Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni

ISSN 1831-1636

# REVIŻJONI ANNWALI TAS-SIGURTÀ 2007

AĠENZIJA EWROPEA DWAR IS-SIGURTÀ FL-AVJAZZJONI

# REVIŻJONI ANNWALI TAS-SIGURTÀ 2007

# WERREJ


| | | |
|---|---|---|
| **04** | | **SOMMARJU EŻEKUTTIV** |
| **05** | **1.0** | **INTRODUZZJONI** |
| 05 | 1.1 | Sfond |
| 05 | 1.2 | Ambitu ta' applikazzjoni |
| 06 | 1.3 | Kontenut tar-rapport |
| **07** | **2.0** | **ŻVILUPP STORIKU TAS-SIGURTÀ FL-AVJAZZJONI** |
| **10** | **3.0** | **TRASPORT KUMMERĊJALI BL-AJRU** |
| 10 | 3.1 | Ajruplani |
| 10 | 3.1.1 | Inċidenti fatali |
| 11 | 3.1.2 | Rati ta' inċidenti fatali |
| 12 | 3.1.3 | Inċidenti fatali għal kull tip ta' operazzjoni |
| 14 | 3.1.4 | Kategoriji ta' inċidenti |
| 16 | 3.2 | Ħelikopters |
| 16 | 3.2.1 | Inċidenti fatali |
| 17 | 3.2.2 | Inċidenti fatali għal kull tip ta' operazzjoni |
| 18 | 3.2.3 | Kategoriji ta' inċidenti |
| **21** | **4.0** | **AVJAZZJONI ĠENERALI U XOGĦOL FL-AJRU, INĠENJI TAL-AJRU BI MTOM AKTAR MINN 2 250 KG** |
| 23 | 4.1 | Kategoriji ta' inċidenti — Avjazzjoni ġenerali |
| 23 | 4.2 | Kategoriji ta' inċidenti — Xogħol fl-ajru — Ajruplani |
| 25 | 4.3 | Avjazzjoni għal negozju — Ajruplani |
| **26** | **5.0** | **INĠENJI TAL-AJRU ĦFIEF (MASSA INQAS MINN 2 250 KG)** |
| 27 | 5.1 | Inċidenti fatali |
| 28 | 5.2 | Kategoriji ta' inċidenti |
| **30** | **6.0** | **AZZJONIJIET MEĦUDA MILL-AĠENZIJA FIL-QASAM TAS-SIGURTÀ** |
| 30 | 6.1 | Standardizzazzjoni |
| 31 | 6.2 | Ċertifikazzjoni |
| 32 | 6.3 | Regolamentazzjoni |
| 34 | 6.4 | SAFA |
| 35 | 6.5 | Inizjattiva Strateġika Ewropea għas-Sigurtà (ESSI) |
| 35 | 6.5.1 | Timijiet għas-sigurtà tal-ESSI |
| **38** | | **APPENDIĊI** |
| 38 | | Appendiċi 1: Osservazzjonijiet ġenerali dwar il-kwalità u l-ġbir ta' dejta |
| 39 | | Appendiċi 2: Definizzjonijiet u akronimi |
| 41 | | Appendix 3: List of figures and tables |
| 42 | | Appendiċi 4: Lista ta' inċidenti fatali (2007) |
| **45** | | **ĊAĦDA** |

# SOMMARJU EŻEKUTTIV

Is-sena 2007 kienet waħda tajba f'dak li għandu x'jaqsam mas-sigurtà fl-avjazzjoni ċivili fl-Ewropa. In-numru ta' inċidenti fatali fit-trasport kummerċjali bl-ajru niżel minn sitta fl-2006 għal tlieta fl-2007 u huwa wieħed mill-aktar baxxi f'dan id-deċennju. Fl-2007, ħamsa fil-mija biss tal-inċidenti kollha fit-trasport kummerċjali bl-ajru madwar id-dinja li seħħew b'ajruplani rreġistrati fi Stat Membru tal-Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni (EASA). Ir-rata ta' inċidenti fatali tal-operazzjonijiet skedati tal-passiġġieri hija ferm aktar baxxa fl-Ewropa milli hija fil-bqija tad-dinja. In-numru ta' inċidenti fatali f'operazzjonijiet ta' trasport kummerċjali bl-ajru permezz tal-ħelikopters fl-Ewropa ukoll naqsu minn erbgħa fl-2006 għal wieħed fl-2007.

In-numru ta' inċidenti fatali għax-xogħol fl-ajru u għal operazzjonijiet ġenerali tal-avjazzjoni bl-ajruplani u l-ħelikopters baqa' relattivament stabbli. It-'telf tal-kontroll fit-tajran' (LOC-I) hija l-aktar kategorija ta' inċidenti frekwenti għal dan it-tip ta' operazzjonijiet. Jidher li kwistjonijiet tekniċi għandhom rwol ħafna iżgħar.

Għat-tieni darba, l-Aġenzija ġabret dejta dwar l-inċidenti għal inġenji tal-ajru ħfief (b'piż inqas minn 2 250 kg) mill-Istati Membri tal-EASA. Kollox ma' kollox, in-numru ta' inċidenti f'din il-kategorija ta' inġenji tal-ajru kien inqas miċ-ċifri tal-2006. Madankollu, l-Aġenzija tara l-ħtieġa li tkompli ttejjeb l-armonizzazzjoni tal-ġbir tad-dejta u l-qsim tad-dejta fost l-Istati.

Ir-*Reviżjoni annwali tas-sigurtà* toffri wkoll ħarsa ġenerali tal-miżuri ta' sigurtà fl-avjazzjoni meħuda fid-Direttorati differenti tal-EASA. Id-Direttorat taċ-Ċertifikazzjoni huwa responsabbli għall-ajrunavigabilità inizjali u kontinwa ta' prodotti, partijiet u apparat ajrunawtiku. Id-Direttorat tar-Regolamentazzjoni qiegħed jabbozza regolamenti ġodda jew emendi għar-regolamenti eżistenti sabiex jassigura li jkun hemm standards għoljin fis-sigurtà tal-avjazzjoni komuni fl-Ewropa. Fid-Direttorat tal-Istandardizzazzjoni tiġi mmonitorjata l-konformità ma' dawn ir-regoli.

L-EASA ilha mill-1 ta' Jannar 2007 responsabbli għall-ġestjoni u l-iżvilupp ulterjuri tad-*database* dwar il-Valutazzjoni dwar is-Sigurtà ta' Inġenji tal-Ajru Barranin (SAFA). Għalhekk, id-*database* kienet trasferita b'suċċess mill-Awtoritajiet tal-Avjazzjoni Konġunti (JAA) lill-Aġenzija u jitwettqu analiżijiet regolari.

L-Inizjattiva Strateġika Ewropea għas-Sigurtà (ESSI) għamlet progress konsiderevoli fl-2007. Filwaqt li kienet ikkonsolidata l-ħidma fiż-żewġ sottogruppi diġà mwaqqfa, it-Tim Ewropew għas-Sigurtà tal-Avjazzjoni Kummerċjali (ECAST) u t-Tim Ewropew għas-Sigurtà tal-Ħelikopters (EHEST), ġie mniedi t-tielet pilastru tal-inizjattiva. Il-laqgħa tal-fondazzjoni tat-Tim Ewropew għas-Sigurtà fl-Avjazzjoni Ġenerali (EGAST) saret f'Ottubru 2007 b'aktar minn 60 parteċipant. L-għan ta' dan it-tim huwa li jippromwovi s-sigurtà, itejjeb il-ġbir u l-analiżi tad-dejta, kif ukoll jaqsam l-aħjar prattiċi fost il-komunità mxerrda tal-avjazzjoni ġenerali.

# 1.0 INTRODUZZJONI

## 1.1 Sfond

It-trasport bl-ajru huwa wieħed mill-aktar mezzi sikuri tal-ivvjaġġar. Minħabba li t-traffiku tal-ajru kull ma jmur qiegħed ikompli jikber, hemm bżonn ta' inizjattiva komuni fil-livell Ewropew biex it-trasport bl-ajru jinżamm sikur u sostenibbli. L-Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni (EASA) hija l-fulkru tal-istrateġija tal-Unjoni Ewropea għas-sigurtà fl-avjazzjoni. L-Aġenzija tiżviluppa regoli komuni relatati mas-sigurtà u l-ambjent fuq livell Ewropew. Barra minn hekk, hija timmonitorja l-implimentazzjoni tal-istandards permezz ta' spezzjonijiet fl-Istati Membri u tipprovdi riċerka, taħriġ u kompetenza teknika. L-Aġenzija taħdem flimkien mal-awtoritajiet nazzjonali li jkomplu jwettqu kompiti operattivi bħal; il-ħruġ ta' Ċertifikati ta' Ajrunavigabilità għal inġenji tal-ajru individwali u l-ħruġ ta' liċenzji għall-piloti.

Dan id-dokument huwa ppubblikat mill-EASA sabiex jgħarraf lill-pubbliku dwar il-livell ta' sigurtà ġenerali fil-qasam tal-avjazzjoni ċivili. L-Aġenzija tipprovdi din ir-reviżjoni fuq bażi annwali kif mitlub mill-Artikolu 15(4) tar-Regolament (KE) Nru 216/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-20 ta' Frar 2008. L-analiżi tal-informazzjoni rċevuta minn attivitajiet ta' superviżjoni u infurzar tista' tiġi ppubblikata separatament.

## 1.2 Ambitu ta' applikazzjoni

Din ir-*Reviżjoni tas-sigurtà annwali* tippreżenta statistika dwar is-sigurtà tal-avjazzjoni ċivili fl-Ewropa u madwar id-dinja. L-istatistiċi jinqasmu skont it-tip ta' operazzjoni, pereżempju trasport kummerċjali bl-ajru, u kategorija ta' inġenji tal-ajru, bħal ajruplani, ħelikopters u glajders.

L-Aġenzija kellha aċċess għall-informazzjoni statistika u relatata mal-inċidenti miġbura mill-Organizzazzjoni tal-Avjazzjoni Ċivili Internazzjonali (ICAO). L-Istati huma mitluba, skont l-Anness 13 tal-ICAO 'Investigazzjoni ta' inċidenti u inċidenti bl-inġenji tal-ajru', biex jirrappurtaw lill-ICAO informazzjoni dwar inċidenti u inċidenti serji fuq inġenji tal-ajru b'massa massima għat-tlugħ (MTOM) ta' aktar minn 2 250 kg. Għalhekk, ħafna mill-istatistiċi f'din ir-reviżjoni jikkonċernaw inġenji tal-ajru b'massa akbar minn din. Minbarra d-dejta tal-ICAO, saret talba lill-Istati Membri tal-EASA biex jiksbu dejta dwar l-inċidenti bl-inġenji tal-ajru ħfief għas-snin 2006 u 2007. Barra minn hekk, id-dejta dwar l-operazzjoni tal-inġenji tal-ajru għal trasport kummerċjali bl-ajru nkisbet kemm mill-ICAO u kif ukoll mill-Istitut NLR Air Transport Safety Institute.

F'din ir-reviżjoni, it-termini 'Ewropa' u l-'Istati Membri tal-EASA' huma meqjusa bħala s-27 Stat Membru tal-UE flimkien mal-Iżlanda, il-Liechtenstein, in-Norveġja u l-Iżvizzera. Ir-reġjun huwa assenjat fuq il-bażi tal-Istat tar-Reġistrazzjoni tal-inġenju tal-ajru involut fl-inċident.

Fl-istatistiċi tingħata attenzjoni speċjali għall-inċidenti fatali. B'mod ġenerali, dawn l-inċidenti huma iddokumentati sewwa fuq livell internazzjonali. Jiġu pprezentati wkoll figuri li jinkludu numri ta' inċidenti mhux fatali.

Meta mqabbla mar-rapporti preċedenti tal-2006 u l-2005, din ir-*Reviżjoni tas-sigurtà annwali* għandha aktar dejta dwar rati ta' inċidenti bl-ajruplani, ħelikopters u inġenji tal-ajru ħfief fl-Ewropa. Billi s-sorsi tad-dejta tjiebu, il-kontenut tar-reviżjonijiet annwali tas-sigurtà fil-futur se jkun iktar dettaljat.

## 1.3 Kontenut tar-rapport

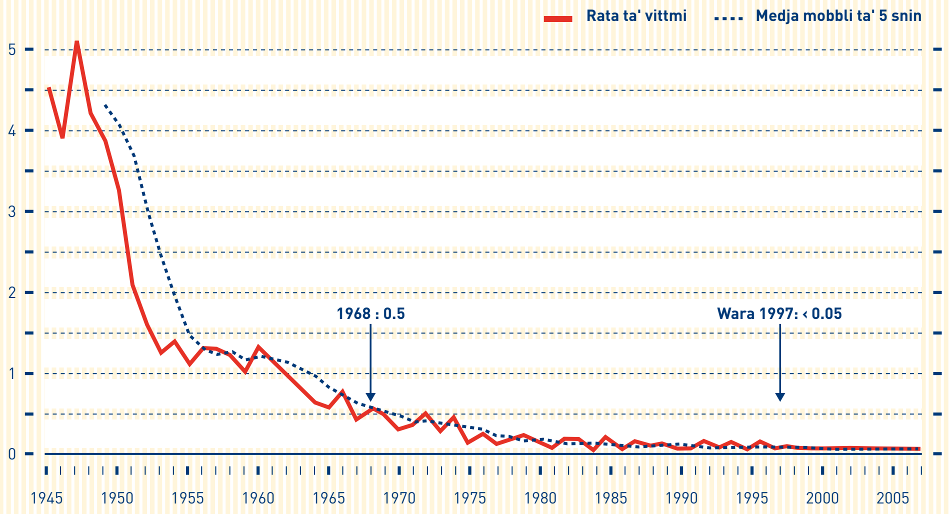
Il-kapitolu 2 jippreżenta ħarsa ġenerali tal-iżvilupp storiku tas-sigurtà fl-avjazzjoni. Fil-kapitolu 3 qegħdin jiġu pprovduti statistiċi dwar operazzjonijiet ta' trasport kummerċjali bl-ajru. Il-kapitolu 4 jipprovdi dejta dwar ix-xogħol fl-ajru u l-avjazzjoni ġenerali. Il-kapitolu 5 jkopri l-inċidenti ta' inġenji tal-ajru ħfief fl-Istati Membri tal-EASA.

Wieħed jista' jsib ħarsa ġenerali tad-definizzjonijiet u l-akronimi użati, kif ukoll informazzjoni addizzjonali dwar il-kategoriji tal-inċidenti fl-Appendiċi 2: Definizzjonijiet u akronimi.

# 2.0 ŻVILUPP STORIKU TAS-SIGURTÀ FL-AVJAZZJONI

L-ICAO ilha mill-1945 tippubblika rati ta' inċidenti għal inċidenti li jinvolvu vittmi fost il-passiġġieri (esklużi l-atti ta' interferenza illegali mal-avjazzjoni ċivili) għal operazzjonijiet ta' trasport kummerċjali skedati. Iċ-ċifri hawn taħt huma bbażati fuq rati ta' inċidenti ppubblikati fir-Rapport annwali tal-Kunsill tal-ICAO. Ir-rati għas-sena 2007 huma bbażati fuq stimi preliminari.

**FIGURA 1** Vittmi totali fost il-passiġġieri għal kull 100 miljun mil/passiġġier, operazzjonijiet ta' trasport kummerċjali skedati, esklużi atti ta' interferenza illegali

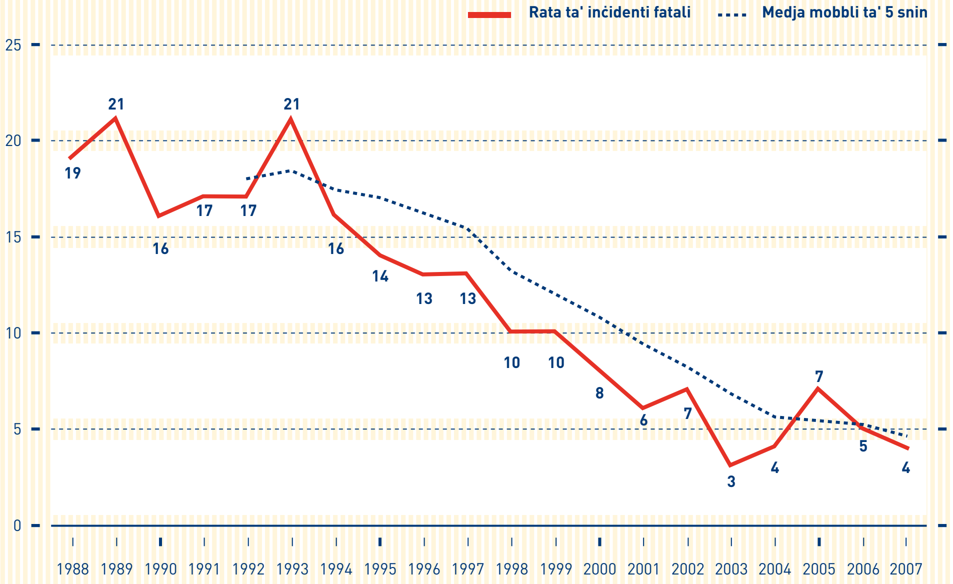



Id-dejta fil-Figura 1 turi li s-sigurtà tal-avjazzjoni tjiebet mill-1945 'il quddiem. Fuq il-bażi tal-kalkolu tal-vittmi fost il-passiġġieri għal kull 100 miljun mil ta' tajran, kellhom jgħaddu madwar 20 sena (mill-1948 sal-1968) biex jinkiseb l-ewwel titjib b'għaxar darbiet, minn 5 għal 0.5. Titjib ieħor b'għaxar darbiet intlaħaq fl-1997, madwar 30 sena wara, meta r-rata waqgħet taħt 0.05. Huwa stmat li għas-sena 2007 din ir-rata waqgħet għal 0.014 vittmi għal kull 100 miljun mil ta' tajran.

Ir-rata tal-inċidenti f'din il-figura tidher li hija waħda fissa għas-snin reċenti. Dan huwa r-riżultat tal-iskala użata biex tirrifletti r-rati għolja rreġistrati fl-aħħar tal-erbgħinijiet.

Fir-*Rapport annwali tal-Kunsill*, l-ICAO tipproduċi wkoll rati ta' inċidenti għal inċidenti li jinvolvu vittmi fost il-passiġġieri. Il-Figura 2 2 turi l-progress ta' din ir-rata tul l-aħħar 20 sena.

**FIGURA 2** Rata kumplessiva ta' inċidenti li jinvolvu vittmi fost il-passiġġieri għal kull 10 miljun titjira, operazzjonijiet ta' trasport kummerċjali skedati, esklużi atti ta' interferenza illegali



Mill-1987 sal-1993, ir-rata ta' inċidenti li jinvolvu vittmi fost il-passiġġieri f'operazzjonijiet skedati (esklużi atti ta' interferenza illegali) għal kull 10 miljun titjira tvarja minn 19 (1988) għal 21 (1993) mingħajr ma rreġistrat ebda titjib. Minn dik is-sena, ir-rata kompliet taqa' kontinwament sal-2003, fejn laħqet l-aktar valur baxx tagħha jiġifieri 3. Wara ż-żidiet fl-2004 u fl-2005, konformement man-numru dejjem jonqos ta' inċidenti fatali, fl-2007 r-rata niżlet għal erbgħa. Ta' min jinnota li r-rata ta' inċidenti għal operazzjonijiet skedati tvarja b'mod sinifikanti għal kull reġjun fid-dinja (Figura 3).

**FIGURA 3** Rata ta' inċidenti fatali għal kull 10 miljun titjira għal kull reġjun fid-dinja (2000–07, operazzjonijiet skedati tal-passiġġieri u tal-merkanzija)

Il-Figura 3 turi r-rata medja ta' inċidenti fatali għal kull 10 miljun titjira mis-sena 2000 sal-2007, għal kull reġjun fid-dinja. Ir-reġjun tal-Amerika ta' Isfel jinkludi l-Amerika Ċentrali u l-Karibew. Ir-reġjuni tal-Amerika ta' Fuq, l-Ażja tal-Lvant u l-Istati Membri tal-EASA għandhom l-inqas rati ta' inċidenti fatali fid-dinja.

# 3.0 TRASPORT KUMMERĊJALI BL-AJRU

Dan il-kapitolu jirrevedi d-dejta ta' inċidenti fl-avjazzjoni għal operazzjonijiet ta' trasport kummerċjali bl-ajru. Dawn l-operazzjonijiet jinvolvu t-trasport ta' passiġġieri, merkanzija jew posta għal rimunerazzjoni jew kiri. L-inċidenti kkonċernati, li saru matul il-perjodu 1998–2007, jinvolvu mill-inqas korriment fatali wieħed u inġenju tal-ajru b'massa massima għat-tlugħ (MTOM) li jaqbeż l-2 250 kg. Dawn l-inġenji tal-ajru jistgħu jkunu ajruplani jew ħelikopters. L-inċidenti bl-inġenji tal-ajru ġew aggregati fuq il-bażi tal-Istat tar-Reġistrazzjoni. L-użu tal-marka tar-reġistrazzjoni tal-inġenju tal-ajru biex jiġi ddeterminat id-distribuzzjoni ġeografika tal-inċidenti għandu ċerti karatteristiċi. Pereżempju, inċidenti li jinvolvu inġenji tal-ajru rreġistrati fi Stat Membru tal-EASA kienu inklużi, għalkemm l-inġenji tal-ajru kienu operati minn organizzazzjonijiet barra mill-ġurisdizzjoni ta' dawk l-Istati.

## 3.1 Ajruplani

Biex jiġi ddeterminat il-livell ta' sigurtà huwa possibbli li jintużaw kriterji differenti, fosthom in-numru ta' inċidenti li jinvolvu mill-inqas korriment fatali wieħed. L-inċidenti b'inġenji tal-ajru li jinvolvu vittimi huma avvenimenti każwali u għaldaqstant in-numru jista' jvarja f'mod konsiderevoli minn sena għall-oħra.

**TABELLA 1** Ħarsa ġenerali lejn in-numru totali ta' inċidenti u ta' inċidenti fatali għal inġenji tal-ajru rreġistrati fi Stati Membri tal-EASA.

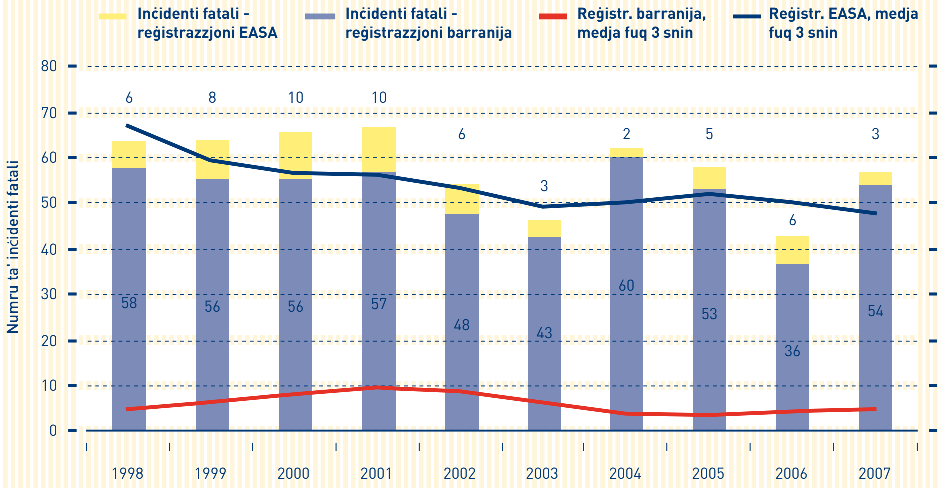
| Perjodu | Numru ta' inċidenti | Inċidenti fatali min-numru totali ta' inċidenti | Vittmi abbord | Vittmi fuq l-art |
|---|---|---|---|---|
| 1996–2005 (medja) | 31 | 6 | 79 | 1 |
| 2006 (total) | 39 | 6 | 146 | 0 |
| 2007 (total) | 34 | 3 | 25 | 1 |

### 3.1.1 Inċidenti fatali

Il-Figura 4 tippreżenta n-numru ta' inċidenti għall-ajruplani rreġistrati fi Stati Membri tal-EASA u għal dawk terzi (Stati mhux membri tal-EASA). Fir-rigward tal-ajruplani rreġistrati barra, in-numru ta' inċidenti fatali żdied minn 36 inċident fis-sena 2006 għal 54 inċident fl-2007. In-numru ta' inċidenti fl-2007 huwa ogħla mill-medja tad-deċennju (52) iżda mhuwiex wieħed mill-ogħla fid-deċennju. It-tendenza għad-deċennju tindika li n-numru ta' inċidenti madwar id-dinja qiegħed jonqos.

In-numru ta' inċidenti fatali li jinvolvu inġenji tal-ajru rreġistrati fl-Istati Membri tal-EASA naqas minn sitta fl-2006 għal tlieta fl-2007. In-numru ta' inċidenti fl-2007 huwa wieħed mill-aktar baxxi fid-deċennju, taħt sewwa l-medja ta' sitt inċidenti fatali fis-sena. In-numru ta' inċidenti li jinvolvu inġenji tal-ajru rreġistrati fl-Istati Membri tal-EASA jirrappreżenta 5 % tan-numru totali ta' inċidenti madwar id-dinja li seħħew fl-2007.

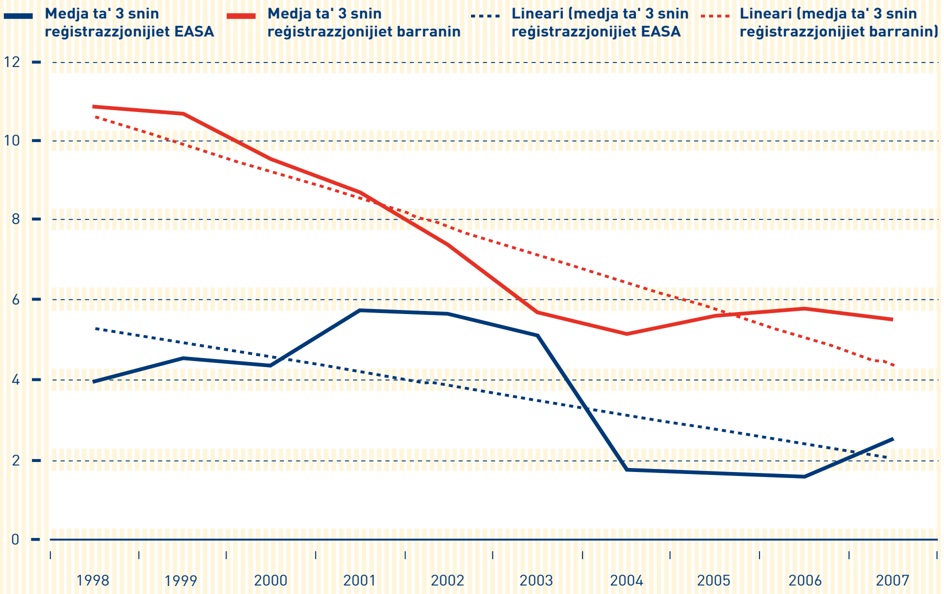
**FIGURA 4** Inċidenti fatali — Irreġistrati barra u dawk irreġistrati fl-Istati Membri tal-EASA




## 3.1.2 Rati ta' inċidenti fatali

Sabiex wieħed ikun jista' jislet konklużjonijiet sinifikattivi min-numri assoluti ta' inċidenti ppreżentati fuq, in-numru ta' inċidenti fatali f'operazzjonijiet skedati ta' trasport bl-ajru kien ikkombinat man-numru ta' titjiriet magħmula minn operazzjonijiet bħal dawn. Dawn ir-rati jippermettu li jsir tqabbil tat-tendenzi tas-sigurtà, billi jitqiesu l-varjazzjonijiet fil-livell tat-traffiku.

**FIGURA 5** Rata ta' inċidenti fatali f'operazzjonijiet skedati tal-passiġġieri — reġistrazzjonijiet Stati EASA u barranin



Il-Figura 5 tipprovdi r-rata ta' inċidenti fatali għal kull 10 miljun titjira skedata tal-passiġġieri fuq medja tul perjodi ta' tliet snin.

Il-livell ta' sigurtà għal inġenji tal-ajru rreġistrati fi Stati Membri tal-EASA u li jwettqu operazzjonijiet skedati tal-passiġġieri huwa ogħla b'mod sinifikanti minn dak għall-bqija tad-dinja. Matul l-aħħar deċennju, ir-rata ta' inċidenti naqset minn medja ta' erbgħa għal tliet inċidenti għal kull 10 miljun titjira għall-Istati Membri tal-EASA.

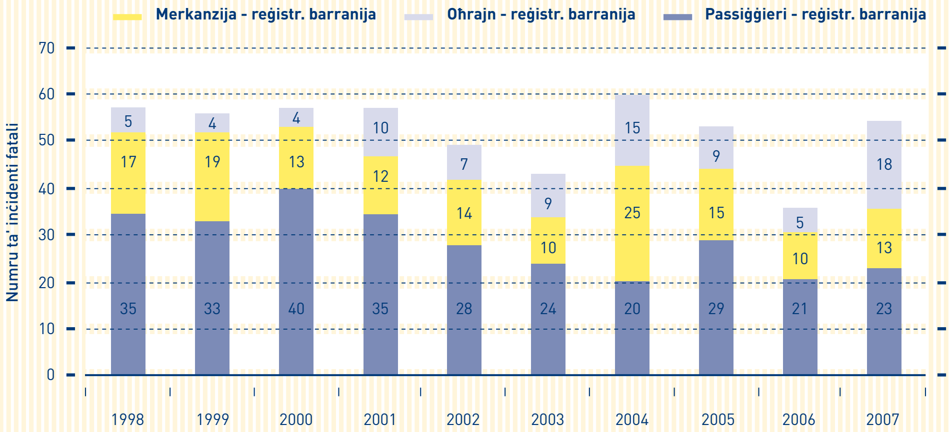
Fil-Figura 5, huwa osservat li matul l-2001 ir-rata ta' inċidenti fatali żdiedet b'mod sinifikanti fuq il-medja tad-deċennju. Matul dik is-sena seħħew sitt inċidenti — li jinvolvu operazzjonijiet skedati tal-passiġġieri — li jirrappreżentaw aktar minn kwart tal-inċidenti kollha fid-deċennju. Dawn l-inċidenti kienu Britten-Norman Islander bi tmien vittmi, De Havilland DHC-6-300 b'20 vittma, Avro RJ100 b'24 vittma, Antonov An-28 b'żewġ vittmi, CASA CN-235 b'erba' vittmi u Boeing 777-200 b'vittma waħda. L-aħħar inċident involva vittma fuq l-art waqt ir-riforniment tal-fjuwil.

In-numru ta' inċidenti fatali mhux bilfors jagħti ħarsa ġenerali u komprensiva tal-livelli tas-sigurtà. Dan minħabba li inċident f'vittma waħda għandu l-istess piż daqs inċident li jinvolvi ħafna aktar vittmi.

### 3.1.3 Inċidenti fatali għal kull tip ta' operazzjoni

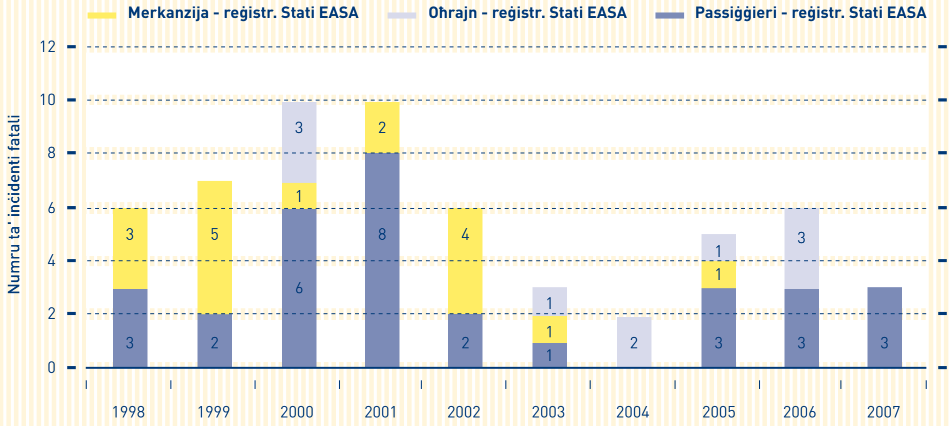
In-numru ta' inċidenti fatali jvarja skont it-tip ta' operazzjoni. Kif muri fil-Figura 6, Jidher li t-titjiriet ta' trasport kummerċjali bl-ajru għall-passiġġieri tad-dinja kollha (esklużi l-Istati Membri tal-EASA) huma involuti dejjem inqas fin-numru totali ta' inċidenti fatali. L-inċidenti għandhom tendenza issa li jikkonċerntraw ruħhom f'operazzjonijiet oħrajn ta' trasport kummerċjali bl-ajru, bħalma huma t-taxi bl-ajru jew 'ferry flights' (kategorija: oħrajn). Jidher li kważi terz tal-inċidenti kollha kienu jinvolvu operazzjonijiet b'inġenji tal-ajru taħt din il-kategorija. Ta' min jinnota li l-proporzjon ta' inċidenti f'din il-kategorija huwa ogħla b'mod sinifikanti mill-proporzjon ta' inġenji tal-ajru li jwettqu tali operazzjonijiet. It-tagħrif fuq in-numru ta' inġenji tal-ajru u t-tip ta' operazzjonijiet li għalihom jintużaw mhuwiex ipprovdut f'din ir-reviżjoni tas-sigurtà.

**FIGURA 6** Inċidenti fatali skont it-tip ta' operazzjoni — Ajruplani rreġistrati f'pajjiżi terzi




Fil-każ tal-Istati Membri tal-EASA, l-inċidenti għal kull tip ta' operazzjoni jidhru li huma differenti, kif muri fil-Figura 7. In-numru żgħir ta' inċidenti jagħmel it-tip ta' operazzjoni, li matulha jkun seħħ inċident, bħala karatteristika kważi każwali. Madankollu, minkejja t-tnaqqis kostanti ta' inċidenti, għadhom iseħħu inċidenti matul l-operazzjonijiet ta' trasport bl-ajru għall-passiġġieri.

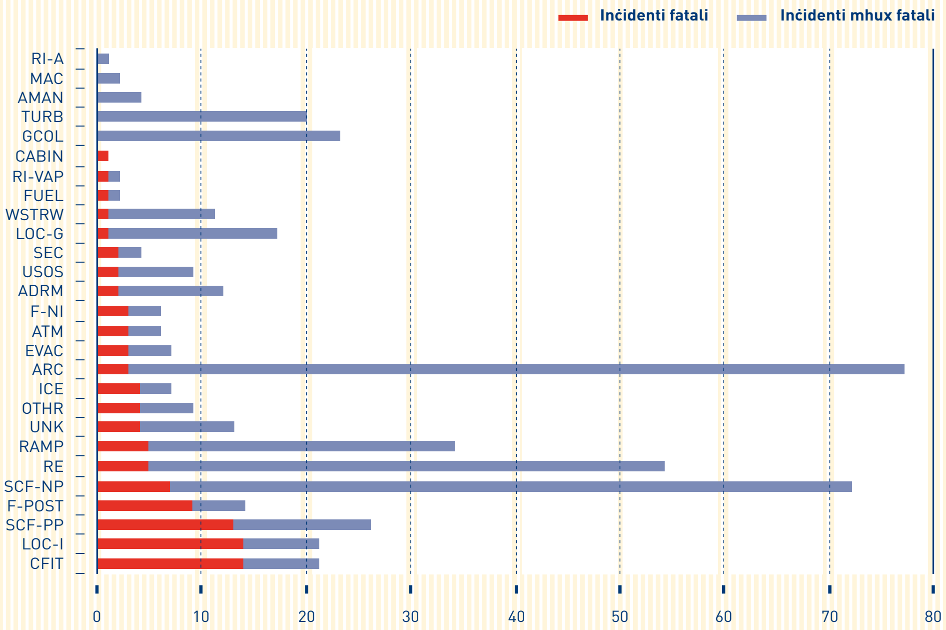
**FIGURA 7** Inċidenti fatali skont it-tip ta' operazzjoni — Stati Membri tal-EASA



### 3.1.4 Kategoriji ta' inċidenti

L-assenjazzjoni tal-inċidenti taħt kategorija waħda jew kategoriji multipli tiffaċilita l-identifikazzjoni ta' kwistjonijiet ta' sigurtà partikolari. L-inċidenti fatali u dawk mhux fatali li jinvolvu inġenji tal-ajru rreġistrati fl-Istati Membri tal-EASA li seħħew waqt operazzjonijiet kummerċjali ta' trasport bl-ajru kienu assenjati taħt kategoriji ta' inċidenti rilevanti. Dawn il-kategoriji huma bbażati fuq il-ħidma ([1]) mwettqa mis-CICTT.

**FIGURA 8** Kategoriji ta' inċidenti — Stati Membri tal-EASA



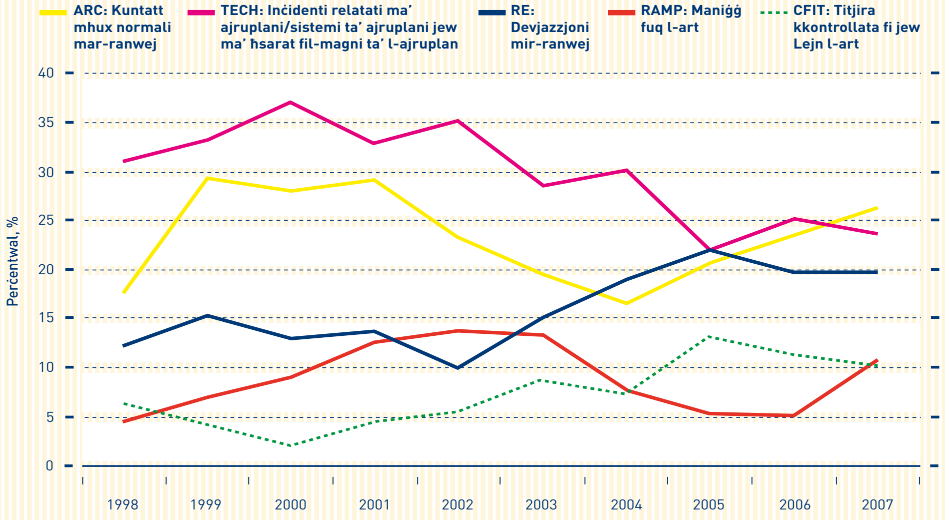

Kif muri minn fost il-kategoriji ta' inċidenti b'numru għoli ta' inċidenti fatali hemm is-CFIT (titjira kkontrollata għal ġol-art), LOC-I (telf tal-kontroll waqt it-titjira) u s-SCF-PP (ħsara jew ħidma ħażina ta' sistema/komponent tal-magna/*powerplant*).

Il-kategorija CFIT tinvolvi kolliżjoni mal-art jew ma' ostakoli mingħajr ebda telf ta' kontroll minn qabel. Fil-maġġoranza tal-inċidenti assenjati għal din il-kategorija kienu prevalenti kundizzjonijiet meteoroloġiċi avversi jew viżabilità limitata. Avvenimenti assenjati taħt il-LOC-I jinvolvu t-telf tal-kontroll temporanju jew totali tal-inġenju tal-ajru mill-ekwipaġġ. Dan it-telf ta' kontroll jista' jkun ir-riżultat ta' tnaqqis tal-prestazzjoni mill-inġenju tal-ajru jew minħabba li l-inġenju tal-ajru ttajjar barra mill-kapaċitajiet għall-kontroll tiegħu.

[1] Is-CICTT żviluppa tassonomija komuni għal sistemi ta' rappurtaġġ ta' inċidenti u okkorrenzi. Aktar informazzjoni hija disponibbli fl-Appendiċi 2: Definizzjonijiet u akronimi .

Il-kategorija SCF-PP tirreferi għal inċidenti kkawżati minn ħsara jew ħidma ħażina ta’ sistema jew komponent tal-powerplant tal-inġenju tal-ajru. F’dan l-aħħar snin, il-kategoriji SCF-PP u SCF-NP (non-powerplant) ingħaqdu f’kategorija waħda għall-problemi tekniċi (TECH) sabiex tippermetti analiżi aktar fil-fond tal-andamenti għal kull kategorija.

**FIGURA 9** Perċentwal ta’ inċidenti assenjati fl-ogħla erba’ kategoriji u fil-kategorija CFIT




NB: Inċident jista' jiġi assenjat f'kategoriji multipli (it-total jista' ogħla minn 100 %).

Inċident jista’ jiġi assenjat f’aktar minn kategorija waħda, jiddependi min-numru ta’ fatturi li jikkontribwixxu għall-inċident. Il-kategoriji bl-ogħla perċentwal ta’ inċidenti assenjati huma RE (devjazzjoni mir-ranwej), TECH, ARC (kuntatt mhux normali mar-ranwej) u RAMP. L-inċidenti jiġu assenjati taħt il-kategorija ta’ devjazzjoni mir-ranwej jekk waqt l-inċident l-inġenju tal-ajru jiżvija minn fuq il-wiċċ tar-ranwej. F’ħafna każijiet, id-devjazzjonijiet minn fuq ir-ranwej huma konsegwenzi f’inċidenti u għalhekk numru kbir ta’ inċidenti jiġu assenjati f’din il-kategorija.

Il-kategorija ARC tinvolvi kuntatt mhux normali tal-qafas jew tal-ġwienaħ tal-inġenju tal-ajru mar-ranwej. Dan il-kuntatt mhux normali jista’ jseħħ waqt l-inżul jew it-tlugħ u jista’ jkun ir-riżultat ta’, fost l-oħrajn, it-tagħmir li jintuża għall-inżul ma jaħdimx sewwa. Għalkemm l-inċidenti fil-kategorija CFIT għandhom tendenza li dejjem tonqos, huma ppreżentati f’din ir-reviżjoni minħabba azzjonijiet ta’ sigurtà relatati meħudin f’deċennji reċenti.

## 3.2 Ħelikopters

Is-sezzjoni li ġejja tipprovdi ħarsa ġenerali tal-inċidenti f'operazzjonijiet kummerċjali ta' trasport bl-ajru bil-ħelikopters (MTOM aktar minn 2 250 kg). B'mod ġenerali ma hemm ebda dejta ta' operazzjoni komprensiva (eż. sigħat ta' tajran) disponibbli għall-ħelikopters.

B'mod ġenerali, l-operazzjonijiet bil-ħelikopters ivarjaw mill-operazzjonijiet bl-ajruplani. L-ħelikopters spiss jitilgħu jew jillandjaw f'żoni differenti minn ajruporti, bħal helipads, postijiet ta' nżul privati u postijiet ta' nżul mhux ippreparati. Barra minn hekk, ħelikopter għandu karatteristiċi ajrudinamiċi u ta' manuvra differenti mill-ajruplani. Dan kollu huwa rifless fil-karatteristiċi tal-inċidenti differenti.

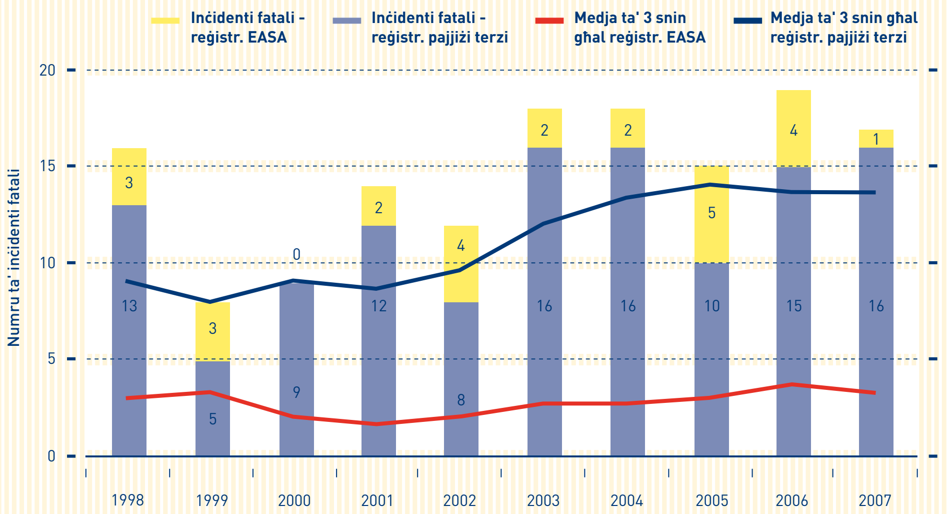
**TABELLA 2** Ħarsa ġenerali lejn in-numru totali ta' inċidenti u inċidenti fatali għall-ħelikopters irreġistrati fi Stati Membri tal-EASA biss.

| Perjodu | Numru ta' inċidenti | Inċidenti fatali min-numru ta' inċidenti totali | Vittmi abbord | Vittmi fuq l-art |
|---|---|---|---|---|
| 1996–2005 (medja) | 7 | 3 | 11 | 0 |
| 2006 (total) | 15 | 4 | 13 | 0 |
| 2007 (total) | 7 | 1 | 7 | 0 |

### 3.2.1 Inċidenti fatali

Id-dejta turi li bejn l-1998 u l-2007 seħħew 26 inċident fatali li kienu jinvolvu ħelikopter rreġistrat fi Stati Membri tal-EASA meta mqabbla mal-120 inċident fatali li kienu jinvolvu inġenji tal-ajru rreġistrati barra. Fi proporzjon, l-inċidenti fi Stati Membri tal-EASA jirrappreżentaw 18 % tat-total. In-numru ta' inċidenti jvarja tul id-deċennju. Meta wieħed iħares lejn il-medja varjabbli fuq tliet snin, jidher li n-numru ta' inċidenti fatali żdied fit-tieni nofs tad-deċennju.

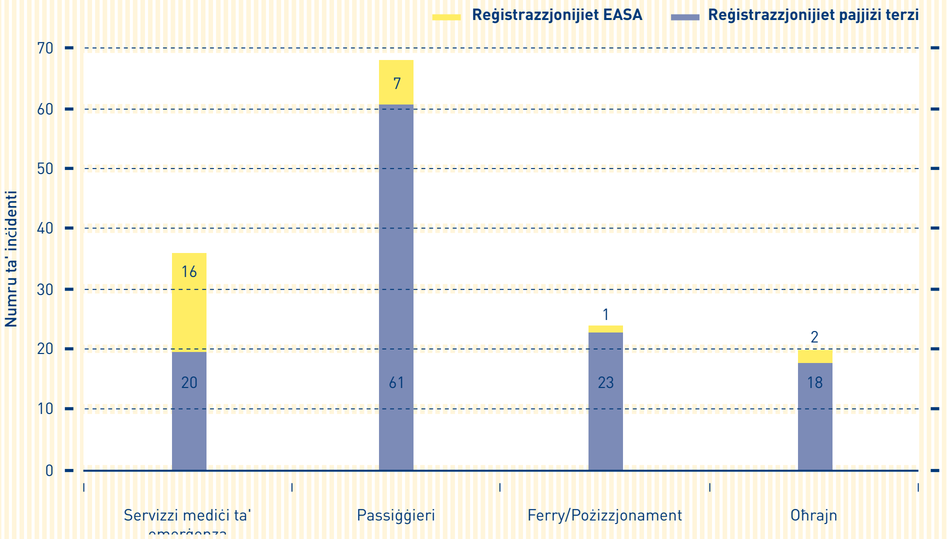
**FIGURA 10** Numru ta' inċidenti fatali — Ħelikopters irreġistrati fi Stati Membri tal-EASA u f'pajjiżi terzi




### 3.2.2 Inċidenti fatali għal kull tip ta' operazzjoni

Il-Figura 11 tippreżenta t-tip ta' operazzjoni involuta f'inċidenti fatali. Meta wieħed jirrevedi t-tip ta' operazzjoni involuta f'inċidenti fatali, tista' tiġi osservata differenza bejn l-inġenji tal-ajru rreġistrati fi Stat Membri tal-EASA u inġenji tal-ajru b'reġistrazzjoni barranija

**FIGURA 11** Inċidenti fatali għal kull tip ta' operazzjoni — ħelikopters irreġistrati fi Stati Membri tal-EASA u f'pajjiżi terzi



Meta wieħed iħares lejn l-inġenji tal-ajru rreġistrati f'pajjiżi terzi, it-trasport tal-passiġġieri huwa t-tip ewlieni ta' operazzjoni involuta f'inċidenti fatali. Ħafna mill-inċidenti fatali (16) tal-inġenji tal-ajru rreġistrati fi Stati Membri tal-EASA kienu jinvolvu ħelikopters li joperaw bħala servizzi mediċi ta' emerġenza (EMS). Dan l-ammont jirrappreżenta 44% tan-numru totali ta' inċidenti fatali li jinvolvu operazzjonijiet ta' EMS madwar id-dinja kollha. Dawn it-titjiriet ta' EMS jiffaċilitaw l-assistenza medika ta' emerġenza, meta t-trasport immedjat u rapidu ta' persunal mediku, provvisti mediċi jew persuni feruti jkun essenzjali.

Il-kategorija ta' operazzjonijiet 'oħrajn' tinkludi operazzjonijiet bħal trasport ta' merkanzija, titjiriet ta' taħriġ kummerċjali jew operazzjonijiet li t-tip tagħhom mhuwiex magħruf.

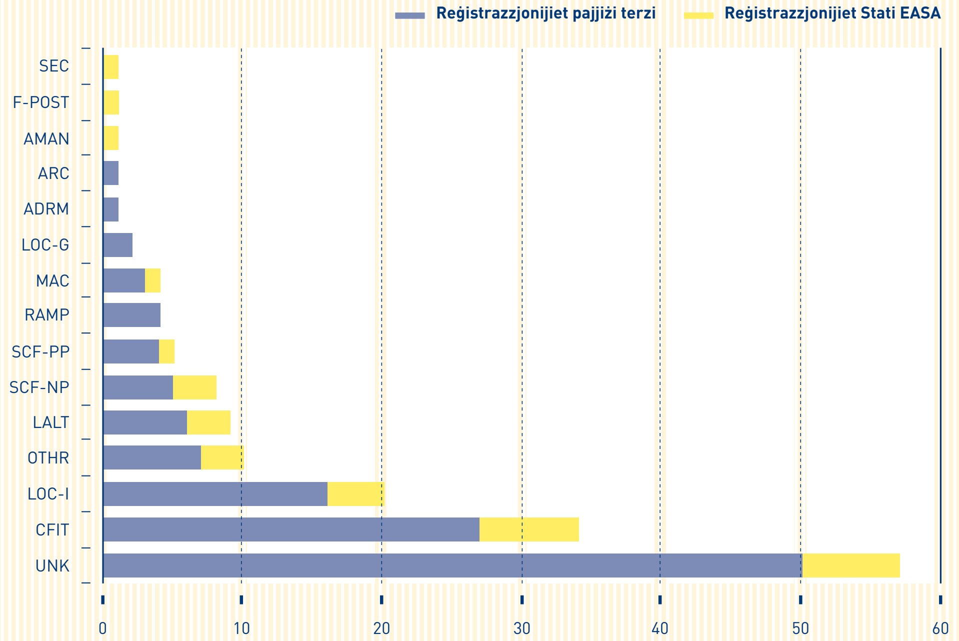
Ta' min jinnota li f'dan l-aħħar deċennju, madwar id-dinja kien hemm 25 ħelikopter involuti f'inċidenti fatali waqt li kienu qegħdin iwettqu titjira offshore: titjiriet lejn jew minn installazzjoni barra mix-xatt. Dawn l-inċidenti huma inklużi fl-erba' kategoriji kollha msemmija fuq.

### 3.2.3 Kategoriji ta' inċidenti

Il-kategoriji ta' inċidenti CICTT oriġinarjament kienu żviluppati għal inċidenti li jinvolvu ajruplani kummerċjali kbar. Għal din ir-*Reviżjoni tas-sigurtà annwali*, dawk il-kategoriji kienu assenjati wkoll għall-inċidenti fatali bil-ħelikopters. Tista' tiġi assenjata aktar minn kategorija waħda għal inċident.

Kif muri fil-Figura 12, il-maġġoranza tal-inċidenti bil-ħelikopters huma assenjati fil-kategorija ta' 'mhux magħrufa'. Dan huwa minħabba l-fatt li f'xi każijiet mhuwiex possibbli li tiġi stabbilita l-kawża tal-inċident.

**FIGURA 12** Kategoriji ta' inċidenti fatali — ħelikopters irreġistrati fi Stati Membri tal-EASA u f'pajjiżi terzi




Il-kategorija bit-tieni l-ogħla numru ta' inċidenti fatali assenjati hija s-CFIT (titjira kkontrollata għal ġol-art). F'ħafna mill-każijiet, ċirkostanzi tat-temp avversi kienu prevalenti, bħal viżibilità li tmur għall-agħar minħabba ċpar u ċpar oħxon. Minbarra dan, diversi titjiriet ikunu saru bil-lejl.

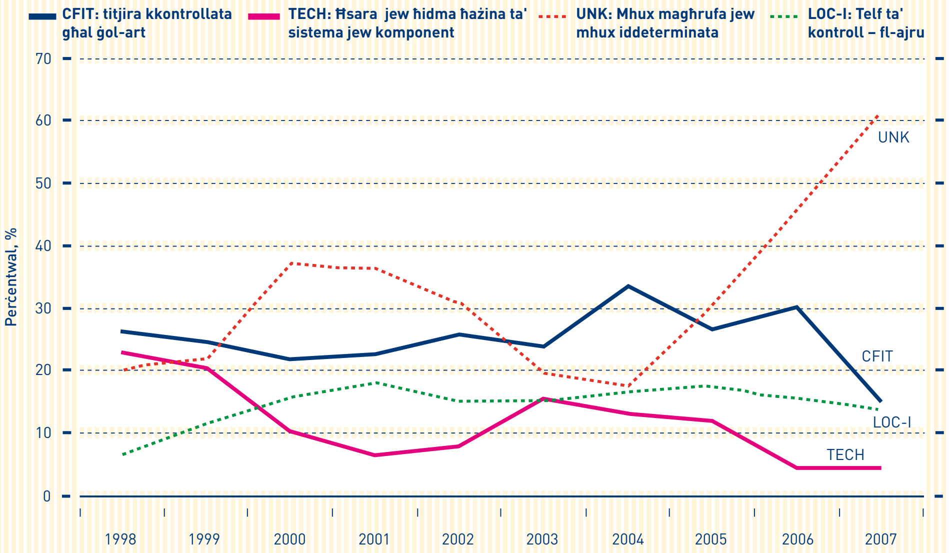
It-telf tal-kontroll fl-ajru (LOC-I) hija l-kategorija bit-tielet l-akbar numru ta' inċidenti assenjati. Diffikultajiet fl-immaniġġjar tal-ħelikopter flimkien mal-preżenza ta' kundizzjonijiet meteoroloġiċi avversi ssemmew f'diversi inċidenti. Il-kategorija 'oħrajn' (OTHR) primarjament kienet assenjata għal inċidenti matul il-fażijiet tat-tlugħ u l-inżul fejn tkun seħħet kolliżjoni ma' oġġetti fuq l-art.

L-inċidenti b'altitudni baxxa (LALT) huma kolliżjonijiet fuq l-art u ostakoli li seħħew waqt li l-inġenju tal-ajru jkun qed jittajjar fil-baxx qrib wiċċ l-art b'mod intenzjonat, esklużi l-fażijiet tat-tlugħ u tal-inżul. Huwa importanti li wieħed jinnota li numru sinifikanti ta' inċidenti LALT u OTHR kienu jinvolvu kolliżjoni ma' linji tal-elettriku.

Il-kategoriji SCF-NP u SCF-PP jistgħu jingħaqdu flimkien fil-kategorija TECH li tinkludi l-inċidenti relatati ma' sistemi aktar tekniċi. L-inċidenti f'din il-kategorija primarjament jinvolvu sistemi kritiċi: ħsarat fil-magna, ħsarat fis-sistema tar-rotor ewlenija jew ħsarat fis-sistema tar-rotor tad-denb tal-ajruplan.

Il-Figura 13 tippreżenta t-tendenza tas-sitt kategoriji fuq quddiem nett tad-deċennju (medji mobbli fuq tliet snin). Iż-żieda ċara għall-kategorija 'mhux magħrufa' għas-snin 2005–07 probabbilment hija minħabba investigazzjonijiet mhux kompluti ta' inċidenti. Meta jkun hemm aktar riżultati tal-investigazzjoni disponibbli, l-andament għall-aħħar snin mistenni jinbidel.

**FIGURA 13** Il-proporzjon tal-erba' kategoriji ta' inċidenti fuq quddiem — Inċidenti fatali — Operazzjonijiet ta' trasport kummerċjali bil-ħelikopters, Stati Membri tal-EASA u l-bqija tad-dinja



# 4.0 AVJAZZJONI ĠENERALI U XOGĦOL FL-AJRU, INĠENJI TAL-AJRU BI MTOM AKTAR MINN 2 250 KG

Dan il-kapitolu jipprovdi dejta dwar inċidenti f'inġenji tal-ajru involuti f'avjazzjoni ġenerali u xogħol fl-ajru. L-informazzjoni pprovduta f'dan il-kapitolu hija bbażata fuq dejta miksuba mill-ICAO.

Fid-dokumenti tal-ICAO, it-terminu 'xogħol fl-ajru' huwa definit bħala operazzjoni b'inġenji tal-ajru, li fiha jintuża inġenju tal-ajru għal servizzi speċjalizzati bħalma huma l-agrikoltura, il-kostruzzjoni, il-fotografija, l-istħarriġ, osservazzjoni u għassa, tfittxija u salvataġġ, jew reklam fl-ajru.

L-ICAO tiddefinixxi bħala 'avjazzjoni ġenerali' dawk l-operazzjonijiet tal-avjazzjoni ċivili kollha differenti mill-operazzjonijiet ta' trasport bl-ajru skedati u dawk mhux skedati għal rimunerazzjoni jew kiri jew xogħol fl-ajru.

Għad-deċennju 1998–2007, id-distribuzzjoni tal-inċidenti fatali skont it-tip ta' operazzjoni hija kif muri hawn isfel.

**FIGURA 14** Ajruplani li jiżnu aktar minn 2 250 kg — Inċidenti fatali — Stati Membri tal-EASA mqassma skont

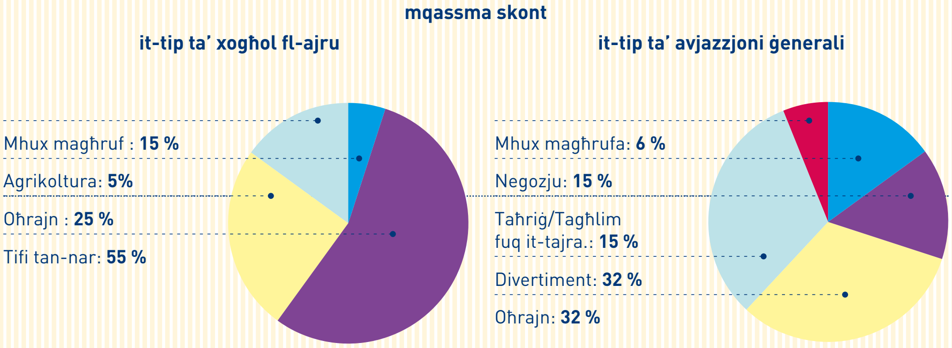



**FIGURA 15** Ħelikopters li jiżnu aktar minn 2 250 kg — Inċidenti fatali, Stati Membri tal-EASA

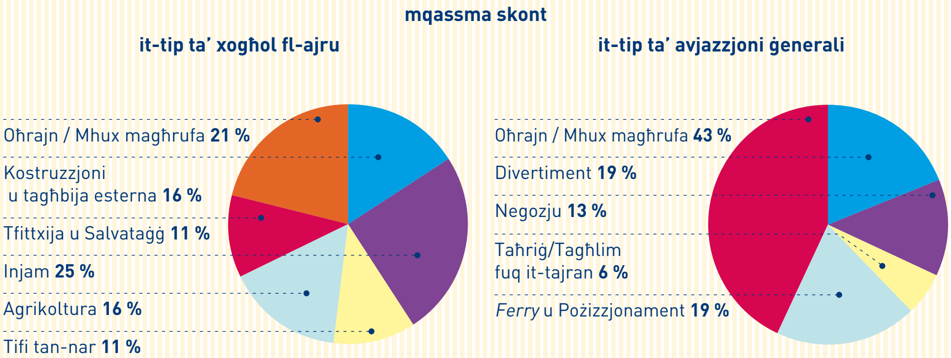


**TABLE 3** Inġenji tal-ajru li jiżnu aktar minn 2 250 kg — Numru ta' inċidenti, inċidenti fatali u vittmi skont it-tip tal-inġenju tal-ajru u t-tip tal-operazzjoni — Inġenji tal-ajru rreġistrati fi Stati Membri tal-EASA biss

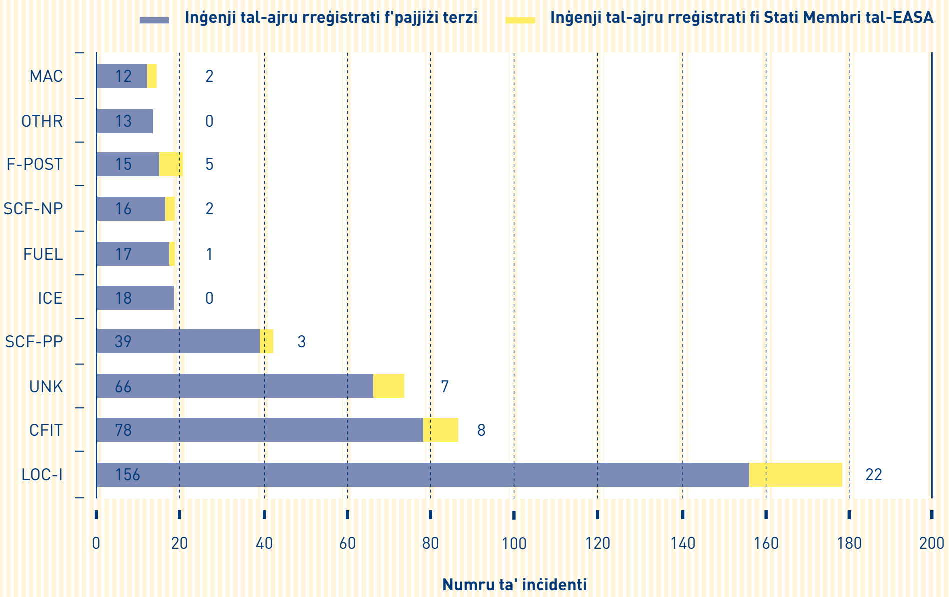
| Tip ta' inġenju tal-ajru | Tip ta' operazzjonijiet | Perjodu | Numru ta' inċidenti | Inċidenti fatali mill-inċidenti totali | Vittmi abbord | Vittmi fuq l-art |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ajruplan | Xogħol fl-ajru | 1996–2005 (medja) | 5 | 2 | 4 | 0 |
| | | 2006 (total) | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | | 2007 (total) | 4 | 3 | 4 | 0 |
| Ajruplan | Avjazzjoni ġenerali | 1996–2005 (medja) | 15 | 5 | 17 | < 1 |
| | | 2006 (total) | 19 | 7 | 16 | 0 |
| | | 2007 (total) | 13 | 4 | 5 | 0 |
| Ħelikopter | Xogħol fl-ajru | 1996–2005 (medja) | 6 | 2 | 3 | < 1 |
| | | 2006 (total) | 7 | 1 | 6 | 0 |
| | | 2007 (total) | 8 | 1 | 0 | 1 |
| Ħelikopter | Avjazzjoni ġenerali | 1996–2005 (medja) | 4 | 1 | 2 | 0 |
| | | 2006 (total) | 8 | 2 | 7 | 0 |
| | | 2007 (total) | 4 | 3 | 10 | 0 |

It-Tabella 3 tipprovdi ħarsa ġenerali lejn in-numru ta' inċidenti u korrimenti fatali mill-1996. Fid-deċennju 1996–2005, in-numru ta' inċidenti f'operazzjonijiet ta' xogħol fl-ajru huwa simili għall-ajruplani u għall-ħelikopters. Fis-snin reċenti, in-numru ta' inċidenti bil-ħelikopters f'din it-tip ta' operazzjoni huwa aktar mid-doppju minn dak għall-ajruplani. Fl-avjazzjoni ġenerali, in-numru żgħir ta' inċidenti li jinvolvu l-ħelikopters meta mqabbel mal-ajruplani probabbilment huwa rifless tan-numru relattivament aktar baxx ta' ħelikopters użati f'din it-tip ta' operazzjoni.

## 4.1 Kategoriji ta' inċidenti — Avjazzjoni ġenerali

Mid-dejta mwassla mill-ICAO spiss ġie osservat nuqqas fil-klassifikazzjoni tal-inċidenti għal kull kategorija. Konsegwentement, in-numri ppreżentati jipprovdu stima baxxa tal-frekwenza għall-kategoriji kollha ta' inċidenti.

**FIGURA 16** Avjazzjoni ġenerali — Ajruplani li jiżnu aktar minn 2 250 kg — Inċidenti fatali, inġenji tal-ajru rreġistrati fi Stati Membri tal-EASA u f'pajjiżi terzi



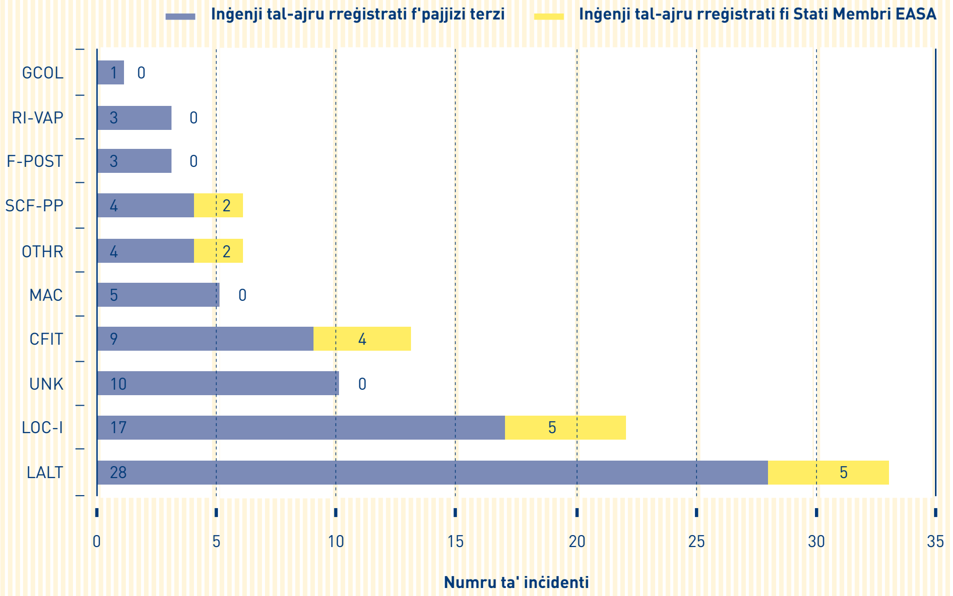

Għall-inġenji tal-ajru fl-avjazzjoni ġenerali ta' pajjiżi terzi u fl-Istati Membri tal-EASA, LOC-I (it-telf tal-kontroll fl-ajru) tirrappreżenta l-kategorija ta' inċidenti ewlenija. In-numru ta' każijiet ta' CFIT (titjira kkontrollata għal ġol-art) madwar id-dinja huwa ta' madwar nofs l-ammont ta' telf ta' kontroll waqt titjira, waqt li għall-Istati Membri tal-EASA dawn jammontaw għal madwar terz. Jidher li l-kwistjonijiet tekniċi għandhom rwol ferm iżgħar.

B'mod ġenerali, l-esperjenza għall-avjazzjoni ġenerali hija simili għal dik ta' operazzjonijiet ta' trasport kummerċjali bl-ajru minħabba li s-CFIT u t-telf ta' kontroll fl-ajru huma l-kategoriji ewlenin għall-inċidenti fatali.

## 4.2 Kategoriji ta' inċidenti — Xogħol fl-ajru — Ajruplani

Kif imsemmi fuq, ix-xogħol fl-ajru jinvolvi operazzjonijiet speċjalizzati bħat-tifi ta' nirien, operazzjonijiet agrikoli u osservazzjoni fl-ajru.
Hemm problema partikolari fil-ksib tad-dejta relatata ma' inċidenti waqt xogħol fl-ajru. Tip ta' operazzjoni mill-aktar perikoluża f'dan ir-rigward hija relatata mat-tifi tan-nirien. Madankollu, f'xi Stati, din l-attività titwettaq minn organizzazzjonijiet statali (eż. l-avjazzjoni militari) u konsegwentement l-attivitajiet relatati mhumiex ikklassifikati bħala xogħol fl-ajru iżda bħala 'Titjiriet tal-Istat' u konsegwentement l-inċidenti relatati ma kinux inklużi f'din ir-reviżjoni.

**FIGURA 17** Xogħol fl-ajru — Ajruplani li jiżnu aktar minn 2 250 kg — Kategoriji ta' inċidenti fatali

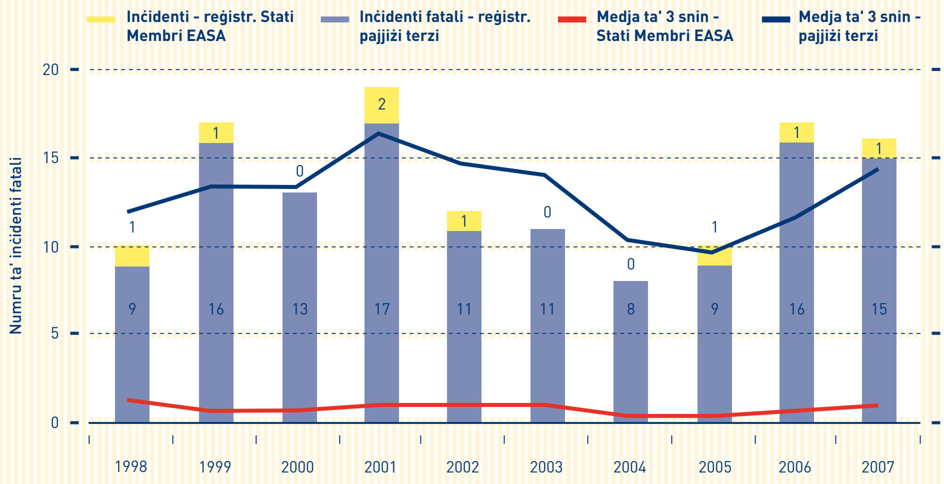



In-numru għoli ta' inċidenti fatali relatati ma' operazzjonijiet ta' altitudni baxxa (LALT) ma huwa ta' ebda sorpriża billi n-natura tax-xogħol fl-ajru spiss tinvolvi operazzjonijiet qrib l-art, eż. operazzjonijiet agrikoli. L-attività f'altitudnijiet baxxi tagħmel dejjem aktar diffiċli l-irkupru tal-kontroll jew ir-reazzjoni għal avveniment mhux previst. In-numru għoli ta' inċidenti assenjati fil-kategorija 'mhux magħrufa' huwa xhieda li l-investigazzjoni u r-rappurtaġġ ta' inċidenti bħal dawn jistgħu jitjiebu.

## 4.3 Avjazzjoni għal negozju — Ajruplani

Skont id-definizzjonijiet tal-ICAO, l-avjazzjoni għal negozju hija sottoklassi tal-avjazzjoni ġenerali. Id-dejta dwar l-avjazzjoni kummerċjali hija ppreżentata separatament fid-dawl tal-importanza ta' dan is-settur.

**FIGURA 18** Inċidenti fatali fl-avjazzjoni għal negozju, irreġistrati fi Stati Membri tal-EASA u f'pajjiżi terzi




In-numru ta' inċidenti fatali fl-avjazzjoni kummerċjali għal inġenji tal-ajru rreġistrati fi Stati Membri tal-EASA huwa baxx. Madankollu, jidher li fid-dinja kollha, in-numru ta' inċidenti fatali beda jiżdied matul dawn l-aħħar snin.

# 5.0 INĠENJI TAL-AJRU ĦFIEF (MASSA INQAS MINN 2 250 KG)

F'Jannar 2008, l-Aġenzija talbet lill-Istati Membri d-dejta dwar l-inċidenti b'inġenji tal-ajru ħfief. Sa nofs April 2008, ħafna mill-Istati kienu taw l-informazzjoni mitluba minnhom. Id-dejta ma waslitx mir-Repubblika Ċeka, l-Irlanda, l-Awstrija u r-Rumanija.

Id-dejta mill-Istati tvarja. Uħud ipprovdew dejta għal inċidenti lil paraxutisti, paramuturi u hang-glajders, oħrajn naqsu milli jagħmlu dan. Uħud mill-Istati użaw limitu ta' piż ta' 454 kg (1 000 libbra) biex jiddelinjaw l-inġenji tal-ajru 'ħfief ħafna (ultraħfief)' mill-ajruplani 'normali', oħrajn ma għamlux dan. Id-dejta minn xi Stati wriet li għall-istess manifattur u mudell ta' inġenju tal-ajru, intużaw żewġ klassifikazzjonijiet differenti għall-kategorija tal-inġenju tal-ajru. Jidher li hemm bżonn ta' aktar ħidma biex jiġu armonizzati dawn id-definizzjonijiet.

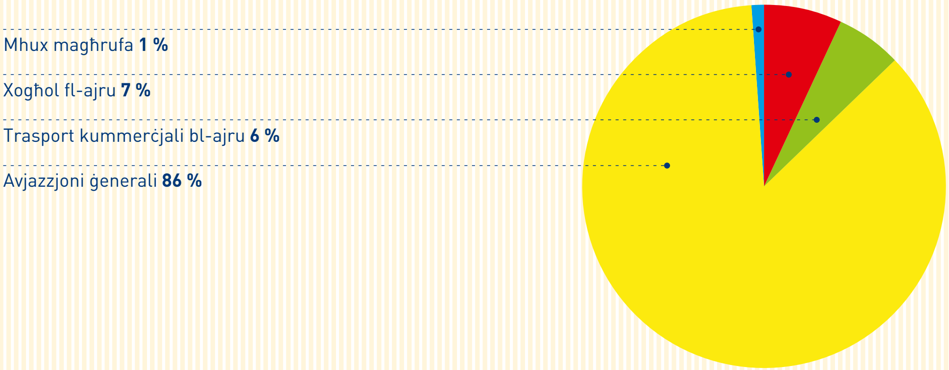
It-Tabella 4 tipprovdi n-numru ta' inċidenti u l-vittmi relatati magħhom għas-snin 2006 u 2007 fuq il-bażi tad-dejta rrappurtata. In-numru għoli ta' inċidenti u n-numru ta' vittmi relatati huma murija hawn.

**TABELLA 4** Inċidenti, inċidenti fatali u vittmi relatati — Inġenji tal-ajru b'piż inqas minn 2 250 kg, imqassma skont is-sena u l-kategorija tal-inġenju tal-ajru

| | Sena | Numru ta' inċidenti | Numru ta' inċidenti fatali | Numru ta' vittmi abbord | Vittmi fuq l-art |
|---|---|---|---|---|---|
| Ajruplan | 2006 | 571 | 75 | 124 | 2 |
| Ajruplan | 2007 | 489 | 59 | 108 | 0 |
| Aerostatu | 2006 | 29 | 0 | 0 | 0 |
| Aerostatu | 2007 | 15 | 0 | 0 | 0 |
| Glajder | 2006 | 195 | 22 | 24 | 0 |
| Glajder | 2007 | 173 | 17 | 19 | 1 |
| Awtoġiro | 2006 | 5 | 1 | 1 | 0 |
| Awtoġiro | 2007 | 5 | 3 | 4 | 0 |
| Ħelikopter | 2006 | 90 | 8 | 16 | 0 |
| Ħelikopter | 2007 | 80 | 11 | 21 | 4 |
| Ultraħfief | 2006 | 200 | 36 | 45 | 0 |
| Ultraħfief | 2007 | 187 | 20 | 26 | 0 |
| Glajder bil-mutur | 2006 | 60 | 11 | 18 | 0 |
| Glajder bil-mutur | 2007 | 48 | 11 | 16 | 0 |
| Oħrajn | 2006 | 46 | 10 | 10 | 2 |
| Oħrajn | 2007 | 55 | 12 | 14 | 0 |
| **Total** | **2006** | **1196** | **163** | **238** | **4** |
| **Total** | **2007** | **1052** | **133** | **208** | **5** |

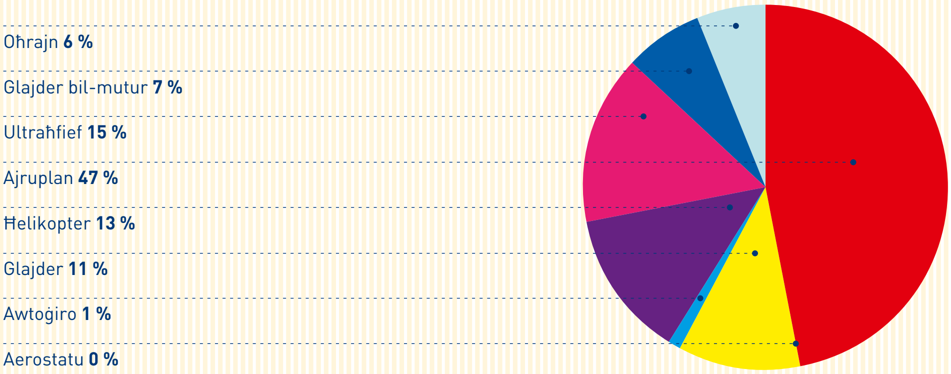
## 5.1 Inċidenti fatali

**FIGURA 19** Inġenji tal-ajru li jiżnu inqas minn 2 250 kg, Stati Membri tal-EASA — Inċidenti fatali, inċidenti, tip ta' operazzjoni, 2006–07




Fl-Istati Membri tal-EASA, il-maġġoranza vasta tal-inġenji tal-ajru ħfief huma involuti fl-avjazzjoni ġenerali. Uħud minnhom, b'mod partikolari ħelikopters ħfief, huma involuti wkoll f'xogħol fl-ajru, eż. attivitajiet ta' osservazzjoni fl-ajru.

**FIGURA 20** Inġenji tal-ajru li jiżnu inqas minn 2 250 kg, Stati Membri tal-EASA — Inċidenti fatali, kategorija ta' inġenji tal-ajru, 2006–07



## 5.2 Kategoriji ta' inċidenti

Sar tentattiv biex il-kategoriji ta' inċidenti CICTT jiġu applikati għad-dejta relatata mal-inċidenti b'inġenji tal-ajru ħfief għas-sena 2006. L-applikazzjoni tagħhom għal inġenji tal-ajru żgħar u li jintużaw għal avjazzjoni ġenerali tat prova li kienet diffiċli.

**FIGURA 21** Ajruplani li jiżnu inqas minn 2 250 kg, Stati Membri tal-EASA — Distribuzzjoni tal-kategoriji tal-inċidenti, 2006

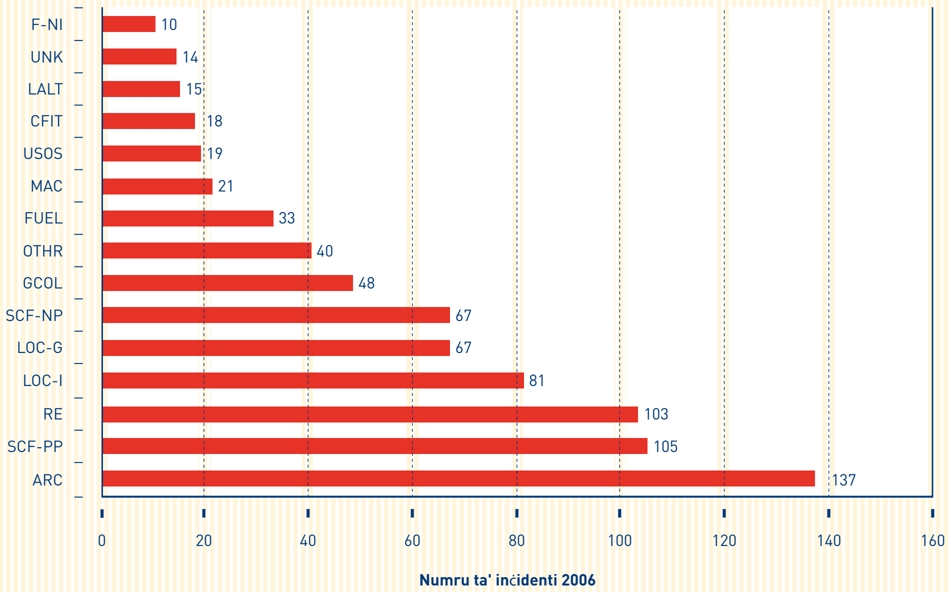
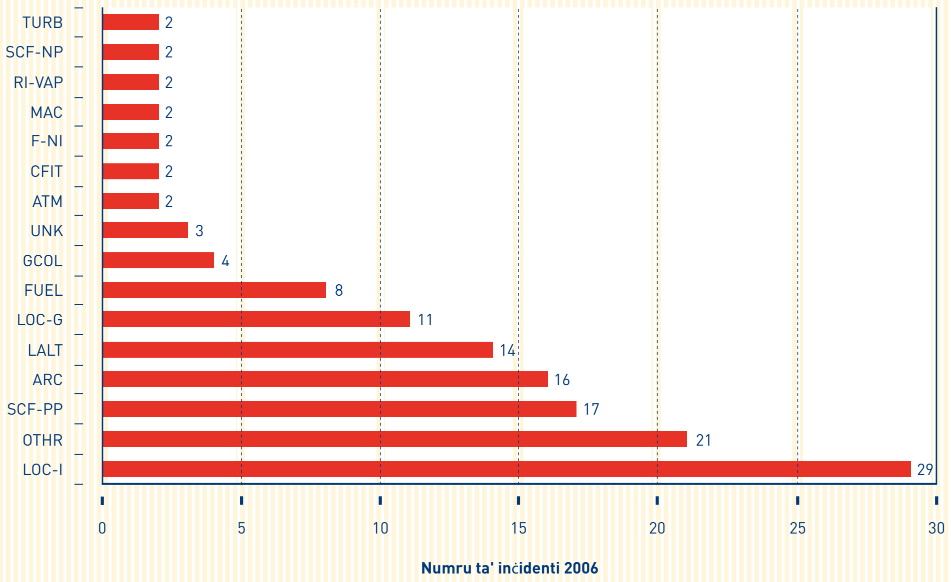



**FIGURA 22** Ajruplani li jiżnu inqas minn 2 250 kg, Stati Membri tal-EASA — Distribuzzjoni tal-kategoriji tal-inċidenti, 2006



L-analiżi kienet limitata għad-dejta disponibbli għas-sena 2006. L-Aġenzija sejra tkompli bit-tentattiv tagħha li tikseb dejta dwar inċidenti b'inġenji tal-ajru ħfief mill-Istati Membri tal-EASA sabiex tkun tista' tipprovdi analiżi aktar fil-fond. Fuq il-bażi tad-dejta limitata disponibbli, jidher li hemm differenza maġġuri bejn l-inċidenti b'inġenji tal-ajru ħfief u dawk relatati ma' inġenji tal-ajru akbar. Numru kbir ta' inċidenti b'inġenji tal-ajru ħfief kienu jinvolvu ħsarat jew ħidma ħażina f'dak li għandu x'jaqsam mal-impjant tal-enerġija (powerplant).

Ma kienx possibbli tiżviluppa tendenza abbażi ta' dejta ta' sentejn biss. Barra minn hekk, l-analiżi tal-kawżi kienet limitata minħabba n-nuqqas ta' dejta kompleta mill-Istati Membri tal-EASA.

# 6.0 AZZJONIJIET MEĦUDA MILL-AĠENZIJA FIL-QASAM TAS-SIGURTÀ

Sabiex tikseb l-għanijiet ewlenin tagħha, l-EASA timpenja ruħha f'diversi attivitajiet fosthom iċ-ċertifikazzjoni, ir-regolamentazzjoni u l-istandardizzazzjoni. Dawn l-attivitajiet huma riflessi fl-istruttura organizzattiva tagħha permezz ta' direttorati rilevanti. Id-Direttorat taċ-Ċertifikazzjoni huwa involut, fost l-oħrajn, fiċ-ċertifikazzjoni ta' inġenji tal-ajru, magni u sistemi ġodda jew eżistenti. Fost l-attivitajiet tad-Direttorat tar-Regolamentazzjoni hemm l-abbozzar ta' regolamenti ġodda jew emendi għal regolamenti eżistenti li jappartjenu għas-sigurtà fl-avjazzjoni. Id-Direttorat tal-Istandardizzazzjoni għandu l-għan li jistandardizza u jżomm livelli ta' sigurtà fl-Istati Membri kollha tal-EASA. Għal dan il-għan, dan id-direttorat huwa involut f'diversi attivitajiet fosthom spezzjonijiet ta' awtoritajiet tal-avjazzjoni ċivili, operaturi tal-inġenji tal-ajru u partijiet interessati oħrajn fl-industrija tal-avjazzjoni.

## 6.1 Standardizzazzjoni

Is-sena 2007 kienet perjodu ta' stabbilizzazzjoni għall-attività ta' standardizzazzjoni tal-Aġenzija fir-rigward tal-ajrunavigabilità inizjali u kontinwa. Dan ġie wara tranżizzjoni minn proċess volontarju li ġej mis-sistema preċedenti tal-Awtoritajiet tal-Avjazzjoni Konġunti (JAA) għal sistema obbligatorja appoġġjata minn leġiżlazzjoni xierqa u proċeduri ta' implimentazzjoni strutturati enfasizzati f'Mejju 2006 permezz tal-ħruġ tar-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 736/2006 dwar il-metodi tax-xogħol tal-Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni għat-twettiq ta' spezzjonijiet ta' standardizzazzjoni.

Għalkemm is-sorveljanza kontinwa kienet għadha bbażata fuq perjodiċità ta' sentejn, l-iskop taż-żjarat għal pajjiżi kbar inqasam sabiex ikunu jistgħu jsiru spezzjonijiet iktar intensivi. F'xi ftit każijiet kritiċi, iż-żjarat fuq l-istess skop ġew ripetuti wara sena waħda.

Kif ippjanat, l-Aġenzija wettqet total ta' 28 żjara ta' ajrunavigabilità kontinwa ([2]) u 12 fl-ajrunavigabilità inizjali ([3]).

Sakemm jiġi estiż l-mandat tal-Aġenzija għal operazzjonijiet u ħruġ ta' liċenzji għall-piloti, dawn l-ispezzjonijiet tmexxew bħala programm ta' standardizzazzjoni tal-JAA, b'persunal sħiħ mill-NAAs inklużi dawk li jmexxu t-timijiet kull meta jkun possibbli. Iż-żjarat ta' standardizzazzjoni mwettqa f'isem il-JAA huma deskritti fil-qosor fit-Tabella 5.

[2] Il-Greċja, il-Belġju, Ċipru, il-Ġermanja (NRW), ir-Renju Unit, l-Ungerija, il-Portugall, in-Norveġja, l-Estonja, l-Iżlanda, Franza, il-Polonja, l-Olanda, Monako*, it-Turkija*, l-Italja, il-Lussemburgu, is-Slovakkja, is-Slovenja, il-Latvja, il-Finlandja, l-Iżvezja, il-Bulgarija, ir-Rumanija, Spanja, l-Iżvizzera, il-Kroazja*, is-Serbja* (* = żjarat imwettqa f'isem il-JAA).

[3] Is-Slovakkja, il-Ġermanja, l-Iżvizzera, il-Litwanja, in-Norveġja, il-Polonja, Spanja, ir-Repubblika Ċeka, il-Finlandja, l-Iżvezja, il-Portugall, id-Danimarka.

**TABELLA 5** Żjarat ta' standardizzazzjoni

| | |
|---|---|
| **Operazzjonijiet fl-ajru** | Il-Bulgarija, id-Danimarka, Spanja, l-Estonja, l-Iżlanda, il-Greċja, is-Slovenja, ir-Repubblika Ċeka, il-Polonja, l-Awstrija, is-Slovakkja, il-Ġermanja |
| **Apparat ta' taħriġ sintetiku (simulaturi)** | Il-Finlandja, il-Belġju, l-Italja, Franza, ir-Renju Unit, l-Olanda |
| **Liċenzji tal-ekwipaġġ u kontrolli mediċi** | Ir-Renju Unit, in-Norveġja, is-Serbja, Spanja, is-Slovakkja, is-Slovenja, il-Lussemburgu, ir-Repubblika Ċeka |

## 6.2 Ċertifikazzjoni

Iċ-ċertifikazzjoni tikkontribwixxi direttament għas-sigurtà fl-avjazzjoni billi jsiru attivitajiet ta' ċertifikazzjoni li jwasslu għall-approvazzjoni fuq livell tal-UE ta' prodotti, partijiet u apparat ajrunawtiċi fuq l-ogħla livell ta' sigurtà possibbli. F'dan ir-rigward, prodott ajrunawtiku jista' biss jiġi ċċertifikat meta jikkonforma mar-rekwiżiti tas-sigurtà applikabbli. B'kollox, fl-2007, l-Aġenzija ħarġet 7 000 ċertifikat relatati mad-disinn.

Minbarra l-attivitajiet ta' ċertifikazzjoni, kompitu ewlieni ieħor għad-Direttorat taċ-Ċertifikazzjoni huwa li jassigura b'mod attiv l-ajrunavigabilità kontinwa ta' prodotti, partijiet u apparat ajrunawtiċi matul iċ-ċiklu tal-ħajja sħiħ tagħhom. Id-Direttorat taċ-Ċertifikazzjoni għalhekk stabbilixxa proċess kontinwu u komplet ta' ajrunavigabilità, maħsub biex jipprevjeni l-inċidenti. Dan il-proċess huwa bbażat fuq dejta pprovduta permezz ta' rappurtaġġ obbligatorju ta' okkorrenzi, investigazzjonijiet ta' inċidenti jew inċidenti, reviżjonijiet tad-disinn tat-tip, eċċ.

Fuq il-bażi tal-investigazzjoni u l-analiżi tad-detentur taċ-ċertifikat, jew ta' kwalunkwe tagħrif ieħor, l-EASA tiddefinixxi azzjonijiet xierqa li jistgħu jwasslu, f'każ ta' determinazzjoni ta' kundizzjoni perikoluża, għall-ħruġ ta' direttivi ta' ajrunavigabilità (ADs) biex bis-setgħa ta' mandat ikunu jistgħu jittieħdu azzjonijiet korrettivi xierqa.

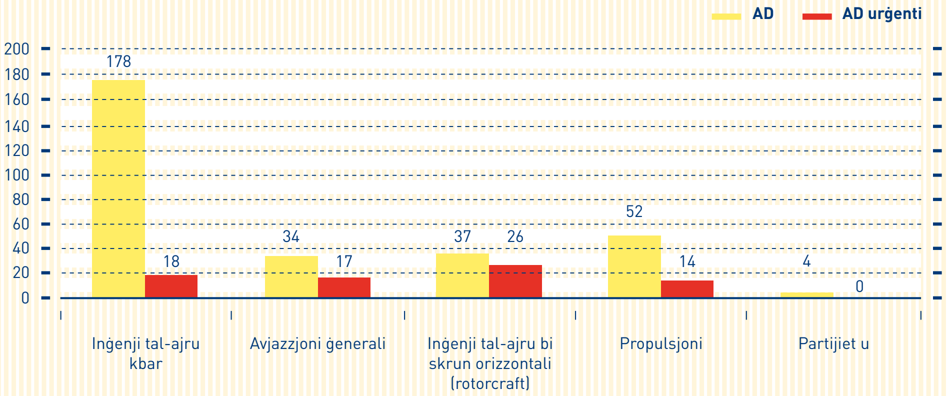
Fl-2007, l-Aġenzija tat mandat lil 305 ADs u 75 ADs urġenti. Bil-ħolqien ta' Sezzjoni 'Direttivi ta' Ajrunavigabilità, Ġestjoni tas-Sigurtà u Riċerka' fl-2007, id-Direttorat taċ-Ċertifikazzjoni jipprovdi konsistenza tal-proċess kontinwu tal-ajrunavigabilità.

Barra minn hekk, jitwettqu azzjonijiet fuq perjodu fit-tul, bħall-ħolqien ta' Netwerk Informattiv dwar l-Ajrunavigabilità mal-Awtorità tal-Avjazzjoni Ċivili tas-Singapor (CAAS) wara l-ewwel twassil ta' A380 tal-Airbus lis-Singapore Airlines. Bħala segwitu għar-rilaxx ta' ADs minħabba diversi inċidenti relatati ma' problemi fit-tagħmir waqt l-inżul bil-Bombardier Q400 (Dash 8) tal-iScandinavian Airlines (SAS) f'Settembru u f'Ottubru 2007, ġew organizzati laqgħat dwar ir-reviżjoni tal-ajrunavigabilità ma' uffiċjali

mill-awtoritajiet Skandinavi u Kanadiżi, kif ukoll ma' rappreżentanti tal-manifattur tal-ajruplan Bombardier u l-manifattur tal-komponenti Goodrich. Dan kollu huwa parti mill-approċċ tal-Aġenzija u tad-Direttorat taċ-Ċertifikazzjoni biex, fost l-oħrajn, jikkooperaw mill-qrib mal-partijiet interessati Ewropej u mhux Ewropej permezz ta' arranġamenti bi-laterali u biex jiżviluppaw netwerk ta' sigurtà innovattiv ma' diversi Stati.

Il-verifiki regolari magħmula minn partijiet indipendenti (bħall-ICAO) ikkonfermaw li l-Aġenzija/id-Direttorat taċ-Ċertifikazzjoni jinsabu fit-triq it-tajba sabiex jissodisfaw l-obbligi tagħhom u jikkontribwixxu għal livell għoli ta' sigurtà fl-avjazzjoni.

**FIGURA 23** Numru ta' ADs u ADs urġenti maħruġa fl-2007




## 6.3. Regolamentazzjoni

Wara konsultazzjoni mal-partijiet interessati, l-Aġenzija tadotta programm annwali ta' regolamentazzjoni li jiġi ppubblikat fuq is-sit elettroniku tagħha. Dan jiġi żviluppat wara li jitqiesu diversi kriterji inkluż l-esperjenza eżistenti fis-servizz, it-tfaċċar ta' kunċetti u teknoloġiji ġodda għal operazzjonijiet jew organizzazzjonijiet, kif ukoll il-konformità ma' obbligi internazzjonali. Il-programm ta' regolamentazzjoni jqis ukoll il-ħtieġa li jkun hemm regoli proporzjonati għar-riskji. L-azzjonijiet ewlenin tal-2007 kienu jinkludu dawk elenkati hawn taħt.

- Ħidma relatata mal-estensjoni tas-sistema tal-EASA fir-rigward tal-interoperabilità u r-regolament tas-sigurtà tal-ajruporti.
- Ħidma relatata mal-operazzjoni kontinwa ta' inġenji tal-ajru ddisinjati fl-eks Unjoni Sovjetika, li bħalissa huma rreġistrati fi Stati Membri tal-EASA.
- Approvazzjoni tal-emendi għad-dokument intitolat 'Speċifikazzjonijiet ta' ċertifikazzjoni għal ajruplani akbar'. Dawn l-emendi huma maħsuba biex itejbu l-ispeċifikazzjonijiet meħtieġa għall-bibien, is-sistemi ta' tajran u ta' gwida kif ukoll sabiex jindirizzaw kwist-

jonijiet relatati mat-tajran f'kundizzjonijiet ta' silġ u waqt konsiderazzjonijiet b'fattur uman.

- Approvazzjoni tal-emendi fir-rigward tal-ispeċifikazzjonijiet ta' ċertifikazzjoni għal inġenji tal-ajru bi skrun orizzontali (ħelikopters) żgħar u kbar, għat-titjib tal-ispeċifikazzjonijiet relatati mat-tajran u l-kwalità tat-tajran u tal-manuvra.
- Approvazzjoni tal-emendi għad-dokument intitolat 'Speċifikazzjonijiet ta' ċertifikazzjoni għall-magni', li jtejbu l-ispeċifikazzjonijiet relatati mas-sistemi ta' kontroll elettroniċi.
- Emendar tal-istandards għas-sistemi ta' twissija u allarm ta' viċinanza mal-art u introduzzjoni ta' standard ġdid għal transponders sekondarji ta' sorveljanza għall-avjazzjoni b'inġenji tal-ajru ħfief.
- Emendar ta' diversi dokumenti oħrajn relatati ma' mezzi aċċettabbli ta' konformità ("*Acceptable Mean of compliance*"). Dawn id-dokumenti kienu jikkonċernaw diversi suġġetti, fosthom strutturi ta' inġenji tal-ajru li qdiemu, permess għat-tajran u liċenzji għal manutenzjoni tal-inġenji tal-ajru.

Din ir-*Reviżjoni annwali tas-sigurtà* tagħmel enfasi fuq ir-rati għoljin ta' inċidenti f'ċerti reġjuni tad-dinja. Id-Direttorat tar-Regolamentazzjoni jimmira li jindirizza t-tħassib dwar it-tajran tal-inġenji tal-ajru minn reġjuni inqas regolamentati permezz ta' dawn iż-żewġ azzjonijiet li ġejjin, li qegħdin jiġu żviluppati bħalissa:

- approvazzjoni tal-operaturi ta' pajjiżi terzi;
- programmi ta' assistenza teknika.

F'dak li għandu x'jaqsam mat-trasport kummerċjali bl-ajru b'ajruplani, ittieħdu l-azzjonijiet li ġejjin:

- L-iżvilupp ta' 'ċertifikat ta' idoneità operattiva' li fost l-oħrajn sejjer jiddefinixxi rekwiżiti minimi għal programm ta' valutazzjoni tat-tip tal-ekwipaġġ tat-titjira. Din l-azzjoni ta' sigurtà x'aktarx tnaqqas ir-riskju ta' CFIT u LOC-I.
- Ir-riskju ta' inċidenti relatati mas-sistema tal-propulsjoni għandu jitnaqqas permezz ta' titjib fl-'Ispeċifikazzjonijiet taċ-ċertifikazzjoni għal ajruplani kbar' relattiv għal allarmi ta' fjuwil ta' livell baxx. Xogħol simili fuq bibien għal ħruġ ta' emerġenza u kutri termoiżolanti jistgħu jnaqqsu l-konsegwenzi tal-impatt li jħallu warajhom in-nirien.
- Fl-aħħarnett, l-affidabilità tas-sistema għandha tittejjeb permezz ta' speċifikazzjonijiet aħjar fuq sistemi ta' wajers elettriċi.

Fir-rigward tat-trasport kummerċjali bl-ajru bil-ħelikopters, qegħdin jiġu żviluppati speċifikazzjonijiet eżistenti għall-ħelikopters u qiegħed jiġi żviluppat materjal regolatorju. Dan il-materjal ser jiddefinixxi, fost affarijiet oħra, rekwiżiti minimi għal programm ta' valutazzjoni tat-tip tal-ekwipaġġ tat-titjira. Dawn l-attivitajiet x'aktarx inaqqsu r-riskju ta' CFIT u t-telf ta' kontroll għall-ħelikopters.

## 6.4 SAFA

Inizjalment, il-programm SAFA ġie mniedi mill-Konferenza Ewropea tal-Avjazzjoni Ċivili (ECAC) fl-1996, u ma kienx ibbażat fuq bażi ġuridika Ewropea vinkolanti iżda fuq impenn tad-diretturi ġenerali tal-Istati Membri parteċipanti fl-ECAC.

Fit-30 ta' April 2004, ġiet ippubblikata d-Direttiva 2004/36/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar is-sigurtà ta' ajruplani ta' pajjiżi terzi li jużaw ajruporti tal-Komunità (l-hekk imsejħa 'direttiva SAFA') li toħloq obbligu legali fuq l-Istati Membri tal-UE biex iwettqu spezzjonijiet fuq l-art tal-ajruplani fuq 'inġenji tal-ajru ta' pajjiżi terzi' li jinżlu fl-ajruporti li jinsabu fit-territorju tagħhom.

F'kull Stat parteċipanti f'SAFA, kwalunkwe inġenju tal-ajru li ġej minn pajjiżi terzi (għall-Istati tal-UE) jew barrani (għall-Istati tal-ECAC mhux fl-UE) jistgħu jkunu soġġetti għal spezzjoni fuq l-art, prinċipalment f'dak li jikkonċerna d-dokumenti u l-manwali tal-inġenji tal-ajru, il-liċenzji tal-ekwipaġġ tat-titjira, il-kundizzjonijiet evidenti tal-inġenju tal-ajru u l-preżenza u l-istat tat-tagħmir obbligatorju għas-sigurtà tal-kabina. Dawn l-ispezzjonijiet huma konformi mal-standards rilevanti tal-ICAO.

Mill-1 ta' Jannar 2007, il-ġestjoni u l-iżvilupp ulterjuri tal-programm SAFA tal-Komunità Ewropea waqgħu taħt l-kompetenzi tal-Kummissjoni Ewropea assistita mill-Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni (EASA). L-attivitajiet ta' koordinament tas-SAFA għalhekk ġew trasferiti mill-Awtoritajiet tal-Avjazzjoni Konġunti (JAA) għall-Aġenzija.

Minbarra dan, id-database SAFA ġiet trasferita wkoll b'suċċess mill-JAA għas-sede tal-EASA f'Cologne, u bħalissa għaddejja minn aġġornament maġġuri b'żidiet u karatteristiċi ġodda (eż. karatteristiċi bbażati fuq l-internet).

L-Aġenzija wettqet regolarment l-analiżijiet trimestrali u l-analiżijiet ad hoc meħtieġa mill-Kummissjoni għas-sostenn tad-deċiżjonijiet relatati mal-"lista sewda". L-analiżi tad-dejta SAFA forniet indikaturi importanti fuq il-livell ta' sigurtà ġenerali tal-linji tal-ajru li joperaw fl-Ewropa; dawn l-indikaturi ffaċilitaw l-identifikazzjoni ta' fatturi ta' riskju potenzjali u ta' provvedimenti kwalitattivi mmirati.

Fl-aħħarnett, b'appoġġ għall-politika tal-Kummissjoni dwar il-kooperazzjoni internazzjonali għall-iskambju ta' dejta dwar is-sigurtà, inbdew diskussjonijiet tekniċi ta' studju mal-FAA bil-għan li jaqsmu d-dejta bejn il-programm Komunitarju SAFA u l-programm Iasdex tal-FAA.

## 6.5 Inizjattiva Strateġika Ewropea għas-Sigurtà (ESSI)

L-Inizjattiva Strateġika Ewropea għas-Sigurtà (ESSI) hija sħubija għas-sigurtà fl-avjazzjoni, volontarja u ffinanzjata mill-privat bejn l-EASA, regolaturi oħrajn u l-industrija, maħsuba biex tkompli tkabbar u ttejjeb is-sigurtà fl-avjazzjoni fl-Ewropa u għaċ-ċittadin Ewropew madwar id-dinja. Imnedija fis-27 ta' April 2006, l-ESSI hija s-suċċessur għall-Inizjattiva Konġunta għas-Sigurtà fl-Avjazzjoni (JSSI) tal-Awtoritajiet tal-Avjazzjoni Konġunti (JAA).

Lista kompluta tal-organizzazzjonijiet parteċipanti hija disponibbli fis-sit elettroniku tal-EASA (www.easa.europa.eu/essi).

F'konformità mal-wirt tal-JSSI, l-ESSI żżomm ma' u tkompli tiżviluppa l-kooperazzjoni mat-Tim tas-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kummerċjali (CAST), l-FAA tal-Istati Uniti (Federal Aviation Administration) u l-Flight Safety Foundation (FSF). L-ESSI, bħala waħda mill-inizjattivi maġġuri ta' timijiet tas-sigurtà madwar id-dinja toqgħod sewwa fl-ambitu tar-road map għas-sigurtà fl-avjazzjoni globali (GASR). Hija tipprovdi mekkaniżmu għall-koordinament ta' inizjattivi tas-sigurtà fl-Ewropa u mal-bqija tad-dinja.

### 6.5.1 Timijiet għas-sigurtà tal-ESSI

L-ESSI għandha tliet komponenti: it-Tim Ewropew għas-Sigurtà tal-Avjazzjoni Kummerċjali (ECAST), it-Tim Ewropew għas-Sigurtà tal-Ħelikopters (EHEST) u t-Tim Ewropew għas-Sigurtà fl-Avjazzjoni Ġenerali (EGAST).

#### Tim Ewropew għas-Sigurtà tal-Avjazzjoni Kummerċjali (ECAST)

Imniedi fit-12 ta' Ottubru 2006, l-ECAST jieħu ħsieb l-operazzjonijiet ta' inġenji tal-ajru ta' daqs kbir. Bil-parteċipazzjoni ta' aktar minn 50 organizzazzjoni, dan it-tim huwa l-ekwivalenti Ewropew tal-CAST.

L-ECAST jimmonitorja l-implimentazzjoni fl-Ewropa tal-pjanijiet ta' azzjoni li ntirtu mill-JSSI. Dawn il-pjanijiet jindirizzaw it-tnaqqis tar-riskji ta' inċidenti fil-kategoriji "titjiriet ikkontrollati ġol-art" (CFIT), "avviċinament u nżul l-art", u "telf ta' kontroll" tal-ajruplan.

B'mod parallel, fl-2007 l-ECAST żviluppa proċess ġdid bi tliet fażijiet:

- Fażi 1: identifikazzjoni u għażla ta' kwistjonijiet ta' sigurtà;
- Fażi 2: analiżi ta' aspetti relatati mas-sigurtà; u
- Fażi 3: żvilupp, implimentazzjoni u monitoraġġ tal-pjanijiet ta' azzjoni.

L-ewwel fażi bdiet f'April 2007. L-għan kien li jiġu identifikati l-prijoritajiet għal aktar xogħol tal-ECAST ibbażati fuq tliet kriterji: l-importanza tas-sigurtà, il-grad ta' kopertura (il-firxa li għalihom s-suġġetti huma diġà koperti f'ħidma oħra ta' sigurtà) u l-relazzjoni bejn benefiċċji u l-ispejjeż jew valutazzjoni tal-impatt tal-inizjattivi għas-sigurtà.

Fl-ambitu tal-implimentazzjoni tat-tieni fażi, fl-2008 l-ECAST nieda żewġ gruppi ta' ħidma dwar is-sistemi tal-ġestjoni tas-sigurtà u s-sigurtà fuq l-art.

## Tim Ewropew għas-Sigurtà tal-Ħelikopters (EHEST)

L-EHEST kien imniedi fl-14 ta' Novembru 2006. Huwa jlaqqa' flimkien oqsfa ta' ħelikopters kbar, manifatturi ta' sistemi u magni, operaturi, regolaturi, assoċjazzjonijiet ta' piloti u ħelikopters, organizzazzjonijiet ta' riċerka, investigaturi ta' inċidenti minn madwar l-Ewropa u xi operaturi militari.

L-EHEST huwa wkoll il-komponent Ewropew tat-Tim Internazzjonali tas-Sigurtà tal-Ħelikopters (IHST). L-IHST stabbilixxa timijiet reġjonali fid-dinja kollha, inkluż wieħed fl-Ewropa.

L-EHEST huwa impenjat li jasal għall-mira tal-IHST illi jnaqqas ir-rata tal-inċidenti bil-ħelikopters bi 80 % sal-2016 fid-dinja kollha.

It-Tim Ewropew għall-Analiżi tas-Sigurtà tal-Ħelikopters (EHSAT) kien iffurmat mill-EHEST bil-għan li janalizza l-inċidenti bil-ħelikopters fl-Ewropa, bl-użu ta' proċess addattat mill-IHST.

Sal-lum qegħdin jipparteċipaw aktar minn 50 organizzazzjoni fl-EHEST, li madwar 30 minnhom huma involuti fl-EHSAT. L-EHSAT, min-naħa tiegħu, stabbilixxa timijiet ta' analiżi reġjonali bil-għan li jkopri l-varjetà ta' lingwi użati fir-rapporti tal-inċidenti u jagħmel l-aħjar użu mir-riżorsi disponibbli.

Ir-riżultati tat-timijiet reġjonali ser jiġu ppreżentati fil-konferenza tal-IHST Ewropa 2008 fil-Helitech, Estoril, il-Portugall, fit-13 ta' Ottubru 2008.

## Tim Ewropew għas-Sigurtà fl-Avjazzjoni Ġenerali (EGAST)

Il-laqgħa tal-fondazzjoni tat-Tim Ewropew għas-Sigurtà fl-Avjazzjoni Ġenerali (EGAST) saret fl-EASA fis-17 ta' Ottubru 2007 u għaliha attendew aktar minn 60 rappreżentant tal-komunità tal-avjazzjoni ġenerali minn madwar l-Ewropa.

"L-avjazzjoni ġenerali għandha prijorità għolja għall-Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni. L-EGAST huwa inizjattiva ġdida għall-Ewropa u sfida. L-Aġenzija tilqa'

l-parteċipazzjoni wiesgħa tal-komunità tal-avjazzjoni, bħala parti mill-isforzi ġenerali tagħha biex terġa' tagħti l-ħajja lill-avjazzjoni ġenerali," qal Patrick Goudou, Direttur Eżekuttiv tal-EASA waqt is-sessjoni tal-ftuħ.

L-avjazzjoni ġenerali hija komunità mifruxa magħmula minn komponenti diversi ħafna bħall-avjazzjoni għal negozju, xogħol fl-ajru, sports tal-ajru u attivitajiet rikreattivi. L-avjazzjoni rikreattiva nnifisha tikkaratterizza spettru wiesa' ta' attivitajiet fl-ajru li jvarjaw minn tajran motorizzat, b'aerostati u bi glajders għal b'ajruplani ultraħfief, paragliding u hang-gliding. L-EGAST jirrispondi għall-ħtieġa għal sforz ikkoordinat fuq livell Ewropew.

Billi jibni fuq l-inizjattivi tal-avjazzjoni ġenerali fl-Ewropa, l-EGAST joħloq forum għall-promozzjoni tas-sigurtà, it-titjib tal-ġbir u l-analiżi tad-dejta, u l-qsim tal-aħjar prassi, inkluż dawk dwar il-ġestjoni tas-sigurtà.

Għal aktar tagħrif, irreferi għas-sit elettroniku tal-ESSI (www.easa.europa.eu/essi).

# APPENDIĊI

## Appendiċi 1: Osservazzjonijiet ġenerali dwar il-kwalità u l-ġbir ta' dejta

Id-dejta ppreżentata mhijiex kompleta. Uħud mill-Istati Membri naqsu milli jibagħtu informazzjoni dwar l-inġenji tal-ajru ħfief. Mingħajr ma tkun taf malajr l-eżiti tal-investigazzjonijiet u tkun fil-pussess fil-ħin tad-dejta kompluta miġbura mill-Istati, l-Aġenzija ma tistax tippreżenta stampa kompluta tal-aspetti kollha li għandhom x'jaqsmu mas-sigurtà tat-trasport bl-ajru fl-Ewropa.

L-Aġenzija sejra tkompli bl-isforzi tagħha fil-ġbir ta' dejta dwar l-inċidenti tal-inġenji tal-ajru ħfief għar-rapporti annwali tas-sigurtà li jmiss u tistenna disponibbiltà ta' dejta dejjem aktar kompluta, hekk kif jitjiebu s-sistemi ta' rappurtar u tiżdied l-attenzjoni lejn din id-dejta għand l-Istati Membri tal-EASA.

Il-ħidma bid-dejta turi li l-kategoriji tassonomiċi żviluppati mis-CICTT għall-inċidenti bl-ajru għandhom utilità limitata meta jiġu applikati għal ħelikopters, inġenji tal-ajru ħfief u attivitajiet oħrajn ta' avjazzjoni bħal hang-gliding jew titjir bil-paraxut. Sejjer ikun hemm bżonn li jiġu żviluppati approċċi ġodda biex ikun jista' jiġu monitorati aħjar il-problemi dwar is-sigurtà f'dan is-segment tas-sistema tal-avjazzjoni. Għandha tingħata kunsiderazzjoni għall-iżvilupp ta' kategoriji speċifiċi għal dawn l-operazzjonijiet. L-Aġenzija sejra tinvolvi lill-imsieħba tagħha bil-għan li tindirizza din il-kwistjoni.

Għal dak li jirrigwarda l-inġenji tal-ajru ta' daqs kbir, id-dejta disponibbli hija dik prevista mill-Anness 13 tal-ICAO relatata mal-obbligi ta' notifika tal-inċidenti għall-Istati. Il-kontrolli li saru wrew li mhux l-Istati kollha jissodisfaw fil-pront u b'mod komplut l-obbligu ta' notifika lill-ICAO.

## Appendiċi 2: Definizzjonijiet u akronimi

### A2-1: Ġenerali

| | |
|---|---|
| **AD** | Direttiva dwar l-ajrunavigabilità: notifika lis-sidien u lill-operaturi tal-inġenji tal-ajru dwar kwistjonijiet ta' sigurtà magħrufa b'mudell partikolari ta' inġenju tal-ajru, magna, sistema avjonika jew sistema oħra. |
| **ATM** | Ġestjoni tat-Traffiku fl-Ajru |
| **Avjazzjoni ġenerali (GA)** | Operazzjoni b'inġenji tal-ajru differenti minn operazzjoni ta' trasport kummerċjali bl-ajru jew operazzjoni ta' xogħol fl-ajru. |
| **CAST** | Tim tas-Sigurtà fl-Avjazzjoni Kummerċjali. L-ECAST hija l-inizjattiva Ewropea. |
| **CICTT** | Tim għat-Tassonomija Komuni ta' CAST-ICAO |
| **CNS** | Komunikazzjonijiet, Navigazzjonijiet u Sorveljanza/Ġestjoni tat-Traffiku fl-Ajru |
| **EASA** | Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni |
| **ICAO** | Organizzazzjoni tal-Avjazzjoni Ċivili Internazzjonali |
| **Inċident fatali** | Inċident li rriżulta f'mill-inqas vittma waħda, fost l-ekwipaġġ tat-titjira u/jew passiġġieri jew fuq l-art, fi żmien 30 ġurnata minn meta jkun seħħ l-inċident. (*Sors*: Anness 13 tal-ICAO) |
| **Inġenji tal-ajru ħfief** | Inġenji tal-ajru b'piż massimu ċċertifikat għat-tlugħ inqas minn 2 251 kg. |
| **Inġenji tal-ajru rreġistrati f'pajjiżi terzi** | L-inġenji tal-ajru kollha mhux irreġistrati f'wieħed mill-Istati Membri tal-EASA. |
| **Inġenji tal-ajru ta' pajjiż terz** | Inġenju tal-ajru li ma jintużax jew jitħaddem taħt il-kontroll ta' awtorità kompetenti ta' Stat Membru tal-UE. |
| **MTOM** | Massa massima għat-tlugħ |
| **SAFA** | Valutazzjoni dwar is-sigurtà ta' inġenji tal-ajru barranin |
| **Servizz tal-ajru skedat** | Servizz tal-ajru miftuħ għall-użu mill-pubbliku ġenerali u mħaddem skont skeda ta' żmien ippubblikata jew skont tali frekwenza regolari li tikkostitwixxi serje sistematika ta' titjiriet li jistgħu jiġu rikonoxxuti faċilment li huma miftuħa għal ibbukkjar dirett mill-membri tal-pubbliku. |
| **SISG** | Grupp ta' Studju dwar l-Indikatur tas-Sigurtà tal-ICAO |
| **Trasport kummerċjali bl-ajru (CAT)** | Operazzjoni b'inġenji tal-ajru li tinvolvi t-trasport ta' passiġġieri, merkanzija jew posta għal rimunerazzjoni jew kiri. |
| **Xogħol fl-ajru (AW)** | Operazzjoni b'inġenji tal-ajru li fiha inġenju tal-ajru jintuża għal servizzi speċjalizzati bħall-agrikoltura, il-kostruzzjoni, il-fotografija, it-twettiq tas-servejs, l-osservazzjoni u l-għassa, it-tfittxija u s-salvataġġ, jew reklamar fl-ajru. |

## A2-2: Akronimi ta' kategoriji ta' inċidenti

| | |
|---|---|
| **ADRM** | Ajruport |
| **AMAN** | Manuvra f'daqqa |
| **ARC** | Kuntatt mhux normali mar-ranwej |
| **ATM** | ATM/CNS |
| **CABIN** | Avvenimenti ta' sigurtà fil-kabina |
| **CFIT** | Titjira kkontrollata ġol-art |
| **EVAC** | Evakwazzjoni |
| **F-NI** | Nirien/duħħan (mhux marbut mal-impatt) |
| **F-POST** | Nirien/duħħan (wara l-impatt) |
| **FUEL** | Relatat mal-fjuwil |
| **GCOL** | Kolliżjoni mal-art |
| **ICE** | Formazzjoni ta' silġ |
| **LALT** | Operazzjonijiet f'altitudni baxxa |
| **LOC-G** | Telf ta' kontroll — fuq l-art |
| **LOC-I** | Telf ta' kontroll — fl-ajru |
| **MAC** | Airprox/twissija ta' TCAS/nuqqas ta' separazzjoni/kolliżjoni għal naqra fl-ajru/kolliżjoni fl-ajru |
| **OTHR** | Oħrajn |
| **RAMP** | Maniġġ fuq l-art |
| **RE** | Devjazzjoni mir-ranwej |
| **RI-A** | Dħul għal għarrieda fir-ranwej — minn annimal |
| **RI-VAP** | Dħul għal għarrieda fir-ranwej — minn vettura, inġenju tal-ajru jew persuna |
| **SCF-NP** | ħsara jew ħidma ħażina ta' sistema/komponent (mhux tal-*powerplant*) |
| **SCF-PP** | ħsara jew ħidma ħażina ta' sistema/komponent (*tal-powerplant*) |
| **SEC** | Relatat mas-sigurtà |
| **TURB** | Turbolenza |
| **UNK** | Mhux magħruf jew mhux iddeterminat |
| **USOS** | Inżul l-art qabel tibda r-ranwej (*undershoot*)/qbiż tar-ranwej waqt it-tlugħ jew l-inżul (*overshoot*) |
| **WSTRW** | Maltempata ta' riħ qawwi jew maltempata bir-ragħad u s-sajjetti |

Il-kategoriji tal-inċidenti jistgħu jintużaw biex jikklassifikaw l-avvenimenti f'livell għoli biex titħalla ssir l-analiżi tad-dejta. Is-CICTT żviluppa l-kategoriji tal-inċidenti użati f'din ir-*Reviżjoni annwali tas-sigurtà*. Għal aktar dettalji dwar dan it-tim u l-kategoriji tal-inċidenti ara s-sit elettroniku (http://intlaviationstandards.org/index.html).

# Appendiċi 3: Lista tal-figuri u tat-tabelli

## A3-1: Lista ta' figuri


| | | |
|---|---|---|
| **Figura 1** | Vittmi totali tal-passiġġieri għal kull 100 miljun mil/passiġġier, operazzjonijiet ta' trasport kummerċjali skedati, esklużi atti ta' interferenza illegali | 07 |
| **Figura 2** | Rata kumplessiva ta' inċidenti li jinvolvu vittmi fost il-passiġġieri għal kull 10 miljun titjira, operazzjonijiet ta' trasport kummerċjali skedati, esklużi atti ta' interferenza illegali | 08 |
| **Figura 3** | Rata ta' inċidenti fatali għal kull 10 miljun titjira għal kull reġjun fid-dinja (2000–07, operazzjonijiet skedati tal-passiġġieri u tal-merkanzija) | 09 |
| **Figura 4** | Inċidenti fatali — Irreġistrati barra u dawk irreġistrati fl-Istati Membri tal-EASA | 11 |
| **Figura 5** | Rata ta' inċidenti fatali f'operazzjonijiet skedati tal-passiġġieri — reġistrazzjonijiet Stati Membri tal-EASA u barranin | 11 |
| **Figura 6** | Inċidenti fatali skont it-tip ta' operazzjoni — Ajruplani rreġistrati f'pajjiżi terzi | 13 |
| **Figura 7** | Inċidenti fatali skont it-tip ta' operazzjoni — Stati Membri tal-EASA | 13 |
| **Figura 8** | Kategoriji ta' inċidenti — Stati Membri tal-EASA | 14 |
| **Figura 9** | Perċentwal ta' inċidenti assenjati fl-ogħla erba' kategoriji u fil-kategorija CFIT | 15 |
| **Figura 10** | Numru ta' inċidenti fatali — Ħelikopters irreġistrati fi Stati Membri tal-EASA u f'pajjiżi terzi | 17 |
| **Figura 11** | Inċidenti fatali għal kull tip ta' operazzjoni — ħelikopters irreġistrati fi Stati Membri tal-EASA u f'pajjiżi terzi | 17 |
| **Figura 12** | Kategoriji ta' inċidenti ta' inċidenti fatali — ħelikopters irreġistrati fi Stati Membri tal-EASA u f'pajjiżi terzi | 19 |
| **Figura 13** | Il-proporzjon tal-erba' kategoriji ta' inċidenti fuq quddiem — Inċidenti fatali — Operazzjonijiet ta' trasport kummerċjali bil-ħelikopters, Stati Membri tal-EASA u l-bqija tad-dinja. | 20 |
| **Figura 14** | Ajruplani li jiżnu aktar minn 2 250 kg — Inċidenti fatali — Stati Membri tal-EASA | 21 |
| **Figura 15** | Ħelikopters li jiżnu aktar minn 2 250 kg — Inċidenti fatali, Stati Membri tal-EASA | 21 |
| **Figura 16** | Avjazzjoni Ġenerali — Ajruplani li jiżnu aktar minn 2 250 kg — Inċidenti fatali, inġenji tal-ajru rreġistrati fi Stati Membri tal-EASA u f'pajjiżi terzi | 23 |
| **Figura 17** | Xogħol fl-ajru — Ajruplani li jiżnu aktar minn 2 250 kg — Kategoriji ta' inċidenti fatali | 24 |
| **Figura 18** | Inċidenti fatali fl-avjazzjoni għal negozju, irreġistrati fi Stati Membri tal-EASA u f'pajjiżi terzi | 25 |
| **Figura 19** | Inġenji tal-ajru li jiżnu inqas minn 2 250 kg, Stati Membri tal-EASA — Inċidenti fatali, tip ta' operazzjoni, 2006–07 | 27 |
| **Figura 20** | Inġenji tal-ajru li jiżnu inqas minn 2 250 kg, Stati Membri tal-EASA — Inċidenti fatali, kategorija ta' inġenji tal-ajru, 2006–07 | 27 |
| **Figura 21** | Ajruplani li jiżnu inqas minn 2 250 kg, Stati Membri tal-EASA — Distribuzzjoni tal-kategoriji ta' inċidenti, 2006 | 28 |
| **Figura 22** | Ajruplani li jiżnu inqas minn 2 250 kg, Stati Membri tal-EASA — Distribuzzjoni tal-kategoriji ta' inċidenti, 2006 | 28 |
| **Figura 23** | Numru ta' ADs u ADs urġenti maħruġa fl-2007 | 32 |

## A3-2 Lista ta’ tabelli

| | | |
|---|---|---|
| **Tabella 1** | Ħarsa ġenerali lejn in-numru totali ta’ inċidenti u ta’ inċidenti fatali għal inġenji tal-ajru rreġistrati fi Stati Membri tal-EASA | 10 |
| **Tabella 2** | Ħarsa ġenerali lejn in-numru totali ta’ inċidenti u inċidenti fatali għall-ħelikopters irreġistrati fi Stati Membri tal-EASA biss. | 16 |
| **Tabella 3** | Inġenji tal-ajru li jiżnu aktar minn 2 250 kg — Numru ta’ inċidenti, inċidenti fatali u vittmi skont it-tip tal-inġenju tal-ajru u t-tip tal-operazzjoni — Inġenju tal-ajru rreġistrat fi Stati Membri tal-EASA biss | 22 |
| **Tabella 4** | Inċidenti, inċidenti fatali u vittmi relatati — Inġenji tal-ajru b’piż inqas minn 2 250 kg, imqassma skont is-sena u l-kategorija tal-inġenju tal-ajru | 26 |
| **Tabella 5** | Żjarat ta’ standardizzazzjoni | 31 |

## Appendiċi 4: Lista ta’ inċidenti fatali (2007)

It-tabelli li ġejjin jinkludu lista ta’ inċidenti fatali fl-2007 b’operazzjonijiet ta’ trasport kummerċjali bl-ajru b’ajruplani li jiżnu aktar minn 2 250 kg bħala massa massima ċċertifikata għat-tlugħ biss.

### Stat Membru

| Data | Stat fejn seħħ | Tip ta' inġenju tal-ajru | Tip ta' operazzjoni | Vittmi abbord | Vittmi fuq l-art |
|---|---|---|---|---|---|
| 25.1.2007 | Franza | Fokker 100 | Passiġġieri | 0 | 1 |
| 9.8.2007 | Il-Polineżja Franċiża | De Havilland DHC6-300 | Passiġġieri | 20 | 0 |
| 9.12.2007 | L-Ukraina | Beech 90 King Air | Passiġġieri | 5 | 0 |

### Inġenji tal-ajru rreġistrati fil-bqija tad-dinja (irreġistrati bħala barranin)

| Data | Stat fejn seħħ | Tip ta' inġenju tal-ajru | Tip ta' operazzjoni | Vittmi abbord | Vitmi fuq l-art |
|---|---|---|---|---|---|
| 1.1.2007 | L-Indoneżja | Boeing 737-400 | Passiġġieri | 102 | 0 |
| 5.1.2007 | It-Tanzanija | Piper PA-31-350 | Passiġġieri | 1 | 0 |
| 5.1.2007 | Is-Sudan | Antonov An-26B | Passiġġieri | 0 | 1 |
| 7.1.2007 | Il-Kanada | Beech 100 King Air | Taxi bl-ajru | 1 | 0 |
| 9.1.2007 | L-Iraq | Antonov An-26B | Passiġġieri | 34 | 0 |
| 9.1.2007 | Il-Messiku | Learjet 24 | Merkanzija | 2 | 0 |

| Data | Stat fejn seħħ | Tip ta' inġenju tal-ajru | Tip ta' operazzjoni | Vittmi abbord | Vitmi fuq l-art |
|---|---|---|---|---|---|
| 12.1.2007 | L-Istati Uniti | Cessna 525 Citationjet | Ferry/ pożizzjonament | 2 | 0 |
| 18.1.2007 | Il-Brażil | Beech 55/95-55 Baron | Taxi bl-ajru | 2 | 0 |
| 6.2.2007 | L-Istati Uniti | Beech 200 King Air | Ferry/ pożizzjonament | 3 | 0 |
| 9.2.2007 | L-Istati Uniti | Beech 18 | Merkanzija | 1 | 0 |
| 12.2.2007 | Il-Kongo | McDonnell-Douglas DC-9 | Mhux magħrufa | 0 | 1 |
| 7.3.2007 | L-Indoneżja | Boeing 737-400 | Passiġġieri | 21 | 0 |
| 14.3.2007 | Il-Brażil | North American Commander 500 | Taxi bl-ajru | 4 | 0 |
| 17.3.2007 | Il-Federazzjoni Russa | Tupolev TU-134 | Passiġġieri | 6 | 0 |
| 23.3.2007 | Is-Somalja | Ilyushin IL-76 | Merkanzija | 11 | 0 |
| 30.3.2007 | Il-Papwa Ginea l-Ġdida | Embraer 110 Bandeirante | Merkanzija | 2 | 0 |
| 1.4.2007 | Il-Kanada | Piper PA-31 | Ferry/ pożizzjonament | 1 | 0 |
| 25.4.2007 | Il-Gujana | Britten-Norman BN-2A Islander | Passiġġieri | 3 | 0 |
| 5.5.2007 | Il-Kamerun | Boeing 737-800 | Passiġġieri | 114 | 0 |
| 17.5.2007 | Il-Kongo | Let L410UVP | Merkanzija | 3 | 0 |
| 2.6.2007 | Il-Kanada | De Havilland DHC3 Turbo-Otter | Taxi bl-ajru | 1 | 0 |
| 4.6.2007 | L-Istati Uniti | Cessna 550 Citation II | Passiġġieri | 6 | 0 |
| 15.6.2007 | L-Iran | Embraer 110 Bandeirante | Merkanzija | 0 | 1 |
| 21.6.2007 | Il-Kongo | Let L410UVP | Passiġġieri | 1 | 0 |
| 23.6.2007 | Il-Jemen | De Havilland DHC6 Twin Otter | Passiġġieri | 1 | 0 |
| 25.6.2007 | Il-Kambodja | Antonov An-24 | Passiġġieri | 22 | 0 |
| 28.6.2007 | L-Angola | Boeing 737-200 | Passiġġieri | 5 | 1 |
| 5.7.2007 | Il-Messiku | North American Sabreliner | Merkanzija | 3 | 6 |
| 8.7.2007 | Il-Kanada | De Havilland DHC6 Twin Otter | Passiġġieri | 1 | 0 |
| 10.7.2007 | L-Istati Uniti | Boeing 737-200 | Passiġġieri | 1 | 0 |

| Data | Stat fejn seħħ | Tip ta' inġenju tal-ajru | Tip ta' operazzjoni | Vittmi abbord | Vitmi fuq l-art |
|---|---|---|---|---|---|
| 17.7.2007 | Il-Brażil | Airbus A320 | Passiġġieri | 187 | 12 |
| 18.7.2007 | Il-Kongo | Antonov An-24 | Passiġġieri | 10 | 0 |
| 23.7.2007 | L-Etjopja | Antonov An-26 | Merkanzija | 1 | 0 |
| 24.7.2007 | L-Istati Uniti | De Havilland DHC2 Beaver | Eskursjoni turistika | 5 | 0 |
| 29.7.2007 | Il-Federazzjoni Russa | Antonov An-12 | Merkanzija | 7 | 0 |
| 5.8.2007 | L-Istati Uniti | Beech 90 King Air | Passiġġieri | 5 | 0 |
| 16.8.2007 | L-Istati Uniti | De Havilland DHC2 Beaver | Eskursjoni turistika | 5 | 0 |
| 22.8.2007 | Il-Brażil | Embraer 110 Bandeirante | Taxi bl-ajru | 2 | 0 |
| 26.8.2007 | Il-Kongo | Antonov An-32 | Merkanzija | 10 | 0 |
| 7.9.2007 | Il-Kongo | Antonov An-12 | Merkanzija | 8 | 0 |
| 16.9.2007 | It-Tajlandja | McDonnell-Douglas MD 82 | Passiġġieri | 90 | 0 |
| 20.9.2007 | L-Istati Uniti | Short SC.7 Skyvan | Ferry/ pożizzjonament | 1 | 0 |
| 24.9.2007 | Il-Kongo | Let L410UVP | Passiġġieri | 1 | 0 |
| 4.10.2007 | L-Istati Uniti | Raytheon 90 King Air | Ferry/ pożizzjonament | 3 | 0 |
| 4.10.2007 | Il-Kongo | Antonov AN-26 | Passiġġieri | 17 | 28 |
| 8.10.2007 | Il-Kolombja | Let L410UVP | Passiġġieri | 18 | 0 |
| 14.10.2007 | Il-Kolombja | Beech 200 King Air | Ferry/ pożizzjonament | 5 | 2 |
| 25.10.2007 | Il-Kanada | Beech 100 King Air | Taxi bl-ajru | 2 | 0 |
| 4.11.2007 | Il-Brażil | Learjet 35A | Ferry/ pożizzjonament | 2 | 6 |
| 8.11.2007 | Is-Sudan | Antonov An-12 | Merkanzija | 0 | 2 |
| 26.11.2007 | L-Istati Uniti | Cessna 310R | Ferry/ pożizzjonament | 1 | 0 |
| 30.11.2007 | It-Turkija | McDonnell-Douglas MD 83 | Passiġġieri | 57 | 0 |
| 5.12.2007 | L-Istati Uniti | Cessna 208 Caravan | Merkanzija | 2 | 0 |

# ĊAĦDA

Id-dejta dwar l-inċidenti li ġiet ippreżentata hija strettament għal skopijiet informattivi biss. Din id-dejta nkisbet mid-databases tal-Aġenzija magħmula minn dejta mill-ICAO u l-industrija tal-avjazzjoni. Hija tirrifletti l-għarfien fil-mument meta tfassal ir-rapport.

Filwaqt li tingħata kull attenzjoni fit-tħejjija tal-kontenut tar-rapport biex jiġu evitati l-iżbalji, l-Aġenzija ma tagħmel ebda garanzija fir-rigward tal-preċiżjoni, il-kontenut jew l-livell ta' aġġornament tiegħu. Sal-punt permess mil-liġijiet Ewropej u nazzjonali, l-Aġenzija ma għandhiex titqies responsabbli għall-ebda għamla ta' ħsara jew għal domandi jew talbiet magħmula bħala riżultat ta' dejta mhux korretta, insuffiċjenti jew invalida, jew li jitfaċċaw minn jew b'konnessjoni mal-użu, l-ikkopjar jew il-wiri tal-kontenut. L-informazzjoni inkluża fir-rapport ma għandhiex tiġi interpretata bħala parir legali.

Għal aktar tagħrif jew kjarifiki dwar dan id-dokument jekk jogħġbok agħmel kuntatt mad-Dipartiment tal-Komunikazzjoni tal-EASA (communications@easa.europa.eu).

It-tagħrif dwar l-Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni huwa disponibbli wkoll fuq l-Internet (www.easa.europa.eu).

**IMPRINT (Isem u indirizz tal-pubblikatur)**


Aġenzija Ewropea dwar is-Sigurtà fl-Avjazzjoni
Id-Dipartiment għar-Riċerka u Analiżi tas-Sigurtà
Ottoplatz 1
D-50679 Cologne

Tel. (49-221) 89 99 00 00
Fax (49-221) 89 99 09 99

www.easa.europa.eu


Ir-riproduzzjoni hija awtorizzata bil-kundizzjoni li jiġi rikonoxxut is-sors.

EASA

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

TO-AA-08-001-MT-C

Uffiċċju tal-Pubblikazzjonijiet
*Publications.europa.eu*

ISBN 978-929210004-9

9 789292 100049