar ose mund të rrezikojë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.

2. MJETET FLUTURUESE PA MOTOR (GLIDERS)

Shënim. Me qëllim lehtësimin e raportimit të këtyre ngjarjeve, ky aneks është strukturuar në mënyrë të tillë që ngjarjet përkatëse janë të lidhura me kategoritë e veprimtarive gjatë të cilave ato janë vëzhguar normalisht, sipas eksperiencës. Çdo ngjarje tjetër, e cila gjykohet nga personat e përfshirë si brenda kriteve, duhet gjithashtu të raportohet.

2.1 Operimet ajrore

1. Humbja e paqëllimshme e kontrollit.
2. Ngjarje ku piloti i *gliders* nuk ishte në gjendje të nxjerr kavon ose litarin tërheqës dhe duhet ta realizonte këtë duke përdorur procedurat e emergjencës.
3. Çdo ngjarje në lidhje me nxjerrje e kavos ose litarit tërheqës, nëse nxjerrja ka rrezikuar ose mund të rrezikojë *gliders*, personat në bord ose çdo person tjetër.
4. Në rastin e një planer me fuqi, dështim i motorit gjatë ngritjes.
5. Fluturim i cili është kryer me një *gliders* pa vlefshmëri ajrore ose për të cilin përgatitja e fluturimit nuk ka qenë e kompletuar, i cili ka rrezikuar ose mund të rrezikojë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër.

2.2 Ngjarjet teknike

1. Lëkundje të rënda jonormale (për shembull, eleron ose stabilizator ose helika).
2. Kontrolli i fluturimit nuk funksionon siç duhet ose është ndërprerë.
3. Dështim ose dëmtim i konsiderueshëm i strukturës së *gliders*.
4. Humbje e ndonjë pjese të strukturës së *gliders* ose instalimit gjatë fluturimit.

2.3 Ndërveprim me shërbimet e lundrimit ajror dhe menaxhimin e trafikut ajror

1. Ndërveprim me shërbimet e lundrimit ajror (për shembull, ofrimi i shërbimeve të gabuara, komunikim kontradiktor ose devijimi nga leja e marrë), të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë *gliders*, personat në bord ose çdo person tjetër.
2. Shkeljet e hapësirës ajrore.

2.4 Emergjenca dhe situata të tjera kritike

1. Ngjarje të cilat çojnë në një thirrje emergjence.
2. Çdo situatë ku nuk ka ngelur ndonjë zonë ulje e sigurt.
3. Zjarr, shpërthim, tym, gaz toksik ose avuj në *gliders*.
4. Paaftësia e pilotit që rezulton në pamundësinë për të kryer çdo detyrë.

2.5 Mjedisi i jashtëm dhe meteorologjia

1. Përplasje në tokë ose në ajër me një avion, me tokën ose pengesa të tjera⁷.
2. Gati përplasje në tokë ose në ajër, me një avion, me tokën ose pengesa të tjera e cila për të shmangur përplasjen kërkon një manovër shmangie emergjence.

3. Interferencë me mjetet fluturuese pa motor nga armët e zjarrit, fishekzjarrët, balonat fluturuese, ndriçimi me laser, sistemet e avionëve pa pilotë, avionët model apo nga mjete të ngjashme.

4. Goditje rrufeje, e cila rezulton në dëmtim të *gliders*.

3. MJETET MË TË LEHTA SE AJRI (*BAALONAT AIRSHIPS*)

Shënim. Me qëllim lehtësimin e raportimit të këtyre ngjarjeve, ky aneks është strukturuar në mënyrë të tillë që ngjarjet përkatëse janë të lidhura me kategoritë e veprimtarive gjatë të cilave ato janë vëzhguar normalisht, sipas eksperiencës. Çdo ngjarje tjetër, e cila gjykohet nga personat e përfshirë si brenda kriterëve, duhet gjithashtu të raportohet.

3.1 Operimet ajrore

1. Fluturim i cili është kryer me një mjet më të lehtë sesa ajri pa vlefshmëri ajrore ose për të cilin përgatitja e fluturimit nuk ka qene e kompletuar, i cili ka rrezikuar ose mund të rrezikojë mjetin më të lehtë sesa ajri, personat në bord ose çdo person tjetër.

2. Fikja e paqëllimshme permanente e ndriçimit në kabinën apo hapësirën e pilotit.

3.2 Ngjarjet teknike

1. Mosfunksionim i ndonjë prej pjesëve të mëposhtme:

Niveli në bombolën e karburantit, çikrikët e balonës, kavo e kontrollit, litari i ankorimit (lidhjes), rrjedhje e valvulit të dhoma e djegies (djegia), rrjedhje e valvulit të bombolës së karburantit, hallkat, dëmtim në linjën e karburantit, valvuli i gazit ngritës, balona, fryrësja, valvuli i mbipresionit (balona me gaz) vinçi.

2. Rrjedhje e konsiderueshme ose humbje e gazit ngritës (për shembull: porositeti, i cili shkakton rrjedhje gaz/ajri, rënie e valvulit të gazit ngritës).

3.3 Ndërveprimi me shërbimet e lundrimit ajror dhe menaxhimin e trafikut ajror

1. Ndërveprimi me shërbimet e lundrimit ajror (për shembull, ofrimi i shërbimeve të gabuara, komunikime kontradiktore ose devijimi nga leja e marrë), të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë mjetin më të lehtë sesa ajri, personat në bord ose çdo person tjetër.

2. Shkelje e hapësirës ajrore.

3.4 Emergjenca dhe situata të tjera kritike

1. Ngjarje të cilat çojnë në një thirrje emergjence.

2. Zjarr, shpërthim, tym ose tym toksik në mjetet më të lehta sesa ajri (përtej operimit normal të djegies në mjetet ku përdoret ky sistem).

3. Nxjerrja e pasagjerëve, të cilët ndodhen në bordin e mjetit më të lehtë se ajri nga koshi i balonës ose kabinës së *zepelin*-it.

4. Paaftësia e pilotit që rezulton në pamundësinë për të kryer çdo detyrë.

5. Ngritja/tërheqja ose shtyrja nga mjeteve më të lehta sesa ajri të personelit në terren duke rezultuar në lëndime serioze ose fatale.

3.5 Mjedisi i jashtëm dhe meteorologjia

1. Përplasje ose gati përplasje në tokë ose në ajër, me një avion, me tokën ose pengesa të tjera (pengesa përfshin edhe automjetin), e cila ka rrezikuar ose mund të rrezikojnë mjetet më të lehta sesa ajri, personat në bord ose çdo person tjetër.

2. Interferencë me automjetet më të lehta sesa ajri nga armët e zjarrit, fishekzjarrë, balonat fluturuese, ndriçimi me laser, sistemet e avionëve pa pilotë, avionët model apo nga mjete të ngjashme.

3. Hasja e papritur me kushtet e pafavorshme meteorologjike, të cilat kanë rrezikuar ose mund të rrezikojnë mjetet më të lehta sesa ajri, personat në bord ose çdo person tjetër.