****

**REPUBLIKA E SHQIPËRISË**

**Autoriteti Aviacionit Civil**





**RAPORTI I NGJARJEVE**

**JANAR-DHJETOR**

**2020**

Tabela e Përmbajtjes

[1. Hyrje 3](#_Toc65592168)

[2. Përkufizimet 4](#_Toc65592169)

[3. Klasifikimi i Ngajrjeve 6](#_Toc65592170)

[4. Statistika 9](#_Toc65592171)

[5. Ngjarjet e përsëritura 24](#_Toc65592172)

[6. Referencat 25](#_Toc65592173)

# 1. Hyrje

Monitorimi i sigurisë së aviacionit është pjesë integrale e funksioneve të ushtruara nga Autoriteti i Aviacionit Civil i Shqipërisë. Duke monitoruar nivelet e sigurisë në industrinë e aviacionit, AAC-ja mund të masë nëse rreziqet e sigurisë janë duke u vlerësuar në mënyrë të duhur dhe të identifikojë fushat në të cilat mund të përmirësohet siguria. Raportimi i ngjarjeve kontribon në masë të madhe në identifikimin reaktiv dhe proaktiv të rreziqeve të sigurisë dhe ndikon në përmirësimin e masave të sigurisë.

Sistemi i raportimit ka të bëjë me njoftimin e AAC-së nga personat dhe organizatat për incidentet që përfshijnë ndonjë mjet ajror, operacion të mirëmbajtjes, aerodrom ose hapësirën ajrore. Këto informacione paraqesin kontribut shumë të çmueshëm në identifikimin e rreziqeve të mundshme të sigurisë.

Qëllimi i raportimit të ngjarjeve është përmirësimi i sigurisë ajrore duke garantuar që të dhënat përkatëse mbi sigurinë të raportohen, mblidhen, ruhen, mbrohen dhe shpërndahen. Qëllimi i vetëm i raportimit të ngjarjeve është parandalimi i aksidenteve dhe incidenteve dhe jopërcaktimi i fajit apo i përgjegjësisë.

Raportet e ngjarjeve trajtohen në mënyrë konfidenciale për të pasur raportim të plotë dhe të lirë nga komuniteti i aviacionit dhe për të mbrojtur identitetin e individit, në përputhje me Rregulloren Nr.173, datë 12.04.2019 “Për Raportimin dhe Ndjekjen e Ngjarjeve në Aviacionin Civil në Rebublikën e Shqipërisë”.

Duke marrë parasysh se objektivi i Raportimit të Detyrueshëm të Ngjarjeve është përmirësimi i sigurisë ajrore dhe sigurisë në Aviacion, AAC-ja ka ngritur një sistem për mbledhjen e të gjitha ngjarjeve të aviacionit duke përfshirë edhe aksidentet dhe incidentet. Sistemi i raportimit të detyrueshëm ngjarjeve është i bazuar në ECCAIRS (European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems) Software zhvilluar dhe shpërndarë nga Qëndra Kërkimore e Komisionit Evropian për të ndihmuar autoritetet kompetente në mbledhjen, ndarjen dhe analizimin e informacionit të tyre të sigurisë. Sistem i cili siguron: mbledhjen dhe regjistrimin në formatin dixhital të raporteve të pranuara; mos-identifikimi i të dhënave personale të personave të përfshirë në ngjarje, me qëllim mbrojtjen; përmbledhjen e të dhënave të mbledhura për prodhimin e raporteve statistikore; ndarjen e të dhënave me Organin Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Ajrore; si dhe shpërndarja e informacioneve të sigurisë, kur kërkohet në Komisionin Europian.

Ky raport përfshin të gjitha ngjarjet e raportuara gjatë vitit 2020, të klasifikuara sipas riskut[[1]](#footnote-1) dhe ADREP 2000 Taxonomy të ICAOs.

# 2. Përkufizimet

**Aksident** është një ngjarje e lidhur me operimin e një avionit, ngjarjet që në rastin e avionit me ekupazh mund të ndodhë midis kohës kur pasagjerët hipin në bord për të udhëtuar dhe kohës kur ata zbresin, ose në rastin e avionit pa ekupazh, nga koha kur avioni është gati të lëvizë për qëllime të fluturimit deri në kohën që ai ndalon së lëvizuri dhe pasi motorët të jenë fikur, në të cilën:

1. një person ka pësuar lëndime fatale apo serioze si pasojë e:

* pranisë në avionë;
* kontaktit të drejtpërdrejt me ndonjë pjesë të avionit, përfshirë edhe pjesë të cilat janë shkëputur nga avioni, ose
* ekspozimit të drejtpërdrejt të shpërthimit reaktiv të avionit;

*përveç,* rasteve kur lëndimet janë nga shkaqe natyrore, të vetë-shkaktuara apo të shkaktuara nga persona të tjerë, apo kur lëndimet vijnë nga persona të fshehur jashtë

zonave të cilat normalisht janë të aksesueshme për pasagjerët dhe ekuipazhin; apo

1. avioni ka avari apo ka mosfunksionime strukturore, të cilat:

* ndikojnë negativisht në rezistencën strukturore, performancën apo karakteristikat e fluturimit të avionit; dhe
* kërkojnë normalisht riparim madhor apo zëvendësim të pjesës së dëmtuar;

*përveçse,* dëmtimit apo mosfunksionim të motorit, kur ky dëmtimi apo mosfunksionim kufizohet tek një motor i vetëm (duke përfshirë mburojën metalike të avionit dhe aksesorët e tij), apo kur dëmtimi kufizohet tek helikat, pjesët e krahëve, antenat, sondat, gomat, frenat, panelet, pajisjet e hapjes së dyerëve, tek xhami i përparmë, në veshjen e avionit (të tilla si goditjet apo të çara të vogla) ose kur kufizohet në dëmtime të vogla të helikës kryesore (rotorit), të helikës së bishtit të avionit, të pajisjeve së uljes dhe kur këto dëme rezultojnë nga breshëri apo përplasja e zogjve me avionin (duke përfshirë këtu edhe të çarat në pajisjen e radarit); ose

c) avioni humb apo është krejtësisht i paarritshëm.

**Incident serioz** është një incident i cili përfshin rrethana që tregojnë se ka pasur një probabilitet të lartë për një aksident dhe është i lidhur me funksionimin e një avioni, i cili në rastin e një avioni me ekupazh, ndodh nëpërmjet kohës që personat kanë hipur në avion me qëllim fluturimin deri në kohën kur të gjithë këta persona kanë zbarkuar, ose në rastin e një avioni pa ekupazh, ndodh nëpërmjet kohës që avioni është gati për të lëvizur me qëllim fluturimi deri në kohën e pushimit në nivelin e fundit të fluturimit dhe kur sistemi primar shtysë është mbyllur;

*Shënim:* Shëmbuj të incidenteve serioze mund të gjenden në shtojcën D të Aneksi 13 të ICAOs “Manuali i Raportimit të Aksidenteve/ Incidenteve (ICAO Doc 9156).

**Incident** është një ngjarje gjatë operimit të një avioni, e ndryshme nga aksidenti, e cila ndikon ose mund të prekë sigurinë e operimit.

**Major incident** është një incident i lidhur me operimin e një avioni, ku siguria e avionit mund të ketë qënë e kompromentuar, duke çuar në një përplasje midis avionit me tokën ose me pengesa (p.sh marzhet e sigurisë nuk respektohen, i cili nuk vjenë si rezultat i një udhëzimi ATC).

**Significant Incident** tregon rrethanat që tregojnë që një aksident, incident serioz apo major mund të ndodhte nëse risku nuk ka qënë i menaxhuar brenda marxheve të sigurisë ose në qoftëse se një tjetër avion ka qënë në afërësi.

**Occurrence without safety effect** një incident i cili nuk ka efekt në sigurinë.

**Observation** vëzhgimi i një çështje apo rreziku të mundshëm të sigurisë, nëse nuk koorigjohet mund të shkaktojë ose të ketë shkaktuar një incident.

**Occurrence with no flight intended,** një ngjarje e raportuar ka patur si qëllim fluturimi psh dëmitim thelbësor i gjetur në aeroplan gjatë mirëmbajtjes.

**Not Determined** kur klasa e ngjarjeve nuk është e përcaktuar.

# 3. Klasifikimi i Ngajrjeve

Klasifikimi i ngjarjeve është i bazuar në ADREP 2000 Taxonomy të ICAOs. E cila përbëhet nga 36 kategori, si mëposhtë:

**ADRM (Aerodrome) -** Ngjarjet që përfshijnë dizenjimin, shërbimin apo çështje që kanë të bëjnë me funksionimin e aeroportit.

**AMAN (Abrupt Maneuver) -** Manovrimi i papritur i qëllimshëm i avionit nga ana e ekuipazhit të fluturimit për të shmangur përplasjen me tokën, objektet/pengesat, motin apo një avion tjetër.

**ARC (Abnormal Runway Contact) –** Çdo ngritje apo ulje e avionit që përfshin çdo ulje ose ngritje të avionit në përfshirje jo të rregullt me sipërfaqen e pistës (runway).

**ATM (ATM/CNS) –** ngjarje që përfshijnë menaxhimin e trafikut ajror (ATM) ose lidhen me Komunikimin, Navigimin dhe Survejimin (CNS).

**BIRD (Birdstrike) –** Ngjarje që përfshijnë goditjet nga zogjtë (në çdo fazë të fluturimit).

**CABIN (Cabin Safety Events) –** Ngjarje të shumëllojshme që lidhen me kabinën e pasagjerit gjatë transportit ajror.

**CFIT (Controlled flight into or toëard terrain) –** Përdoret vetëm për ngjarje gjatë fazës së fluturimit. Përplasje gjatë fluturimit ose përplasje me tokën, ujin apo pengesa të tjera pa treguesin e humbjes së kontrollit.

**CTOL (Collision with Obstacle(s) during take-off and landing)** - Përplasja me pengesa gjatë ngritjes apo uljes.

**EVAC (Evacuation) –** Ngjarje në të cilën: a) ka persona të dëmtuar gjatë një evakuimit; b) një evakuim i panevojshëm është kryer; c) pajisjet e evakuimit dështojnë të performojnë siç duhet; d) kur evakuimi kontribuon në ashpërsinë e ngjarjes.

**EXTL (External Load related Occurrences) -** Ngjarje të cilat ndodhin gjatë ose si rezultat i ngarkesës së jashtme apo gjatë operacioneve të jashtme të ngarkesave.

**F-NI (Fire/Smoke (Non-Impact) -** Zjarr apo tym në ose pranë avionit, në fluturim ose në tokë, e cila nuk është si rezultat ndikimi.

**F-POST (Fire/Smoke (Post-Impact) -** Zjarr/Tym që rezulton nga ndikimi.

**FUEL (Fuel Related)** - Çdo ngjarje që ka të bëjë me karburantin, mungesë karburanti, kontaminim karburanti, karburant i gabuar, keqmenaxhim/ndotje karburanit.

**GCOL (Ground Collision) -** Përplasje gjatë taxing në një pistë në përdorim.

**GTOW (Glider Toëing Related Events) -** E aplikueshme kur avioni është në rimorkim nga një avion tjetër ose nga një çikrik, impakt në rimorkim, humbje kontrolli.

**ICE (Icing) -** Akumulimi i dëborës, akulli, breshërit apo ngricës në sipërfaqen e avionit e cila ndikon negativisht në kontrollin apo performancën e avionit.

**LALT (Low Altitude Operations) –** Kategorizim për përplasjet ose afër-përplasjet me pengesa/objekte/terren gjatë operimittë qëllimshëm afër sipërfaqeve (përjashtohen fazat e ngritjeve dhe uljeve).

**LOC-G (Loss of Control- Ground) -** Humbja e kontrollit gjatë kohës që avioni është në tokë.

**LOC-I (Loss of Control –In-flight) –** Humbja e kontrollit në fluturim, devijim nga flightpath i caktuar.

**LOLI (Loss of Lifting Conditions En-Route) -** Ulje en-route për shkak të humbjes së kushteve për ngritje.

**MAC (Airprox/Tcas Alert/Loss of Separation/ Near Midair Collisions/Midair Collisions)** – Klasifikim që përdoret kur ka Airprox, TCAS alerts, humbje e ndarjes, përplasje e mundshme si dhe përplasje të dy avionëve në fluturim.

**MED (Medical) –** klasifikim i cili përdoret: kur anëtarët e ekuipazhit nuk janë në gjendje për të kryer detyrat për shkak të sëmundjes; në rastet e emergjencave mjekësore për shkak të sëmundjes, që përfshin një person në bordin e një avioni (përfshirë pasagjerët dhe ekuipazhin).

**Navigation errors (NAV)-** ngjarje të cilat përfshijnë navigimin e gabuar të avionit në tokë ose në ajër.

**OTHR (Other) –** Çdo ngjarje e cila nuk përfshihet në asnjë prej kategorive.

**RAMP (Ground Handling) -** Ngjarje të cilat ndodhin gjatë (ose si rezultat) i operacioneve të ground handling.

**RE (Runway Excursion) –** Largimi nga ose tejkalimi i kufirit të pistës.

**RI-VAP (Runway Incursion- Vehicle, Aircraft or Person)** - Çdo ngjarje në një aerodrom që përfshin praninë e parregullt të një avioni, makine ose personi në zonën e mbrojtur dhe sipërfaqen e caktuar për uljet dhe ngritjet e avionit.

**SCF-NP (System/Component Failure or Malfunction (Non-Powerplant))** - Dështimi ose mosfunksionim i sistemit të avionit apo komponentëve të tjerë përveç motorit të avionit.

**SCF-PP (System/Component Failure or Malfunction (PowerPlant)) –** Dështim apo mosfunksionim i sistemit të avionit opo komponentëve të lidhur me motorin e avionit.

**SEC (Security Related) –** Akte kriminale / Sigurie që rezultojnë në aksidente ose incidente.

**TURB (Turbulence Encounter)** – Ndeshja e turbulencave gjatë fluturimit.

**UIMC (Unintended flight in IMC) –** Fluturim i paqëllimshëm në Kushtet e Instrumentave Meteorologjik.

**UNK (Unknown or Undetermined) –** Kur ka mungesë informacioni për të kategorizuar ngjarjen.

**USOS (Undershoot/Overshoot) –** Përplasje gjatë uljes e pjesës fundore me pisten e aeroportit/heliportit.

**WSTRW (Wind Shear or Thunderstorm) -** Fluturimi në kohë të keqe, stuhi/erë.

**WILD (Collision wildlife) –** Përplasje me rrezik përplasjes, ose veprim i paqartë i ndërmarrë nga avioni për të shmangur kafshë të egra nga pista në përdorim ose në çdo zonë tjetër të lëvizjes në aerodrome.

# 4. Statistika

Ky kapitull përmban statistikat për ngjarjet, e raportuara gjatë vitit 2020, një shpjegim të shkurtër të çdo kategorie. Në total në programin ECCAIRS janë regjistruar 273 ngjarje për vitin 2020, prej të cilave 39 janë probleme me linjat e AFTN-së me Romën, Budapest, Korfuzin, Shkupin, Brindisi, Athinën, Prishtinën, etj dhe një ngjarje e klasifikuar si BIRD, e cila ka ndodhur në aeroportin e nisjes në Poloni.

Ngjarje të cilat nuk janë marr në analizë në këtë raport sepse gjatë problemit është komunikuar nga teknika e vendeve përkatëse se problemi është në pjesën e tyre.

**Tabela.1** Ngjarjet e raportuara gjatë vitit 2020 sipas kategorive, statusit dhe vendodhjes[[2]](#footnote-2) së ngjarjes.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ADRM | AMAN[[3]](#footnote-3) | ATM/CNS: ATM[[4]](#footnote-4) | BIRD | CABIN | EXTL[[5]](#footnote-5) | LOC-I | MED | SCF-NP[[6]](#footnote-6) | SCF-PP [[7]](#footnote-7) | SEC | OTHER | RAMP | UNK | WSTRW | Total |
| Closed | **3** | **6** | **177** | **21** | **2** | **1** | **3** | **1** | **9** | **2** | **5** | **10** | **1** | **1** | **2** | **244** |
| Open | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** |
| Total | **3** | **6** | **177** | **21** | **2** | **1** | **3** | **1** | **9** | **2** | **5** | **10** | **1** | **1** | **2** | **244** |

Tabela 1, tregon numërin e ngjarjeve të raportuara në AAC, sipas kategorive, statusit dhe vendndodhjes së ngjarjes. Të gjitha ngjarjet e regjistruara në programin ECCAIRS janë me statusin closed.

Ndërsa një prej ngjarjeve është klasifikuar si **UNK (Unknown or Undetermined)**, ka mungesë informacioni për të kategorizuar ngjarjen. Nëntë nga ngjarjet e regjistruara në program janë të klasifikuara në dy kategori.

**Grafik.1:** Numri i ngjarjeve të raportuara gjatë viteve 2014 - 2020.

Gjatë vitit 2020, siç vërehet në grafikun 1, AAC ka marr 234 ngjarje në lidhje me aviacionin, 9 prej të cilave janë klasifikuar në dy kategori sipas ADREP 2000 Taxonomy dhe pesë ngjarje kanë ndodhur një në Itali dhe dy në Turqi të operatorëve ajrorë shqiptarë.

Numri total i ngjarjeve të raportuara në AAC, nga viti 2014 deri në vitin 2020 është 2338 ngjarje. Numri i ngjarjeve të raportuara në vitit 2020 i atribohet qëndrimit pozitiv dhe gadishmërisë së Service Providers, për të raportuar ngjarje të cilat nuk kanë efekt të dëmshëm në sigurinë operacionale, por të cilat ndihmojnë në vëzhgimin e trendit negative afatgjatë dhe në parandalimin e incidenteve.

**Grafik.2:** Numri i ngjarjeve të raportuara gjatë viteve 2016 - 2020[[8]](#footnote-8).

Grafiku 2, tregon numrin e ngjarjeve të raportuara në AAC me bazë mujore gjatë pesë viteve të fundit. Në përputhje me trendin e ngjarjeve të raportuara në vitin e mëparshëm, në vitin 2020 ka patur një rënie të ngjarjeve të raportuara gjatë kësaj periudhe, për shkakt të pezullimit të fluturimeve, në kuadër të masave të marra nga Shteti për parandalin e përhapjes së COVID-19.

**Tabela. 2** Ngjarjet e raportuara në vitit 2020 sipas kategorive dhe klasifikimit të riskut.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Occurrence without safety effect | Incident | Not Determined | Total |
| ADRM | - | 2 | 1 | **3** |
| AMAN | 2 | 4 | - | **6** |
| ATM/CNS:ATM | 135 | 42 | - | **176** |
| BIRD | 8 | 13 | - | **21** |
| CABIN | - | 2 | - | **2** |
| EXTL | - | 1 | - | **1** |
| LOC-I | 2 | 1 | - | **3** |
| MED | 1 | - | - | **1** |
| RAMP | - | 1 | - | **1** |
| SCF-NP | 1 | 8 | - | **9** |
| SCF-PP | - | 2 | - | **2** |
| SEC | 1 | 4 | - | **5** |
| UNK | 1 | - | - | **1** |
| WSTRW | - | 2 | - | **2** |
| OTHER | 6 | 4 | - | **10** |
| Total | **157** | **86** | **1** | **244[[9]](#footnote-9)** |

**Grafik.3** Klasifikimi i ngjarjeve të raportura në vitin 2020 sipas kategorive dhe shkallës së rëndësisë në përqindje.

Duke vëzhguar trendin e raporteve të marra në vitit 2020 në tabelën 2 si dhe në grafikun 3, vlenë të theksohet që një pjesë e rëndësishme e ngjarjeve të raportuara, rreth 72 % janë të lidhura me sistemin dhe procedurat e ATM-së, përfshirë edhe informacionin Aeronautik dhe shërbimet meteorologjike.

Nga grafiku 3 vërehet se rreth 76.7 % e ngjarjeve të ATM-së janë klasifikuar si occurrence without safety effect, 23.8 % si Incident. Ky trend thekson qëndrimin pozitiv dhe gadishmërinë e stafit operacional, veçanërisht të ANPS[[10]](#footnote-10), për të raportuar ngjarje të cilat nuk kanë efekt të dëmshëm në sigurinë e operacioneve, por të cilat ndihmojnë në vëzhgimin e trendit negative afatgjatë dhe në parandalimin e incidenteve serioze.

Si ngjarje teknike janë kategorizuar ato ngjarje që mbulojnë dështimet ose defektet teknike, që lidhen kryesisht me komunikimin, navigacionin, survejimin, pajisjet meteorologjike etj (shiko tabelën 3). Ndërsa si ngjarje operacionale janë kategorizuar ato ngjarje që lidhen me shkeljen dhe/ose me mospërputhjen e procedurave të përcaktuara.

**Tabela.3:** Ngjarjeve e raportura sipas nën-kategorive të ATM-së për vitin 2020.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number (s)** | **Headline** | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0004; 0011; 0014; 0016; 0026; 0029; 0030; 0038; | Target reflection | 8 | OWSE[[11]](#footnote-11) |
| 0002, 0007 | Communication, problems of coordination betëeen TWR & ATC | 2 | Incident |
| 0024 | Communication CFMP/FMP | 1 | Incident |
| 0020 | Communication, Inability to provide ATFCM services or to execute ATFCM functions | 1 | OWSE |
| 0009; 0036; 0057; 0073; 0097; 0098; 0110; 0112; 0115; 0132; 0135; 0142; 0153; 0160; 0181; 0184; 0205 | Communication with Lines (Athens, Brindisi, Skopje, Korfuz, Beograd, Budapest, Prishtina, Mali i Zi) | 17 | Incident |
| 0001; 0032; 0033; 0034; 0041; 0055; 0058; 0059; 0061; 0064; 0065; 0066; 0069; 0076; 0079; 0080; 0083; 0084; 0086; 0087; 0088; 0090; 0092; 0093; 0104; 0106; 0107; 0111; 0124; 0191; 0204; 0225; 0248; 0250; 0255 | 35 | OWSE |
| 0021; 0121; 0188; 0196; 0197; 0228; 0261 | Communication G-G | 7 | OWSE |
| 0023; 0123; 0134; 0150 | Communication G-A /A-G | 4 | Incident |
| 0186; 0196; 0263 | 3 | OWSE |
| 0047; 0051; 0052; 0091; 0232; 0243; 0257 | Communication, Abcom service down; Optical fiber | 7 | OWSE |
| 0008 | Communication Radio MK-MWL 13 Ghz in Alarm | 1 | OWSE |
| 0048 | Communication, Failure of COMMUNICATION function with APP; HIG planer position | 1 | Incident |
| 0138 | 1 | OWSE |
| 0070 | Communication, ATIS no input data | 1 | OWSE |
| 0113; 0130; 0150; 0211 | Communication, Frequency Interference | 3 | Incident |
| 0119; 0131; 0212 | Comunination CWP with problems | 3 | OWSE |
| 0249 | 1 | Incident |
| 0015; 0022; 0039; 0040; 0044; 0045; 0063; 0067; 0068; 0071; 0072; 0074; 0075; 0077; 0081; 0085; 0089; 0094; 0095; 0118; 0126; 0128; 0147; 0148; 0149; 0151; 0154; 0156; 0157; 0158; 0162; 0163; 0164; 0180; 0183; 0187; 0202; 0209; 0210; 0213; 0215; 0216; 0219; 0220; 0223; 0227; 0229; 0230; 0231; 0233; 0251; 0252; 0253; 0254; 0258; 0259; 0264; 0265; 0266; 0267; 0268; 0269; 0270; 0271; 0272; 0273 | Equipment (Meteo, AWOS, failure CFMU, faulty estimate and interpolation, ARO, EAD with problems, AFTN Rome with corruption FPL msg, RAD, TRN RAD SKJ with Problem, NAV ILS GS COM FAIL, Screen restart, FMP out of work, Radar Tirana down in Skyline, FPL data processing with problems, DVOR, impossibility ti change the level in datablock; MSSR in alarm, VCS GAREX; runway light system display with problem, etj) | 66 | OWSE |
| 0144; 0172; 0189; 0242 | 4 | Incident |
| 0234 | Equipment (Radar SKJ, KRK, Oldi BEO, SKj, MFC skj/Beo out of work; Oldi Beo SKJ Rad SkJ Com Voice SKJ with up doën; radar Skj with up and doën) | 1 | OWSE |
| 0096; 0099; 0116 | 3 | Incident |
| 0019 | Aircraft technical problem, AEE827 did not transmit MODE A/C(No Transponder) | 1 | Incident |

**ADRM (Aerodrome) –** gjatë vitit 2020 është raportuar tre ngjarje e tillë, të cilat janë klasifikuar dy si incident dhe një si Not determined. Ngjarjet e raportuara në lidhje me këtë kategori konsistonjnë në:

* *Aircraft and Ambo lift incident with service door,* gjatë afrimit të amboliftit tek avioni i përgatitur për fluturim TIA-FCO, ekuipazhi hapi derën pa u pozicionuar ambolifti dhe pa trokitur në derë personeli i amboliftit. Kur stuardesa pa që ambolifti nuk ishte pozicionuar siç duhet, mbylli derën përsëri, si pasojë pjesa e brendshme e derës së avionit takoi strehën e amboliftit, duke pësuar një dëmtim të lehtë. Demtimi është verifikuar nga stafi teknik i cili e ka kategorizuar si dëmtim të lehtë pa pasoja për fluturimin.
* *Equipment, AWOS Meteo doën due to some works on ground from Airport,* të dhënat e sensorëve meteorologjike 17/35 në sistemin AWOS down. Gjatë investigimit është vënë re mungese energjie nga rrjeti i TIA-s. Pas komunikimit, ODM njofton që po kryenin punime të planifikuara në AFL. Në orën 13:15 UTC është rikthyer energjia në kopshtet 17 dhe 35 të Meteo-s (sensoret 17 dhe 35 janë rikthyer në punë normale).
* *A/C operation on ground. Exit from RWY to TWY,* avioni pas uljes në pistën 35, gjatë daljes nga pista (TWY D) ka raportuar “Big Hole” e cila sipas informacionit të marrë nga piloti ndodhej në bashkimin e Pistës me TWY D. Është njoftuar follow me, i cili pasi bëri inspektimin ka raportuar që nuk ishte grop, por disnivel të TWY me pistën ( e cila mund të duket si grope), e cila nuk përbënë problem në operim.

**AMAN (Abrupt Maneuver) –** në këtë kategori përfshihetmanovrimi i papritur i qëllimshëm i avionit nga ana e ekuipazhit të fluturimit për të shmangur përplasjen me tokën, objektet/pengesat, motin apo një avion tjetër. Siç vihet re nga tabela 2 gjatë vitit 2020 janë raportuar gjashtë ngjarje të tilla, dy të klasifikuara si Occurrence without safety effect dhe katër si Incident, të cilat konsistojnë në:

* *Operational, autopilot disconected suddenly*
* *EGPWS “Bank Angle”*
* *EGPWS call, system called 2 times “bank angle”*
* *Landing Instrument Call “Glide Slope”*
* *Bank Alert*
* *GPWS call bank angle*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number (s)** | **Headline** | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0125 | Operational, autopilot disconected suddenly | 4 | Incident |
| 0168 | EGPWS “Bank Angle” |
| 0169 | EGPWS call, system called 2 times “bank angle” |
| 0201 | Landing Instrument Call “Glide Slope” |  |
| 0195 | GPWS alert | 1 | OWSE |
| 0200 | GPWS, call bank angle | 1 | OWSE |

**Birdstrike (BIRD)** - në këtë kategori përfshihen goditjet nga zogjtë (në çdo fazë të fluturimit). Siç vihet re edhe nga tabela 2 numëri i birdstrike për vitin 2020 janë raportuar 21 ngjarje e tillë, të cilat janë klasifikuar si: 8 si Occurrence without safety effect; dhe 13 si incident. Numri më i lartë i birdstrike ka ndodhur gjatë gjashtë mujorit të dytë të vitit 2020, për shkak të disa faktorëve, *rritja e numërit të lëvizjes së avionëve, kushtet e motit*, *sezoni i korrje në afërsi të kufijëve të aeroportit.* Pjesa më e madhe e birdstrike kanë ndodhur gjatë fazës së uljes së avionëve, dhe gjatë fazës të ngritjes së avionëve, ngjarje të cilat nuk kanë shkaktuar probleme në avion. Avionët janë ulur në mënyrë të sigurt në Aeroportin Ndërkombëtar “Nënë Tereza” Tiranë, si dhe kanë vazhduar fluturimin normalisht për në destinacionin e planifikuar.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number** | **Headline** | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0031; 0137; 0139; 0141; 0146; 0152; 0166; 0170; 0171; 0178; 0207; 0208; 0218 | Birdstrike | 13 | Incident |
| 0133; 0145; 0174; 0175; 0176; 0192; 0235; 0237 | 8 | OWSE |

**Grafiku.4:** Brirdstrike të raportuara sipas fazës së fluturimit.

Në grafikun 4 ilustrohet se në cilën fazë të fluturimit ka ndodhur birdstrike, rreth 57,1 për qind e birdstrike kanë ndodhur gjatë fazës së ngritjes (take off). Rreth 33.3 për qind gjatë fazës së uljes (landing phase).

**CABIN (Cabin Safety Events) –** Ngjarje të shumëllojshme që lidhen me kabinën e pasagjerit gjatë transportit ajror, janë raportuar dy ngjarje, të klasifikuara si incident.

* *Compartments nets ëere found not proper fasten*, rrjetat e ndarjeve nuk janë gjetur të fiksuara siç duhet në avionin e nisur nga TIA si ferry flight, pa cargo dhe bagazhe.
* *Aircraft slide 3 left door open by mistake from passenger,* avioni i nisur nga Venecia me destinacion Tiranën, është ulur normalisht. Pasi avioni është parkuar në pozicionin nr. 7 dhe kishte ndaluar plotësisht, ju hap rrëshqitësja nga dera emergjences krahu majte (3L Door). Gjatë hapjes së rrëshqitëses dalja emergjente e avionit qëndroj mbyllur dhe pranë avionit nuk ishte afruar asnjë mjet për perpunimin e tij. Ekujpazhi ka kërkuar asistencën e policisë për të izoluar pasagjerin që kreu hapjen aksidentale. Veprimet e metejshme janë ndjekur nga policia. Gjatë intervistimit të personelit të gabines, mesohet se pasagjeri është instruktuar kunderjt normave për hapjen e dyerve në raste emergjente, dhe dyshohet se është keqkuptuar gjatë instruktimeve që ka marë.

**EXTL (External Load related Occurrences) –** në këtë këtë kategori përfshihen ngjarje të cilat ndodhin gjatë ose si rezultat i ngarkesës së jashtme apo gjatë operacioneve të jashtme të ngarkesave. Gjatë vitit 2020 është raportuar një ngjarje e tillë e klasifikuar si incident, e cila konsiston në “*Stop taxi procedure because ground power panel not closed correctly”.*

**LOC-I (Loss of Control –In-flight) –** Humbja e kontrollit në fluturim, devijim nga flightpath i caktuar. Siç vihet re nga tabela 2 pranë Autoritetit të Aviacionit Civil janë raportuar tre ngjarje të klasifikuar dy si occurrence without safety effect dhe një si Incident, të cilat konsistojnë në:

* *Go around, Missed Approach,* avioni ka qënë to *height* për tu ulur, për këtë arsye është instruktuar për performuar procedurën missed approach. Pas performimit të kësaj procedure avioni është ulur pa problem.
* *Go around, Unstablised approach,* ngjarja ka ndodhur gjatë *fazës së fluturimit Approach*[[12]](#footnote-12)avioni për shkak të një approach të paqëndrueshëm ka kryer go around. Pavarësisht go around avioni ka kryer ulje të sigurt.
* *Go around, due to “Inconvinient Position”,* për shkakt të *“Inconvinient Position”* avioni ka kryer go around, çdo gjë ka vazhduar normalisht.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number (s)** | **Headline** | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0003 | Go around, Missed Approach | 2 | OWSE |
| 0005 | Go around, Unstablised approach |
| 0012 | Go around, due to “Inconvinient Position” | 1 | Incident |

**MED (Medical) –** klasifikim i cili përdoret: kur anëtarët e ekuipazhit nuk janë në gjendje për të kryer detyrat për shkak të sëmundjes; në rastet e emergjencave mjekësore për shkak të sëmundjes, që përfshin një person në bordin e një avioni (përfshirë pasagjerët dhe ekuipazhin), është raportuar një ngjarje e tillë e cilat është klasifikuar si Occurrence without safety effect, e cila konsiston në:

* *Medical Emergency, PAN PAN,* avioni i nisur nga “Londra/Gatwick” ka deklaruar PAN-PAN, për shkak të një pasagjeri të sëmurë në bord. Është njoftuar Follow-me dhe ODM të cilët kanë njoftuar mjekun.

**RAMP (Ground Handling) -** Ngjarje të cilat ndodhin gjatë ose si rezultat i operacioneve të ground handling. Siç vihet re edhe në tabelën më poshtë, gjatë vitit 2020, është raportuar një ngjarje lidhur me dërgesën e DHL të mbërritur me avionin kargo. Gjatë kontrollit të dërgesës me *X-Ray Screening*, agjentët e kargos, konstatuan një kuti kartoni e cila përmbante një *“Plastic can”* e cila derdhte përmbajtjen e saj në *“Cargo Carrel”* e cila vazhdonte të derdhej në dyshemenë e magazinës së aeroportit duke përhapur një erë të keqe dhe reaguar mbi dyshme. Meqënëse kutia nuk ishte e etiketuar si e mirë e rrezikshme (dangerous good), është trajtuar si e mirë e rrezikshme e fshehur. Stafi ka mbuluar kutinë me qese plastike për të shmangur rrjedhjen e mëtejshme.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number** | **Headline** | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0236 | Dangerous Good | 1 | Incident |

**SCF-NP**, dështimi ose mosfunksionim i sistemit të avionit apo komponentëve të tjerë përveç motorit të avionit, gjatë vitit 2020, janë raportuar 9 ngjarje të tilla, tetë të klasifikuara si Incident dhe një si një si occurrence without safety effect.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number** | **Headline** | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0018; 0019; 0023; 0108; 0109; 0226; 0256; 0260 | SCF-NP | 8 | Incident |
| 0167 | 1 | OWSE |

Problematika në lidhje me: transponder, indikacioni në avion respektivisht dera e kargos ishte hapur dhe dyert e rrotave (wheel doors) ishin hapur, probleme me komunikimin ground-air (probleme me radion, nuk ndryshonte dot frekuencën), probleme teknike me dritaren anësore të thyer (cracked L2 side window; right flight deck window-r2 cracked on outside layer; emergencies due to crack on windshield bring on emergency descent).

**SCF-PP** (dështim apo mosfunksionim i sistemit të avionit opo komponentëve të lidhur me motorin e avioni) – janë raportuar dy ngjarje, të cilat janë klasifikuar si Incident.

Ngjarje të cilat nuk kanë ndodhur në Shqipëri por janë marrë në analizë sepse operatorët ajrorë janë me regjistër Shqipëtarë. Problematikat kanë rezultuar në lidhje me: vibracione të forta në motorrë, ka ndodhur gjatë marrjes së lartësisë[[13]](#footnote-13) në FL180, autopiloti është shkëputur automatikisht, dhe avioni ka anuar në anën e djathtë. Pas identifikimit të problemit, piloti ka vendosur të kthehet në aeroportin e nisjes, ku ka kërkuar ulje “PAN-PAN” për shkak të problemit teknikë. Gjatë fazës së fluturimit “decent” në 3000 ft është aktivizuar indikacioni që tregon “Oil Filter Bypass”, në këtë kohë avioni ishte autorizuar për ILS 04R approach. Lidhur me këtë problem është ndjekur procedura emergjente e “Oil Filter Bypass” pra fikja e motorrit Nr.2. Avioni është ulur në mënyrë të sigurt dhe pa problem në RWY 04R.

Ngjarja e dytë i referohet “*ECAM caution IDG1 overheat*”, gjatë lëvizjes në tokë (taxi) në aeroportin e Stambollit, avioni merr një mbi nxehje në IDG1 ECAM[[14]](#footnote-14). IDG1 është shkëputur automatikisht dhe temperature e vajit IDG1 ishte rreth 220 gradë. Avioni është kthyer në vend parkim për ndihmën teknike.

**SEC (Security) -** akte kriminale / Sigurie që rezultojnë në aksidente ose incidente si:

* Ndërhyrje e paligjshme përfshirë rrezikun e një bombe ose rrëmbimin e avionit;
* Vështirësi në kontrollin e pasagjerëve të intoksikuar, të dhunshëm ose të padisiplinuar;
* Zbulimi i një udhëtari pa biletë;

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number** | **Headline** | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0082; 0179 | Security, Unruly Passenger | 2 | Incident |
| 0203; 0246 | Laser Beam | 2 | Incident |
| 0173 | 1 | OWSE |

Gjatë vitit 2020, janë raportuar pesë ngjarje, katër klasifikuar si Incident dhe një si Occurrence without safety effect, të cilat konsistojnë në:

* *Security, Unruly Passenger,* gjatë fluturimit, detektori i tymit në Lavator E është aktivizuar, për shkak të pirjes së duhanit të një pasagjeri. Pasagjeri është paralajmëruar dhe pas mbërritjes është dorëzuar në polici.
* *Unruly Passenger,* avioni me destinacion TIA-MXP pas *Taxi Phase* (lëvizjes në tokë) është kthyer nga RWY në apron (vendqëndrimin e avionëve) për shkak të pasagjerit të padisiplinuar, i cili ka refuzuar të vendoste rripin e sigurimit, për këtë arsye nuk është lejuar të vijoj të udhëtoj në destinacionin e planifikuar. Fluturimi ka vazhduar normalisht në destinacion.
* *Laser Beam,* gjatë vitit 2020, janë raportuar 3 sulme laser në AAC, të cilat janë klasifikuar dy si Incident dhe një si Occurrence without safety effect, kanë ndodhur gjatë fazës së uljes së avionëve, të cilët janë ulur në mënyrë të sigurtë në Aeroportin Ndërkombëtar “Nënë Tereza” Tiranë.



Sulmet me laser janë rritur ndjeshëm në të gjithë botën. Këto lloj sulmesh paraqesin një rrezik të madh për operimin e sigurt të avionit. Drita e laserit e cila godet në një kënd të veçantë mund të ndriçoj të gjithe kabinën (me një dritë të ndritshme të gjelbërt ose të kuqe) dhe të verboj pilotët. LA nuk ka shkaktuar një aksident, por ky efekt mund të çorientoj pilotët në një moment vendimtare. Ky lloj incidenti është një rrezik i mundshëm për sigurinë e avionit, veçanërisht gjatë qasjes përfundimtare.

Memorandum bashkepunimi????

**Grafiku. 5:** Sulmi Laser të raportuara gjatë viteve 2014-2020.

Në grafikun 5 paraqitet një krahasim i sulmeve të raportuara me laser sipas viteve, nga viti 2014-2020.

Numri i ngjarjeve të lidhura me sulmet laser është ulur në vitin 2020 krahasuar me numërin e sulmeve laser të raportuara në vitin 2019, ku respektivisht janë raportuar 3 sulme laser si dhe është ulur ndjeshëm krahasuar me vitin 2017, 2018 dhe 2019, ku respektivisht janë raportuar 44, 21 dhe 25 sulme me laser.

Në bashkëpunim me Albcontrol dhe Policinë Shqiptare, Autoriteti i Aviacionit Civil, ka nënshkruar memorandumim bashkëpunimi për përgjigje në kohë reale kundër sulmeve me laser.

Drita e një laseri, gjatë fluturimit është një rrezik serioz për sigurinë e pasagjerëve dhe ekupazhit si dhe për njerëzit të cilët jetojnë afër aeroportit. Sulmet me laser kryhen nga persona të papërgjegjëshëm, përbëjnë një vepër penale dhe Autoriteti i Aviacionit Civil nxit këto që vëzhgon një veprimtari të tillë natën, veçanërisht në afëri të aeroportit, për të kontaktuar policinë.

**UNK (Unknown or Undetermined) –** Kur ka mungesë informacioni për të kategorizuar ngjarjen. Është raportuar një ngjarje e tillë:

* Operation, Letter of Agreement, e klasifikuar si occurrence without safety effect.

**WSTRW (Wind Shear or Thunderstorm)-** Fluturimi në kohë të keqe, stuhi/erë. Janë raportuar dy ngjarje të tilla të cilat janë klasifikuar si occurrence without safety effect.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number** | **Headline** | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0049 | Go around due to tail wind during approach | 1 | OWSE |
| 0050 | Go around, tail wind, unstablized approach | 1 | OWSE |

Ngjarje të cilat kanë ndodhur gjatë fazës së afrimit (approach), ku avionët janë ulur pa problem në Aeroportin Ndërkombëtar “Nënë Tereza” Tiranë.

**Other -** në këtë kategori janë përfshirë të gjitha ngjarjet të cilat nuk janë të përfshira në asnjerën prej kategorive të mësipërme.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number** | **Headline** | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0003; 0005 | Go around, missed approach | 2 | OWSE |
| 0177; 0194; 0198; 0199 | Go around | 4 | OWSE |
| 0012 | Go around, due to “Inconvinient Position” | 1 | Incident |
| 0043 | Go around, unstablised approach | 1 | Incident |
| 0049; 0050 | Go around (due to tail wind during approach; tail wind, unstablized approach) | 2 | Incident |

Gjatë kësaj periudhe janë raportuar dhjetë ngjarje të tilla, gjashtë janë klasifikuar si occurrence without safety effect, dhe katër si incident.

# 5. Ngjarjet e përsëritura

Në këtë kapitull janë paraqitur ngjarje, të cilat kanë ndodhur shpesh vitit 2020. Nga ngjarjet e listuara në tabelat mësipër vërehet një përsëritje e shpeshtë e: *komunikimit me linja të ndryshme; Target reflection*; *go around; Equipment (Meteo, AWOS, failure CFMU, faulty estimate and interpolation).*

# 6. Referencat

**ICAO (2013):**Annex 19, *“Safety Management” Chapter 1*, p.1

**ICAO (2013 a):**Annex 19, *“Safety Management” Chapter 1*, p.2

**Kodi Ajror (2008):**  Ligji Nr. 96/2020 datë 23.07.2020, Kapitulli 9 “Raportimi i Ngjarjeve” fq.3

1. Ngjarjet janë regjistruar në ECCAIRS software sipas risk assessment të dërguar nga Albcontrol. [↑](#footnote-ref-1)
2. Shteti ose zona gjeografike në të cilën ka ndodh ngjarja (në total 244 ngjarje prej të cilave: 5 ngjarje të Albawings në Itali; 2 ngjarje e Air Albania në Turqi dhe 9 ngjarje të klasifikuar në dy kategori). [↑](#footnote-ref-2)
3. 2 ngjarje Albawings në Itali. [↑](#footnote-ref-3)
4. Albawings në Itali. [↑](#footnote-ref-4)
5. Albawings në Itali. [↑](#footnote-ref-5)
6. Albawings në Itali; Air Albania në Turqi. [↑](#footnote-ref-6)
7. Albawings në Itali; Air Albania në Turqi. [↑](#footnote-ref-7)
8. Bazë mujore. [↑](#footnote-ref-8)
9. Numri total i ngjarjve për vitin 2020 përjashtuar problemet melinjat është 234, por nëntë prej ngjarjve të regjistruara janë klasifikuar në dy kategori si dhe 5 ngjarje (4 Albawings dhe 1 Air Albania) në Itali; 2 ngjarje e Air Albania në Turqi dhe një ATM Itali Albawings). [↑](#footnote-ref-9)
10. Air Navigation Services Provider [↑](#footnote-ref-10)
11. Occurrence without safety effect. [↑](#footnote-ref-11)
12. Procedura e afrimit për ulje. [↑](#footnote-ref-12)
13. During Climb. [↑](#footnote-ref-13)
14. Electronic Centralized Aircraft Monitor: sistem në avion për monitorimin dhe shfaqen e informacionit referuar sistemit të motorëve dhe avionëve tek piloti. [↑](#footnote-ref-14)