

URDHËR
Nr.68, datë 10.6.2011

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR RAPORTIMIN E NGJARJEVE NË
AVIACIONIN CIVIL**

Në mbështetje të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, në zbatim të nenit 104 të ligjit 10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” dhe në përputhje me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe midis Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një zone të përbashkët europiane të aviacionit”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Për raportimin e ngjarjeve në aviacionin civil”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil dhe Organi Kombëtar i Investigimit të Incidenteve/Aksidenteve Ajrore për zbatimin e këtij urdhri.
3. Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

RREGULLORE
PËR RAPORTIMIN E NGJARJEVE NË AVIACIONIN CIVIL

Neni 1
Qëllimi

Qëllimi i kësaj rregulloreje është përmirësimi i sigurisë ajrore, duke garantuar që të dhënat përkatëse mbi sigurinë raportohen, mblidhen, ruhen, mbrohen dhe shpërndahen.

Qëllimi i vetëm i raportimit të ngjarjes mbetet parandalimi i aksidenteve dhe incidenteve dhe jo përcaktimi i fajit apo përgjegjësisë.

Neni 2
Përcaktime

Për qëllim të kësaj rregulloreje:

1. “Ngjarje” nënkupton një ndërprerje të operimit, defekt, gabim ose rrethanë tjetër e pazakontë, e cila ka ose mund të ketë ndikuar mbi sigurinë e fluturimit, e cila nuk ka rezultuar në një aksident ose incident serioz, tani e tutje referuar si “aksident ose incident serioz”, siç përcaktohet në vendimin e Këshillit të Ministrave nr.686, datë 2.6.2010 “Për ngritjen e Organit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve”.

2. “Dezidentifikim/mosidentifikim” nënkupton zhvendosjen nga raportet e paraqitura të të gjitha detajeve personale që kanë të bëjnë me raportuesin dhe detajet teknike, të cilat mund të çojnë në identitetin e tij/saj, ose të palëve të treta, që rrjedhin nga të dhënat në fjalë.

Neni 3
Fusha e veprimit

1. Kjo rregullore zbatohet për ngjarje, të cilat, nëse nuk korrigjohen, rrezikojnë avionin, personat në bord ose çdo person tjetër. Një listë me shembuj të këtyre ngjarjeve është paraqitur në shtojcën I dhe II.
2. Shembujt që përmbajnë shtojcat mund të ndryshohen apo zgjerohen.

Neni 4
Raportimi i detyrueshëm

1. Ngjarjet e përcaktuara nga neni 3 do t'u raportohen autoriteteve kompetente të përcaktuara në nenin 5, prej çdo personi të renditur më poshtë gjatë ushtrimit të funksioneve të tij/saj:

a) operatori ose administratori i një avioni transporti publik ose me turbinë të përdorur nga një operator për të cilin Autoriteti i Aviacionit Civil garanton mbikëqyrje të sigurisë së operimeve;

b) personi që kryen projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen ose modifikimin e një avioni transporti publik ose me turbinë, ose të një pajisjeje e pjesë të tij nën mbikëqyrjen e Autoritetit të Aviacionit Civil;

c) personi i cili nënshkruan certifikatën e inspektimit të mirëmbajtjes ose të lëshimit për shërbim të një avioni transporti publik ose me turbinë ose të një pajisjeje e pjesë të tij nën mbikëqyrjen e Autoritetit të Aviacionit Civil;

ç) personi i cili kryen një funksion që i kërkon atij të autorizohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, si kontrollues i trafikut ajror ose si zyrtar i informacionit për fluturimet;

d) administratori i një aeroporti sipas udhëzimit të Ministrisë nr.17, datë 2.9.2010 "Për rregullat e zbatueshme lidhur me operimin në fushën e shërbimeve ajrore";

dh) personi i cili kryen një funksionin lidhur me instalimin, modifikimin, mirëmbajtjen, riparimin, riparimin kapital, kontrollin e fluturimit ose inspektimin e pajisjeve të navigimit ajror për të cilat Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës;

e) personi i cili kryen një funksion lidhur me përpunimin në tokë të avionit, përfshirë furnizimin me karburant, shërbimin, përgatitjen e dokumentit të ngarkesës, ngarkimin, shkrirjen e akullit dhe rimorkimin në një aeroport.

2. Inkurajohet raportimi vullnetar mbi ngjarje të përmendura në nenin 3(1) nga ana e një personi, i cili ushtron funksione të njëjta me ato të radhitura në paragrafin 1, në operacione të tjera të Aviacionit Civil.

Neni 5
Mbledhja dhe ruajtja e informacionit

1. Autoritetet kompetente, të cilat me paanshmëri mbledhin, vlerësojnë, përpunojnë dhe ruajnë të dhënat mbi ngjarjet e raportuara në përputhje me nenin 4 janë:

- Autoriteti i Aviacionit Civil;
 - Organi Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve në Aviacionin Civil.
2. Autoritetet kompetente ruajnë raportet e mbledhura në bazën e të dhënave të tyre.
 3. Aksidentet dhe incidentet serioze, gjithashtu, do të ruhen në këto baza të dhënash.

Neni 6
Shkëmbimi i informacionit

1. Autoritetet kompetente shkëmbejnë informacionet e ruajtura në bazat e të dhënave të përmendura në nenin 5(2), duke vënë në dispozicion të autoriteteve kompetente të shteteve anëtare të Bashkimit European dhe të Komisionit European, të gjithë informacionin përkatës që ka të bëjë me sigurinë, me kërkesën e tyre.

Baza e të dhënave duhet të jetë në përputhje me programin/*software* të përshkruar në paragrafin 3.

2. Autoritetet kompetente sipas përcaktimeve të nenit 5(1), që marrin një raportim ngjarjeje, e ruajnë atë në bazën e të dhënave dhe njoftojnë, kur është e nevojshme, autoritetin kompetent të një shteti anëtar të Bashkimit European, në të cilin ndodhi ngjarja, ku avioni është regjistruar, ku avioni është prodhuar dhe/ose ku operatori është certifikuar.

3. Autoritetet kompetente mund të bashkëpunojnë me Komisionin European për përdorimin e një programi/*software* specifik për qëllim të kësaj rregulloreje.

Neni 7

Përhapja e informacionit

1. Çdo entitet të cilit i besohet rregullimi i sigurisë ajrore të aviacionit civil ose hetimi i aksidenteve dhe incidenteve të aviacionit civil brenda Republikës së Shqipërisë, duhet të ketë akses/të drejtë për të hyrë në të dhënat mbi ngjarjet, të mbledhura dhe shkëmbyera në bazë të nenit 5 dhe 6, në mënyrë që t'i jepet mundësia që të nxjerrë rekomandime mbi sigurinë prej ngjarjeve të raportuara.

2. Pa cenuar të drejtën e publikut për të pasur akses në dokumentet publike, Ministri do të përcaktojë masat për shpërndarjen e informacionit palëve të interesuara, të përcaktuara në paragrafin 1 dhe kushtet përkatëse. Këto masa, të cilat mund të jenë të përgjithshme ose individuale, bazohen mbi:

- nevojën për t'u siguruar personave dhe organizatave informacionin për të cilin ata/ato kanë nevojë, me qëllim përmirësimin e sigurisë së aviacionit civil;

- nevojën për të kufizuar shpërndarjen e informacionit bazuar në atë që kërkohet rigorozisht nga përdoruesit, me qëllim sigurimin e konfidencialitetit të duhur të informacionit në fjalë.

Vendimi për të shpërndarë informacionin sipas këtij paragrafi, kufizohet rigorozisht në atë që kërkohet nga përdoruesi pa cenuar dispozitat e nenit 8.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të botojë të paktën çdo vit një pasqyrë mbi sigurinë në fluturim, e cila përmban informacion mbi llojet e ngjarjeve të mbledhura nga ana e sistemit të tij të detyrueshëm të raportimit të ngjarjeve për të informuar publikun mbi nivelin e sigurisë në aviacionin civil.

Autoriteti i Aviacionit Civil, gjithashtu, mund të botojë raporte të pidentifikuara.

Neni 8

Mbrojtja e informacionit

1. Autoritetet kompetente, në bazë të legjislacionit në fuqi, marrin masat e nevojshme për të siguruar konfidencialitetin e duhur të informacionit të marrë prej tyre në vijim të neneve 6(1) dhe 7(1).

Ato e përdorin informacionin në fjalë vetëm për qëllimin e kësaj rregulloreje.

2. Pavarësisht nga lloji dhe klasifikimi i ngjarjes dhe aksidentit, ose incidentit serioz, emrat ose adresat e personave të veçantë asnjëherë nuk regjistrohen në bazën e të dhënave të përmendur në nenin 5(2).

3. Pa cenuar rregullat e aplikueshme të ligjit penal, autoritetet kompetente do të shmangen 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 sistemit kombëtar të detyrueshëm të raportimit të ngjarjeve, përjashtuar rastet e një neglizhence të rëndë.

4. Në përputhje me procedurat e përcaktuara në legjislacionin në fuqi, autoritetet kompetente sigurojnë që punonjësit, të cilët raportojnë incidentet për të cilat kanë njohuri, të mos i nënshtrohen ndonjë paragjykimi nga ana e punëdhënësit të tyre.

5. Ky nen do të aplikohet pa cenuar rregullat në fuqi lidhur me aksesin e informacionit nga ana e autoriteteve gjyqësore.

Neni 9

Raportimi vullnetar

1. Përveç sistemit të raportimit të detyrueshëm të përcaktuar sipas neneve 4 dhe 5, autoritetet kompetente do të vendosin një sistem të raportimit vullnetar me qëllim mbledhjen dhe analizimin e informacionit mbi mungesat e vërejtura në aviacion, të cilat nuk kërkohen të raportohen sipas sistemit të detyrueshëm të raportimit, por të cilat perceptohen nga raportuesi si një rrezik aktual ose potencial.

2. Autoritetet kompetente, në rastin e sistemit të raportimit vullnetar, do të përcaktojnë kushtet për mosidentifikim të raporteve vullnetare të siguruara sipas këtij sistemi.

3. Autoritetet kompetente sigurojnë që informacioni i pidentifikuar përkatës i sigurisë, që rrjedh nga analizimi i raportimit konfidencial, të ruhet dhe të vihet në dispozicion të të gjitha palëve, në mënyrë që të përdoret për përmirësimin e sigurisë në aviacion.

SHTOJCA I

LISTA E OPERACIONEVE, MIRËMBAJTJES, RIPARIMIT DHE NGJARJEVE QË KANË TË BËJNË ME PRODHIMIN E AVIONIT PËR T'U RAPORTUAR

Shënimi 1. Edhe pse kjo shtojcë radhit shumicën e ngjarjeve të raportueshme, ajo nuk mund të jetë tërësisht gjithëpërfshirëse. Çdo ngjarje tjetër, të cilat gjykohen nga personat e përfshirë si brenda kriterëve, duhet, gjithashtu, të raportohen.

Shënimi 2. Kjo shtojcë nuk përfshin aksidentet. Përveç kërkesave të tjera mbi njoftimin e aksidentëve, aksidentet duhet, gjithashtu, të regjistrohen në bazën e të dhënave të përmendur në nenin 5 (2).

Shënimi 3. Kjo shtojcë përmban shembuj të kërkesave të raportimit mbi operimin, mirëmbajtjen, riparimin dhe prodhimin e avionëve.

Shënimi 4. Ngjarjet për t'u raportuar janë ato ku siguria e operimit ishte ose mund të ishte rrezikuar, ose mund të kishte çuar në një situatë të pasigurt.

Nëse sipas mendimit të raportuesit, një ngjarje nuk rrezikoi sigurinë e operimit, por nëse përsëritej në rrethana të ndryshme e të njëjta do të përbënte një rrezik, atëherë një raport duhet të përgatitet. Ajo që gjykohet e raportueshme për një kategori prodhimi, pjesë ose pajisje mund të mos jetë e tillë për një tjetër dhe mungesa ose prezenca e një faktori të vetëm, njerëzor ose teknik mund të transformojë një ngjarje në një aksident ose incident serioz.

Shënimi 5. Aprovime specifike operacionale, p.sh.: RVSM, ETOPS, RNAV ose një program projektimi ose mirëmbajtje, mund të ketë kërkesa specifike raportuese mbi dështimet ose keqfunksionimet e lidhura me aprovimin ose programin në fjalë.

Përmbajtja

A: Operacionet e fluturimit të avionit

B: Avioni nga ana teknike

C: Mirëmbajtja e avionit dhe riparimi

Ç: Shërbimet e navigimit ajror, lehtësirat dhe shërbimet në terren

A. OPERACIONET E FLUTURIMIT TË AVIONIT

i) Operimi i avionit

- a) Manovrat e shmangies:
 - të rrezikut të përplasjes me një avion tjetër, me tokën ose objekt tjetër, ose të një situatë të pasigurt kur veprimi i shmangies do të ishte i përshtatshëm;
 - një manovër shmangie që kërkohet për të mënjeluar përplasjen me një avion tjetër, me tokën ose objekt tjetër;
 - një manovër mënjanuese për të shmangur situata të tjera të pasigurta.
- b) Incidente të uljes ose të ngritjes, përfshirë uljet e detyruara ose parandaluese. Incidente si mos mbërritja në pistë, kalimi i pistës ose dalje anësore nga pista. Ngritje, ngritje të refuzuara, ulje ose tentativa për të ulur në një pistë të mbyllur, të zënë ose të gabuar. Inkursione të pistës.
- c) Pamundësia për të arritur performancën e parashikuar gjatë ngritjes ose ngjitjes fillestare.
- ç) Sasi karburanti në nivel kritik dhe pamundësia për të transferuar karburant ose për të përdorur sasinë totale të karburantit që mund të përdoret.
- d) Humbja e kontrollit (përfshirë atë të pjesshëm ose të përkohshëm) pavarësisht nga shkaku.
- dh) Ngjarjet pranë ose mbi V1 që rrjedhin nga ose krijojnë një situatë të rrezikshme ose potencialisht të rrezikshme (p.sh.: ngritje të refuzuara, goditje e bishtit, humbja e fuqisë motorike etj.).
- e) Të ecurit që krijojnë një situatë të rrezikshme ose potencialisht të rrezikshme.
- ë) Devijim i rëndësishëm i paqëllimshëm prej shpejtësisë ajrore, trajektores së përcaktuar ose lartësisë (më shumë se 300 feet) pavarësisht nga shkaku.
- f) Ulje nën lartësinë/altitudën e përcaktuar ose ulje në minimum e lartësisë/altitudës pa referimin vizual të kërkuar.
- g) Humbja e vendndodhjes, lidhur me vendndodhjen aktuale ose avionë të tjerë.
- gj) Humbja/ngjarje e komunikimit ndërmjet ekuipazhit të fluturimit (CRM) ose ndërmjet ekuipazhit të fluturimit dhe palëve të tjera (ekuipazhit të kabinës, ATC, teknik).
- i) Ulje e papërballueshme/problematike, një ulje që gjykohet të kërkojë një “kontroll të uljes problematike”.
- j) Tejkalimi i caceve të luhatjes së karburantit.
- k) Caktimi i gabuar i një kodi SSR ose të një nënshkalle të lartësimatësit.
- l) Programim i gabuar ose futja e të dhënave të gabuara në një pajisje që përdoret për navigim ose përlllogaritjen e performancës, ose përdorimin e të dhënave të gabuara.
- m) Marrja ose interpretimi i gabuar i mesazheve radio-telefonike.
- n) Defekte ose keqfunksionime të sistemit të karburantit, të cilat kanë ndikuar mbi furnizimin me karburant dhe/ose shpërndarjen.
- nj) Avion që niset nga një sipërfaqe e shtruar aksidentalisht.
- o) Përplasje ndërmjet një avioni dhe një avioni tjetër, automjeti ose objekti tjetër në tokë.
- p) Operim i pavëmendshëm dhe/ose i gabuar i ndonjë prej rregullatorëve.
- q) Pamundësia për të arritur konfigurimin e duhur të avionit për çdo fazë të fluturimit (p.sh.: marshi i uljes, kapaku i marshit, stabilizues, paretet etj.).
- r) Një rrezik ose rrezik i mundshëm, i cili ndodh si pasojë e çdo simulimi të qëllimshëm të kushteve të pafavorshme për trajnim, kontrolle të sistemit ose për qëllime trajnimi.
- rr) Lëkundje jonormale.
- s) Operimi i çdo sistemi primar të paralajmërimit që ka të bëjë me manovrimin e avionit, p.sh.: paralajmërimi i konfigurimit, paralajmërimi i kalimit të shpejtësisë etj., përjashtoj rastet kur:
 1. Ekuipazhi përfundimisht vendos që të dhënat ishin të gabuara dhe, me kusht që paralajmërimi i gabuar të mos ketë rezultuar në vështirësi ose rrezikshmëri për shkak të reagimit të ekuipazhit ndaj paralajmërimit; ose
 2. Operohet për trajnim ose qëllime trestimi
- sh) “Paralajmërimi” GPWS/TAWS, kur:

1. Avioni i afrohet më shumë tokës sesa është planifikuar ose parashikuar; ose
2. Paralajmërimi vërehet në kushtet meteorologjike të instrumentit ose natën dhe përcaktohet të jetë shkaktuar nga shkalla e lartë e uljes (model 1); ose
3. Paralajmërimi rezulton nga dështimi për të zgjedhur marshin e uljes prej pikës së duhur në përdorim; ose
4. Çdo vështirësi ose rrezik shkaktohet, ose mund të shkaktohet si pasojë e reagimit të ekuipazhit ndaj “paralajmërimit”, p.sh. shkëputje e vogël e mundshme nga trafiku tjetër. Kjo mund të përfshijë paralajmërimin e çdo modeli ose tipi, domethënë të vërtetë ose të gabuar.
- u) “Alarmi” GPWS/TAWS kur çdo vështirësi ose rrezik shkaktohet ose mund të shkaktohet si pasojë e reagimit të ekuipazhit ndaj “alarmit”.

aa) ACAS RA-s

bb) Incidente në motor ose shpërthim në helikë që rezultojnë në dëmtim të madh ose serioz.

ii) Emergjence

a) Zjarr, shpërthim, tym ose avuj toksikë, ose të dëmshëm edhe pse zjarret janë shuar.

b) Përdorimi i çdo procedure jostandarde nga ana e ekuipazhit të kabinës ose të fluturimit për të përballuar një emergjencë, kur:

1. Procedura ekziston, por nuk vihet në zbatim;
2. Procedura nuk ekziston;
3. Procedura ekziston, por nuk është e plotë ose e përshtatshme;
4. Procedura është e gabuar;
5. Procedura e gabuar është përdorur.

c) Pamjaftueshmëria e çdo procedure e planifikuar për t’u përdorur në rast emergjence përfshirë kur përdoret për mirëmbajtje, trajnim ose qëllime testimi.

ç) Një ngjarje, e cila çon në një evakuim emergjence.

d) Ulja e presionit.

dh) Përdorimi i çdo pajisje emergjence ose procedure emergjence të parashikuar me qëllim përballimin e një situate.

e) Një ngjarje, e cila çon në shpalljen e emergjencës (“Mayday” ose “Panne”).

ë) Dështimi i një sistemi ose pajisje emergjence përfshirë të gjitha dyert e daljes dhe ndriçimit për të funksionuar në mënyrë të kënaqshme përfshirë përdorimin për mirëmbajtje, trajnim ose qëllime testimi.

f) Ngjarje të cilat kërkojnë çdo lloj përdorimi të oksigjenit të emergjencës nga ana e njerit prej anëtarëve të ekuipazhit.

iii) Paaftësi e ekuipazhit

a) Paaftësi e një anëtari të ekuipazhit të fluturimit përfshirë atë të ndodhur para nisjes nëse konsiderohet se mund të kishte rezultuar në paaftësi pas ngritjes.

b) Paaftësi e një anëtari të ekuipazhit të kabinës, e cila bën të pamundur përdorimin e detyrave themelore të emergjencës.

iv) Plagosje

Ngjarje të cilat çojnë ose mund të çojnë në plagosje serioze të pasagjerëve ose ekuipazhit, por, të cilat nuk konsiderohen të raportueshme për një incident.

v) Meteorologji

a) Goditje rrufeje, e cila rezultoi në dëmtim të avionit ose humbje, ose keqfunksionim të një shërbimi themelor.

b) Goditje breshëri, e cila rezultoi në dëmtim të avionit ose humbje, ose keqfunksionim të një shërbimi themelor.

c) Hasja në një turbulencë të madhe, e cila shkakton dëmtime të pasagjerët ose mendohet

se kërkon një “kontroll turbulence” të avionit.

d) Përplasje i xhamit të përparmë.
e) Ndeshje në akull që çon në vështirësi në manovrim, dëmtim të avionit ose humbje, ose keqfunksionim të një shërbimi themelor.

vi) Siguria

a) Ndërhyrje e paligjshme përfshirë rrezikun e një bombe ose rrëmbimin e avionit.
b) Vështirësi në kontrollin e pasagjerëve të intoksikuar, të dhunshëm ose të padisiplinuar.
c) Zbulimi i një udhëtari pa biletë.
vii) Ngjarje të tjera
a) Shembuj që përsëriten të një lloji specifik ngjarjeje, e cila veças nuk do të konsiderohej “e raportueshme”, por për shkak të frekuencës së shpejtë të saj paraqet një rrezik potencial.

b) Një goditje që rezulton në dëmtim të avionit ose humbje, ose keqfunksionim të një shërbimi themelor.

c) Hasja në turbulencë.

d) Çdo ngjarje tjetër e çdo lloji që konsiderohet të ketë rrezikuar ose të mund të ketë rrezikuar avionin ose personat në bord e tij ose në tokë.

B. AVIONI NGA ANA TEKNIKE

i) Strukturore

Jo të gjitha dëmtimet strukturore nevojiten të raportohen. Gjykimi teknik kërkohet për të vendosur nëse një dëmtim është aq serioz sa për t’u raportuar. Shembujt e mëposhtëm mund të merren në konsideratë:

a) dëmtim i një elementi strukturor kryesor (ESK), që nuk është përcaktuar si element që mund të dëmtohet (element me jetëgjatësi të kufizuar). ESK-et janë elementet, të cilat kontribuojnë në mënyrë të rëndësishme në fluturim, tokë dhe në mbartjen e ngarkesave dhe dështimi i të cilave mund të çojë në dështim katastrofik të avionit;

b) defekt ose dëmtim që kalon caqet e pranueshme të një ESK-eje, e cila është përcaktuar si e dëmtueshme;

c) dëmtimi ose defekti që kalon tolerancat e lejueshme të një elementi strukturor, dështimi i të cilit mund të zvogëlojë ngurtësinë strukturore në një masë të tillë sa që vibrimi i kërkuar, divergjenca ose caqet e kontrollit nuk arrihen më;

ç) dëmtimi ose defekti i një elementi strukturor, i cili mund të rezultojë në shkëputjen e objekteve të mëdha, të cilat mund të dëmtojnë personat në avion;

d) dëmtimi ose defekti i një elementi strukturor, i cili mund të rrezikojë operimin e sistemeve. Shiko (ii) më poshtë;

e) humbja e një pjese të strukturës së avionit gjatë fluturimit.

ii) Sistemet

Kriteret e përgjithshme të aplikueshme të të gjitha sistemeve propozohen si më poshtë:

a) humbja, keqfunksionimi serioz ose defekti i një sistemi, nënsistemi ose grup pajisjesh, kur procedurat e standardeve operuese, udhëzimet etj., nuk mund të arrihen në mënyrë të kënaqshme;

b) paaftësia e ekuipazhit për të kontrolluar sistemin, për shembull:

1. Veprime të pakomanduara;

2. Përgjigje e gabuar dhe/ose jo e plotë përfshirë kufizimin e lëvizjes ose ngurtësisë;

3. Largim;

4. Dëmtim ose shkëputje mekanike;

c) dështim ose keqfunksionim i funksion/eve të veçanta të sistemit (një sistem mund të integrojë disa funksione);

ç) interferencë brenda ose ndërmjet sistemeve;

d) dështim ose keqfunksionim i mekanizmit mbrojtës ose sistemit të emergjencës që ka të

bëjë me sistemin;

dh) humbja e operimit të sistemit;

e) çdo ngjarje që rezulton nga veprimi i paparashikuar i një sistemi;

ë) për tipa avionësh me sisteme kryesore unike, nënsisteme ose grup pajisjesh: humbje, keqfunksionim serioz ose defekt i më shumë se një sistemi kryesor, nënsistemi ose grup pajisjesh;

f) operimi i çdo sistemi paralajmërues parësor që ka të bëjë me sistemet e avionit ose pajisjet përjashtojt rastet kur ekuipazhi përfundimisht vendos se treguesi ishte i gabuar, me kusht që paralajmërimi i gabuar nuk ka çuar në vështirësi ose rrezik që rrjedh nga përgjigja e ekuipazhit ndaj paralajmërimit;

g) rrjedhje e lëngjeve hidraulike, karburantit, vajit ose lëngjeve të tjera, që ka çuar në rrezik zjarri ose ndotjeje të rrezikshme të mundshme të strukturës së avionit, sistemeve ose pajisjeve, ose rrezik për personat në bord;

gj) keqfunksionim ose defekt i çdo sistemi tregues kur kjo çon në mundësinë e treguesve çorientues për ekuipazhin;

i) çdo dështim, keqfunksionim ose defekt nëse ndodh në një fazë kritike të fluturimit dhe ka të bëjë me operimin e sistemit.

j) rënie e ndjeshme e performancave aktuale krahasuar me performancën e miratuar që ka rezultuar në një situatë të rrezikshme (duke marrë në konsideratë saktësinë e metodës së përlllogaritjes së performancës) përfshirë veprimin frenues, konsumin e karburantit etj.;

k) asimetri e komandimit të fluturimit; p.sh.: pjesa e krahëve/flap, paret, pjesë që ndihmon uljen/ngritjen.

Shtesa e kësaj shtojce paraqet një listë të shembujve të ngjarjeve të raportueshme që rezultojnë nga aplikimi i këtyre kriterëve të përgjithshme kundrejt sistemeve specifike.

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

a) Nxehtë, fikje ose keqfunksionim i ndonjë motori.

b) Tejkalimi i 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).

c) Dështim ose keqfunksionim i ndonjë pjese të motorit që rezulton në një ose më shumë nga pasojat e mëposhtme:

1. Mospërmbajtje të komponentëve/copërave;

2. Zjarr i pakontrolluar i brendshëm ose i jashtëm, ose çlirim i gazit të nxehtë;

3. Ecje/shtyrje në një drejtim ndryshe nga ai i kërkuar prej pilotit;

4. Sistemi i ndryshimit të ecjes/shtyrjes nuk funksionon ose funksionon në mënyrë të shkujdesur;

5. Paaftësia për të kontrolluar fuqinë, ecjen/shtyrjen ose rpm;

6. Dështim i strukturës mbajtëse të motorit;

7. Humbje e plotë ose e pjesshme e një pjese kryesore të motorit;

8. Avuj të dendur të dukshëm ose përqendrim të produkteve toksike të mjaftueshëm për të bërë të paaftë ekuipazhin ose pasagjerët;

9. Paaftësia me anë të procedurave normale për të fikur motorin;

10. Paaftësia për të ndezur një motor rezervë;

ç) Një shtyrje/humbje fuqisë e pakomanduar, ndryshim ose oshilacion/lëkundje, të cilët klasifikohen si humbje e shtyrjes ose kontrollit të fuqisë (HSHKF):

1. Për një avion me një motor; ose

2. Atje ku konsiderohet i tepërt për t'u aplikuar; ose

3. Atje ku kjo mund të ndikojë mbi më shumë se një motor në një avion me shumë motorë, veçanërisht në rastin e një avionit me dy motorë; ose

4. Për një avion me shumë motorë ku i njëjti ose i ngjashëm tip motori përdoret në një aplikim që do të konsiderohej kritik ose i rrezikshëm.

d) Çdo defekt i një pajisje sigurie, e cila del nga funksioni pa plotësuar funksionimin e plotë.

dh) Defekte të përgjithshme të cilat mund të shkaktojnë shkallë fikjeje aq të lartë gjatë fluturimit sa ekziston mundësia e fikjes së një ose më shumë motorëve në të njëjtin fluturim.

e) Mosfunksionimi i kufizuesit ose i mekanizmit të kontrollit kur kërkohet ose funksionim i çrregullt i tyre.

ë) Tejkalim i parametrave të motorit.

f) FOD që rezulton i dëmtuar.

Helikat dhe transmisioni

g) Mosfunksionim ose keqfunksionim i ndonjë pjese të helikës që shkakton një ose më shumë:

1. Tejkalimi i shpejtësisë i helikës;

2. Zhvillimi i zvarritjes së tepërt;

3. Një shtytje në anën e kundërt nga ajo e komanduar nga ana e pilotit;

4. Çlirimi i helikës ose çdo pjese kryesore të saj;

5. Një dështim që çon në mungesë ekuilibri;

6. Lëvizje e paqëllimshme e teheve të helikës nën minimumin e përcaktuar në pozicionin e nivelit të ulët gjatë udhëtimit;

7. Paaftësia për të manovruar helikën;

8. Ndryshim i pakomanduar i lartësisë;

9. Forcë rrotulluese e pakontrollueshme ose luhatje e shpejtësisë;

10. Paaftësia për të ndryshuar nivelin e helikës;

11. Lëshimi i pjesëve me forcë të ulët.

Rotorët/helikat dhe transmisioni

gj) Dëmtim ose defekt i kutisë së marsheve kryesore të rotorit, të cilat mund të çojnë në shkëputje të rotorit gjatë fluturimit dhe/ose keqfunksionime të kontrollit të tij.

i) Dëmtim i bishtit të rotorit, transmisionit dhe sistemeve ekuivalente. Njësitë ndihmëse të fuqisë (NJNF).

j) Fikje ose dështim kur NJNF kërkohet të vihet në dispozicion me anë të kërkesave operacionale, p.sh. ETOPS, MEL.

k) Paaftësia për të fikur NJNF.

l) Tejkalimi i shpejtësisë.

ll) Paaftësia për të ndezur NJNF kur nevojitet për arsye operacionale.

iv) Faktorët njerëzorë

Çdo incident ku tiparet dhe papërshtatshmëria e konstruksionit të avionit mund të çonte në gabim përdorimi që do të kontribuonte në pasoja të rrezikshme dhe katastrofike.

v) Ngjarje të tjera

a) Çdo incident ku tiparet dhe papërshtatshmëria e konstruksionit të avionit mund të çonte në gabim përdorimi që do të kontribuonte në pasoja të rrezikshme dhe katastrofike.

b) Një ngjarje e cila normalisht nuk konsiderohet e raportueshme (p.sh.: orendi ose pajisje kabine, sistemet e ujit), kur rrethanat rezultojnë të rrezikshme për avionin dhe personat në bord.

c) Zjarr, shpërthim, tym ose avuj toksikë ose të dëmshëm.

ç) Çdo ngjarje tjetër, e cila mund të rrezikojë avionin ose të ndikojë mbi sigurinë e personave në bord ose njerëzve apo pasurisë në afërsi të avionit ose në tokë.

d) Dështim ose defekt i sistemit të adresave të pasagjerëve që rezulton në humbje ose mosdëgjim të sistemit të adresave të pasagjerëve.

e) Humbja e kontrollit të ndenjës së pilotit gjatë fluturimit.

C. MIRËMBAJTJA E AVIONIT DHE RIPARIMI

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

ii) Rrjedhje e ajrit të nxehtë si pasojë e dëmtimit strukturor.

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

iv) Çdo dëmtim ose përkeqësim (p.sh.: çarje, krisje, korrozion, shkëputje etj.) për shkak të çdo arsye (p.sh. vibrimit, humbjes së ngurtësisë ose dështimit strukturor) të:

a) një strukturë primare ose një PSE (siç përcaktohet në manualin e riparimit të prodhuesit), ku dëmtime ose përkeqësime të tilla kalojnë kufizimet e lejueshme të specifikuara në manualin e riparimit dhe kërkojnë një riparim ose zëvendësim të plotë ose të pjesshëm;

b) një strukturë sekondare, e cila për pasojë ka ose mund të ketë rrezikuar avionin;

c) motorit, helikës ose sistemit të rotorit.

v) Çdo dështim, keqfunksionim ose defekt i çdo sistemi ose pajisjeje, ose dëmtim apo përkeqësim si pasojë e pajtimit me një rregullore mbi fluturimin ose udhëzimi tjetër detyrues të lëshuar nga një autoritet rregullator, kur:

a) ai zbulohet për herë të parë organizata raportuese që implementon pajtimin;

b) mbi çdo pajtim pasues, ai/defekti tejkalon kufizimet e lejueshme të caktuara në udhëzim dhe/ose të botuara në procedurat e riparimit/korrigjimit.

vi) Dështimi i një sistemi ose pajisjeje përfshirë të gjitha dyert e daljes dhe ndriçimin për të funksionuar në mënyrë të kënaqshme përfshirë periudhën e përdorimit për mirëmbajtje ose qëllime testimi.

vii) Ekziston mospajtim ose gabime të rëndësishme lidhur me procedurat e kërkuara të mirëmbajtjes.

viii) Ekzistojnë produkte, pjesë këmbimi, pajisje dhe lëndë me origjinë të dyshimtë ose të panjohur.

ix) Ekzistojnë të dhëna ose procedura për mirëmbajtjen të pamjaftueshme, të gabuara, çorientuese, të cilat mund të çojnë në veprime të gabuara në mirëmbajtje.

x) Çdo dështim, keqfunksionim ose defekt i pajisjeve tokësore që përdoren për testim ose kontroll të sistemeve të avionit dhe pajisjeve kur inspektimi rutinë i kërkuar dhe procedurat e testimit nuk identifikuan qartë problemin kur kjo rezulton në një situatë të rrezikshme.

Ç. SHËRBIMET E NAVIGIMIT AJROR, LEHTËSIRAT DHE SHËRBIMET NË TERREN

i) Shërbimet e navigimit ajror (SHNA)

Shiko shtojcën II, listën e ngjarjeve të raportueshme që lidhen me SHNA.

ii) Aerodromi dhe lehtësirat e tij

a) Rrjedhje të konsiderueshme gjatë operacioneve të furnizimit me karburant.

b) Ngarkesa e sasive të gabuara të karburantit, të cilat mund të kenë një ndikim të madh mbi rezistencën, performancën, ekuilibrin ose fortësinë strukturore të avionit.

iii) Përpunimi i pasagjerëve, bagazheve dhe ngarkesës.

a) Ndotje e konsiderueshme e strukturës, sistemeve dhe pajisjeve të avionit që shkaktohen nga mbartja e bagazheve ose ngarkesës.

b) Ngarkesa e gabuar e pasagjerëve, bagazheve ose kargos, të cilat mund të kenë ndikim të konsiderueshëm mbi masën e avionit dhe/ose ekuilibrin.

c) Vendosije e gabuar e bagazheve edhe ngarkesës (përfshirë bagazhet e dorës), të cilat mund të rrezikojnë në një mënyrë avionin, pajisjet e tij ose personat në bord apo pengojnë evakuimin e emergjencës.

ç) Vendosije e gabuar e kontejnerëve të ngarkesës ose objekteve të tjera të rëndësishme të ngarkesës.

d) Ngarkesa ose tentativë për të ngarkuar mallra të rrezikshme në kundërshtim me

rregullat e aplikueshme përfshirë etiketimin ose paketimin e gabuar të tyre.

iv) Përpunimi dhe shërbimi në terren i avionit

a) Dështim, keqfunksionim ose defekt i pajisjeve tokësore që përdoren për testim ose kontroll të sistemeve të avionit dhe pajisjeve kur inspektimi rutinë i kërkuar dhe procedurat e testimit nuk identifikuan qartë problemin kur kjo rezulton në një situatë të rrezikshme.

b) Mospajtim ose gabime të konsiderueshme lidhur me procedurat e kërkuara të shërbimit.

c) Vendosija e tipit të gabuar ose të ndotur të karburantit ose lëngjeve/fluideve të tjera kryesore (përfshirë oksigjenin dhe ujin e pijshëm).

SHTESË E SHTOJCËS I

Nënparagrafët e mëposhtëm paraqesin shembuj të ngjarjeve të raportueshme që rrjedhin nga aplikimi i kriterëve të përgjithshme të sistemeve specifike të renditura në paragrafin B (ii) të shtojcës I.

1. Kondicionimi/ventilimi:

a) humbja e plotë e ftohjes avionike;

b) ulje e presionit.

2. Sistemi i vetënavigimit:

a) dështimi i sistemit të vetënavigimit për të arritur operimin e caktuar kur vihet në përdorim;

b) vështirësi e madhe e raportuar nga ana e ekuipazhit, për të kontrolluar avionin lidhur me funksionimin e sistemit të vetënavigimit të tij;

c) dështim i çdo pajisjeje shkëputjeje/stakimi të sistemit të vetënavigimit;

d) ndryshim i pakomanduar i mënyrës së vetënavigimit.

3. Mjetet e komunikimit:

a) dështim ose defekt i sistemit të adresimit të pasagjerëve që rezulton në humbje ose në një adresim të padëgjueshëm;

b) humbje totale e komunikimit gjatë fluturimit.

4. Sistemi elektrik:

a) humbja e një sistemi të shpërndarjes elektrike (AC/DC);

b) humbje totale ose humbja e më shumë se një prej sistemeve të prodhimit të energjisë;

c) humbje e sistemit mbështetës (të emergjencës) të prodhimit të energjisë.

5. Kabina/ngarkesa:

a) humbja e kontrollit të ndenjës së pilotit gjatë fluturimit;

b) dështim i ndonjë sistemi ose pajisjeje të emergjencës, përfshirë sistemin e sinjalizimit të evakuimit të emergjencës, të gjitha dyert e daljes, ndriçimi i emergjencës etj.;

c) humbja e mundësisë së ruajtjes të sistemit të ngarkesës së kargos.

6. Sistemi i mbrojtjes nga zjarri:

a) paralajmërimet nga zjarri, përveç atyre që konfirmohen menjëherë si të gabuara;

b) dështim i pazbuluar ose defekt i sistemit të zbulimit/mbrojtjes nga zjarri/tymi që mund të çojë në humbje ose mbrojtje/zbulim të kufizuar nga zjarri;

c) mungesa e paralajmërimit në rast të një zjarri apo tymi aktual.

7. Komandat e fluturimit:

a) asimetri e pjesa e krahëve/flap, paret, pjesa që ndihmon uljen/ngritjen etj.;

b) kufizim i lëvizjes, ngurtësi ose përgjigje e gabuar apo e vonuar në operimin e sistemeve primare të kontrollit të fluturimit ose sistemeve përkatëse të lëvizjes ose të bllokimit;

c) kontrolli i fluturimit të sipërfaqes së pistës;

ç) kontrolli i fluturimit të vibracionit mbi tokë i ndjerë nga ana e ekuipazhit;

d) stakim ose humbje e kontrollit mekanik të fluturimit;

dh) interferencë e konsiderueshme me kontrollin normal të avionit ose keqësim i cilësive

të fluturimit.

8. Sistemi i karburantit:

a) keqfunksionim i sistemit tregues të sasisë së karburantit që rezulton krejtësisht i humbur ose me tregues të gabuar;

b) rrjedhje e karburantit e cila ka çuar në humbje të konsiderueshme, rrezik zjarri, ndotje të madhe;

c) keqfunksionim ose defekte të sistemit të nxjerrjes/zbrazjes së karburantit, të cilat kanë çuar në humbje të paqëllimshme të një sasive të konsiderueshme, rrezik zjarri, ndotje të rrezikshme të pajisjeve të avionit ose pamundësinë për të zbrazur karburant;

ç) keqfunksionime ose defekte të sistemit të karburantit, të cilat kanë pasur një ndikim të konsiderueshëm mbi rezervën e karburantit dhe/ose shpërndarjen e tij;

d) pamundësia për të transferuar ose përdorur sasinë totale të karburantit në dispozicion.

9. Ngjarje hidraulike:

a) humbja e një sistemi hidraulikë (vetëm ETOPS);

b) dështim i sistemit të izolimit;

c) humbja e më shumë se një qarku hidraulik;

ç) dështim i sistemit mbështetës hidraulik;

d) zgjatje e paqëllimshme e turbinës së ajrit.

10. Sistemi i zbulimit/mbrojtjes ndaj akullit:

a) humbje e pazbuluar ose performancë e ulët e sistemit antiakull/të shkrirjes së akullit;

b) humbja e më shumë se një prej sistemeve të nxehjes së sondës;

c) paaftësia për të arritur shkrirjen simetrike të akullit të krahut;

ç) akumulim jonormal i akullit që çon në efekte të konsiderueshme mbi performancën ose cilësitë e përpunimit;

d) ndikim i konsiderueshëm mbi shikimin nga ana e ekuipazhit.

11. Sistemet treguese/paralajmëruese/regjistruese:

a) keqfunksionim ose defekt i një sistemi tregues kur mundësia e çorientimit të konsiderueshëm të treguesve nga ana e ekuipazhit mund të rezultojë në një veprim jo të përshtatshëm të tij mbi një sistem themelor;

b) humbja e funksionit të paralajmërimit të kuq mbi një sistem;

c) për kabinat me xham: humbja ose keqfunksionimi i më shumë se një njësie ekspozimi/ekrani ose kompjuteri të përfshirë në funksionin e paralajmërimit ose ekspozimit.

12. Sistemi i marsheve/frenave/gomave të uljes:

a) mosfunksionim i frenave;

b) humbje e konsiderueshme e veprimit të frenimit;

c) mosfunksionim i sistemit të rënies së lirë të marshit të uljes (përfshirë gjatë testeve të parashikuara);

ç) marsh ulje i padëshiruar ose shtrirje/tërheqje e dyerve të marshave;

d) shfryrje e shumëfishtë e gomave.

13. Sistemet e navigimit (përfshirë sistemet e afrimit me përpikëri) dhe sistemet e të dhënave të ajrit:

a) humbje totale ose dështim i shumëfishtë i pajisjeve të navigimit;

b) dështim i shumëfishtë ose total i pajisjeve të sistemit të të dhënave të ajrit;

c) numër i madh i treguesve çorientues;

ç) numër i madh gabimesh të navigimit për shkak të të dhënave të gabuara ose të një gabimi në vendosjen e kodit në një bazë të dhënash;

d) deviacione të paparashikuara në itinerarin anësor dhe vertikal që nuk janë shkaktuar prej pilotit;

dh) probleme me lehtësirat e navigimit në terren që çojnë në gabime të rëndësishme në navigim, të cilat nuk kanë të bëjnë me kalimin nga forma e navigimit inercial drejt formës së navigimit me radio.

14. Oksigjen për avionin nën presion:
 - a) mungesa e rezervës së oksigjenit në kabinë;
 - b) mungesa e rezervës së oksigjenit për një numër të konsiderueshëm pasagjerësh (më shumë se 10%) përfshirë kur ndodh gjatë mirëmbajtjes ose për qëllime testimi.
15. Sistemi i shfryrjes së ajrit:
 - a) shfryrje e ajrit të nxehtë që rezulton nga paralajmërimi i zjarrit ose dëmtimi strukturor;
 - b) mungesa e të gjitha sistemeve të shfryrjes së ajrit;
 - c) mosfunksionim i sistemit të zbulimit të shfryrjes së ajrit.

SHTOJCA II

LISTA E NGJARJEVE TË RAPORTUESHME QË KANË TË BËJNË ME SHËRBIMET E NAVIGIMIT AJROR

Shënimi 1. Edhe pse kjo shtojcë radhit shumicën e ngjarjeve të raportueshme, ajo nuk mund të jetë krejtësisht gjithëpërfshirëse. Çdo ngjarje tjetër, e cila është gjykuar nga personat e përfshirë për të përmbushur kriteret, duhet, gjithashtu, të raportohet.

Shënimi 2. Kjo shtojcë nuk përfshin aksidentet dhe incidentet serioze. Përveç kërkesave mbi njoftimin e aksidenteve, ata/aksidentet duhet të regjistrohen në bazat e të dhënave të përmendura në neni 5 (2).

Shënimi 3. Kjo shtojcë përfshin ngjarje të ANS, të cilat paraqesin një rrezik aktual ose potencial mbi sigurinë e fluturimit ose mund të përbëjnë dispozitën e shërbimeve të sigurta ANS.

Shënimi 4. Përmbajtja e kësaj shtojce nuk pengon raportimin e ndonjë ngjarjeje, situatë ose gjendje, të cilat nëse përsëriten në rrethana të ndryshme, por të ngjashme ose nëse lejohen të vazhdojnë të pakorrigjuara, mund të krijojnë një rrezik për sigurinë e avionit.

i) Incidente gati në përplasje (që përfshijnë situata specifike ku një avion dhe një avion/teren/automjet/person ose objekt tjetër perceptohen afër njëri-tjetrit):

- a) shkëputje minimale;
- b) ndarje e papërshtatshme;
- c) fluturim gati i kontrolluar drejt tokës (afër CFIT);
- d) inkursion për t'u larguar ku veprimi mënjanoes ishte i nevojshëm.

ii) Mundësia e përplasjes ose gati përplasjes (që përfshijnë situata specifike, të cilat mund të çojnë në një aksident ose gati në një përplasje nëse një avion tjetër ndodhet në afërsi):

- a) inkursion për t'u larguar ku veprimi mënjanoes nuk është i nevojshëm;
- b) inkursion për t'u larguar;
- c) devijim i avionit nga klirenca e kontrollit të trafikut ajror;
- d) devijim i avionit nga rregullat e aplikueshme e menaxhimit të trafikut ajror (MTA):

1. Devijim i avionit nga procedurat e botuara të aplikueshme të MTA;
2. Depërtim i paautorizuar i hapësirës ajrore;
3. Devijim nga pajisjet e transportit dhe operacionale të avionit për sa i përket MTA, ashtu siç është mandatuar nga rregullore/t e aplikueshme.

iii) Ngjarje specifike të MTA (që përfshijnë ato situata ku ndikohet aftësia për të siguruar shërbime të sigurta të MTA, përfshirë situata ku, rastësisht, operimi i sigurt i avionit nuk është rrezikuar). Kjo përfshin ngjarjet e mëposhtme:

- a) paaftësia për të siguruar shërbime MTA:
 1. Paaftësia për të siguruar shërbime të trafikut ajror;
 2. Paaftësia për të siguruar shërbime të menaxhimit të hapësirës ajrore;
 3. Paaftësia për të siguruar shërbime të menaxhimit të lëvizjes së trafikut ajror;
- b) mosfunksionim i komunikimit;
- c) mosfunksionim i mbikëqyrjes;
- d) mosfunksionim i përpunimit dhe i shpërndarjes së të dhënave;
- e) mosfunksionim i navigimit;

f) sistemi i sigurisë i MTA.

SHTESË E SHTOJCËS II

Nënparagrafët e mëposhtëm paraqesin shembuj të ngjarjeve të raportueshme të MTA, që rezultojnë nga aplikimi i kriterëve të përgjithshme të radhitura në paragrafin (iii) të shtojcës II të operacioneve të avionit.

1. Sigurimi i të dhënave tejet të gabuara, të papërshtatshme ose çorientuese nga ana e burimeve të terrenit, p.sh.: nga kontrolli i trafikut ajror (KTA), shërbimi automatik i informacionit terminal (SHAIT/ ATIS), shërbimet meteorologjike, bazat e të dhënave të navigimit, hartat, skicat, manualët etj.

2. Sigurimi i më pak hapësire terreni nga ajo e parashikuar.

3. Sigurimi i të dhënave të gabuara të trysnisë (domethënë vendosja e lartësimatësit).

4. Transmetimi, marrja ose interpretimi i gabuar i mesazheve të rëndësishme kur kjo rezulton në një situatë të rrezikshme.

5. Shkelje e ndarjes minimale.

6. Hyrje e paautorizuar në hapësirën ajrore.

7. Transmision i paligjshëm i komunikimit me radio.

8. Mosfunksionim i fasiliteve tokësore ose satelitore të shërbimit të lundrimit ajror.

9. Mosfunksionim kryesor i ATC/ATM ose përkeqësim i konsiderueshëm i infrastrukturës së aerodromit.

10. Zonat e lëvizjes në aerodrom bllokohen nga avionë, automjete, kafshë ose objekte të huaja që rezultojnë në situatë të rrezikshme ose potencialisht të rrezikshme.

11. Gabime ose pamjaftueshmëri në etiketimin e pengesave ose rreziqeve në zonat e lëvizjes në aerodrome që rezultojnë në një situatë të rrezikshme.

12. Mosfunksionim, keqfunksionim i konsiderueshëm ose mos vënia në dispozicion e ndriçimit.