



Eiropas Aviācijas drošības aģentūra

ISSN 1831-1636

2007. GADA DROŠĪBAS PĀRSKATS

2007. GADA DROŠĪBAS PĀRSKATS

SATURS

04		KOPSAVILKUMS
05	1.0	IEVADS
05	1.1	Priekšvēsture
05	1.2	Ietvari
06	1.3	Ziņojuma saturs
07	2.0	AVIĀCIJAS DROŠĪBAS VĒSTURISKĀ ATTĪSTĪBA
10	3.0	KOMERCIĀLIE AVIOPĀRVADĀJUMI
10	3.1	Lidmašīnas
10	3.1.1	Fatālie negadījumi
11	3.1.2	Fatālo negadījumu rādītāji
12	3.1.3	Fatālie negadījumi pēc lidojumu veida
14	3.1.4.	Negadījumu kategorijas
16	3.2.	Helikopteri
16	3.2.1.	Fatālie negadījumi
17	3.2.2.	Fatālie negadījumi pēc lidojumu veida
18	3.2.3.	Negadījumu kategorijas
21	4.0	VISPĀRĒJĀ AVIĀCIJA UN SPECIĀLIE AVIĀCIJAS DARBI, GAISA KUČI, KURU MTOM PĀRSNIEDZ 2 250 KG
23	4.1.	Negadījumu kategorijas — vispārējā aviācija
23	4.2.	Negadījumu kategorijas — speciālie aviācijas darbi — lidmašīnas
25	4.3.	Biznesa aviācija - lidmašīnas
26	5.0	VIEGLIE GAISA KUČI (MASA NEPĀRSNIEDZ 2 250 KG)
27	5.1.	Fatālie negadījumi
28	5.2.	Negadījumu kategorijas
30	6.0	AĢENTŪRAS PASĀKUMI DROŠĪBAS JOMĀ
30	6.1.	Standartizācija
31	6.2.	Sertifikācija
32	6.3.	Noteikumu izstrāde
34	6.4.	SAFA
35	6.5.	Eiropas Stratēģiskā drošības iniciatīva (ESSI)
35	6.5.1.	ESSI drošības komandas
38		PIELIKUMS
38		1. pielikums: Piezīmes par datu apkopošanu un kvalitāti
39		2. pielikums: Definīcijas un akronīmi
41		3. pielikums: Attēlu un tabulu saraksts
42		4. pielikums: Fatālo negadījumu saraksts (2007)
45		ATRUNA

KOPSAVILKUMS

Eiropas civilās aviācijas drošībā 2007. gads bija veiksmīgs. Kopējais fatālo negadījumu skaits komerciālos aviopārvadājumos samazinājās no sešiem 2006. gadā līdz trim 2007. gadā, un tas bija viens no zemākajiem šajā desmitgadē. Negadījumi, kas notika ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūras dalībvalstīs reģistrētām lidmašīnām, veidoja tikai 5 % no visiem komerciālo aviopārvadājumu negadījumiem pasaulē. Fatālo negadījumu rādītājs regulāros pasažieru pārvadājumos Eiropā ir ievērojami mazāks nekā citur pasaulē. Ari helikopteru komercpārvadājumos fatālo negadījumu skaits samazinājās - no četriem 2006. gadā līdz vienam 2007. gadā.

Fatālo negadījumu skaits speciālajos aviācijas darbos un vispārējās aviācijas lidojumos, kas veikti ar lidmašīnām un helikopteriem, saglabājas relatīvi stabils. Šajos lidojumos visbiežāk sastopamā negadījumu kategorija ir „kontroles zaudēšana lidojuma laikā” (*LOC-I*). Tehniskām kļūmēm ir daudz mazāka ietekme.

Jau otro reizi aģentūra apkopoja datus par EASA dalībvalstu vieglajiem gaisa kuģiem, kuru masa nepārsniedz 2 250 kg. Kopumā šajā gaisa kuģu kategorijā negadījumu skaits bija mazāks nekā 2006. gadā. Taču aģentūra uzskata, ka nepieciešams saskaņot datu vākšanu un izplatīšanu dalībvalstu starpā.

Gada drošības pārskats sniedz arī apskatu par aģentūras drošības pasākumiem, kas realizēti dažādos EASA direktorātos. Sertifikācijas direktorāts atbild par aeronautisko izstrādājumu, detaļu un ierīču sākotnējo un pastāvīgo lidojumderīgumu. Noteikumu izstrādes direktorāts izstrādā jaunus noteikumus vai to grozījumus, lai Eiropā nodrošinātu augstus kopējos aviācijas drošības standartus. Standartizācijas direktorāts uzrauga šo noteikumu ievērošanu.

Kopš 2007. gada 1. janvāra EASA atbild par Ārvalstu gaisa kuģu drošības novērtējuma datu bāzes (*SAFA*) pārvaldību un tālāku attīstību. Aģentūra sekmīgi pārņēma šo datu bāzi no Apvienotās aviācijas institūcijas (*JAA*) un veic regulāru datu analīzi.

2007. gadā ievērojami progresēja darbs ar Eiropas Stratēģiskā drošības iniciatīvu (*ESSI*).

Paralēli divu jau iepriekš nodibināto apakšgrupu, Eiropas Komerciālās aviācijas drošības komandas (*ECAST*) un Eiropas Helikopteru drošības komandas (*EHEST*), darbības stiprināšanai tika izveidots iniciatīvas trešais balsts. Eiropas Vispārējās aviācijas drošības komandas (*EGAST*) dibināšanas sapulce notika 2007. gada oktobrī, pulcējot vairāk par 60 dalībniekiem. Šīs komandas mērķis ir veicināt drošību, uzlabot datu vākšanu un analīzi, kā arī veicināt labākās prakses izplatīšanu sadrumstalotajā vispārējās aviācijas kopienā.

1.0 IEVADS

1.1 Priekšvēsture

Lidošana ir viens no drošākajiem ceļošanas veidiem. Pieaugot gaisa satiksmei, Eiropas līmenī ir vajadzīga kopēja iniciatīva, lai saglabātu gaisa transporta drošību un ilgtspēju. Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA) ir Eiropas Savienības aviācijas drošības stratēģijas stūrakmens. Aģentūra izstrādā kopējus drošības un vides aizsardzības noteikumus Eiropas līmenī. Turklāt tā pārbauda standartu ieviešanu, veicot pārbaudes dalībvalstīs, un sniedz tehniskus atzinumus, nodrošina apmācību un izpēti. Aģentūra sadarbojas ar valstu aviācijas iestādēm, kas turpina realizēt tādus operatīvus uzdevumus kā lidojumderīguma sertifikātu izdošanu atsevišķiem gaisa kuģiem un pilotu licencēšanu.

EASA publicē šo dokumentu, lai informētu sabiedrību par vispārējo drošības līmeni civilās aviācijas jomā. Aģentūra sniedz šo pārskatu katru gadu, kā to nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regulas (EK) Nr. 216/2008 15. panta 4. punkts. Tās informācijas analīze, kas iegūta, veicot noteikumu izpildes uzraudzību un ieviešanu, var tikt publicēta atsevišķi.

1.2 Ietvari

Gada drošības pārskats sniedz statistiku par civilās aviācijas drošību Eiropā un pasaulē. Statistika ir sagrupēta atbilstoši darbības veidam, piemēram, komerciālā aviācija, un gaisa kuģu veidam, piemēram, lidmašīnas, helikopteri un planieri.

Aģentūra izmantoja negadījumu statistiku un informāciju, ko apkopojusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO). Saskaņā ar ICAO 13. pielikumu „Gaisa kuģu negadījumu un starpgadījumu izmeklēšana” valstīm ir jāziņo ICAO par negadījumiem un nopietniem starpgadījumiem, kas notikuši ar gaisa kuģiem, kuru pacelšanās masa (MTOM) pārsniedz 2 250 kg. Tāpēc lielākā šajā pārskatā sniegtās informācijas daļa ir par gaisa kuģiem ar šādu masu. Papildus ICAO datu izmantošanai EASA dalībvalstīm tika pieprasīta informācija par negadījumiem ar vieglajiem gaisa kuģiem 2006. un 2007. gadā. Pārējie dati par gaisa kuģu izmantošanu komerciālos aviopārvadājumos tika iegūti gan no ICAO, gan NLR Gaisa transporta drošības institūta.

Šajā pārskatā „Eiropa” un „EASA dalībvalstis” ietver 27 ES dalībvalstis, kā arī Islandi, Lihtenšteinu, Norvēģiju un Šveici. Reģions ir noteikts, balstoties uz avārijā iesaistītā gaisa kuģa reģistrācijas valsti.

Īpaša uzmanība ir veltīta fatālo negadījumu statistikai. Šie negadījumi ir diezgan labi dokumentēti starptautiskā līmenī. Ir sniegti dati arī par negadījumiem, kuros nav cilvēku upuru.

Salīdzinot ar iepriekšējiem pārskatiem 2006. un 2005. gadā, šajā *Gada drošības pārskatā* ir vairāk datu par lidmašīnu negadījumu radītājiem un helikopteru un vieglo gaisa kuģu negadījumiem Eiropā. Līdz ar datu avotu pilnveidošanos nākamo gadu drošības pārskatu satura kvalitāte uzlabosies.

1.3 Ziņojuma saturs

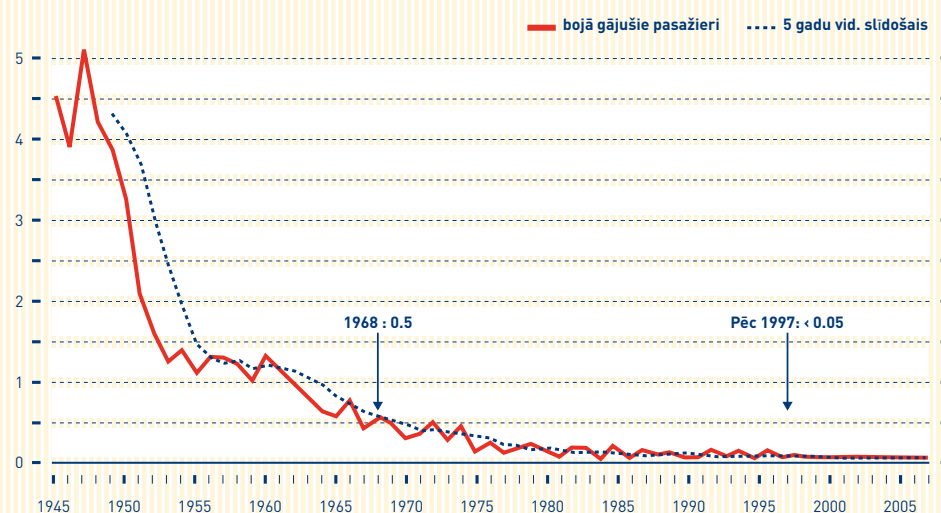
2. nodaļā sniegts pārskats par aviācijas drošības vēsturisko attīstību. 3. nodaļā sniegta statistika par komerciāliem aviopārvadājumiem. 4. nodaļa ietver datus par vispārējo aviāciju un speciālajiem aviācijas darbiem. 5. nodaļa sniedz informāciju par vieglajiem gaisa kuģiem *EASA* dalībvalstīs.

2. pielikumā - Definīcijas un akronīmi - atrodams pārskats par izmantotajām definīcijām un akronīmiem, kā arī papildu informācija par negadījumu kategorijām.

2.0 AVIĀCIJAS DROŠĪBAS VĒSTURISKĀ ATTĪSTĪBA

Kopš 1945. gada ICAO publicē rādītājus par negadījumiem, kas saistīti ar pasažieru nāvi regulāros komercpārvadājumos (neskaitot nelikumīgas iejaukšanās darbības). Tālāk tekstā dotie skaitļi balstās uz avāriju rādītājiem, kas publicēti ICAO *padomes gada ziņojumā*. 2007. gada rādītāji balstās uz pietuvinātiem aprēķiniem.

ATTĒLS 1 Pasažieru nāves gadījumi uz 100 miljoniem pasažieru jūdžu pasaulē, regulārie pasažieru komercpārvadājumi, neskaitot nelikumīgas iejaukšanās darbības

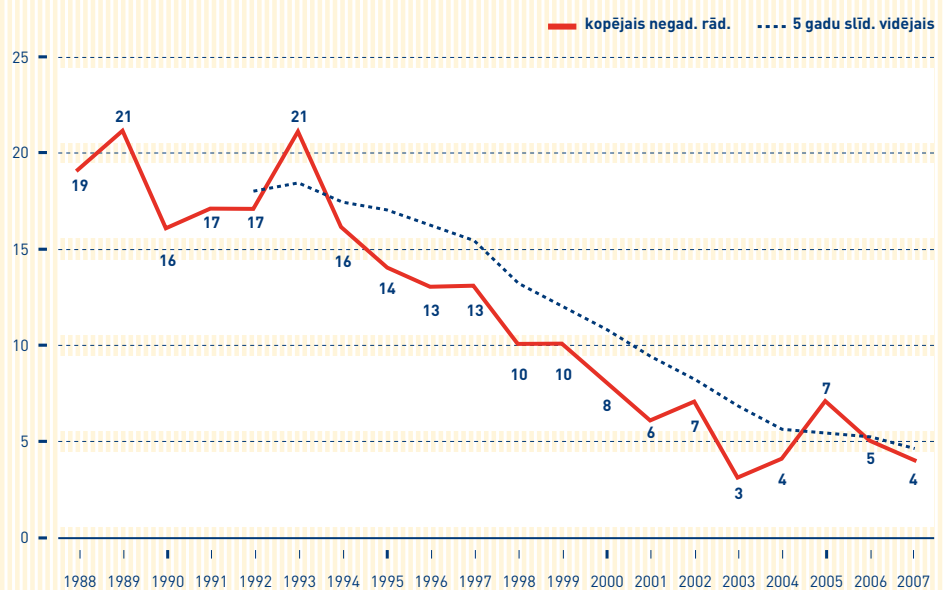


Attēlā 1 parādītie dati liecina, ka kopš 1945. gada aviācijas drošība uzlabojas. Rēķinot pēc pasažieru nāves gadījumiem uz 100 miljoniem nolidotu jūdžu, vajadzēja aptuveni 20 gadus (1948-1968), lai panāktu desmitkārtēju uzlabojumu no 5 līdz 0,5. Nākamais desmitkārtējais uzlabojums tika sasniegts pēc apmēram 30 gadiem - 1997. gadā, kad šis rādītājs noslīdēja zem 0,05. 2007. gadā šis rādītājs samazinājās līdz 0.014 nāves gadījumiem uz 100 miljoniem nolidotu jūdžu.

Spriežot pēc attēla, pēdējos gados šis rādītājs ir saglabājies nemainīgs. Tas ir saistīts ar mērogu, kas izmantots, lai atspoguļotu augsto nelaimes gadījumu proporciju 20. gadsimta 40. gadu beigās.

Padomes gada ziņojumā ICAO sniedz arī rādītājus par negadījumiem, kas saistīti ar pasažieru upuriem. Šī rādītāja attīstība pēdējos divdesmit gados ir parādīta attēlā 2.

ATTĒLS 2 Negadījumu rādītājs pasaulē, ņemot vērā pasažieru nāves gadījumus uz 10 miljoniem lidojumu regulāros komercpārvadājumos, neskaitot nelikumīgas iejaukšanās darbības



Negadījumu rādītājs, ņemot vērā pasažieru nāves gadījumus uz 10 miljoniem lidojumu regulāros komercpārvadājumos, neskaitot nelikumīgas iejaukšanās darbības, svārstījās no 19 (1988) līdz 21 (1993) un laikā no 1987. līdz 1993. gadam neuzlabojās. Pēc tam līdz 2003. gadam šis rādītājs pastāvīgi samazinājās līdz trīs, sasniedzot savu zemāko vērtību. Tas pieauga 2004. un 2005. gadā, bet līdz ar fatālo negadījumu samazinājumu 2007. gadā nokrita līdz četri. Jāpiezīmē, ka negadījumu rādītājs regulāros lidojumus dažādos pasaules reģionos ievērojami atšķiras.

ATTĒLS 3 Fatālo negadījumu rādītājs pasaules reģionos uz 10 miljoniem lidojumu (2000-2007. gads, regulārie pasažieru un kravu pārvadājumi)



Attēlā 3 sniegts vidējais fatālo negadījumu skaits pasaules reģionos uz 10 miljoniem lidojumu laikā no 2000. līdz 2007. gadam. Dienvidamerikas reģions ietver Centrālameriku un Karību jūras baseinu. Ziemeļamerikas, Austrumāzijas un EASA dalībvalstu reģionos ir viszemākie fatālo negadījumu rādītāji pasaulē.

3.0 KOMERCIĀLIE AVIOPĀRVADĀJUMI

Šajā nodaļā apskatīti dati par aviācijas negadījumiem komerciālos aviopārvadājumos. Šie pārvadājumi ietver pasažieru, kravu un pasta pārvadājumus par atlīdzību. Attiecīgie negadījumi ir saistīti ar vismaz vienu nāves gadījumu laika posmā no 1998. gada līdz 2007. gadam gaisa kuģos, kuru sertificētā pacelšanas masa (MTOM) pārsniedz 2 250 kg. Minētie gaisa kuģi var būt lidmašīnas un helikopteri. Informācija par gaisa kuģu negadījumiem apkopota, ņemot vērā to reģistrācijas valsti. Gaisa kuģu reģistrēšanas atzīmes izmantošanai nelaimes gadījumu ģeogrāfiskā sadalījuma noteikšanai ir zināmas īpatnības. Piemēram, negadījumi, kuros iesaistīti EASA dalībvalstīs reģistrēti gaisa kuģi, ietver gaisa kuģus, ko ekspluatēja organizācijas, kas bija ārpus šo valstu jurisdikcijas.

3.1 Lidmašīnas

Drošības limeņa novērtēšanai var izmantot vairākus rādītājus. Negadījumu skaits, kurā gājis bojā vismaz viens cietušais, var būt viens no šādiem rādītājiem. Aviācijas negadījumi, kuros ir bojāgājušie, ir reti, un tādēļ viena gada negadījumu skaits var krasi atšķirties no iepriekšējā gada rādītājiem.

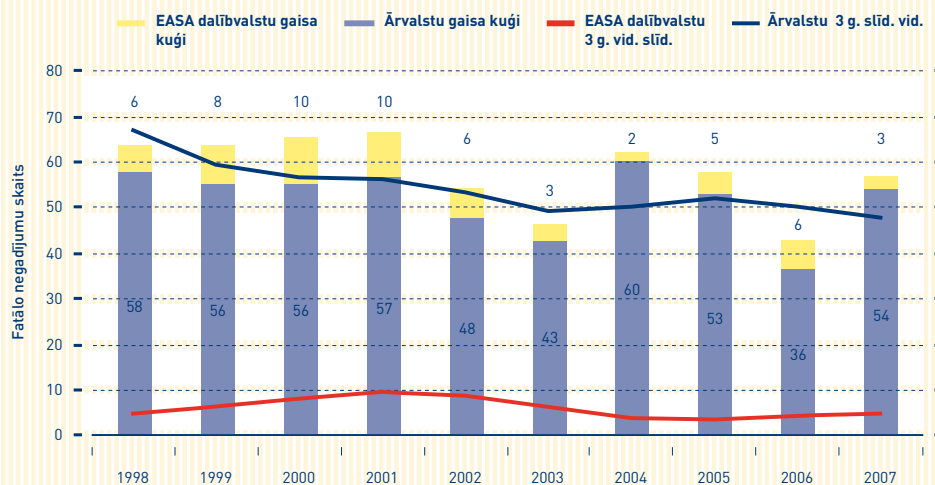
TABULA 1 Pārskats par negadījumu un fatālo negadījumu skaitu ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem gaisa kuģiem.

Periods	Negadījumu skaits	No tiem fatāli negadījumi	Uz klāja bojāgājušie	Uz zemes bojāgājušie
1996–2005 (vidēji)	31	6	79	1
2006 (kopā)	39	6	146	0
2007 (kopā)	34	3	25	1

3.1.1 Fatālie negadījumi

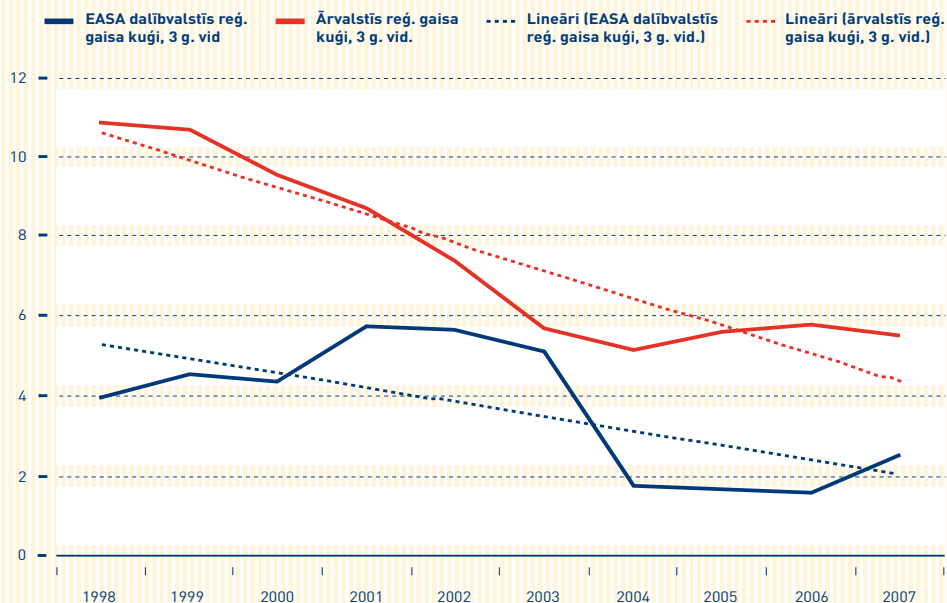
Attēlā 4 parādīts negadījumu skaits ar lidmašīnām, kas reģistrētas EASA dalībvalstīs un ārvalstīs. Attiecībā uz ārvalstīs reģistrētām lidmašīnām fatālo negadījumus skaits ir pieaudzis no 36 2006. gadā līdz 54 2007. gadā. 2007. gada negadījumu skaits ir lielāks par vidējo pēdējā desmitgadē (52), taču tas nav desmitgades lielākais. Desmitgades tendence pasaulē liecina par negadījumu skaita samazināšanos.

Kopējais fatālo negadījumu skaits ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem gaisa kuģiem komercpārvadājumos samazinājās no sešiem 2006. gadā līdz trim 2007. gadā. Tas bija viens no zemākajiem šajā desmitgadē un ievērojami mazāks par vidējo rādītāju - seši negadījumi gadā. EASA dalībvalstīs reģistrētie gaisa kuģi bija iesaistīti 5 % no visiem negadījumiem, kas notika pasaulē 2007. gadā.

ATTĒLS 4 Fatālie negadījumi — EASA dalībvalstīs un ārvalstīs reģistrētie gaisa kuģi

3.1.2 Fatālo negadījumu rādītāji

Lai izdarītu loģiskus secinājumus par iepriekš minētajiem absolūtajiem skaitļiem, fatālo negadījumu skaits komerciālos aviopārvadājumos tika apskatīts saistībā ar šajos pārvadājumos veikto lidojumu skaitu. Šie rādītāji ļauj salīdzināt lidojumu tendences, ņemot vērā izmaiņas satiksmes līmeni.

ATTĒLS 5 Fatālie negadījumi regulāros pasažieru pārvadājumos — EASA dalībvalstīs un ārvalstīs reģistrētie gaisa kuģi

Attēlā 5 sniegts vidējais fatālo negadījumu skaits pasaules reģionos uz 10 miljoniem lidojumu trīs gados.

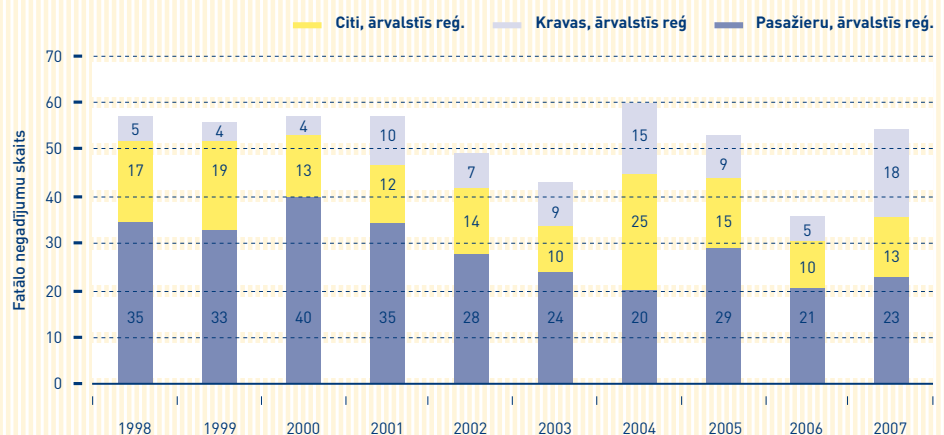
To gaisa kuģu drošības rādītāji, kas reģistrēti EASA dalībvalstīs un veic regulāros pasažieru pārvadājumus, ir ievērojami labāki nekā citur pasaulē. Pēdējos desmit gados EASA dalībvalstu vidējais negadījumu rādītājs uz 10 miljoniem nolidotu jūdžu samazinājās no četriem līdz trim.

2001. gadā fatālo negadījumu rādītājs ievērojami pārsniedza desmitgades vidējo rādītāju. Vienā gadā saistībā ar regulāriem pasažieru pārvadājumiem notika seši negadījumi, veido vairāk nekā ceturto daļu no visiem desmitgades negadījumiem. Negadījumos bija iesaistīti šādi gaisa kuģi: *Britten-Norman Islander* ar astoņiem bojāgājušiem, *De Havilland DHC-6-300* ar 20 bojāgājušiem, *Avro RJ100* ar 24 bojāgājušiem, *Antonov An-28* ar diviem bojāgājušiem, *CASA CN-235* ar četriem bojāgājušiem un *Boeing 777-200* ar vienu bojāgājušo. Pēdējā negadījumā cilvēks gāja bojā, kad uz zemes tika uzpildīta degviela.

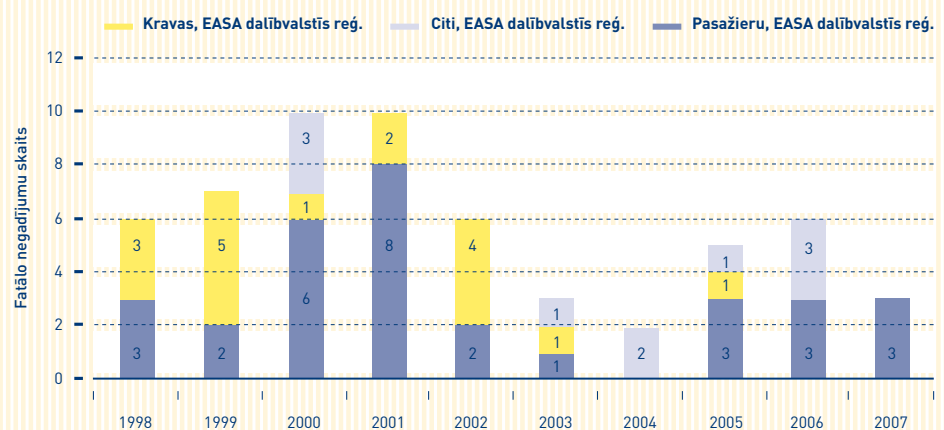
Fatālo negadījumu skaits nebūt nesniedz visaptverošu ainu par drošības līmeni. Tas ir tāpēc, ka negadījumam, kurā ir viens bojāgājušais, ir tāds pats svars kā negadījumam, kurā ir vairāki upuri.

3.1.3 Fatālie negadījumi pēc lidojumu veida

Fatālo negadījumu skaits pēc lidojumu veida atšķiras. Kā redzams attēlā 6, komerciālo pasažieru aviopārvadājumu proporcionālais skaits pasaules (izņemot EASA dalībvalstis) kopējā fatālo negadījumu skaitā samazinās. Kopējā rādītājā pieaug citu komerciālo aviopārvadājumu īpatsvars (kategorijā „Citi”), piemēram, gaisa taksometru un regulāro pārlidojumu. Gandrīz trešdaļa no visiem negadījumiem saistīta ar gaisa kuģiem, kas veic lidojumus šajā kategorijā. Jāpiezīmē, ka negadījumu īpatsvars šajā kategorijā ir ievērojami lielāks nekā gaisu kuģu īpatsvars, kas veic šos lidojumus. Šajā pārskatā nav sniegta informācija par gaisa kuģu skaitu un lidojumu veidiem, kādos tos izmanto.

ATTĒLS 6 Fatālie negadījumi pēc lidojumu veida - ārvalstu lidmašīnas

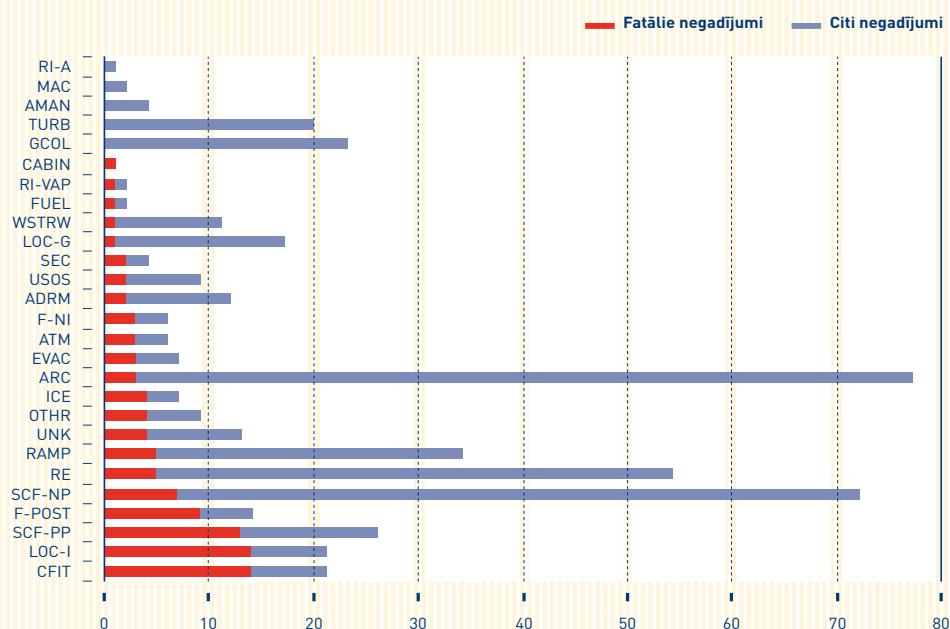
EASA dalībvalstu negadījumu skaits pēc lidojumu veida ir atšķirīgs - skatīt attēlu 7. Mazais negadījumu skaits padara lidojumu veidu, kurā noticis negadījums, gandrīz vai par nejaušu raksturlielumu. Taču, neskatoties uz nepārtraukto negadījuma skaita samazināšanos, pasažieru aviopārvadājumos pastāvīgi notiek negadījumi.

ATTĒLS 7 Fatālie negadījumi pēc lidojumu veida - EASA dalībvalstīs

3.1.4 Negadījumu kategorijas

Negadījumu iedalīšana vienā vai vairākās kategorijās palīdz identificēt konkrētas lidojumu drošības problēmas. Fatālie un citi negadījumi ar EASA dalībvalstis reģistrētiem gaisa kuģiem, ko izmanto komerciālos aviopārvadājumos, ir sadalīti attiecīgajās negadījumu kategorijās. Šīs kategorijas balstās uz CICTT izstrādāto metodiku ⁽¹⁾.

ATTĒLS 8 Negadījumu kategorijas — EASA dalībvalstis



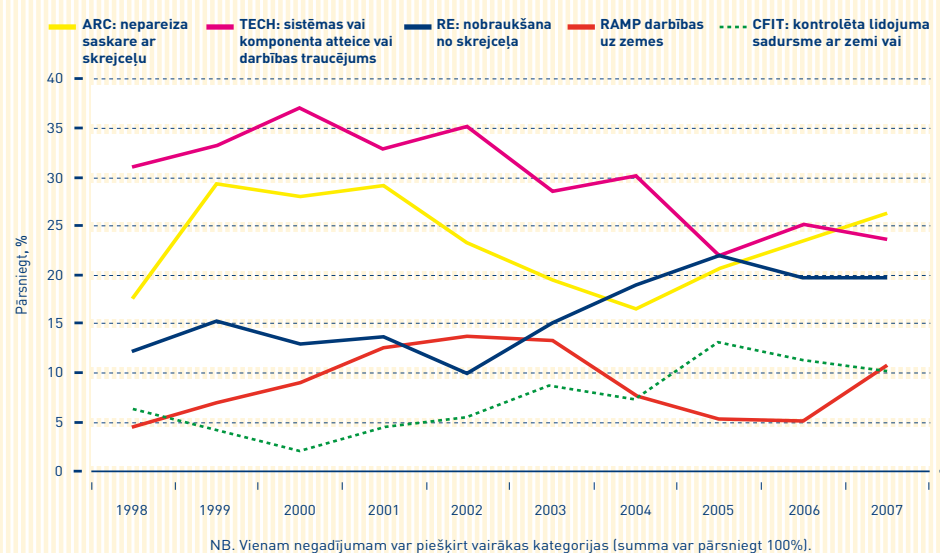
Kā var spriest pēc negadījumu kategorijām, liels fatālo negadījumu skaits ir kategorijās „CFIT” (kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi), „LOC-I” (kontroles zaudēšana lidojuma laikā) un „SCF-PP” (sistēmas vai komponentu atteice vai darbības traucējums, kas saistīts ar dzinēju).

CFIT negadījumus izraisa sadursme ar zemi vai šķēršļiem bez iepriekšējas kontroles zaudēšanas. Lielākā CFIT kategorijas negadījumu daļa bija saistīta ar sliktiem laika apstākļiem vai ierobežotu redzamību. LOC-I kategorijas negadījumi notiek tad, kad apkalpe īslaicīgi vai pavisam zaudē spēju kontrolēt gaisa kuģi. Kontroles zudumu var izraisīt samazināta gaisa kuģa veikspēja vai gaisa kuģa izmantošana ārpus tā kontrolēšanas iespējām.

¹ CICTT izstrādāja kopīgu taksonomiju negadījumu un starpgadījumu paziņošanas sistēmām. Sīkāku informāciju var atrast 2. pielikums: definīcijas un akronīmi.

SCF-PP attiecas uz negadījumiem, kad ar gaisa kuģa dzinēju saistīta sistēma vai komponents nedarbojas vai tie darbojas ar traucējumiem. Lai veiktu tālāku negadījumu kategoriju tendenču analīzi pēdējos gados, *SCF-PP* kategorija (sistēmas vai komponentu atteice, ar dzinēju saistīta) un *SCF-NP* kategorija (sistēmas vai komponentu atteice, ar dzinēju ne-saistīta) ir apvienotas vienā kategorijā, kas attiecas uz tehniskām problēmām (*TECH*).

ATTĒLS 9 Negadījumu procents četrās lielākajās un *CFIT* kategorijā



Negadījumam var piešķirt vairākas kategorijas atkarībā no faktoru skaita, kas izraisa negadījumu. Kategorijas, kurās ietilpst procentuāli lielākais negadījumu skaits, ir RE (nobraukšana no skrejceļa), *TECH*, *ARC* (nepareiza saskare ar zemi) un *RAMP*. Negadījums iekļūst kategorijā „nobraukšana no skrejceļa”, ja negadījumā gaisa kuģis noslid no skrejceļa virsmas. Daudzos gadījumos nobraukšana no skrejceļa ir negadījuma sekas, un tāpēc šajā kategorijā iekļūst liels negadījumu skaits.

ARC kategorija saistīta ar nepareizu gaisa kuģa fizelāžas vai spārnu saskari ar skrejceļu. Nepareiza saskare var notikt pacelšanās vai nosēšanās laikā, vai arī to var izraisīt nepareiza šasiju darbība. Lai gan *CFIT* kategorijas negadījumiem ir tendence samazināties, tie šajā pārskatā minēti tāpēc, ka tie ir saistīti ar pēdējās desmitgadēs veiktajiem drošības pasākumiem.

3.2 Helikopteri

Šajā nodaļā sniegts pārskats par negadījumiem komerciālos aviopārvadājumos, kas veikti ar helikopteriem (*MTOM* pārsniedz 2 250 kg). Attiecībā uz helikopteriem parasti nav pieejami visaptveroši dati (piemēram, nolidotās stundas).

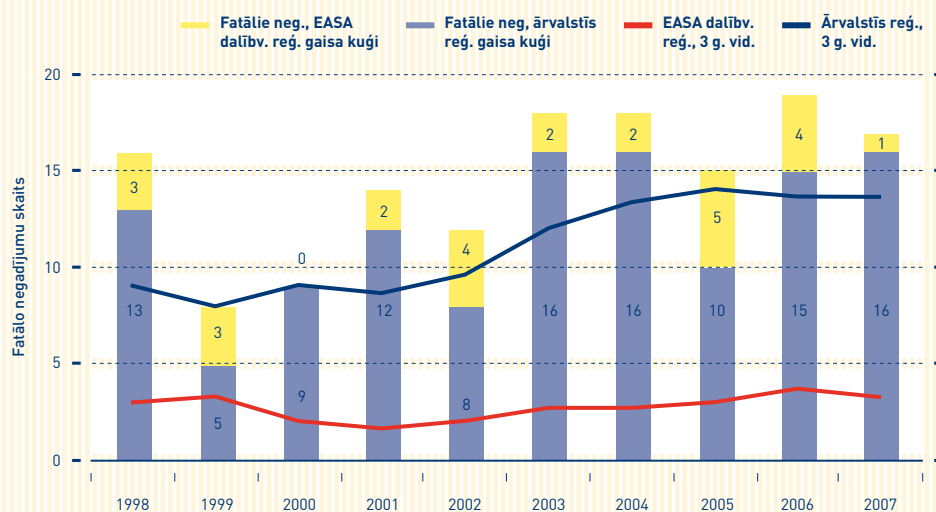
Pārvadājumi ar helikopteriem atšķiras no pārvadājumiem ar lidmašīnām. Helikopteri paceļas un nosēžas tādās no lidostām atšķirīgās vietās kā helikopteru laukumi, privāti nosēšanās laukumi, īpaši nesagatavotas vietas. Turklāt helikopteru un lidmašīnu aerodinamiskās un ekspluatācijas īpašības ir dažādas. Tas viss atspoguļojas atšķirīgajos negadījumu raksturlielos.

TABULA 2 Pārskats par kopējo negadījumu un fatālo negadījumu skaitu ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem helikopteriem

Periods	Negadījumu skaits	No tiem fatāli negadījumi	Uz klāja bojāgājušie	Uz zemes bojāgājušie
1996–2005 (vidēji)	7	3	11	0
2006 (kopā)	15	4	13	0
2007 (kopā)	7	1	7	0

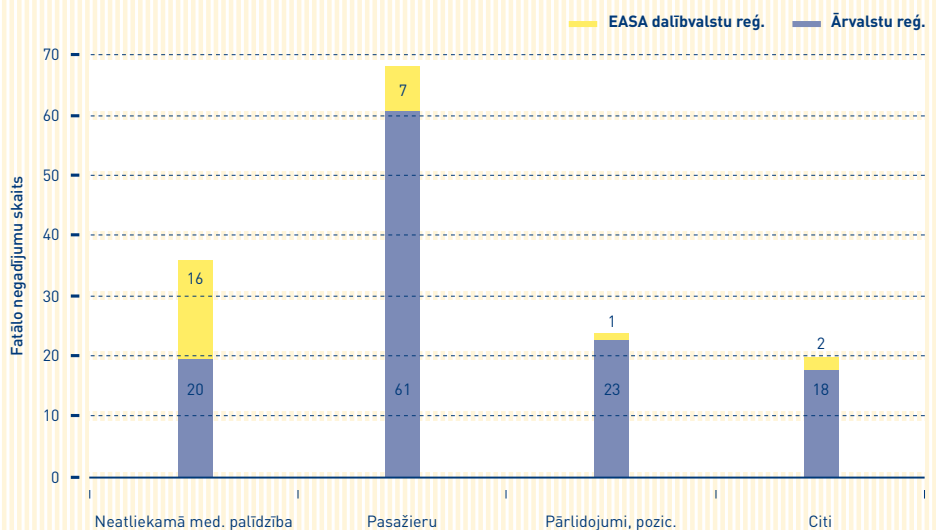
3.2.1 Fatālie negadījumi

Dati liecina, ka laikā no 1998. gada līdz 2007. gadam notika 26 fatāli negadījumi, kuros bija iesaistīti EASA dalībvalstīs reģistrēti helikopteri. Salīdzinājumam - ārvalstīs reģistrēti gaisa kuģi bija iesaistīti 120 fatālos negadījumos. Rēķinot proporcionāli, EASA dalībvalstīs reģistrētie negadījumi veido 18 % no kopējā skaita. Negadījumu skaits šo desmit gadu laikā ir bijis mainīgs. Izvērtējot trīs gadu vidējo slidošo rādītāju, redzams, ka fatālo negadījumu skaits ir palielinājies desmitgades otrajā pusē.

ATTĒLS 10 Fatālo negadījumu skaits — EASA dalībvalstīs un citās valstīs reģistrētie helikopteri

3.2.2 Fatālie negadījumi pēc lidojumu veida

Attēlā 11 parādīti fatālie negadījumi pēc lidojumu veida. Apskatot fatālos negadījumus pēc lidojumu veida, ir redzama atšķirība EASA dalībvalstīs un ārvalstīs reģistrēto gaisa kuģu vidū.

ATTĒLS 11 Fatālo negadījumu skaits pēc lidojumu veida — EASA dalībvalstīs un citās valstīs reģistrētie helikopteri

Attēlā 11 redzams, ka attiecībā uz ārvalstīs reģistrētiem gaisa kuģiem, pasažieru pārvadājumi ir galvenais lidojumu veids, kas saistīts ar fatāliem negadījumiem. Lielākais negadījumu skaits (16), kas notika ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem gaisa kuģiem, bija ar neatliekamās palīdzības helikopteriem. Tie veido 44 % no pasaules kopējā fatālo negadījumu skaita, kas saistīts ar neatliekamās palīdzības sniegšanu. Neatliekamās palīdzības lidojumi palīdz nodrošināt medicīnisko palīdzību, ja nepieciešama tūlītēja un ātra medicīniskā personāla, līdzekļu vai cietušo transportēšana.

Kategorijā „Citi” ietilpst kravu pārvadājumi, komerciālie apmācību lidojumi vai nezināma veida lidojumi.

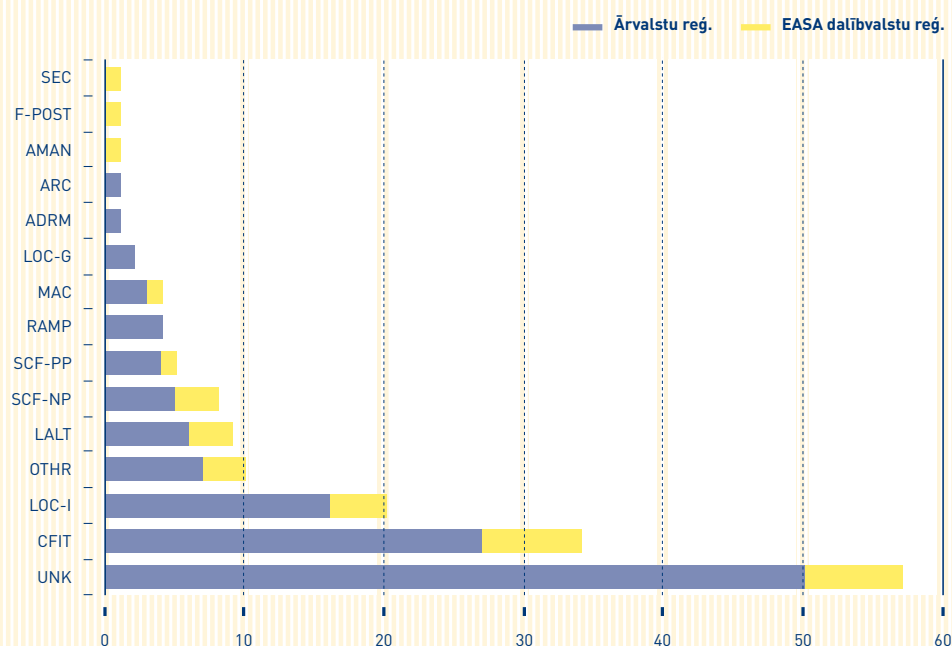
Jāpiezīmē, ka pasaulē pēdējos desmit gados 25 fatālos negadījumos iesaistītie helikopteri veica piekrastes lidojumus: lidojumus no un uz piekrastes objektu. Šie negadījumi ietilpst visas četrās iepriekš minētajās kategorijās.

3.2.3 Negadījumu kategorijas

CICIT negadījumu kategorijas sākotnēji tika izveidotas negadījumiem ar lielām komercpārvadājumu lidmašīnām. *Gada drošības pārskatā* šīs negadījumu kategorijas ir piemērotas arī fatāliem helikopteru negadījumiem. Vienam negadījumam var piešķirt vairākas kategorijas.

Kā redzams attēlā 12, vairums helikopteru negadījumu ir kategorijā „Nav zināms”. Tas ir tāpēc, ka atsevišķos gadījumos nav iespējams noskaidrot negadījuma cēloni.

ATTĒLS 12 Fatālo negadījumu kategorijas — EASA dalībvalstīs un citās valstīs reģistrētie helikopteri



Otrs lielākais fatālo negadījumu skaits ir kategorijā „CFIT” (kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi). Vairumā gadījumā pastāvēja nelabvēlīgi laika apstākļi, piemēram, pasliktināta redzamība dūmakā vai miglā. Turklāt vairāki lidojumi bija notikuši naktī.

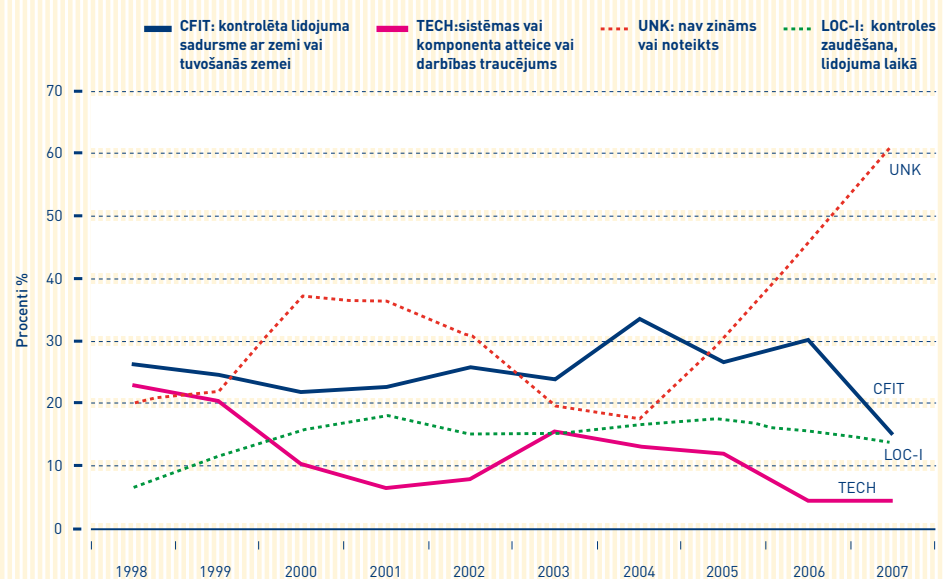
Kontroles zaudēšana lidojuma laikā (*LOC-I*) ir trešā visbiežāk sastopamā negadījumu kategorija. Saistībā ar vairākiem negadījumiem minēta apgrūtināta helikopteru ekspluatācija vai nelabvēlīgi laika apstākļi. Kategorijā „Citi” (*OTHR*) galvenokārt iekļauti negadījumi pacelšanās vai nosēšanas posmā, kad notikusi sadursme ar kādu priekšmetu uz zemes.

Negadījumi nelielā augstumā (*LALT*) ir sadursme ar zemi un šķēršļiem, kas notikusi, ar nolūku lidojot tuvu zemei, neskaitot pacelšanās un nosēšanas posmu. Svarīgi piezīmēt, ka ievērojamu negadījumu skaitu *LALT* un *OTHR* kategorijā izraisīja sadursme ar elektrības līnijām.

SCF-PP un *SCF-PP* var apvienot viena grupā kā tehnisko sistēmu traucējumu jeb *TECH* kategorijā. Šīs kategorijas negadījumi galvenokārt ir saistīti ar kritiski svarīgām sistēmām: dzinēja atteici, galvenā rotora sistēmas atteici vai astes rotora sistēmas atteici.

Attēlā 13 redzama galveno sešu kategoriju tendence desmitgadē (vidējie trīs gadu slidošie rādītāji). Krasais pieaugums kategorijā „Nav zināms” 2005-2007. gadā visdrīzāk ir saistīts ar nepabeigtām negadījumu izmeklēšanām. Kad kļūs pieejami izmeklēšanu rezultāti, pēdējo gadu tendence varētu mainīties.

ATTĒLS 13 Četru galveno negadījumu kategoriju īpatsvars — fatālie negadījumi — komercpārvadājumi ar helikopteriem, EASA dalībvalstīs un pārējās pasaules valstīs



4.0 VISPĀRĒJĀ AVIĀCIJA UN SPECIĀLIE AVIĀCIJAS DARBI, GAISA KUĢI, KURU MTOM PĀRSNIEDZ 2 250 KG

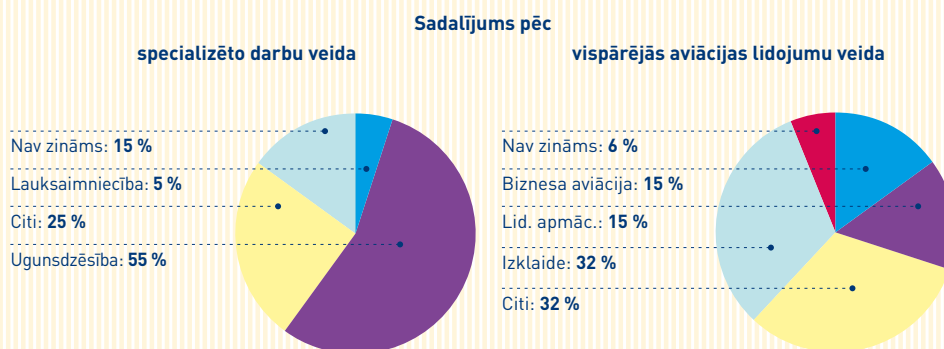
Šajā nodaļā sniegti dati par vispārējo aviāciju un speciālajiem aviācijas darbiem. Nodaļā sniegtie dati balstās uz datiem, kas iegūti no ICAO.

ICAO dokumentos termins „speciālie aviācijas darbi” ir definēts kā gaisa kuģa lidojumi, kuros gaisa kuģis tiek izmantots, lai veiktu lauksaimniecības, celtniecības, fotografēšanas, ģeodēzijas, novērošanas, patrulēšanas un glābšanas darbus un reklāmu gaisā.

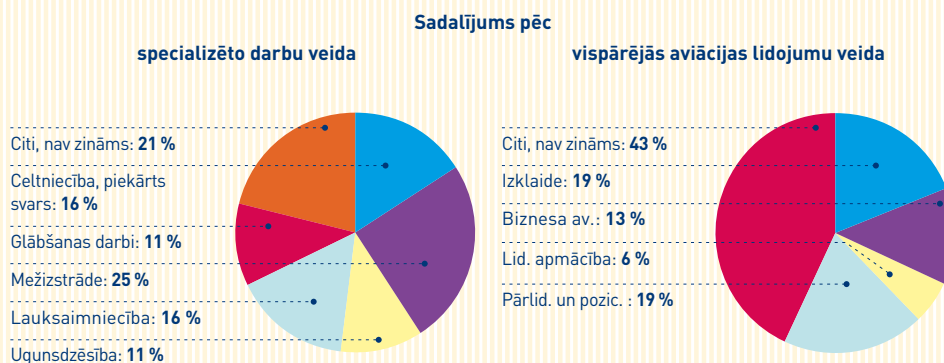
ICAO definē „vispārējo aviāciju” kā civilās aviācijas lidojumus, izņemot regulāros un neregulāros aviopārvadājumus, ko veic par atlīdzību, vai speciālos darbus.

Fatālo negadījumu sadalījums pēc lidojumu veida no 1998. gada līdz 2007. gadam ir parādīts grafikos.

ATTĒLS 14 Lidmašīnas ar pacelšanās masu virs 2 250 kg — fatālie negadījumi — EASA dalībvalstis



ATTĒLS 15 Helikopteri ar pacelšanās masu virs 2 250 kg — fatālie negadījumi — EASA dalībvalstis



TABULA 3 Gaisa kuģi ar pacelšanās masu virs 2 250 kg — negadījumu skaits, fatālie negadījumi un bojāgājušie pēc gaisa kuģu veida un lidojumu veida — tikai EASA dalībvalstīs reģistrētie gaisa kuģi

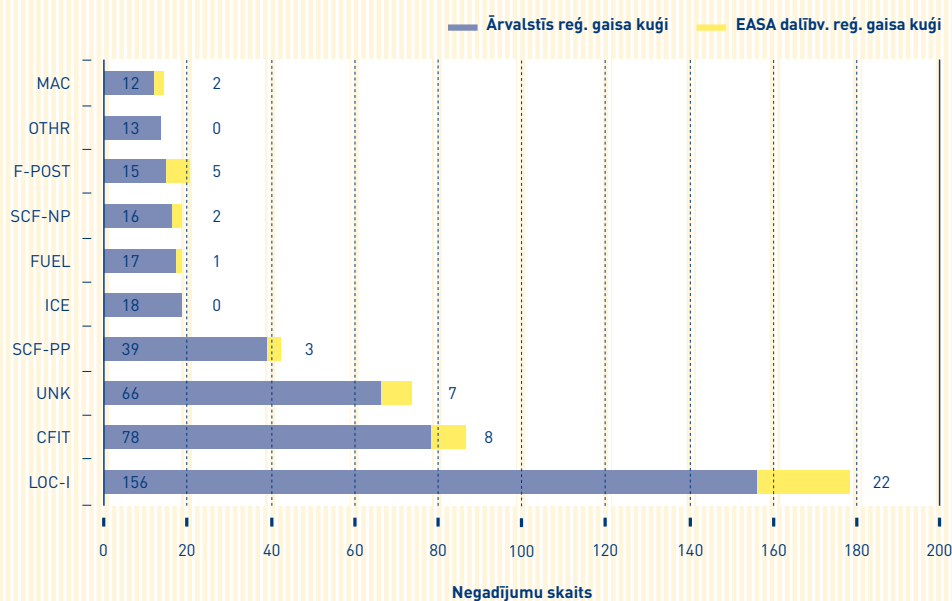
Gaisa kuģa tips	Lido-jumu veids	Periods	Negadī-jumu skaits	No tiem fatāli negadī-jumi	Uz klāja bojāgājušie	Uz zemes bojāgājušie
Lidmašīna	Speciālie aviācijas darbi	1996–2005 (vidēji)	5	2	4	0
		2006 (kopā)	2	0	0	0
		2007 (kopā)	4	3	4	0
Lidmašīna	Vispārējā aviācija	1996–2005 (vidēji)	15	5	17	<1
		2006 (kopā)	19	7	16	0
		2007 (kopā)	13	4	5	0
Helikopters	Speciālie aviācijas darbi	1996–2005 (vidēji)	6	2	3	<1
		2006 (kopā)	7	1	6	0
		2007 (kopā)	8	1	0	1
Helikopters	Vispārējā aviācija	1996–2005 (vidēji)	4	1	2	0
		2006 (kopā)	8	2	7	0
		2007 (kopā)	4	3	10	0

Tabulā 3 sniegts pārskats par negadījumu skaitu un fatāliem negadījumiem kopš 1996. gada. Desmit gados no 1996. gada līdz 2005. gadam negadījumu skaits speciālajos aviācijas darbos ir līdzīgs gan lidmašīnām, gan helikopteriem. Pēdējos gados helikopteru negadījumu skaits šī veida lidojumos ir gandrīz divas reizes lielāks nekā lidmašīnām. Nelielais helikopteru negadījumu skaits, salīdzinot ar lidmašīnu negadījumu skaitu vispārējā aviācijā, varētu atspoguļot relatīvi nelielo šā veida lidojumos izmantoto helikopteru skaitu.

4.1 Negadījumu kategorijas — vispārējā aviācija

No ICAO iegūtā informācija par vairākiem negadījumiem nebija iedalīta kategorijās. Tāpēc sniegtie skaitļi ir tikai aptuveni biežuma aprēķins visās negadījumu kategorijās.

ATTĒLS 16 Vispārējā aviācija — lidmašīnas ar pacelšanās masu virs 2 250 kg — fatālie negadījumi — EASA dalībvalstīs un ārvalstīs reģistrētie gaisa kuģi



Pasaulē un arī EASA dalībvalstīs vispārējās aviācijas gaisa kuģu galvenā negadījumu kategorija ir *LOC-I* (kontroles zaudēšana lidojuma laikā). Pasaulē *CFIT* (kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā) veido apmēram pusi no negadījumiem kategorijā „kontroles zaudēšanas lidojuma laikā”, bet EASA dalībvalstīs - apmēram trešo daļu. Tehniskām problēmām ir daudz mazāka ietekme.

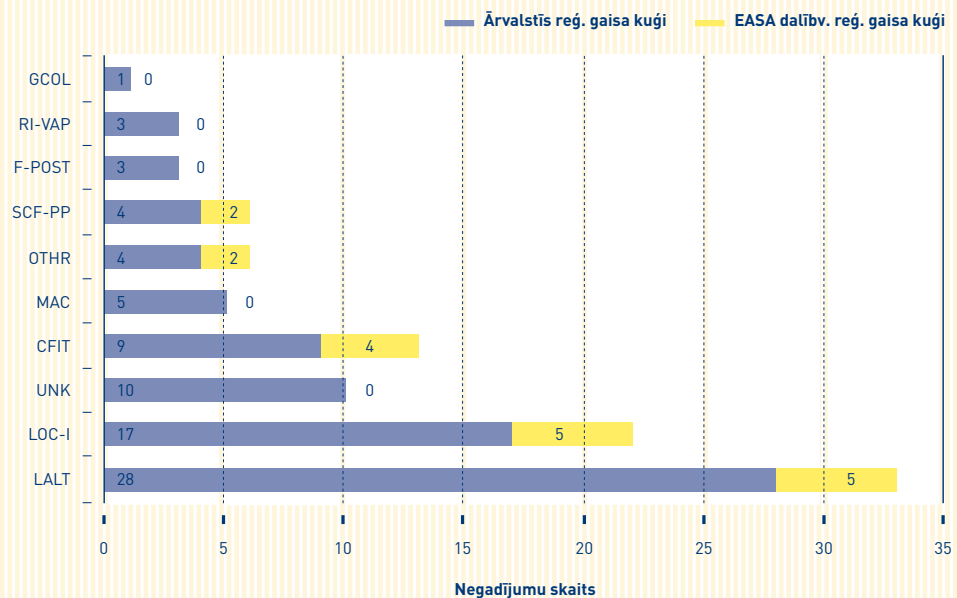
Visumā vispārējā aviācija lidzinās komerciālajiem aviopārvadājumiem tajā ziņā, ka *CFIT* un kontroles zaudēšana lidojuma laikā ir galvenās kategorijas fatālo negadījumu vidū.

4.2 Negadījumu kategorijas — speciālie aviācijas darbi — lidmašīnas

Kā minēts iepriekš, speciālie aviācijas darbi saistīti ar ugunsdzēsību, lauksaimniecības darbiem un novērošanu no gaisa.

Iegūt datus par negadījumiem speciālos aviācijas darbos ir diezgan problemātiski. Šajā ziņā viena no sarežģītākajām nozarēm ir ugunsdzēsība. Dažās valstīs šo darbu veic valsts organizācijas (piemēram, gaisa karaspēki), un tāpēc tie netiek klasificēti kā speciālie aviācijas darbi, bet kā „valsts lidojumi”. Tādējādi šādi negadījumi pārskatā nav iekļauti.

ATTĒLS 17 Speciālie aviācijas darbi — lidmašīnas ar pacelšanās masu virs 2 250 kg — fatālie negadījumi

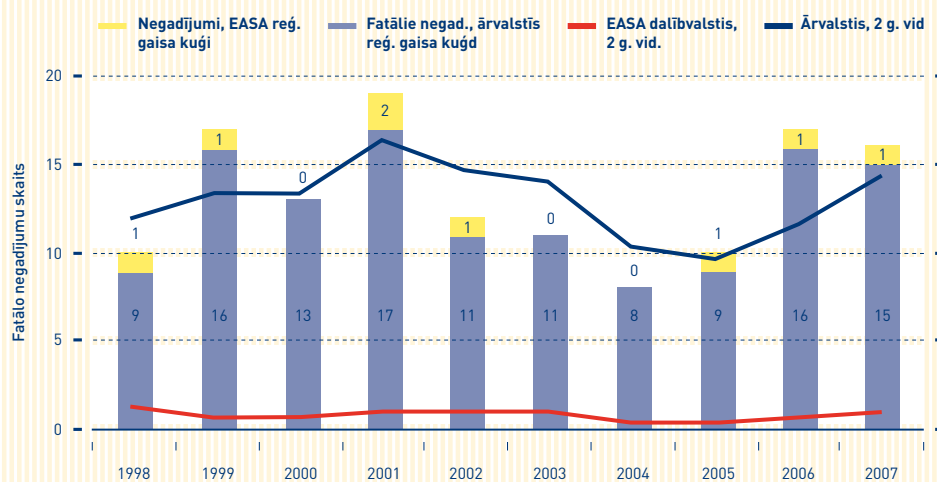


Lielais negadījumu skaits, strādājot nelielā augstumā (*LALT*), nav nekāds pārsteigums, jo speciālo aviācijas darbu specifika saistīta ar lidojumiem tuvu zemei, piemēram, lauksaimniecības darbos. Strādājot nelielā augstumā, atgūt kontroli vai atgūties no negaidīta notikuma ir grūtāk. Lielais negadījumu skaits kategorijā „Nav zināms” liecina, ka šādu negadījumu izmeklēšanu un paziņošanu var uzlabot.

4.3 Biznesa aviācija - lidmašīnas

Saskaņā ar ICAO definīcijām biznesa aviācija ir vispārējās aviācijas apakškopa. Ņemot vērā šī sektora svarīgumu, dati par biznesa aviāciju ir sniegti atsevišķi.

ATTĒLS 18 Fatālie negadījumi biznesa aviācijā, EASA dalībvalstīs un ārvalstīs reģistrētie gaisa kuģi



Fatālo negadījumu skaits, kas noticis ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem biznesa aviācijas gaisa kuģiem, ir neliels. Taču pēdējos gados pasaulē ir vērojams fatālo negadījumu skaita pieaugums.

5.0 VIEGLIE GAISA KUĢI (MASA NEPĀRSNIEDZ 2 250 KG)

Dati par vieglo gaisa kuģu negadījumiem EASA dalībvalstīm tika pieprasīti 2008. gada janvārī. Līdz 2008. gada aprīļa vidum lielākā valstu daļa iesniedza pieprasīto informāciju. Datus neiesniedza Čehija, Īrija, Austrija un Rumānija.

Valstu paziņotie dati nav viendabīgi. Dažas valstis sniedza informāciju par negadījumiem ar izpletņu lecējiem, motorizētiem izpletņiem un deltaplāniem, bet dažas valstis šādu informāciju nesniedza. Dažas valstis ultravieglu lidaparātu nošķiršanai no parastām lidmašīnām izmantoja svara ierobežojumu - 454 kg (1 000 mārciņas), bet citas šādu ierobežojumu nenoteica. No valstīm saņemtie dati liecināja, ka viena un tā paša ražotāja un modeļa gaisa kuģi klasificēti divās dažādās gaisa kuģu kategorijās. Acīmredzot, ir vairāk jāstrādā pie definīciju saskaņošanas.

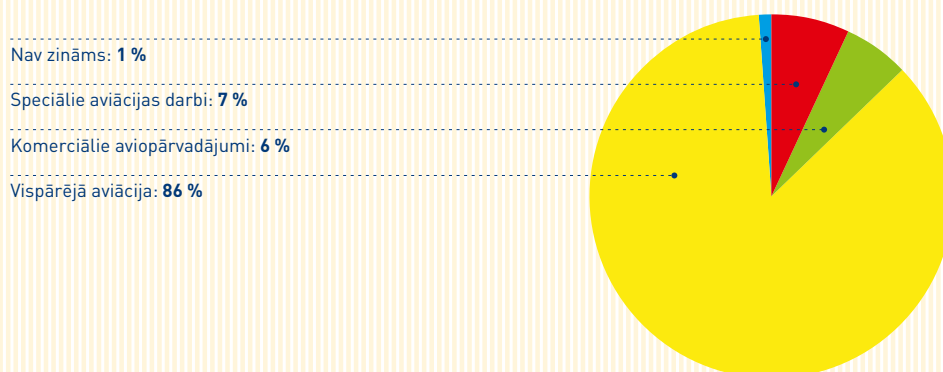
Balstoties uz paziņoto informāciju, tabulā 4 sniegts negadījumu skaits un attiecīgais bojāgājušo skaits 2006. un 2007. gadā. Parādīts negadījumu skaits un attiecīgais bojāgājušo skaits.

TABULA 4 Negadījumi, fatālie negadījumi un bojāgājušie — gaisa kuģi, kuru masa nepārsniedz 2 259 kg, pa gadiem un gaisa kuģu kategorijām

	Gads	Negadījumu skaits	Fatālo negadījumu skaits	Uz klāja bojāgājušie	Uz zemes bojāgājušie
Lidmašīna	2006	571	75	124	2
Lidmašīna	2007	489	59	108	0
Gaisa balons	2006	29	0	0	0
Gaisa balons	2007	15	0	0	0
Planieris	2006	195	22	24	0
Planieris	2007	173	17	19	1
Autožīrs	2006	5	1	1	0
Autožīrs	2007	5	3	4	0
Helikopters	2006	90	8	16	0
Helikopters	2007	80	11	21	4
Ultra viegls lidaparāts	2006	200	36	45	0
Ultra viegls lidaparāts	2007	187	20	26	0
Motorizēts planieris	2006	60	11	18	0
Motorizēts planieris	2007	48	11	16	0
Citi	2006	46	10	10	2
Citi	2007	55	12	14	0
Kopā	2006	1196	163	238	4
Kopā	2007	1052	133	208	5

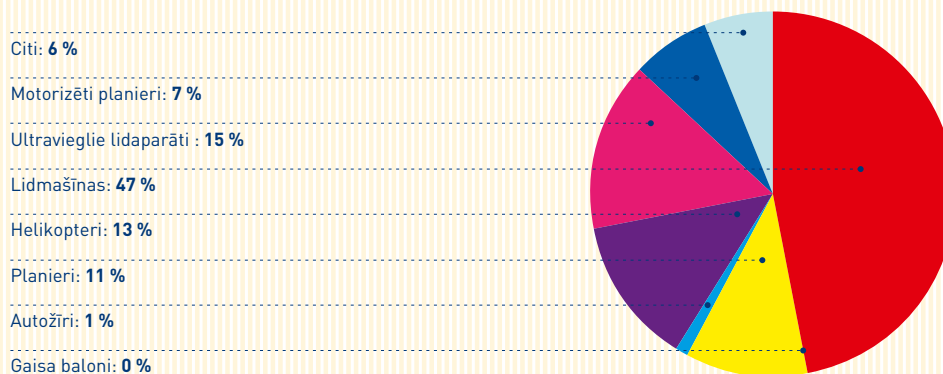
5.1 Fatālie negadījumi

ATTĒLS 19 Gaisa kuģi, kuru masa nepārsniedz 2 250 kg, EASA dalībvalstis — fatālie negadījumi pēc lidojumu veida, 2006-2007



EASA dalībvalstīs lielākā vieglo gaisa kuģu daļa ir iesaistīta vispārējā aviācijā. Daži gaisa kuģi, jo īpaši viegie helikopteri, veic arī speciālos aviācijas darbus, piemēram, novērošanu no gaisa.

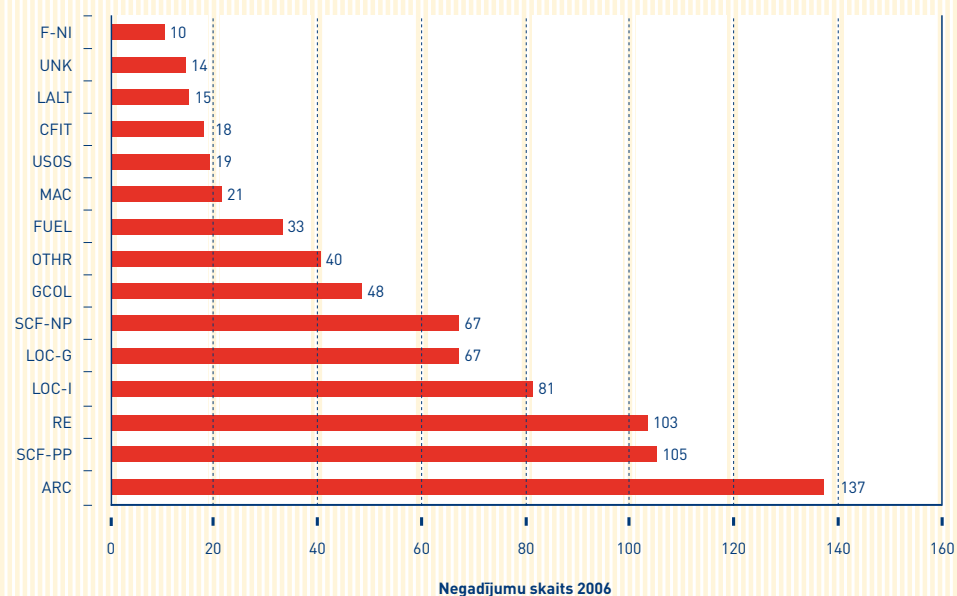
ATTĒLS 20 Gaisa kuģi, kuru masa nepārsniedz 2 250 kg, EASA dalībvalstis — fatālie negadījumi pēc gaisa kuģu veida, 2006-2007



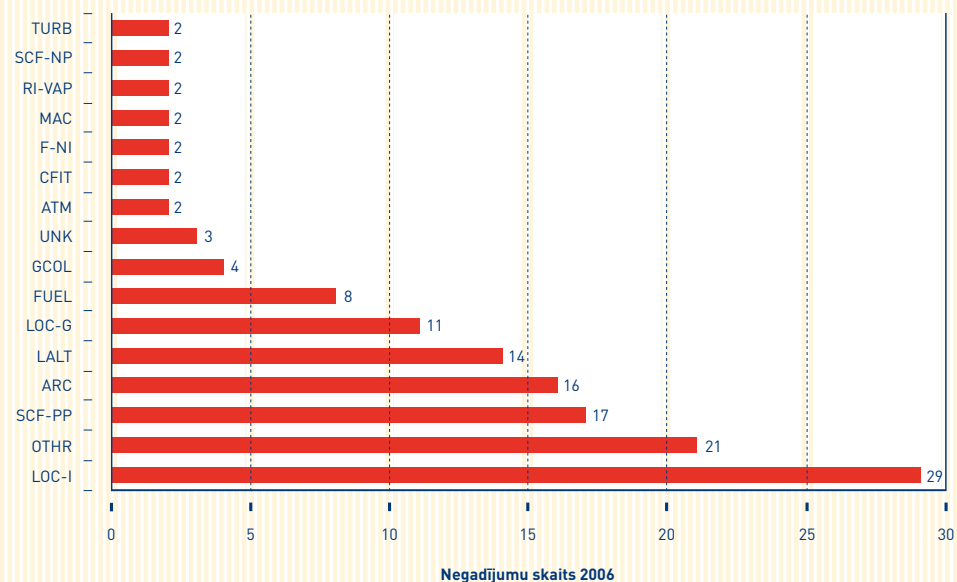
5.2 Negadījumu kategorijas

2006. gada datiem par vieglajiem gaisa kuģiem tika mēģināts piemērot *CICTT* negadījumu kategorijas. Attiecībā uz mazajiem vispārējās aviācijas gaisa kuģiem tas izrādījās problemātiski.

ATTĒLS 21 Gaisa kuģi, kuru masa nepārsniedz 2 250 kg, EASA dalībvalstis — negadījumu kategoriju sadalījums, 2006



ATTĒLS 22 Gaisa kuģi, kuru masa nepārsniedz 2 250 kg, EASA dalībvalstis — negadījumu kategoriju sadalījums, 2006



Analīze balstījās uz ierobežotiem datiem par 2006. gadu. Aģentūra vēl mēģinās iegūt no EASA dalībvalstīm datus par vieglo gaisa kuģu negadījumiem, lai nodrošinātu padziļinātu analīzi. Balstoties uz esošajiem nepilnīgajiem datiem, vērojama liela atšķirība starp negadījumiem ar vieglajiem un lielajiem gaisa kuģiem. Liels vieglo gaisa kuģu negadījumu skaits bija saistīts ar dzinēja atteici vai darbības traucējumiem.

Tā kā ir pieejami dati tikai par diviem gadiem, nevar spriest par tendencēm. Turklāt negadījumu cēloņu analīzi ierobežoja EASA dalībvalstu iesniegtie nepilnīgie dati.

6.0 AĢENTŪRAS PASĀKUMI DROŠĪBAS JOMĀ

Lai sasniegtu savus galvenos mērķus, EASA veic vairākas darbības, tostarp sertificēšanu, noteikumu izstrādi un standartizāciju. Aģentūras organizācijas struktūra atspoguļo šīs darbības - tās realizē attiecīgie direktorāti. Sertificēšanas direktorāts veic jaunu un pašreizēju gaisa kuģu, dzinēju un sistēmu sertificēšanu. Noteikumu izstrādes direktorāts izstrādā jaunus noteikumus vai noteikumu grozījumus, kas attiecas uz aviācijas drošību. Standartizācijas direktorāta uzdevums ir standartizēt un uzturēt drošības līmeni visās EASA dalībvalstīs. Tādējādi direktorāts veic vairākus pasākumus, tostarp civilās aviācijas iestāžu, gaisa kuģu ekspluatētāju un citu aviācijas nozarē iesaistīto personu pārbaudes.

6.1 Standartizācija

2007. gada laikā stabilizējās aģentūras veiktais standartizācijas darbs sākotnējā un pastāvīgā lidojumderīguma jomā. Tas notika pēc pārejas no brīvprātīgā procesa, kas bija izveidots no iepriekšējās Apvienotās aviācijas institūcijas (JAA) sistēmas, uz obligāto sistēmu, kas balstījās uz atbilstošu likumdošanu un strukturētām ieviešanas procedūrām, kuras tika akcentētas, 2006. gada maijā izdodot Komisijas (EK) regulu Nr. 736/2006 par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras standartizācijas pārbaudžu darba metodēm.

Lai gan pastāvīgā uzraudzība joprojām notiek ar divu gadu periodiskumu, apmeklējumu aptvertais jomu loks lielu valstu gadījumā ir sadalīts, lai varētu veikt intensīvākas pārbaudes. Atsevišķos kritiskos gadījumos vienāda tvēruma apmeklējumi tika atkārtoti pēc viena gada.

Kā plānots, aģentūra pavisam veica 28 pastāvīgā lidojumderīguma ⁽²⁾ un 12 sākotnējā lidojumderīguma ⁽³⁾ pārbaudes.

Kamēr aģentūras pilnvaras nav attiecinātas uz ekspluatāciju un pilotu licencēšanu, šīs pārbaudes veica kā JAA standartizācijas programmu, personālu, iespēju robežās arī vienību vadītājus, pilnībā komplektējot no valstu aviācijas iestādēm. JAA uzdevumā veiktās standartizācijas pārbaudes īsumā aprakstītas tabulā 5.

² Grieķija, Beļģija, Kipra, Vācija (NRW), Apvienotā Karaliste, Ungārija, Portugāle, Norvēģija, Igaunija, Islande, Francija, Polija, Nīderlande, Monako*, Turcija*, Itālija, Luksemburga, Slovākija, Slovēnija, Latvija, Somija, Zviedrija, Bulgārija, Rumānija, Spānija, Šveice, Horvātija*, Serbija* (veica JAA vārdā).

³ Slovākija, Vācija, Šveice, Lietuva, Norvēģija, Polija, Spānija, Čehija, Somija, Zviedrija, Portugāle, Dānija.

TABULA 5 Standartizācijas pārbaudes

Gaisa pārvadājumi	Bulgārija, Dānija, Spānija, Igaunija, Islande, Grieķija, Slovēnija, Čehija, Polija, Austrija, Slovākija, Vācija
Mākslīgās apmācību ierīces (simulatori)	Somija, Beļģija, Itālija, Francija, Apvienotās Karaliste, Nīderlande
Lidojuma apkalpes licencēšana un medicīniskās pārbaudes	Apvienotā Karaliste, Norvēģija, Serbija, Spānija, Slovākija, Slovēnija, Luksemburga, Čehija.

6.2 Sertifikācija

Sertifikācija tiešā veidā veicina aviācijas drošību, īstenojot sertificēšanas pasākumus, kas vērsti uz aeronautisko izstrādājumu, detaļu un ierīču apstiprināšanu visaugstāk iespējamā līmenī visā Eiropas Savienībā. Tādējādi aeronautiskam izstrādājumam piešķir sertifikātu tikai tad, ja tas atbilst visām attiecīgajām drošības prasībām. 2007. gadā aģentūra pavisam izdeva 7000 ar projektēšanu saistītus sertifikātus.

Papildus sertifikācijai viens no sertifikācijas direktorāta galvenajiem pienākumiem ir aktīvi nodrošināt aeronautisko izstrādājumu, detaļu un ierīču pastāvīgo lidojumderīgumu visā to dzīves cikla laikā. Tāpēc sertifikācijas direktorāts ir izveidojis pārdomātu pastāvīgā lidojumderīguma procesu, kura mērķis ir novērst negadījumus. Šis process balstās uz datiem, ko saņem ar obligāto atgadījumu ziņojumu starpniecību, negadījumu vai starpgadījumu izmeklēšanas un tipa projektu pārbaužu rezultātā utml.

Balstoties uz sertifikāta turētāja izmeklēšanas vai analīzes rezultātiem vai citu informāciju, EASA nosaka attiecīgus pasākumus, kas, konstatējot nepietiekamu drošību, var būt par cēloni lidojumderīguma direktīvas izdošanai (AD), kura uzliek par pienākumu veikt koriģējošus pasākumus.

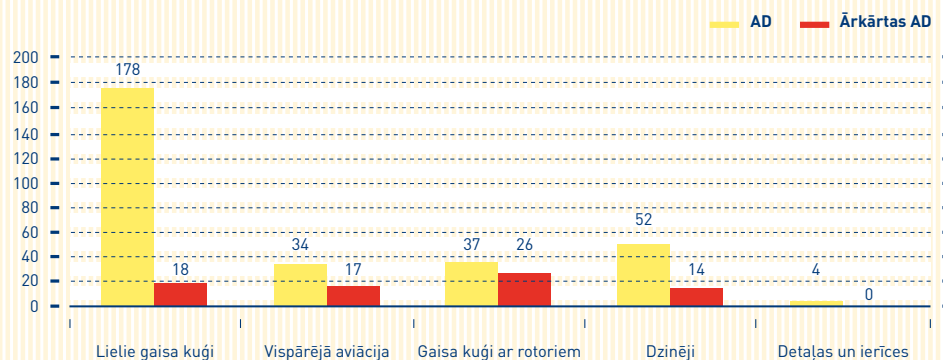
2007. gadā aģentūra izdeva 305 lidojumderīguma direktīvas un 75 ārkārtas lidojumderīguma direktīvas. Līdz ar Lidojumderīguma direktīvu, drošības pārvaldības un izpētes nodaļas izveidi 2007. gadā Sertifikācijas direktorāts nodrošina konsekventu pastāvīgā lidojumderīguma procesu.

Turklāt tiek realizēti ilgtermiņa pasākumi, piemēram, pēc pirmās A380 Airbus piegādes Singapore Airlines lidsabiedrībai kopā ar Singapūras Civilās aviācijas iestādi (CAAS) tika izveidots Lidojumderīguma informācijas tīkls. Kā kontroles pasākums tika organizētas sapulces ar Skandināvijas un Kanādas iestādēm un Bombardier lidmašīnu ražotāja un komponentu ražotāja Goodrich pārstāvjiem, lai izvērtētu lidojumderīgumu pēc lidojumderīguma direktīvas izdošanas sakarā ar vairākiem negadījumiem, kas notika Bombardier Q400 (Dash 8) šasiju dēļ. Šie pasākumi ir daļa no aģentūras un sertifikācijas direktorāta darba, lai divpusējo vienošanos ietvaros cieši sadarbotos ar Eiropas un citu

valstu ieinteresētājām personām un lai izveidotu inovatīvu drošības tīklu ar dažādām valstīm.

Regulārie auditi, ko veic neatkarīgas organizācijas (piemēram, *ICAO*) apstiprina, ka aģentūra un sertifikācijas direktorāts virzās pareizajā virzienā, lai pildītu savus pienākumus un veicinātu augstu aviācijas drošības līmeni.

ATTĒLS 23 Izdoto lidojumderīguma un ārkārtas lidojumderīguma direktīvu skaits 2007. gadā



6.3 Noteikumu izstrāde

Pēc konsultēšanās ar iesaistītajām personām aģentūra pieņem noteikumu izstrādes gada programmu, ko publicē aģentūras vietnē. Tā tiek izstrādāta, ņemot vērā vairākus kritērijus, tostarp lietošanas pieredzi, jaunas tehnoloģijas un ekspluatācijas koncepcijas vai organizācijas, kā arī atbilstību starptautiskajām saistībām. Noteikumu izstrādes programma ņem vērā arī nepieciešamību samērot noteikumus ar riskiem. Galvenais 2007. gada paveiktais ir minēts tālāk tekstā.

- EASA sistēmas paplašināšana saistībā ar lidlauku sadarbību un drošības noteikumiem.
- Darbs saistībā ar to bijušajā Padomju Savienībā projektēto gaisa kuģu tālāko izmantošanu, kas pašlaik ir reģistrēti EASA dalībvalstīs.
- Pieņemti grozījumi dokumentā „Lielu lidmašīnu sertifikācijas specifikācijas”. Šo grozījumu nolūks ir uzlabot obligāto specifikāciju durvīm, lidošanas un vadības sistēmām, kā arī risināt jautājumus, kas saistīti ar lidojumiem apledošanas apstākļos un cilvēka faktoru.

- Pieņemti grozījumi par sertifikācijas specifikācijām maziem un lieliem gaisa kuģiem ar rotoru (helikopteriem), uzlabojot specifikāciju lidojuma un lietošanas īpašībām.
- Pieņemti grozījumi dokumentā „Dzinēju sertifikācijas specifikācijas”, uzlabojot elektroniskās kontroles sistēmu specifikācijas.
- Grozīti zemes atpazīšanas un brīdināšanas standarti un ieviests jauns vieglās aviācijas sekundārās uzraudzības retranslatoru standarts.
- Grozīti vairāki citi dokumenti, kas saistīti ar pieņemamiem lidzekļiem atbilstības panākšanai. Šie dokumenti skar dažādas jomas, ieskaitot novecojušu gaisa kuģu konstrukcijas, lidošanas atļaujas un gaisa kuģu tehniskās apkopes licences.

Gada drošības pārskats atspoguļo augstu negadījumu skaitu atsevišķos pasaules reģionos. Noteikumu izstrādes direktorāta mērķis ir risināt jautājumus, kas saistīti ar gaisa kuģu lidojumiem no mazāk regulētiem reģioniem, realizējot divus pašlaik izstrādes stadijā esošus pasākumus:

- trešo valstu ekspluatantu apstiprināšana;
- tehniskās palīdzības programmas.

Attiecībā uz komerciāliem aviopārvadājumiem ar lidmašīnām veikti šādi pasākumi.

- Darbības atbilstības sertifikāta izveide, kas cita starpā definēs minimālo mācību plānu lidojuma apkalpes tipa novērtējuma programmai. Iespējams, šis drošības pasākums samazinās *CFIT* un *LOC-I* risku.
- Negadījumu riskus, kas saistīti ar dzinēja sistēmu, vajadzētu samazināt, uzlabojot lielu lidmašīnu sertifikācijas specifikācijas attiecībā uz zema degvielas līmeņa brīdinājumiem. Līdzīgs darbs pie avārijas izejām un termiskās izolācijas segām varētu samazināt ugunsgrēku radītās sekas pēc sadursmes.
- Visbeidzot, ar labākām elektroinstalācijas specifikācijām jāpaaugstina sistēmu uzticamība.

Attiecībā uz komerciāliem aviopārvadājumiem, ko veic ar helikopteriem, tiek grozītas pašreizējās helikopteru specifikācijas un tiek izstrādāti reglamentējoši materiāli. Šie materiāli definēs arī minimālo mācību plānu lidojuma apkalpes tipa novērtējuma programmai. Ar šo pasākumu palīdzību ir iecerēts samazināt *CFIT* un kontroles zaudēšanas risku, lidojot ar helikopteriem.

6.4 SAFA

SAFA programmu 2006. gadā ierosināja Eiropas Civilās aviācijas konference (ACAC). Tā balstījās nevis uz saistošu Eiropas tiesisko pamatojumu, bet gan uz ECAC dalībvalstu ģenerāldirektoru apņemšanos.

2004. gada 30. aprīlī tika publicēta Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2004/36/EK par to trešo valstu gaisa kuģu drošību, kas izmanto Kopienas lidostas (tā saucamā SAFA direktīva), nosakot ES dalībvalstu juridiskās saistības veikt pārbaudes pie rampas, kad trešo valstu gaisa kuģi nosēžas viņu lidostās.

Ikvienā SAFA dalībvalstī gaisa kuģus (ES valstu gadījumā trešo valstu, bet ECAC valstu gadījumā, kas nav ES valstis, ārvalstu gaisa kuģus) var pakļaut pārbaudei pie rampas. Galvenokārt tiek pārbaudīti gaisa kuģa dokumenti un rokasgrāmatas, lidojuma apkalpes licences, gaisa kuģa vizuālais stāvoklis un obligātais kabīnes drošības aprīkojums un tā stāvoklis. Pārbaudes balstās uz attiecīgajiem ICAO standartiem.

Kopš 2007. gada 1. janvāra par SAFA programmas pārvaldību un tālāku attīstību atbild Eiropas Komisija, un tai palīdz Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA). Tāpēc aģentūra pārņēma SAFA darbības koordināciju no Apvienotās aviācijas institūcijas (JAA).

Turklāt SAFA datu bāze tika sekmīgi pārcelta no JAA uz EASA telpām Ķelnē. Pašreiz tā tiek būtiski atjaunināta un aprīkota ar jaunām un uzlabotām funkcijām (piemēram, internetā bāzētām funkcijām).

Regulāri ik pēc trim mēnešiem tiek veiktas analīzes, kā arī pēc Komisijas lūguma tiek veiktas ārkārtas analīzes, lai pamatotu lēmumus saistībā ar „melno sarakstu”. Analizējot SAFA datus, tika iegūti svarīgi rādītāji par Eiropā strādājošo lidsabiedrību vispārējo drošības līmeni, un tas palīdzēja noteikt potenciālos riska faktorus un izvirzīt kvalitatīvos mērķus.

Visbeidzot, atbalstot Komisijas starptautiskās sadarbības politiku drošības datu apmaiņā, ir ievadītas tehniskas izpētes diskusijas ar FAA, lai panāktu informācijas apmaiņu starp EK SAFA programmu un FAA Iasdex programmu.

6.5 Eiropas Stratēģiskā drošības iniciatīva (ESSI)

Eiropas Stratēģiskā drošības iniciatīva (ESSI) ir brīvprātīga, privāti finansēta aviācijas drošības partnerība starp EASA, citiem regulatoriem un aviācijas nozari, un tās mērķis ir uzlabot aviācijas drošību Eiropā un Eiropas pilsoņu drošību visā pasaulē. ESSI iniciatīva tika pasludināta 2006. gada 27. aprīlī, turpinot Apvienotās aviācijas institūcijas (JAA) Vienoto aviācijas drošības iniciatīvu (JSSI).

Lūdzu, apmeklējiet EASA interneta vietni www.easa.europa.eu/essi, lai iepazītos ar pilnu dalīborganizāciju sarakstu.

Saskaņā ar JSSI mantojumu ESSI uztur un pilnveido sadarbību ar Komerčiālās aviācijas drošības komandu (CAST), ASV Federālo aviācijas iestādi (FAA) un Lidojumu drošības fondu (FSF). Kā viena no lielākajām drošības komandu iniciatīvām pasaulē ESSI labi iederas Globālajā aviācijas drošības vadlīniju dokumentā (*Global Aviation Safety Road Map - GASR*). Tā nodrošina mehānismus drošības iniciatīvu koordinēšanai Eiropā un citās pasaules daļās.

6.5.1 ESSI drošības komandas

ESSI veido trīs vienības: Eiropas Komerčiālās aviācijas drošības komanda (ECAST), Eiropas Helikopteru drošības komanda (EHEST) un Eiropas Vispārējās aviācijas drošības komanda (EGAST).

Eiropas Komerčiālās aviācijas drošības komanda (ECAST)

ECAST izveidota 2006. gada 12. oktobrī, un tās kompetencē ir lieli gaisa kuģi. Tās dalībnieku skaitā ir 50 organizācijas, un Eiropā tā ir līdzvērtīga CAST.

Eiropā ECAST pārrauga arī no JSSI pārmantoto rīcības plānu īstenošanu. Tie risina jautājumus par riska samazināšanu negadījumu kategorijās „kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi” (CFIT), „nolaišanās un nosēšanās” un „kontroles zaudēšana”.

Līdztekus ECAST 2007. gadā izstrādāja jaunu drošības koncepciju, izmantojot trīs posmu procesu:

- 1. posms: drošības problēmu identificēšana un atlase;
- 2. posms: drošības problēmu analīze un
- 3. posms: rīcības plānu izstrāde, ieviešana un uzraudzība.

1. posms sākās 2007. gada aprīlī. Tā mērķis bija identificēt prioritātes turpmākam *ECAST* darbam, balstoties uz trim kritērijiem: drošības svarīgums, tvērums (apjoms, kādā jautājumu loks ir aptverts citos ar drošību saistītos darbos) un izmaksu apsvērumi jeb ietekmes novērtējums.

2008. gadā 2. posma ietvaros *ECAST* izveidoja divas darba grupas - drošības pārvaldības sistēmu un drošības uz zemes grupu.

Eiropas Helikopteru drošības komanda (*EHEST*)

EHEST izveidoja 2006. gada 14. novembrī. Tajā darbojas galvenie helikoptera korpusu, dzinēju un sistēmu ražotāji, ekspluatētāji, regulatori, helikopteru un pilotu asociācijas, izpētes organizācijas un negadījumu izmeklēšanas organizācijas no visas Eiropas, kā arī daži militāro helikopteru ekspluatētāji.

EHEST ir arī Starptautiskās helikopteru drošības komandas (*IHST*) Eiropas organizācija. *IHST* visā pasaulē ir izveidojusi reģionālās vienības, viena no tām ir Eiropā.

EHEST atbalsta *IHST* mērķi līdz 2016. gadam par 80 % visā pasaulē samazināt helikopteru negadījumu rādītājus.

EHEST ir izveidojusi Eiropas Helikopteru drošības analīzes komandu (*EHSAT*) ar mērķi analizēt Eiropas helikopteru negadījumus, izmantojot pielāgotu *IHST* analīzes procesu.

Pašreiz *EHEST* piedalās vairāk nekā 50 organizācijas, no kurām apmēram 30 ir iesaistītas *EHSAT* darbā. Lai tiktu galā ar negadījumu ziņojumu valodu dažādību un optimizētu resursus, *EHSAT* ir izveidojusi reģionālās analīzes vienības.

Reģionālo vienību darba rezultāti tiks prezentēti *IHST* 2008. gada konferencē, kas notiks *Helitech* izstādes laikā Portugālē (Estorilā) 2008. gada 13. oktobrī.

Eiropas vispārējās aviācijas drošības komanda (*EGAST*)

Eiropas Vispārējās aviācijas drošības komandas (*EGAST*) dibināšanas sapulce notika 2007. gada 17. oktobrī, un to apmeklēja vairāk par 60 vispārējās aviācijas nozares pārstāvjus no visas Eiropas.

„Vispārējā aviācija ir viena no galvenajām Eiropas aviācijas drošības aģentūras prioritātēm. *EGAST* Eiropā ir jauns un izaicinājumu pilns pasākums. Aģentūra priecājas, ka tās pūliņus stiprināt vispārējo aviāciju atbalsta plašs aviācijas kopienas dalībnieku loks”, atklāšanas sapulcē teica *EASA* izpilddirektors *Patrick Goudou*.

Vispārējā aviācija ir sadrumstalota nozare, ko veido dažādi sektori, kā biznesa aviācija, speciālie aviācijas darbi, aviosports un izklaides aktivitātes. Izklaides aviācija vien aptver plašu aktivitāšu loku – no lidošanas ar motorizētiem lidaparātiem, gaisa baloniem, planie-riem līdz lidošanai ar ultravieglīm lidaparātiem un deltaplāniem un planēšanai ar izpletni. *EGAST* reaģē uz nepieciešamību veikt koordinētus pasākumus Eiropas mērogā.

Balstoties uz vispārējās aviācijas iniciatīvām Eiropā, *EGAST* veido forumu, lai veicinātu drošību, uzlabotu drošības datu apkopošanu un analizēšanu un apmainītos ar informāciju par labāko praksi Eiropā, arī drošības pārvaldības jomā.

Sīkāku informāciju skatīt *ESSI* interneta vietnē www.easa.europa.eu/essi.

PIELIKUMS

1. pielikums: Piezīmes par datu apkopošanu un kvalitāti

Pārskatā sniegtie dati nav pilnīgi. Dažas valstis neiesniedza datus par vieglajiem gaisa kuģiem. Tā kā izmeklēšanas rezultāti nav uzreiz pieejami un dalībvalstis neiesniedz pilnu informāciju vai neiesniedz to laicīgi, aģentūra nevar sniegt pilnvērtīgu kopskatu par visiem aviācijas drošības aspektiem Eiropā.

Aģentūra turpinās vākt datus par gaisa kuģu negadījumiem turpmākajiem gada drošības pārskatiem un cer uz labāku aptverto datu loku, jo EASA dalībvalstu ziņošanas sistēmas un izpratne par datu trūkumiem uzlabojas.

Darbs ar informāciju liecina, ka *CICTT* negadījumu kategoriju taksonomijas piemērošana helikopteriem, viegliem gaisa kuģiem un citām aviācijas aktivitātēm, piemēram, lidošanai ar deltaplāniem vai izpletņlēkšanai, ir ierobežota. Vajadzēs izstrādāt jaunas metodes, lai šajā aviācijas sistēmas segmentā varētu labāk sekot līdzi drošības jautājumiem. Jāapsver iespējas izstrādāt speciālas kategorijas šajā jomā. Aģentūra iesaistīs savus partnerus, lai risinātu šo jautājumu.

Dati par lielajiem gaisa kuģiem ir pilnīgi tādā mērā, kādā dalībvalstis ir paziņojušas negadījumu datus ICAO saskaņā ar 13. pielikumu. Pārbaudēs noskaidrots, ka ne visas valstis ICAO iesniedz pilnu un laicīgu informāciju.

2. pielikums: Definīcijas un akronīmi

A2-1: Vispārīgi

AD	Lidojumderīguma direktīva: paziņojums gaisa kuģa īpašniekiem un ekspluatētājiem par zināmām drošības problēmām ar konkrēta modeļa gaisa kuģi, dzinēju, avioniku vai citu sistēmu.
Speciālie aviācijas darbi (AW)	Gaisa kuģa lidojumi, kuros gaisa kuģis tiek izmantots, lai veiktu lauksaimniecības, celtniecības, fotografēšanas, ģeodēzijas, novērošanas, patrulēšanas un glābšanas darbus vai reklāmu gaisā.
ATM	Gaisa satiksmes vadība
Komerčiālie aviopārvadājumi (CAT)	Gaisa kuģa izmantošana cilvēku, kravu vai pasta pārvadājumos par atlīdzību.
CAST	Komerčiālās aviācijas drošības komanda. <i>ECAST</i> ir Eiropas iniciatīva.
CICTT	CAST- <i>ICAO</i> kopējās taksonomijas komanda
CNS	Komunikācijas, navigācija un uzraudzība, gaisa satiksmes vadība
EASA	Eiropas Aviācijas drošības aģentūra
EASA MS	Eiropas Aviācijas drošības aģentūras dalībvalstis. Šo valstu skaitā ir 27 ES dalībvalstis, kā arī Islande, Lihtenšteina, Norvēģija un Šveice.
Fatāls negadījums	Negadījums, kurā iet bojā vismaz viens cilvēks, lidojuma apkalpes loceklis un/vai pasažieris, vai zemes dienesta darbinieks 30 dienu laikā pēc avārijas. (Avots: <i>ICAO</i> 13. pielikums).
Ārvalstīs reģistrēti gaisa kuģi	Gaisa kuģi, kas nav reģistrēti nevienā <i>EASA</i> dalībvalstī.
Vispārējā aviācija (GA)	Gaisa kuģu izmantošana lidojumos, kas nav komerciālie aviopārvadājumi vai speciālie aviācijas darbi.
ICAO	Starptautiskā civilās aviācijas organizācija
Viegli gaisa kuģi	Gaisa kuģi, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa nepārsniedz 2 251 kg.
MTOM	Maksimālā sertificētā pacelšanās masa
SAFA	Ārvalstu gaisa kuģu drošības novērtējums.
Regulāra gaisa satiksme	Gaisa satiksme, kas pieejama publiskai izmantošanai un kas tiek īstenota saskaņā ar publicētu kustības sarakstu vai regulāri notiek tik bieži, ka veido viegli atpazīstamu lidojumu sistēmu, kas tieši pieejama publiskai lidojumu rezervēšanai.
SISG	<i>ICAO</i> Drošības indikatoru izpētes grupa
Trešo valstu gaisa kuģis	Gaisa kuģis, ko izmanto bez kompetentas ES dalībvalsts iestādes kontroles.

A2-2: Negadījumu kategoriju akronīmi

ARC	Nepareiza saskare ar zemi (<i>abnormal runway contact</i>)
AMAN	Spējš manevrs (<i>abrupt manoeuvre</i>)
ADRM	Lidlauks (<i>aerodrome</i>)
ATM	Gaisa satiksmes vadība, komunikācijas, navigācija un uzraudzība (<i>ATM/CNS</i>)
CABIN	Drošība kabīnē (<i>cabin safety events</i>)
CFIT	Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā (<i>controlled flight into or toward terrain</i>)
EVAC	Evakuācija
F-NI	Uguns, dūmi (ar sadursmi nesaistīti)
F-POST	Uguns, dūmi (pēc sadursmes)
FUEL	Saistīti ar degvielu
GCOL	Sadursme uz zemes
RAMP	Darbības uz zemes (<i>ground handling</i>)
ICE	Apledojums
LOC-G	Kontroles zaudēšana – uz zemes
LOC-I	Kontroles zaudēšana – gaisā
LALT	Darbības nelielā augstumā
MAC	Iespējama sadursme gaisā, TCAS brīdinājumi, nošķiršanas attāluma zaudēšana, potenciāla sadursme paceļoties vai nosēžoties, sadursme paceļoties vai nosēžoties (<i>airprox/TCAS alert/loss of separation/near midair collisions/midair collision</i>)
OTHR	Citi
RE	Nobraukšana no skrejceļa (<i>runway excursion</i>)
RI-A	Skrejceļa trajektorijas bloķēšana – dzīvnieks (<i>runway incursion – animal</i>)
RI-VAP	Skrejceļa trajektorijas bloķēšana – transportlīdzeklis, gaisa kuģis vai persona (<i>runway incursion – vehicle, aircraft or person</i>)
SEC	Ar drošību saistīti
SCF-NP	Sistēmas vai komponentu atteice, (ar dzinēju nesaistīta)
SCF-PP	Sistēmas vai komponentu atteice, (dzinējs)
TURB	Turbulence
USOS	Skrejceļa nesasniedzšana vai pārsniedzšana (<i>undershoot/overshoot</i>)
UNK	Nezināms vai nenoskaidrots
WSTRW	Vēja sānvirze vai negaiss

Negadījumu kategorijas var izmantot, lai klasificētu negadījumus un veiktu datu analīzi. Gada drošības pārskatā izmantotās negadījumu kategorijas ir izstrādājuši *CICTT* komanda. Sīkāku informāciju par šo komandu un negadījumu kategorijām skatīt vietnē <http://intlaviationstandards.org/index.html>

3. pielikums: Attēlu un tabulu saraksts

A3-1: Attēlu saraksts

Attēls 1	Pasažieru nāves gadījumi uz 100 miljoniem pasažieru jūdžu pasaulē, regulārie pasažieru komercpārvadājumi, neskaitot nelikumīgas iejaukšanās darbības	07
Attēls 2	Negadījumu rādītājs pasaulē, ņemot vērā pasažieru nāves gadījumus uz 10 miljoniem lidojumu regulāros komercpārvadājumos, neskaitot nelikumīgas iejaukšanās darbības	08
Attēls 3	Fatālo negadījumu rādītājs pasaules reģionos uz 10 miljoniem lidojumu (2000-2007. gads, regulārie pasažieru un kravu pārvadājumi)	09
Attēls 4	Fatālie negadījumi — EASA dalībvalstīs un ārvalstīs reģistrētie gaisa kuģi	11
Attēls 5	Fatālie negadījumi regulāros pasažieru pārvadājumos — EASA dalībvalstīs un ārvalstīs reģistrētie gaisa kuģi	11
Attēls 6	Fatālie negadījumi pēc lidojumu veida - ārvalstu lidmašīnas	13
Attēls 7	Fatālie negadījumi pēc lidojumu veida - EASA dalībvalstīs	13
Attēls 8	Negadījumu kategorijas — EASA dalībvalstīs	14
Attēls 9	Negadījumu procents četrās lielākajās un CFIT kategorijā	15
Attēls 10	Fatālo negadījumu skaits — EASA dalībvalstīs un citās valstīs reģistrētie helikopteri	17
Attēls 11	Fatālo negadījumu skaits pēc lidojumu veida — EASA dalībvalstīs un citās valstīs reģistrētie helikopteri	17
Attēls 12	Fatālo negadījumu kategorijas — EASA dalībvalstīs un citās valstīs reģistrētie helikopteri	19
Attēls 13	Četru galveno negadījumu kategoriju īpatsvars — fatālie negadījumi — komercpārvadājumi ar helikopteri, EASA dalībvalstīs un pārējās pasaules valstīs	20
Attēls 14	Lidmašīnas ar pacelšanās masu virs 2 250 kg — fatālie negadījumi — EASA dalībvalstīs	21
Attēls 15	Helikopteri ar pacelšanās masu virs 2 250 kg — fatālie negadījumi — EASA dalībvalstīs	21
Attēls 16	Vispārējā aviācija — lidmašīnas ar pacelšanās masu virs 2 250 kg — fatālie negadījumi — EASA dalībvalstīs un ārvalstīs reģistrētie gaisa kuģi	23
Attēls 17	Speciālie aviācijas darbi — lidmašīnas ar pacelšanās masu virs 2 250 kg — fatālie negadījumi	24
Attēls 18	Fatālie negadījumi biznesa aviācijā, EASA dalībvalstīs un ārvalstīs reģistrētie gaisa kuģi	25
Attēls 19	Gaisa kuģi, kuru masa nepārsniedz 2 250 kg, EASA dalībvalstīs — fatālie negadījumi pēc lidojumu veida, 2006-2007	27
Attēls 20	Gaisa kuģi, kuru masa nepārsniedz 2 250 kg, EASA dalībvalstīs — fatālie negadījumi pēc gaisa kuģu veida, 2006-2007	27
Attēls 21	Gaisa kuģi, kuru masa nepārsniedz 2 250 kg, EASA dalībvalstīs — negadījumu kategoriju sadalījums, 2006	28
Attēls 22	Gaisa kuģi, kuru masa nepārsniedz 2 250 kg, EASA dalībvalstīs — negadījumu kategoriju sadalījums, 2006	28
Attēls 23	Izdoto lidojumderīguma un ārkārtas lidojumderīguma direktīvu skaits 2007. gadā	32

A3-3: Tabulu saraksts

Tabula 1	Pārskats par negadījumu un fatālo negadījumu skaitu ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem gaisa kuģiem	10
Tabula 2	Pārskats par kopējo negadījumu un fatālo negadījumu skaitu ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem helikopteriem	16
Tabula 3	Gaisa kuģi ar pacelšanās masu virs 2 250 kg — negadījumu skaits, fatālie negadījumi un bojāgājušie pēc gaisa kuģu veida un lidojumu veida — tikai EASA dalībvalstīs reģistrētie gaisa kuģi	22
Tabula 4	Negadījumi, fatālie negadījumi un bojāgājušie — gaisa kuģi, kuru masa nepārsniedz 2 259 kg, pa gadiem un gaisa kuģu kategorijām	26
Tabula 5	Standartizācijas pārbaudes	31

4. pielikums: Fatālo negadījumu saraksts (2007)

Tabulā sniegts saraksts par 2007. gada negadījumiem komerciālos aviopārvadājumos, kas veikti ar lidmašīnām, kuru maksimāla sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 2 250 kg.

Dalībvalsts

Datums	Valsts, kurā tas notika	Gaisa kuģa tips	Darbības veids	Uz klāja bojāgājušie	Uz zemes bojāgājušie
25.1.2007	Francija	Fokker 100	Pasažieru pārvadāšana	0	1
9.8.2007	Franču Polinēzija	De Havilland DHC6-300	Pasažieru pārvadāšana	20	0
9.12.2007	Ukraina	Beech 90 King Air	Pasažieru pārvadāšana	5	0

Pārējās pasaules vietās pasaulē reģistrētie gaisa kuģi (ārvalstīs reģistrētie)

Datums	Valsts, kurā tas notika	Gaisa kuģa tips	Darbības veids	Uz klāja bojāgājušie	Uz zemes bojāgājušie
1.1.2007	Indonēzija	Boeing 737-400	Pasažieru pārvadāšana	102	0
5.1.2007	Tanzānija	Piper PA-31-350	Pasažieru pārvadāšana	1	0
5.1.2007	Sudāna	Antonov An-26B	Pasažieru pārvadāšana	0	1
7.1.2007	Kanāda	Beech 100 King Air	Gaisa taksometrs	1	0
9.1.2007	Irāka	Antonov An-26B	Pasažieru pārvadāšana	34	0
9.1.2007	Meksika	Learjet 24	Kravu pārvadāšana	2	0
12.1.2007	Amerikas Savienotās Valstis	Cessna 525 Citationjet	Pārlidošana, pozicionēšana	2	0
18.1.2007	Brazīlija	Beech 55/95-55 Baron	Gaisa taksometrs	2	0

PIELIKUMS

Datums	Valsts, kurā tas notika	Gaisa kuģa tips	Darbības veids	Uz klāja bojāgājušie	Uz zemes bojāgājušie
6.2.2007	Amerikas Savienotās Valstis	Beech 200 King Air	Pārlidošana, pozicionēšana	3	0
9.2.2007	Amerikas Savienotās Valstis	Beech 18	Kravu pārvadāšana	1	0
12.2.2007	Kongo	McDonnell-Douglas DC-9	Nav zināms	0	1
7.3.2007	Indonēzija	Boeing 737-400	Pasažieru pārvadāšana	21	0
14.3.2007	Brazīlija	North American Commander 500	Gaisa taksometrs	4	0
17.3.2007	Krievijas Federācija	Tupolev TU-134	Pasažieru pārvadāšana	6	0
23.3.2007	Somālija	Ilyushin IL-76	Kravu pārvadāšana	11	0
30.3.2007	Papua-Jaungvineja	Embraer 110 Bandeirante	Kravu pārvadāšana	2	0
1.4.2007	Kanāda	Piper PA-31	Pārlidošana, pozicionēšana	1	0
25.4.2007	Gajāna	Britten-Norman BN-2A Islander	Pasažieru pārvadāšana	3	0
5.5.2007	Kamerūna	Boeing 737-800	Pasažieru pārvadāšana	114	0
17.5.2007	Kongo	Let L410UVP	Kravu pārvadāšana	3	0
2.6.2007	Kanāda	De Havilland DHC3 Turbo-Otter	Gaisa taksometrs	1	0
4.6.2007	Amerikas Savienotās Valstis	Cessna 550 Citation II	Pasažieru pārvadāšana	6	0
15.6.2007	Irāna	Embraer 110 Bandeirante	Kravu pārvadāšana	0	1
21.6.2007	Kongo	Let L410UVP	Pasažieru pārvadāšana	1	0
23.6.2007	Jemena	De Havilland DHC6 Twin Otter	Pasažieru pārvadāšana	1	0
25.6.2007	Kambodža	Antonov An-24	Pasažieru pārvadāšana	22	0
28.6.2007	Angola	Boeing 737-200	Pasažieru pārvadāšana	5	1
5.7.2007	Meksika	North American Sabreliner	Kravu pārvadāšana	3	6
8.7.2007	Kanāda	De Havilland DHC6 Twin Otter	Pasažieru pārvadāšana	1	0
10.7.2007	Amerikas Savienotās Valstis	Boeing 737-200	Pasažieru pārvadāšana	1	0
17.7.2007	Brazīlija	Airbus A320	Pasažieru pārvadāšana	187	12
18.7.2007	Kongo	Antonov An-24	Pasažieru pārvadāšana	10	0
23.7.2007	Etiopija	Antonov An-26	Kravu pārvadāšana	1	0
24.7.2007	Amerikas Savienotās Valstis	De Havilland DHC2 Beaver	Ekskursija	5	0

PIELIKUMS

Datums	Valsts, kurā tas notika	Gaisa kuģa tips	Darbības veids	Uz klāja bojāgājušie	Uz zemes bojāgājušie
29.7.2007	Krievijas Federācija	Antonov An-12	Kravu pārvadāšana	7	0
5.8.2007	Amerikas Savienotās Valstis	Beech 90 King Air	Pasažieru pārvadāšana	5	0
16.8.2007	Amerikas Savienotās Valstis	De Havilland DHC2 Beaver	Ekskursija	5	0
22.8.2007	Brazīlija	Embraer 110 Bandeirante	Gaisa taksometrs	2	0
26.8.2007	Kongo	Antonov An-32	Kravu pārvadāšana	10	0
7.9.2007	Kongo	Antonov An-12	Kravu pārvadāšana	8	0
16.9.2007	Taizeme	McDonnell-Douglas MD 82	Pasažieru pārvadāšana	90	0
20.9.2007	Amerikas Savienotās Valstis	Short SC.7 Skyvan	Pārlidošana, pozicionēšana	1	0
24.9.2007	Kongo	Let L410UVP	Pasažieru pārvadāšana	1	0
4.10.2007	Amerikas Savienotās Valstis	Raytheon 90 King Air	Pārlidošana, pozicionēšana	3	0
4.10.2007	Kongo	Antonov AN-26	Pasažieru pārvadāšana	17	28
8.10.2007	Kolumbija	Let L410UVP	Pasažieru pārvadāšana	18	0
14.10.2007	Kolumbija	Beech 200 King Air	Pārlidošana, pozicionēšana	5	2
25.10.2007	Kanāda	Beech 100 King Air	Gaisa taksometrs	2	0
4.11.2007	Brazīlija	Learjet 35A	Pārlidošana, pozicionēšana	2	6
8.11.2007	Sudāna	Antonov An-12	Kravu pārvadāšana	0	2
26.11.2007	Amerikas Savienotās Valstis	Cessna 310R	Pārlidošana, pozicionēšana	1	0
30.11.2007	Turcija	McDonnell-Douglas MD 83	Pasažieru pārvadāšana	57	0
5.12.2007	Amerikas Savienotās Valstis	Cessna 208 Caravan	Kravu pārvadāšana	2	0

ATRUNA

Par negadījumiem sniegtajiem datiem ir tikai informatīvs nolūks. Tie iegūti no aģentūras datu bāzēm, kas apkopo ICAO un aviācijas nozares datus. Tie atspoguļo informāciju, kas bija pieejama ziņojuma sastādīšanas brīdī.

Ziņojums tika veidots ļoti rūpīgi, lai nepieļautu kļūdas, taču aģentūra nesniedz garantiju par informācijas satura precizitāti, pilnīgumu vai atbilstību pēdējiem datiem. Eiropas un nacionālo likumu pieļautajās robežās Aģentūra nav atbildīga par zaudējumiem, pretenzijām vai prasībām, ko radījusi nepareiza, nepietiekama vai nederīga informācija vai ko izraisījusi informācijas izmantošana, kopēšana vai izklāstīšana vai kas saistītas ar tās izmantošanu, kopēšanu vai izklāstīšanu. Ziņojumā iekļautā informācija nav uzskatāma par juridisku paziņojumu.

Lai saņemtu papildu informāciju vai paskaidrojumus par šo dokumentu, lūdzu, sazinieties ar EASA komunikāciju nodaļu (communications@easa.europa.eu).

Informācija par Eiropas Aviācijas drošības aģentūru ir atrodama arī timekļa vietnē (www.easa.europa.eu).

Izdevniecības ziņas

European Aviation Safety Agency
Safety Analysis and Research Department
Ottoplatz 1
D-50679 Cologne

Tālr.: (49-221) 89 99 00 00
Fakss : (49-221) 89 99 09 99

www.easa.europa.eu

Pārpublicēšana atļauta, norādot avotu.



EASA

Ottoplatz 1, 50679 Cologne, Germany
www.easa.europa.eu

TO-AA-08-001-LV-C

