****

**REPUBLIKA E SHQIPËRISË**

**Autoriteti Aviacionit Civil**

 

**RAPORTI I NGJARJEVE**

**JANAR-DHJETOR**

**2021**

Tabela e Përmbajtjes

[1. Hyrje 2](#_Toc93388270)

[2. Përkufizimet 4](#_Toc93388271)

[3. Klasifikimi i Ngajrjeve 6](#_Toc93388272)

[4. Statistika 9](#_Toc93388273)

[5. Ngjarjet e përsëritura 32](#_Toc93388274)

[6. Referencat 32](#_Toc93388275)

# 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 2021, 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 toward 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 Towing 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 2021, një shpjegim të shkurtër të çdo kategorie. Në total në programin ECCAIRS janë regjistruar 408 ngjarje për vitin 2021, prej të cilave 30 janë probleme me linjat e AFTN-së me Romën, Athinën, Korfuzin, Shkupin, Brindisi, Bulgari, Beograd, etj 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 2021 sipas kategorive, statusit dhe vendodhjes[[2]](#footnote-2) së ngjarjes.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ADRM | AMAN | ARC | ATM/CNS: ATM | BIRD | EXTL | LOC-G | LOC-I | MAC | MED | NAV | RAMP | RI[[3]](#footnote-3) | SCF-NP | SCF-PP | SEC | TURB | UNK | OTHER | WILD | WSTRW | Total |
|  Closed  | **6** | **2** | **1** | **216** | **65** | **1** | **1** | **4** | **1** | **5** | **1** | **1** | **1** | **15** | **4** | **19** | **1** | **1** | **44** | **2** | **5** | **396** |
|  Open | **1** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **1** |
|  Total | **7** | **2[[4]](#footnote-4)** | **1[[5]](#footnote-5)** | **216** | **65[[6]](#footnote-6)** | **1** | **1** | **4[[7]](#footnote-7)** | **1** | **5[[8]](#footnote-8)** | **1** | **1** | **1** | **15[[9]](#footnote-9)** | **4[[10]](#footnote-10)** | **19[[11]](#footnote-11)** | **1[[12]](#footnote-12)** | **1[[13]](#footnote-13)** | **44[[14]](#footnote-14)** | **2[[15]](#footnote-15)** | **5[[16]](#footnote-16)** | **397** |

Tabela 1, tregon numërin e ngjarjeve të raportuara në AAC, sipas kategorive, statusit dhe vendndodhjes së ngjarjes. Një prej ngjarjeve është me statusin open ndërsa 396 janë me status closed. Nëntëmbëdhjetë nga ngjarjet e regjistruara në program janë të klasifikuara në dy kategori.

Ndërsa një prej ngjarjeve është klasifikuar si **UNK (Unknown or Undetermined)**, ka mungesë informacioni për të kategorizuar ngjarjen.

**Grafik.1:** Numri i ngjarjeve të raportuara gjatë viteve 2014 - 2021.

Gjatë vitit 2021, siç vërehet në grafikun 1, AAC ka marr 378 ngjarje në lidhje me aviacionin, 19 prej të cilave janë klasifikuar në dy kategori sipas ADREP 2000 Taxonomy dhe dymbëdhjetë ngjarje kanë ndodhur në Itali, Francë, Kroaci dhe Turqi të operatorëve ajrorë shqiptarë.

Numri total i ngjarjeve të raportuara në AAC, nga viti 2014 deri në vitin 2021 është 2716 ngjarje. Numri i ngjarjeve të raportuara në vitit 2021 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 - 2021[[17]](#footnote-17).

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 2021 ka patur një rritje të ngjarjeve të raportuara, rritje e cila korespondon me rritjen e numërit të aktiviteteve të avionëve në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës “Nënë Tereza”, kjo për shkak edhe të lehtësimit të masave, të ndërmarra nga shteti për parandalimin e përhapjes së COVID-19. Numëri i ngjarjeve të raportuara në vitin 2021 është më i lartë në muajit Janar dhe Mars, duke u rritur përsëri gjatë sezonit të verës, i cili ëhstë sezon piku në Aeropotin Ndërkombëtar “Nënë Tereza” Tiranë. Në muajit Korrik dhe Gusht trendi arrin maksimumin e tij. Kjo rritje është në përputhje me rritjen e aktivitetit të avionëve gjatë sezonit të verës dhe i atribohet kryesisht rritjes së *Birdstrikes*. Gjatë muajve Korrik dhe Gusht 2021, AAC ka marr 33 raportime në lidhje me *Birdstrikes*. Ndërsa në total gjatë vitit 2021 AAC ka marr 65 raportime në lidhje me *Birdsrikes*. Në tre mujorin e katërt të vitit 2021 vërehet një rritje e numërit të ngjarjeve të raportuara në AAC, krahasuar me tre mujorin e katërt të vitit 2020.

**Tabela. 2** Ngjarjet e raportuara në vitit 2021 sipas kategorive dhe klasifikimit të riskut.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Occurrence without safety effect | Incident | Major Incident  | Total |
| ADRM | 1 | 6 | **-** | **7** |
| AMAN | - | 2 | **-** | **2** |
| ARC | - | - | **1** | **1** |
| ATM/CNS:ATM | 173 | 43 | **-** | **216** |
| BIRD | 63 | 2 | **-** | **65** |
| EXTL | - | 1 | **-** | **1** |
| LOC-G | - | 1 | **-** | **1** |
| LOC-I | - | 3 | **1** | **4** |
| MAC | 1 | - | **-** | **1** |
| MED | 3 | 2 | **-** | **5** |
| NAV | - | 1 | **-** | **1** |
| RAMP | 1 | - | **-** | **1** |
| RI | - | 1 | **-** | **1** |
| SCF-NP | 4 | 11 | **-** | **15** |
| SCF-PP | - | 4 | **-** | **4** |
| SEC | 2 | 17 | **-** | **19** |
| TURB | 1 | - | **-** | **1** |
| UNK | 1 | - | **-** | **1** |
| WILD | 1 | 1 | **-** | **2** |
| WSTRW | 1 | 4 | **-** | **5** |
| OTHER | 12 | 32 | **-** | **44** |
| Total | **263** | **131** | **2** | **397[[18]](#footnote-18)** |

**Grafik.3** Klasifikimi i ngjarjeve të raportura në vitin 2021 sipas kategorive dhe shkallës së rëndësisë në përqindje.

Duke vëzhguar trendin e raporteve të marra në vitit 2021 në tabelën 2 si dhe në grafikun 3, vlenë të theksohet që një pjesë e rëndësishme e ngjarjeve të raportuara, rreth 54.4 % janë të lidhura me sistemin dhe procedurat e ATM-së, përfshirë edhe informacionin Aeronautik dhe shërbimet meteorologjike.

Nga grafiku 3 vërehet se rreth 80,1 % e ngjarjeve të ATM-së janë klasifikuar si occurrence without safety effect, 19.9 % si Incident. Ky trend thekson qëndrimin pozitiv dhe gadishmërinë e stafit operacional, veçanërisht të ANPS[[19]](#footnote-19), 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 2021.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number (s)** | **Headline** | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0008  | Target Reflection | 1 |  OWSE |
| 0257 | Seperation Minima | 1 | Incident |
| 0034 | Communication Screen Lock Blocked | 1 | Incident |
| 0004; 0029; 0039; 0041; 0055; 0057; 0058; 0082; 0142; 0167;  | Communication with Lines (Athens, Brindisi, Beograd Podgorica; Skopje, Korfuz, Italy; Montenegro) | 10 | Incident |
| 0009; 0011; 0019; 0103; 0074; 0095; 0125; 0142; 0159; 0168; 0179; 0200; 0204; 0239; 0248; 0328; 0379; 0406 | 17 | OWSE |
| 0051; 0219 | Communication G-G | 2 | Incident  |
| 0012; 0054; 0063;  | 3 | OWSE |
| 0030; 0044; 0203; 0205 | Communication A-G | 3 | OWSE |
| 0217; 0350; 0362; 0366 | 4 | Incident |
| 0031; 0045; 0064; 0067; 0086; 0119; 0190; 0315; 0392 | Communication, Abcom service down; demanged FO | 9 | OWSE |
| 0065; 0148; 0151; 0185; 0187; 0189; 0264; 0394; 0374; 0375 | Communication, Frequency Interference | 10 | Incident |
| 0149; 0156; 0165; 0169; | 4 | OWSE |
| 0038 | Communication RVR 35 on alarm | 1 | OWSE |
| 0042 | Communication, Pilot not receive info | 1 | OWSE |
| 0075 | Communination, ILS/LOC in alarm  | 1 | OWSE |
| 0102 | Communication, EAD service is down | 1 | OWSE |
| 0196 | Communication Failure, RCF pilot could not hear ATS | 1 | OWSE |
| 0218; 0222 | Communication, fire alarm on, causes com. Problems due to noise | 2 | Incident  |
| 0220; 0329 | Communication, Prolonged loos of communication | 2 | OWSE |
| 0245; 0247 | Communication, data exchange netëork, INO with problems; problems with message monitor, Briefing & AFTN | 2 | OWSE |
| 0258 | Communication, no internet in MET/ BRF office | 1 | OWSE |
| 0269 | Communication, Panel CWP 03 | 1 | OWSE |
| 0274 | Communication, in the AFL panel- the alarm is displayed | 1 | OWSE |
| 0338 | Communication, could not be logged in to the SD system. | 1 | OSËE |
| 0002; 0010; 0035; 0036; 0070; 0073; 0126; 0138; 0353; 0172; 0173; 0174; 0213; 0216;  | Equipment CWP | 14 | OWSE |
| 0322 | 1 | Incident |
| 0001; 0027; 0033; 0037; 0043; 0046; 0116; 0117; 0378; 0384; 0389 | Equipment Meteo | 11 | OWSE |
| 0048; 0087; 0135; 0152; 0333; 0334; 0357; 0397 | Equipment fiber optike; demaged optical fiber | 8 | OWSE |
| 0013; 0016; 0017; 0153; 0301 | Equipment, skyline & tactical monitor with problems | 5 | OWSE |
| 0149 | Equipment R BI 123.5 Radio TWR in alarm  | 1 | Incident  |
| 0156 | 1 | OWSE |
| 0015; 0061; 0096; 0106; 0114; 0155 | Equipment TWR cameras with problemes | 6 | OWSE |
| 0332 | Equipment, runway and taxiëay monitoring cameras are out of order | 1 | OWSE |
| 0147 | Equipment Papi Light  | 1 | OWSE |
| 0136; 0139 | Equipment R Com cs0b has lan disconnected  | 2 | OWSE |
| 0133 | Equipment, the FDR position frequency PC is off  | 1 | OWSE |
| 0040; 0076; 0121 | Equipment CFMU doesn’t open  | 3 | OWSE |
| 0078 | 1 | Incident  |
| 0014; 0091; 0115; 157; 158; 0376 | Equipment, Air condicion  | 6 | OWSE |
| 0113; 0382 | Equipment, the FPL format doesn’t print properly; FPL Sky format have problemes | 2 | OWSE |
| 0109; 0319 | Equipment, USB part mouse on PC NOP with problems | 2 | OWSE |
| 0105 | Equipment, EAD service is down | 1 | OWSE |
| 0090; 0099; 0104; 0224; 0320; 0348; 0368 | Equipment Radar (Rinas Radar; Radar TRN; KRK Radar; Radar Porto Palermo) | 7 | OWSE |
| 0083; 0094; 0226; 0230; 0241 | Equipment, Failure of data Processing & Distribution Fuction (Flight plan data processing & system; missing FPL and LATI departure; GAREX Pannel TDU) | 5 | OWSE |
| 0060 | 1 | Incident  |
| 0084; 0092; *0396* | Equipment Fluctuating DVOR Monitoring; *DVOR occasionally displays an alarm on monitor* | 3 | OWSE |
| 0072; *0209* | Equipment ërong correlation; *non-correlation on the aircraft* | 2 | OWSE |
| 0052; 0053; 0340; *0255;* 0349 | Equipment, high temperature at ILS/LOC site; *defective ILS/LOC monitoring;* ILS Localise 17 in alarm | 5 | OWSE |
| 0028; 0300; 0383; *0346;* 0331 | Equipment frequency display was off; Equipment, 13GHZ MWL on alarm as a result of bad ëeather; *background noise* | 5 | OWSE |
| 0298; 0335 | Equipment, Communication Interference in Freq. 127.5 | 2 | Incident |
| 0026; 0284 | Equipment Chanel A of SRR rinas alarm; Chanel A of Radar TRN | 2 | OWSE |
| 0024; 0171 | Equipment, VCS Garex maouse and keyboard did not receive commands | 2 | OWSE |
| 0020; 0380  | Equipment NAV | 2 | OWSE |
| 0018 | Equipment, Problem with manipulating the datablock | 1 | OWSE |
| 0007 | Equipment, Folloë Me radio out of ëork | 1 | OWSE |
| 0128 | Equipment Communication problem with outlook | 1 | OWSE |
| 0302; 0324; 0325 | Equipment, lack of signal in PC NOP in ACC hall | 3 | OWSE |
| 0381; 0391 | Equipment, Metar Laku doesn’t come to AFTN/AMHS |  | OWSE |
| 0206; 0240; 0267 | Equipment UPS, rendundant intelligence module fault; UPS APC CWP 12 Mid Planner in alarm | 3 | OWSE |
| 0342 | Equipment Factors, Navigation Services Navigational aids- ILS | 1 | OWSE |
| 0250 | Equipment, EUMETSAT satellite images ëere not being updated | 1 | OWSE |
| 0303; *0304; 0388* | Equipment, the printer in the TWR didn’t work; *problem with computer of FMP; Equip. Factors, PUMA computer doesn’t turn on* | 3 | OWSE |

**ADRM (Aerodrome) –** gjatë vitit 2021 janë raportuar shtatë ngjarje të tilla, të cilat janë klasifikuar si: një occurrence without safety effect dhe gjashtë incident. Ngjarjet e raportuara në lidhje me këtë kategori konsistojnë në:

* *Operational, damage on asphalt surface from threshold of RWY 17 caused by the lightning strike,* gjatë inspektimit të pistës, është vënë re një dëmtim në sipërfaqen e asfaltit 250 m nga *threslod e RWY 17,* i shkaktuar nga goditja e rrufesë.Është njoftuar menjëherë mirëmbajtja dhe zona e dëmëtuar është riparuar menjëherë me asfalt të ftohtë. Pas punimeve të riparimit, RWY është kontrolluar dhe është raportuar se ishte funksionale në kullën e kontrollorëve. Gjatë kohës së riparimit nuk ka patur aktivitet operacional.
* *Aerodrome, driver of cargo conteiners lost control and hit the cargo terminal glass façade,* gjatë manovrimit të Tug#21 për ta lidhur me kontenierin e kargos, shoferi humbi kontrollin dhe goditi fasadën e xhamit të terminalit të kargos, duke shkaktuar dëme në fasadën e xhamit si dhe dëmtime të vogla në mjetin e policisë, që ndodhej pranë tij. Nuk ka patur lëndime, investigimi është në process për të gjetur faktorët kontribues të cilët shkaktuan këtë ngjarje.
* *Asphalt surface at taxi lane “W” behind the parking stand T9 has been damaged,* nga raporti i pilotit, pjesa “T9 parking stand” pas Taxiway w është e dëmtuar. Ka patur disa raste kur është kërkuar nga marshallët të devijojnë lëvizjen e avionit nga kjo pjesë. Bazuar edhe në komunikimin më marshalët dhe ODM është një zonë e cila kërkon ndërhyrje për riparim.
* *Taxiway incursion*, gjatë përpunimit të një avioni civil, i cili kishte sjell trupa ushtarak të cilët do të kalonin nga zona ushtarake. Autobuzi ngarkuar me trupat ushtarak pasi kordinoj me marshallin në apron lëvizi përgjatë TWY W për të dërguar trupat tek dera e repartit ushtrak. Pasi autobuzi shkarkoj trupat tek dera ushtrisë u kthye në apron duke lëvizur përgjatë TWY W. Në momentin që autobuzi po dilte nga TWY W për tu futur në apron ka filluar lëvizja e avion LH1741 nga pozicioni parkimit T11. Për disa sekonda dhe në distancë shumë të largët rreth 400m avioni LH1741 dhe Autobuzi kanë qënë përball njëri-tjetri. shkaqet. Situata është klasifikuar si taxiway incursion dhe do analizohet për të gjetur shkaqet.
* *Broken edge lights of RWY,* gjatë inspektimit të pistës nga marshalli janë gjetur 3 drita të thyera në RWY, midis rrugës lidhëse C në D në anën lindore (RWY-35). Nga inspektimi i fundit, i realizuar nga marshalli, gjithçka ishte në rregull. Është hetuar nga kamerat për të zbuluar se kush e shkaktoi ngjarjen. Ngjarja është shakaktuar nga avion me destinacion TIA- BRI, i cili gjatë lëvizjes në TWY W nuk ka ndezur dritat kundër përplasjes (anti-collision light) dhe nuk ka patur ndezur *taxi light*. Në orën 22:31 me orën lokale kur avioni është ngritu ka goditur dritat. U informua kulla për avionin që thyeu dritat, asnjë infrmacion nuk është thënë nga piloti në kullë. Skaji i RWY u pastrua, dritat do të ndërrohen, është informuar menjëherë mirëmbajtja.
* *Go around, due to suspected bird remains in RWY,* avioni i cili u ul, raportoi se kishte diçka i cili dukej si zog, pak në të majtë të linjës qëndrore të pistës. Pas kontrollit Folloë-Me, raportoi pistë të pastër, pasi nuk gjeti asnjë gjë. Avioni i cili ishte në sekuencë në finale u dërgua për go around.
* *Possible taxiway incursion,* avioni ka kërkuar clearence për push back and start up te stand 15, duke vlersuar situatën kërkesa është aprovuar menjëherë, pasi kishte filluar lëvizjen, kamioni i karburantit është parë duke lëvizur nga zona e depozitave në veri në drejtim të terminalit përkatësisht mbrapa avionit që ishte duke performuar push back. Menjëherë u morën masa duke ndaluar avionin për kryerjen e procedurës. Është thirrur disa herë në radio follow me për të sqaruar situatën po nuk është përgjigjur. Situata ishte serioze.

**AMAN (Abrupt Maneuver) –** Në këtë kategori përfshihet 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. Siç vihet re nga tabela 2 janë raportuar dy ngjarje të klasifikuara si Incident, të cilat konsistojnë në:

* *Operational, GPwS Sounded once “Bank Angle” and at “Sink Rate” call twice;*
* *Rejected Take off.*

**ARC (Abnormal Runway Contact) –** Në këtë kategori përfshihet çdo ngritje apo ulje e avionit që përfshin çdo ulje ose ngritje të avionit në përfshirje jo të rregullt me sipërfaqen e pistës (runway). Gjatë vitit 2021 është raportuar një ngjarje e tillë e cila ëhstë klasifikuar si major incident. Avion i vogël model Beechcraft me regjistrim zvicerian HB-EFH, me katër persona në bord, beri ulje të detyruar në mes të pistës pasi pësoi një avari në sistemin e rrotave. Nuk ka patuar asnjë të lënduar. Pas aksidentit janë lajmëruar të gjitha ekipet e emergjencës. Pas lajmërimit të OKIIA-s dhe kryerjes së investigimit në zonën e pistës, avioni është zhvendosur nga pista, si pasojë operimet në Aeroportin Ndërkombëtarë të Tiranës, u pezulluan për 1 orë e 45 minuta.

**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 2021 janë raportuar gjashtëdhjetë e pesë ngjarje të tilla, të cilat janë klasifikuar si: dy occurrence without safety effect dhe 63 si incident. Ngjarje të cila ka ndodhur gjatë fazës së ngritjes së avionëve, fazës së uljes së avionëve, si dhe fazës së afrimit (Approach) të cilat nuk ka shkaktuar probleme në avion. Avionët kanë vijuar fluturimin në mënyrë të sigurt në distinacion e planifikuar si dhe janë ulur në mënyrë të sigurt në Aeroportin Ndërkombëtar “Nënë Tereza” Tiranë.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number** | **Headline**  | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0093; 0101; 0107; 0108; 0122; 0123; 0137; 0145; 0146; 0160; 0163; 0166; 0175; 0177; 0180; 0191; 0192; 0193; 0195; 0197; 0201; 0211; 0214; 0215; 0221; 0231; 0232; 0233; 0234; 0242; 0243; 0249; 0251; 0252; 0261; 0262; 0263; 0266; 0272; 0273; 0275; 0276; 0277; 0278; 0279; 0281; 0282; 0283; 0285; 0287; 0288; 0289; 0290; 0291; 0292; 0296; 0297; 0311; 0314; 0321; 0339; 0355; 0359; 0372  | Birdstrike | 63 | Incident |
| 0191; 0199 | 2 | OWSE |

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

Në grafikun 4 ilustrohet se në cilën fazë të fluturimit ka ndodhur birdstrike, rreth 50.7 për qind e birdstrike kanë ndodhur gjatë fazës së ngritjes (take off). Rreth 37 për qind gjatë fazës së uljes (landing phase). Numri më i lartë i birdstrike ka ndodhur gjatë muajëve Korrik- Shtator 2021, për shkak të disa faktorëve, *rritja e numërit të lëvizjes së avionëve, kushtet e motit*, *sezoni i korrje në afërsi të kufijëve të aeroportit, etj.*

**EXTL EXTL (External Load related Occurrences)**, është raportuar një ngjarje, e cila është klasifikuar si Incident. Konsiston në:

* *Airport Operational, Cargo containers not closed properly,* dy kontejnerët nuk janë mbyllur siç duhet.

**LOC-G (Loss of Control- Ground) -** Humbja e kontrollit gjatë kohës që avioni është në tokë, është raportuar një ngjarje e tillë, e klasifikuara si Incident.

* *Aborted take off with runëay 17.*

**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 katër ngjarje të klasifikuara tre si Incident dhe një si major incident, të cilat konsistojnë në:

* *Human error, PGT51X dearance devaition,* avioni pasi u ngrit me pistën 17, është udhëzuar që mbasi të kalonte 6000ft, me qëllim që të ishte safe nga terreni, të kthehej majtas dct për në MAVAR. Piloti ka bërë readback korrekt dhe pasi kaloi 3000 ft është kyhyer papritur majtas bile duke raportuar “passing 3000 feet” në drejtim të Mavar-it. Menjëherë është udhëzuar që të kthehej djathtas Hd-180 grade dhe të përshpejtonte ngjitjen që të ishte safe me terrenin. Pasi kaloi në lartësi të mjaftueshme të sigurt është udhëzura për DCT Mavar.
* *Go around,* ngjarja ka ndodhur për shkak të pamundësisë së uljes në tentativën e parë, nuk është stabilizuar dot në finale dhe se në 4000 ft kishte Windshear. Pavarësisht go around avioni ka kryer ulje të sigurt.
* *Aircraft technical problem, Emergency landing due to engine failure,* avioni pasi u ngrit në pistën 17, në drejtim të pikës BRARI në lindje të pistës, pas një minute ka deklaruar dhe kërkuar ulje në pistë të kundër 35. Piloti ka deklaruar emergjencë dhe kishte marrë drejtimin për ulje në pistë 35. Avionit i është kërkuar të mos ulej, sepse në pistë kishte avion. Kjo gjë nuk është marr parasysh dhe piloti ka vendosur të ulet pa leje në pistën 35. Pavarësisht ngjarjes që ka ndodhur në më pak se një minutë , nuk pati asnjë problem për të dy avionët. Është koordinuar me aeroportin sipas procedurave.
* *Major incident. HB-EFH aircraft was stalled at the runway due to gear problem, n*gjarje wshtw klasifikuar edhe siARC *(Abnormal Runway Contact),* e cila është përmendur më sipër.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number (s)** | **Headline** | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0140 | Human error, PGT51X Clearance deviation | 3 | Incident |
| 0154 | Go around |
| 0356 | Aircraft technical problem, Emergency landing due to engine failure |
| 0286 | Major incident. HB-EFH aircraft was stalled at the runëay due to gear problem. | 1 | Major Incident  |

**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. Gjatë vitit 2021, Autoriteti i Aviacionit Civil, ka marrë një raportim të tillë, të klasifikuar si occurrence without safety effect.

* Separation, ACAS RA, avioni i cili po devijonte për shkak të kohës dhe ishte ngritje nga Prishtina i lejuar për te climb and maintain. Ndërkohë ishte edhe një avion tjetër në FL330 me destinacion Prishtinë i cili është lejuar të zbriste në FL310 fillimisht. Avioni 1 raporton i lirë nga ëeather dhe instruktohet te resume në RETRA. Ndërkohë avioni 2 raporton TICAS RA dhe avioni 1 TICAS RA. I është thënë trafikut ROGER dhe të ndiqte RA si dhe i është dhënë trafik information në lidhje me avionin 2 që po zbriste në FL310. Ndërkohë avioni 2 ndalon zbritjen në FL316, ndërkohë avioni 1 zbret në nivelin 291. Pasi raportuan clear of conflict resumuan lejet e mëparshme të dhënë, avioni 1 ka kërkuar informacion për callsign dhe tipin e avionit të përfshirë, të cilat ia dhënë nga kontrollori.

**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), janë raportuar pesë ngjarje të tilla të cilat janë klasifikuar tre si Occurrence without safety effect dhe 2 si Incident, të cila konsistojnë në:

* *Medical PAN PAN,* avioni i nisur nga *“Venecia”* ka deklaruar PAN-PAN, për shkak të një pasagjeri të sëmurë në bord. Ngjarja është meanxhaur nga ekupazhi i avionit bazuar në procedurat dhe standartet e kërkuara.
* *Medical, Sick Person on Board,* avioni i nisur nga *“LATI”* për në *“LIPE (BLQ): Bologna/Borgo Panigale”,* Italy deklaroi MAY Day MAY Day. Pas kontaktit të parë me pilotin u kuptua për smoke on the plane dhe për një person me probleme në frymarrje. Është lajmëruar urgjent zjarrëfikësja dhe ambulance. Në kontaktin e dytë piloti raportoi që një fëmijë i vogël nuk merrte dot frym dhe kishte nevojë urgjente për ambulancë. Gjithashtu ka kërkuar që të kancelonte dhe sinjalin May Day. Zjarrëfikësit janë rikthyer në vendqëndrim dhe ambulance është kujdesur për të sëmurin.
* *Go around and Missed Approach Procedure due to medical on passangers,* avioni i nisur nga LIPE, ka kërkuar kërkuar të kryej “Go around” për shkak të dy pasagjerëve në bord me simptoma paniku, piloti ka kërkuar asistencë mjekësore me mbërritjen në TIA, asistenca mjekësorë është dhënë pas mbërritjes.
* *Medical emergency landing at LATI,* avioni i nisur nga EDDL me destinacion LGIR ka deklaruar ATCO BEO për medical emergency, me kërkesë për ulje në LATI, për shkak të një pasagjeri me koma diabetike. Doktori në bordin e avionit është përpjekur ta stabilizonte. është njoftuar ATCO TWR si dhe janë pezulluar përkohësisht ngritjet për shkak të emergjencës mjekësore. Është siguruar ambulance me ekipin ndihmës mjekësh, mbas uljes së avionit ka vijuar operimi normal i uljeve ngritjeve në RWY 35.
* *Aircraft returned to LATI due to sick pax*, avioni i nisur nga Tirana me destinacion Londrën, gjatë fluturimit raportoi një pasagjer të sëmur në bord. Piloti vendosi të kthehej përsëri në LATI, avioni është ulur pa problem dhe çdo gjë ka vazhduar normalisht.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number (s)** | **Headline** | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0062 | Medical, PAN-PAN | 2 | Incident |
| 0081 | Go around and Missed Approach Procedure due t medical on passengers |
| 0150  | Medical, Sick person On Board  | 3 | OWSE |
| 0256 | Medical Emergency landing at LATI |
| 0395 | Aircraft returned to LATI due to sick pax |

**NAV -** klasifikohen ngjarje të cilat përfshijnë navigimin e gabuar të avionit në tokë ose në ajër. Është raportuar një ngjarje e tillë, e klasifikuar si Incident. Ngjarja konsiston në *Separation minima, minimum vectoring altitude deviation,* dy avion ishin vektorizuar nga Holding për R 35. Distance midis tyre ishte më shumë se 5 Nm. Megjithatë për sapcing iu dha një 5 gadë për hapësirë. Gjatë kthesës në bazë distance ran ë 4.8 NM për shkak të vektorit të fundit i cili ngushtoi ndarjen.

**RAMP (Ground Handling) -** Ngjarje të cilat ndodhin gjatë ose si rezultat i operacioneve të ground handling. Siç vihet re edhe në tabelën 2, gjatë vitit 2021, është raportuar një ngjarje e tillë lidhur me *Aircraft fuselage light scratch from stairs*, e kalsifikuar si Occurrence without safety effect. Gjatë pozicionimit të shkalllëve të hipjes në avion, parmaku i shkalllëve ka prekur pak trupin e avionit, duke shkaktuar një gërvishje të lehtë, e cila nuk ka ndikuar në fluturim.

**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, është raportuar një ngjarje e tillë e cila ëhstë klasifikuar si Incident dhe konsiston në:

* *Go around due to people on RwY*, avioni ka qënë në final 35, kur i është dhënë leja për t’u ulur duke mos marrë parasysh që kishte punime në pistë dhe pse personi i cili ka dhënë lejen për ulje ka qënë i informuar për këto punime. Menjëherë është vënë re se kishte njerëz në pistë dhe avionit i është anulluar leja për t’u ulur dhe i është dhënë leja vetëm për t’u afruar. Në pamundësi për t’i larguar në kohë punëtorët nga pista, është anuluar ulja e avionit dhe është koordinuar me njësinë e afrimit, duke e dërguar në circuit, pasi është marrë konfimimi që avioni do të ndiqte rregullat visual për afrim. Pas kësaj procedure avioni është ulur pa problem në TIA.

**SCF-NP**, dështimi ose mosfunksionim i sistemit të avionit apo komponentëve të tjerë përveç motorit të avionit, gjatë gjashtë mujorit të parë të vitit 2021, janë raportuar 15 ngjarje të tilla të klasifikuara tre si Incident dhe një si Occurrence without safety effect.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number** | **Headline**  | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0003; 0112; 0124; 0236; 0244; 0313; 0316; 0337; 0352; 0361; 0373 | SCF-NP | 11 | Incident |
| 0047; 0178; 0369; 0399 | 4 | OWSE |

Problematika në lidhje me: ILS Localiser; Light Indicator dhe Altimetter Difference; mos funksionim i instrumentit të matjes së shpejtësisë; computer issues; rrjedhje e vajit nga frenat kryesore të krahut të majtë; steering problem after landing; left gear door not closed; warning në sistem.

**SCF-PP** (dështim apo mosfunksionim i sistemit të avionit opo komponentëve të lidhur me motorin e avioni) – janë raportuar katër ngjarje e tillë, të cilat janë klasifikuar si Incident. Problematikat kanë rezultuar në lidhje me: probleme me motorrin (engine No.1) ; arsye teknike; dhe probleme me presionin në motorrë.

**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** |
| 0025; 0068; 0120; 0130; 0188; 0237; 0308; 0344; 0354  | Security, Unruly Passenger | 9 | Incident |
| 0079; 0111; 0194; 0210; 0393; 0330; 0371; 0393 | Laser Beam | 8 | Incident |
| 0280 | 1 | OWSE |
| 0360 | Human error, pilot gave the ërong code | 1 | OWSE |

Gjatë vitit 2021, janë raportuar 19 ngjarje, të klasifikuara shtambëdhjetë si Incident dhe dy si Occurrence without safety effect. Nëntë prej të cilave konsistojnë në pasagjerë të padisiplinuar në bord, për të cilat është ndjekur procedura e plotësimit të formularit për pasagjerë të pa disiplinuar në board, si dhe pas mbërritjes është dorëzuar në polici.

* *Laser Beam,* gjatë vitit 2021, janë raportuar 9 sulme laser në AAC, të cilat janë klasifikuar tetë si incident dhe një si occurrence without safety effect. Disa nga ngjarjet 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 **-** 2021.

Në grafikun 5 paraqitet një krahasim i sulmeve të raportuara me laser sipas viteve, nga viti 2014 deri në vitin 2021.

Numri i ngjarjeve të lidhura me sulmet laser të raportuara në vitin 2021 dhe vitin 2020 është zvogëluar, krahasuar me numërin e sulmeve laser të raportuara në vitin 2019, ku respektivisht janë raportuar 9 dhe 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.

**TURB (Turbulence Encounter)** – Ndeshja e turbulencave gjatë fluturimit. Aviacioni Civil ka marr një raportim të tillë, e cila është klasifikuar si occurrence without safety effect.

**UNK (Unknown or Undetermined) –** Kur ka mungesë informacioni për të kategorizuar ngjarjen. Është raportuar një ngjarje e tillë, e cila është klasifikuar si occurrence without safety effect.

**WILD (Collision WildILDlife) –** 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, janë raportuar dy ngjarje të tillë, klasifikuar përkatësisht:

* Incident - “*WILD on RwY”,* pas uljes piloti ka raportuar që ka goditur diçka në pistë (300 m pas touch down), i cili mund të ketë qënë lepur ose ndonjë kafshë tjetër. *Pas kontrollit të pistës 2 herë nga Follow-me, nuk është konstatuar asnjë gje. Piloti nuk ka raportuar probleme të shkaktuara nga kjo ngjarje.*
* Occurrence without safety effect – *“Communication, ILS/LOC on alarm both monitors”* e cila është klasifikuar si ngjarje në dy kategori, ATM dhe WILD sepse ILS/LOC në alarm në të dy monitorët, janë kryer të gjitha procedurat remote sipas manualit të cilat kanë rezultuar në rregull. Problem ka qënë prania e shpendëve në antena. Gjatë kësaj periudhe ka patur një A/C në procedurë, për të cilën është informuar TMA/APP për problemin dhe është kaluar në procedurën DVOR/DME.

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **File Number** | **Headline**  | **Number of Occurrence** | **Occurrence Class** |
| 0385; 0386; 0387 | Lightning strike | 3 | Incident |
| 0246 | Weather. Aircraft deviated to alternate airport due to weather conditions. | 1 |
| 0059 | Aircraft req deviation because of Weather, Thunderstorm activity. | 1 | OWSE |

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

* Devijim për shkak të kushteve meteorologjike (*thunderstorm activity*);
* Tre lighnting strike, gjatë fazës së afrimit (approach) të avionit.

**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; 0049; 0050; 0131; 0154; 0161; 0212; 0305; 0377; 0398; | Go around | 8 | Incident |
| 0183; 0208; 0363 | 3 | OSËE |
| 0056; 0069; 0085; 0144; 0227; 0228; 0271; 0310 | Go around, unstablised approach | 8 | Incident |
| 0294 | 1 | OWSE |
| 0081  | Go around and missed approach Procedure due to medical on passengers | 1 | Incident |
| 0098 | Communication, Read back missing from pilot  | 1 | OWSE |
| 0132 | Go Around, Long Flare (Long Landing) | 1 | Incident |
| 0162 | The GPWS Trigered “Sink Rate” tëo times | 1 | Incident |
| 0198; 0202; 0370; 0341 | Go around, approach stability: high altitude; fast landing; due to hight speed; traffic, RWY occupied | 3 | Incident |
| 0407; 0351 | Go around due to: low vertical visibility; to strong or variable window approach | 2 | OWSE |
| 0207 | Vilont pax in check in area | 1 | OWSE |
| 0316 | Missed APP, Go around | 1 | Incident  |
| 0404 | 1 | OWSE |
| 0235; 0238 | Taxiway incursion, aircraft; possible taxiway incursion | 2 | Incident  |
| 0254 | Fire outside of airport perimeter (in vicinity) | 1 | Incident  |
| 0268 | Go around, because of tail wind | 1 | Incident |
| 0307 | Go around due to delay on departure of aircraft | 1 | Incident |
| 0337 | Go around due to tech problem with computer | 1 | Incident |
| 0400 | Take off canceled | 1 | OWSE |
| 0360 | Human error, pilot gave the wrong code  | 1 | OWSE |
| 0295 | Albcontrol-DTA-vodafole fiber optic is on alert | 1 | OWSE |

Gjatë kësaj periudhe janë raportuar dyzetë e katër ngjarje të tilla, të klasifikuara tre dhjetë e dy si incident dhe dymbëdhjetë si occurrence without safety effect.

# 5. Ngjarjet e përsëritura

Në këtë kapitull janë paraqitur ngjarje, të cilat kanë ndodhur shpesh gjatë vitit 2021. Nga ngjarjet e listuara në tabelat mësipër vërehet një përsëritje e shpeshtë e: *komunikimit me linja të ndryshme; Equipment (Meteo, failure CFMU, CWP,* *Radar etj); Go around; Birdstrike.*

# 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 (2020):**  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 397 ngjarje prej të cilave: 6 ngjarje të Albawings në Itali, 1 në Francë & 1 Kroaci; 3 ngjarje të Air Albania në Turqi 7 1 në Itali; dhe 19 ngjarje të klasifikuar në dy kategori). [↑](#footnote-ref-2)
3. Ngjarja e kalsifikuar dhe si ATM. [↑](#footnote-ref-3)
4. 1 ngjarje e klasifikuar edhe si SCF-NP. [↑](#footnote-ref-4)
5. 1 Ngjarje e klasifikuar dhe si LOC-I. [↑](#footnote-ref-5)
6. 5 Bird Strike Albawings (5 në Itali dhe 1 në Francë) dhe 2 Bird Strike Air Albania në Turqi. [↑](#footnote-ref-6)
7. 3 nga ngjarjet e klasifikuar në dy kategori, janë klasifikuar edhe në kategorinë OTHER; ARC; SCF-PP. [↑](#footnote-ref-7)
8. Albawings në Itali. [↑](#footnote-ref-8)
9. 5 ngjarje të klasifikuara në dy kategori ( 2 të klasifikuara edhe si ATM; 1 klasifikuar si AMAN; dhe 2 klasifikuara si OTHER) dhe 1 ngjarje Air Albania e cila ka ndodhur në Turqi. [↑](#footnote-ref-9)
10. 1 ngjarje ka ndodhur në Bullgari. [↑](#footnote-ref-10)
11. 1 ngjarje e kalasifikuar në dy kategori (klasifikuar dhe si OTHER) 1 ngjarje Air Albania e cila ka ndodhur nw Itali. [↑](#footnote-ref-11)
12. Ngjarje e cila ka ndodhur nw Kroaci, operatori Albawings. [↑](#footnote-ref-12)
13. Ngjarje e kalsifikuar dhe si ATM. [↑](#footnote-ref-13)
14. 7 ngjarje të klasifikuara në dy kategori (1 si LOC-I; 2 si ATM; 1 si MED; 2 si SCF-NP; dhe 1 si SEC). [↑](#footnote-ref-14)
15. 1 ngjarje e kalifikuar dhe si ATM. [↑](#footnote-ref-15)
16. 1 ngjarje e kalifikuar dhe si ATM [↑](#footnote-ref-16)
17. Bazë mujore. [↑](#footnote-ref-17)
18. Numri total i ngjarjve për vitin 2021 përjashtuar problemet me linjat është 378: 19 prej ngjarjve të regjistruara janë klasifikuar në dy kategori si dhe 12 ngjarje (Albawings - 6 në Itali; 1 në Francë; 1 në Kroaci dhe Air Albania: 1 në Itali; 3 në Turqi) si dhe 1 ngjarje e ndodhur në Bullgari dhe një në Kosovë. [↑](#footnote-ref-18)
19. Air Navigation Services Provider [↑](#footnote-ref-19)