



Eiropas Aviācijas drošības aģentūra

2006. GADA DROŠĪBAS PĀRSKATS

SATURS

004	KOPSAVILKUMS	
005	IEVADS	
006	1.0	AVIĀCIJAS DROŠĪBAS VĒSTURISKĀ ATTĪSTĪBA
008	2.0	SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PĀRVADĀJUMU DROŠĪBA PASAULĒ
013	3.0	DROŠĪBA EIROPĀ
013	3.1	Sabiedriskā transporta pārvadājumi
013	3.1.1	Nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg
015	3.1.2	Helikopteri
017	3.2	Vispārējā aviācija un speciālie aviācijas darbi
018	3.2.1	Gaisa kuģi ar nekustīgiem spārniem
019	3.2.2	Helikopteri
020	3.2.3	Planieri
021	3.2.4	Gaisa baloni
021	3.2.5	2. pielikuma gaisa kuģi
022	4.0	NEGADĪJUMU KATEGORIJAS
022	4.1	CAST-ICAO drošības indikatori
026	4.2	Sabiedriskā gaisa transporta drošības indikatori
031	5.0	EASA DROŠĪBAS AKCIJAS
031	5.1	Eiropas Stratēģiskā drošības iniciatīva (ESSI)
032	5.1.1	Eiropas Komerציaviācijas drošības komanda (ECAST)
033	5.1.2	Eiropas Helikopteru drošības komanda (EHEST)
034	5.1.3	Eiropas vispārējās aviācijas drošības komanda (EGAST)
034	5.2	Noteikumu izstrāde
034	5.3	Sertifikācija
035	PIELIKUMI	
035	1. pielikums: definīcijas un akronīmi	
036	2. pielikums: attēlu saraksts	
038	3. pielikums: 2006. gada fatālo negadījumu saraksts	
039	Atruna	

KOPSAVILKUMS

Lidošana ir drošākais ceļošanas veids. Šajā drošības pārskatā redzams, ka, veicot pārvadājumus ar nekustīgu spārnu gaisa kuģiem, 2006. gadā sabiedriskajā transportā ir bijis mazākais fatālo negadījumu skaits pēdējā desmitgadē (1997–2006). 2006. gadā visā pasaulē reģistrēti 42 negadījumi, kuros gāja bojā cilvēki. Nāves gadījumu skaits uz gaisa kuģu klāja arī bija mazāks par vidējo rādītāju desmit gados.

Eiropas aviācijas drošības rādītāji ir augsti, lai gan fatālo negadījumu skaits kopš 2004. gada ir audzis. Sabiedriskajā transportā veicot pārvadājumus ar nekustīgu spārnu gaisa kuģiem, 2006. gadā notika sešas avārijas ar 146 nāves gadījumiem uz gaisa kuģu klāja — tas ir virs vidējā desmitgades rādītāja (105). Lielais bojā gājušo skaits ir galvenokārt saistīts ar vienu lielu avāriju. 2006. gada 9. jūlijā no skrejceļa Irkutskā (Krievija) noskrēja Francijā reģistrēts Airbus 310, nogalinot 126 cilvēkus. Šai pārskatā redzams arī, ka negadījumu samazināšanās temps Eiropā ir zemāks nekā citur pasaulē.

Šajā pārskatā Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA) pirmo reizi ir apkopojusi datus par negadījumiem vispārējās aviācijas jomā un speciālos aviācijas darbos Eiropā. Datus sniedza attiecīgo valstu negadījumu izmeklēšanas institūcijas vai valstu aviācijas iestādes.

Aviācijas drošības uzturēšana un uzlabošana joprojām ir EASA darbības prioritāte. Gada drošības pārskats sniedz arī apskatu par aģentūras pastiprinātajām drošības akcijām, ieskaitot Eiropas Stratēģiskās drošības iniciatīvu.

IEVADS

Eiropas Aviācijas drošības aģentūra sastādīja šo Gada drošības pārskatu, lai informētu sabiedrību par vispārējo drošības līmeni civilās aviācijas jomā, kā to nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regulas (EK) Nr. 1592/2002 11. panta 4. punkts.

Gatavojot šo pārskatu, aģentūrai bija pieejama Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) informācija, kas tiek apkopota ar negadījumu un starpgadījumu datu paziņošanas (ADREP) sistēmas¹ palīdzību, ICAO publicētā negadījumu statistika, kā arī ICAO sniegtā informācija par gaisa kuģu izmantošanu. Turklāt EASA dalībvalstīm vajadzēja sniegt datus par negadījumiem, kas 2006. gadā bija notikuši ar viegliem gaisa kuģiem.²

Šajā pārskatā „Eiropa” ietver 27 ES dalībvalstis, kā arī Islandi, Lihtenšteinu, Norvēģiju un Šveici. Salīdzinot ar 2005. gada drošības pārskatu, Eiropas definīcija ir paplašināta un ietver jaunās ES dalībvalstis — Bulgāriju un Rumāniju, un četras EASA dalībvalstis, kas neietilpst ES. Reģions ir noteikts, balstoties uz negadījumā iesaistītā gaisa kuģa reģistrācijas valsti.

¹ 13. pielikums — civilās aviācijas negadījumu un starpgadījumi izmeklēšana — nosaka dalībvalstīm pienākumu sniegt datus ICAO par negadījumiem, kas notikuši ar gaisa kuģiem, kuru sertificētā maksimālā pacelšanās masa pārsniedz 2250 kg.

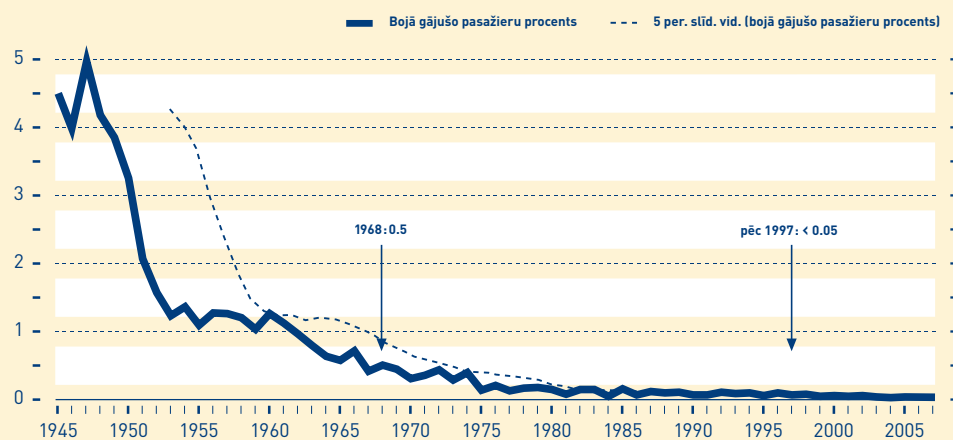
² Viegli gaisa kuģi: gaisa kuģi, kuru sertificētā maksimālā pacelšanās masa nepārsniedz 2251 kg.

AVIĀCIJAS DROŠĪBAS VĒSTURISKĀ ATTĪSTĪBA

Tālāk tekstā dotie skaitļi balstās uz negadījumu rādītājiem, kas publicēti ICAO padomes gada ziņojumā.

1. ATTĒLS

Pasažieru nāves gadījumi uz 100 miljoniem pasažieru jūdžu, regulārie pasažieru reisi, neskaitot nelikumīgas iejaukšanās darbības



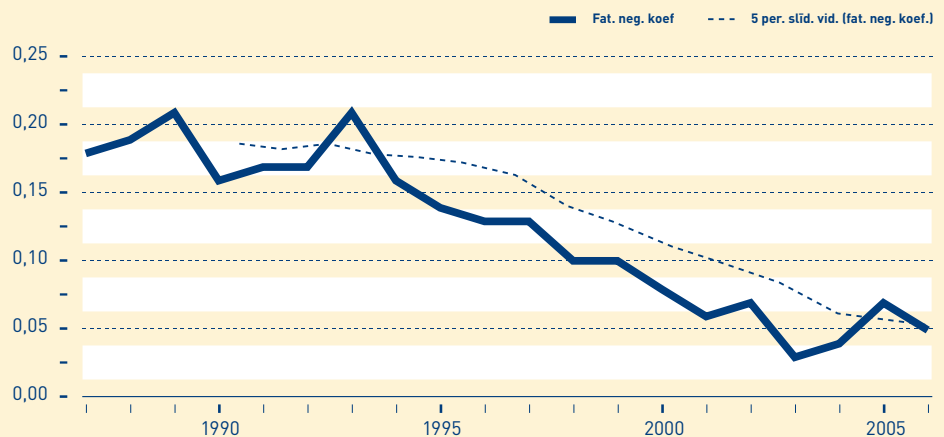
1. ATTĒLĀ redzams, ka kopš 1946. gada aviācijas drošība ir uzlabojusies. Rēķinot pēc pasažieru nāves gadījumiem uz 100 miljoniem nolidotu jūdžu, vajadzēja aptuveni 20 gadus (1948–1968), lai panāktu desmitkārtēju uzlabojumu no 5 līdz 0,5. Nākamais desmitkārtējais uzlabojums tika sasniegts pēc apmēram 30 gadiem — 1997. gadā, kad šis rādītājs noslīdēja zem 0,05.

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.

ICAO savos gada ziņojumos iekļauj negadījumu rādītājus, kas aprēķināti, ņemot vērā pasažieru nāves gadījumus uz 100 000 gaisa kuģu lidojumiem. Šī rādītāja attīstība pēdējos divdesmit gados ir parādīta 2. ATTĒLĀ.

2. ATTĒLS

Negadījumu koeficients, ņemot vērā pasažieru nāves gadījumus uz 100 000 lidojumiem regulāros pārvadājumos, neskaitot nelikumīgas iejaukšanās



Negadījumu koeficients, ņemot vērā pasažieru nāves gadījumus uz 100 000 lidojumiem regulārā satiksmē, svārstījās no 0,18 (1987.g.) līdz 0,21 (1993.g.) un no 1987.–1993. gadam neuzlabojās. Tad līdz 2003. gadam tas pastāvīgi samazinājās un sasniedza zemāko vērtību — 0,03. 2004. un 2005. gadā tas pieauga, bet, līdz ar fatālo negadījumu skaita samazināšanos, 2006. gadā koeficients samazinājās līdz 0,05.

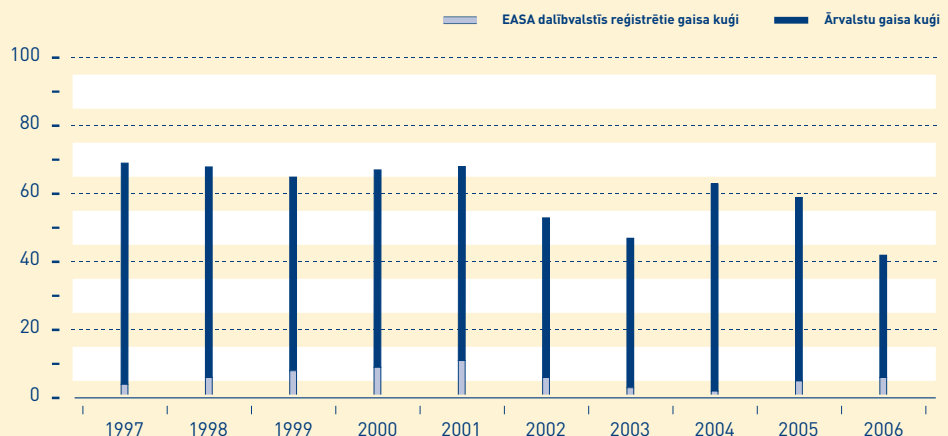
SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PĀRVADĀJUMU DROŠĪBA PASAULĒ

Šajā atskaites daļā sniegto avāriju skaits balstās uz datiem, kas iegūti no ICAO negadījumu un starpgadījumu datu paziņošanas sistēmas (ADREP). Tie attiecas uz fatāliem negadījumiem³, kas notika ar nekustīgu spārnu gaisa kuģiem, kuru sertificētā maksimālā pacelšanās masa pārsniedz 2250 kg.

Pēdējā desmitgadē, veicot pasažieru pārvadājumus ar nekustīgu spārnu gaisa kuģiem, vidēji gadā notika 60 negadījumi ar cilvēku upuriem. 2006. gadā fatālo negadījumu skaits (42) bija mazāks nekā 2005. gadā (59), un tas bija mazākais rādītājs pēdējos desmit gados no 1997. līdz 2006. gadam.

3. ATTĒLS

Kopējais fatālo negadījumu skaits sabiedriskā transporta pārvadājumos — nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM⁴ pārsniedz 2250 kg



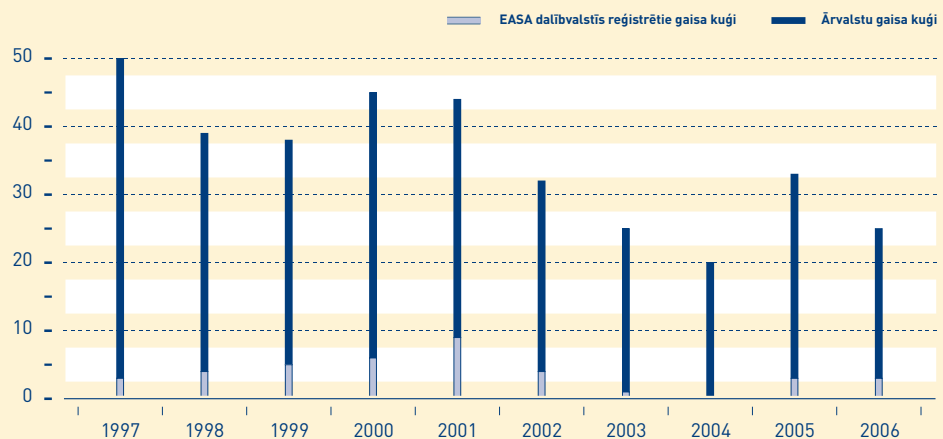
Sabiedrisko transportu var sīkāk sadalīt pasažieru un kravas pārvadājumos, un citos pārvadājumos — pārlidojumi, pozicionēšanas lidojumi un ekskursiju un gaisa taksometru lidojumi. Vērtējot veikto lidojumu skaitu, vissvarīgākie ir pasažieru un kravu pārvadājumi. 4. un 5. ATTĒLĀ parādīts fatālo negadījumu skaits šajos pārvadājumos.

³ Fatāls negadījums: avārija, kurā iet bojā vismaz viens cilvēks, lidojuma apkalpes loceklis un/vai pasažieris, vai zemes dienesta darbinieks 30 dienu laikā pēc avārijas.

⁴ MTOM – maksimālā sertificētā pacelšanās masa

4. ATTĒLS

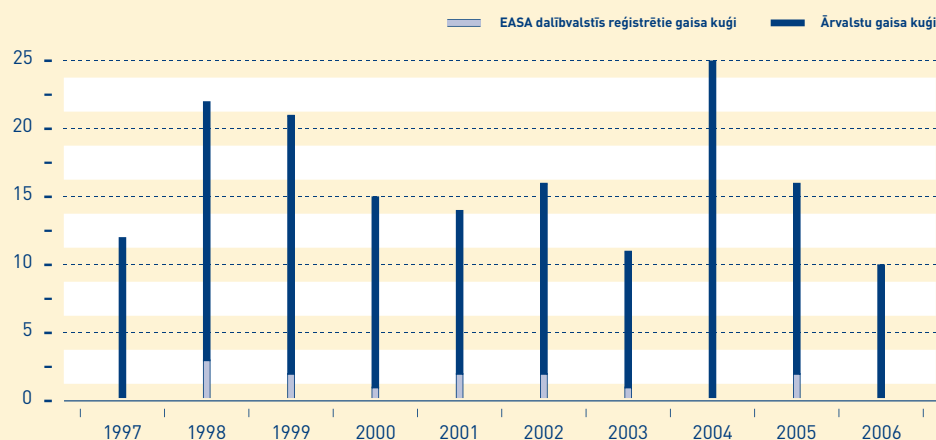
Fatālie negadījumi sabiedriskā transporta pasažieru pārvadājumos, nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg



Sabiedriskajā pasažieru transportā 2006. gadā notika 25 negadījumi ar cilvēku upuriem — tāds pats skaits kā 2003. gadā. Tikai 2004. gadā šādu negadījumu skaits bija mazāks — 20.

5. ATTĒLS

Fatālie negadījumi sabiedriskā transporta kravu pārvadājumos, nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg



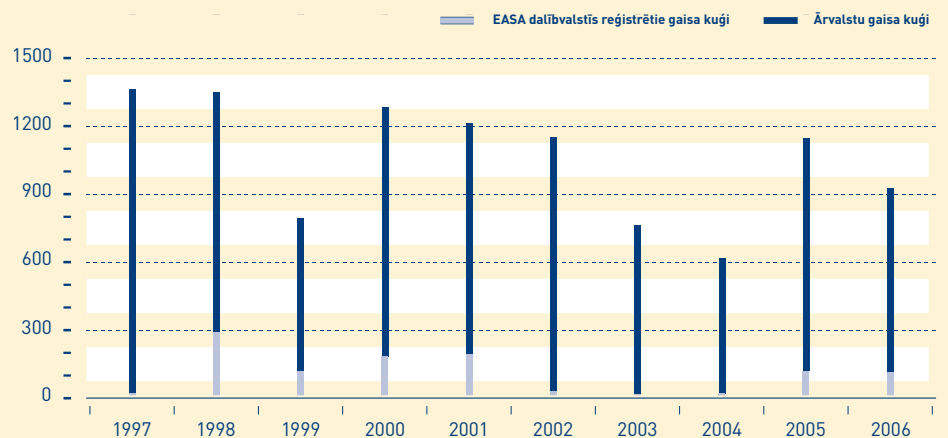
Fatālo negadījumu skaits 2006. gadā (10 negadījumi) sabiedriskā transporta kravu pārvadājumos bija mazākais desmitgadē.

Kopējais bojā gājušo skaits uz gaisa kuģu klāja visos sabiedriskā transporta pārvadājumos samazinājās no 1140 nāves gadījumiem 2005. gadā līdz 923 nāves gadījumiem 2006. gadā. 2006. gadā šis rādītājs joprojām bija zem desmitgades vidējā (1048), un pēdējā desmitgadē tikai trīs gados šis rādītājs ir bijis zem 2006. gada rādītāja. 2006. gadā sabiedriskajā transportā bojā gājušo pasažieru skaits bija 823 — tas pieauga salīdzinājumā ar 2004. gadu (456), bet samazinājās salīdzinājumā ar 2005. gadu (990). Arī bojā gājušo pasažieru skaits 2006. gadā bija zem pēdējās desmitgades vidējā rādītāja — 891,3.

Nemiet vērā, ka grafikos attēlotais bojā gājušo skaits ietver arī nāves gadījumus, ko izraisīja nelikumīga iejaukšanās civilās aviācijas darbībā.

6. ATTĒLS

Kopējais nāves gadījumu skaits uz klāja, sabiedriskais transports, nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg



7. ATTĒLĀ redzams, ka pēdējos desmit gados lielāka daļa fatālo negadījumu notika nolaišanās un nosēšanās posmā (40 % gadījumu), lai gan lielākā lidojuma laika daļa tiek pavadīta ceļā jeb kreisēšanas posmā.

7. ATTĒLS

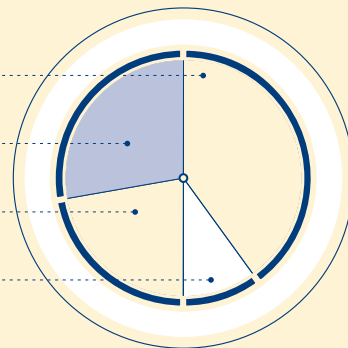
Fatālo negadījumu sadalījums pa lidojuma posmiem pasaulē 1997. – 2006. gadā, nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg

40 % nolaišanās un nosēšanās

28 % ceļā

22 % pacelšanās

10 % citi



No ICAO iegūtie dati liecina, ka komercpārvadājumu gaisa floti (gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 9000 kg) galvenokārt veido turbīnu dzinēju gaisa kuģi — tie veido līdz pat 99 % no flotes. Sadalījums pēc dzinēju veida ir parādīts **8. ATTĒLĀ**.

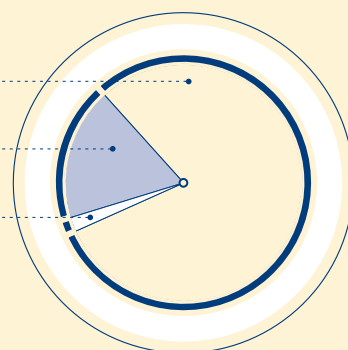
8. ATTĒLS

Komercpārvadājumu gaisa flotes sadalījums pēc dzinēja veida 1996. – 2005. gadā, ICAO dalībvalstu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 9000 kg

81 % turbīnu propelleru dzinēji

18 % turbīnu reaktīvie dzinēji

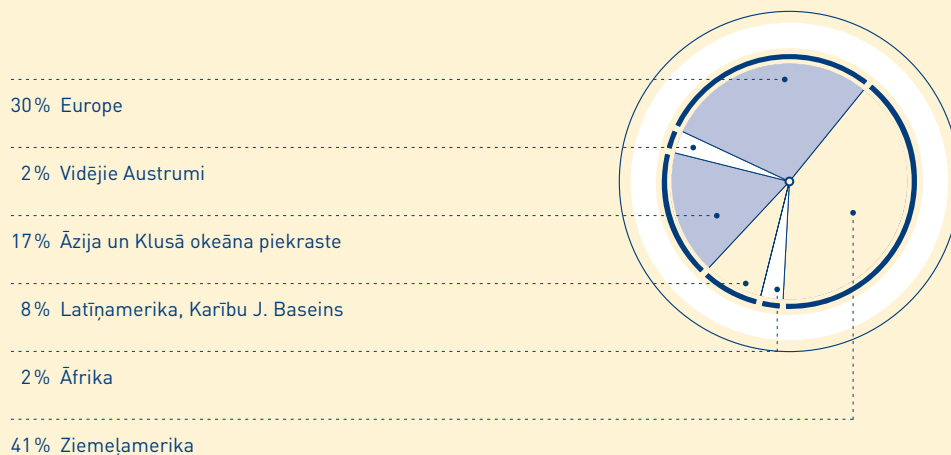
1 % virzuļdzinēji



Satiksmes sadalījums pa ICAO statistikas reģioniem ir redzams **9. ATTĒLĀ**.

9. ATTĒLS

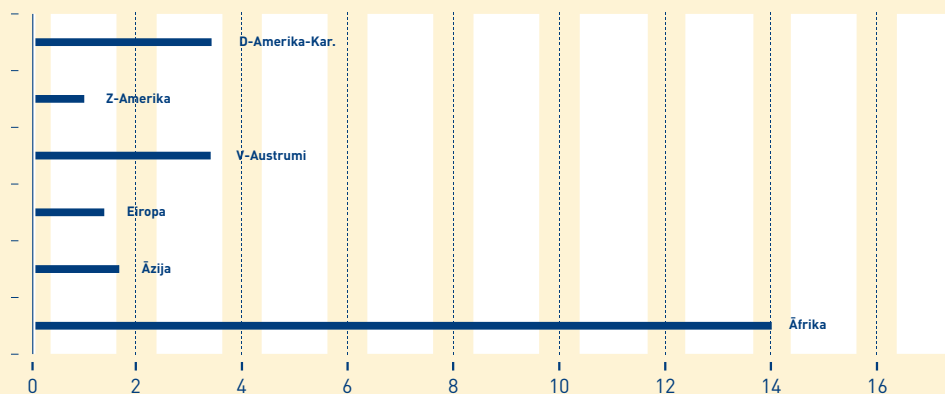
Lidojumu skaits pa reģioniem, regulārie un neregulārie pārvadājumi 2000. – 2005. gadā



10. ATTĒLA redzams visu fatālo negadījumu rādītājs gaisa kuģiem, kam ir nekustīgi spārni, kuru masa pārsniedz 2250 kg un kas veikuši regulārus vai neregulārus pārvadājumus ICAO statistikas reģionos. Aprēķini balstās uz ICAO ADREP datiem par negadījumiem, kas notikuši ar gaisa kuģiem, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg, kā arī uz ICAO datiem par gaisa kuģu pārvietošanos (regulāru un neregulāru) ICAO statistikas reģionos.

10. ATTĒLS

Fatālo negadījumu rādītājs 2000. – 2005. gadā, regulārie un neregulārie pārvadājumi



Šajā nodaļā tiek apskatīti dati par negadījumiem Eiropā. Salīdzinot ar 2005. gada drošības pārskatu, Eiropas definīcija ir paplašināta un ietver jaunās ES dalībvalstis – Bulgāriju un Rumāniju, un visas EASA dalībvalstis, kas neietilpst ES.

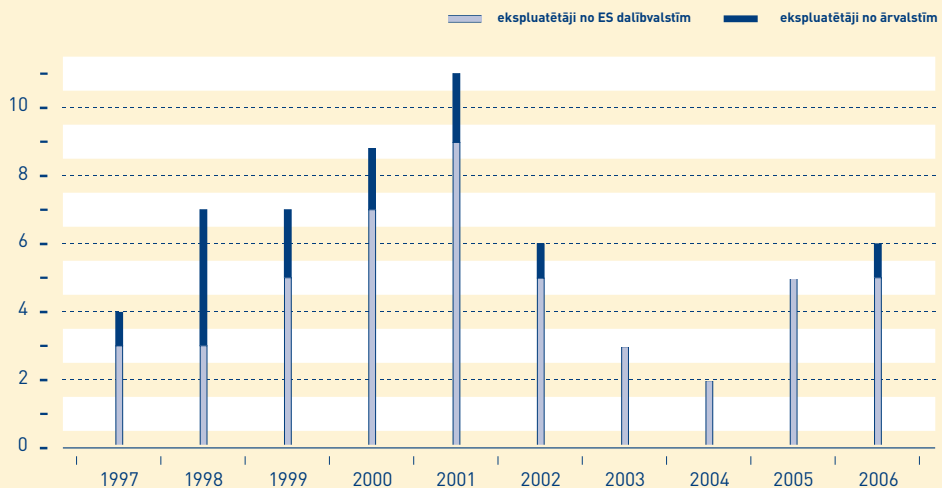
3.1 SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PĀRVADĀJUMI

3.1.1 NEKUSTĪGU SPĀRNU GAISA KUĢI, KURU MTOM PĀRSNIEDZ 2250 KG

2006. gadā, veicot sabiedriskā transporta pārvadājumus ar nekustīgu spārnu gaisa kuģiem, Eiropā notika seši negadījumi, kuros bojā gāja cilvēki. Salīdzinot ar 2005. un 2004. gadu, kad attiecīgi reģistrēti pieci un divi negadījumi, fatālo negadījumu skaits pieauga. Taču šis skaits ir vienāds ar vidējo fatālo negadījumu skaitu pēdējos desmit gados no 1997.–2006. gadam.

11. ATTĒLS

Kopējais fatālo negadījumu skaits sabiedriskā transporta pārvadājumos, nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg

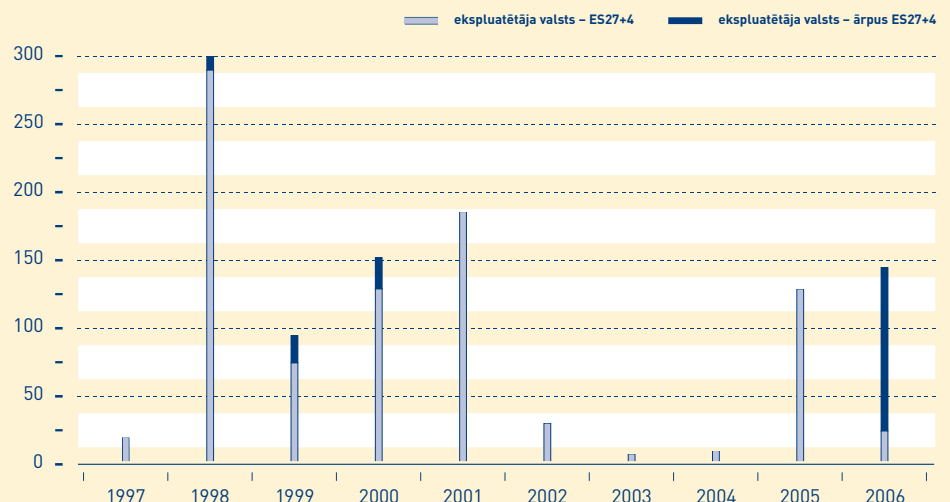


Uz gaisa kuģu klāja bojā gājušo skaits Eiropā pieauga no 127 cilvēkiem 2005. gadā līdz 147 cilvēkiem 2006. gadā, pārsniedzot vidējo rādītāju desmitgadē (105,3). Sabiedriskā transporta pārvadājumos 2006. gadā gāja bojā 134 pasažieri — pieaugot no četriem pasažieriem 2004. gadā un 117 pasažieriem 2005. gadā. Arī vidējais bojā gājušo pasažieru skaits bija virs vidējā rādītāja 1997.–2006. gadā (91,4).

Gan 2005. gadā, gan 2006. gadā lielais upuru skaits bija saistīts ar vienu avāriju, kurā gāja bojā vairāk nekā 100 cilvēki (skatīt arī 3. pielikumu). 2006. gada 9. jūlijā Francijā reģistrētās Sibir Airlines lidsabiedrības Airbus 310, nolaižoties Irkutskas lidostā (Krievija), noskrēja no skrejceļa un nogalināja 126 cilvēkus. Lai gan avārijā iesaistītais gaisa kuģis bija reģistrēts EASA dalībvalstī, to ekspluatēja uzņēmums no valsts, kas nebija EASA dalībniece.

12. ATTĒLS

Kopējais uz klāja bojā gājušo skaits sabiedriskā transporta pārvadājumos, EASA dalībvalstī reģistrēti nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg



Tāpat kā citur pasaulē, Eiropā lielākā daļa fatālo negadījumu notiek nolaišanās un nosēšanās posmā (43 %). Salīdzinot ar iepriekš sniegtajiem datiem, redzams, ka mazāk fatālu negadījumu notiek lidošanas posmā, bet vairāk fatālu negadījumu reģistrēts citos lidojuma posmos, piemēram, kad gaisa kuģis atrodas vai veic manevrus uz zemes.

13. ATTĒLS

Fatālo negadījumu sadalījums sabiedriskā transporta pārvadājumos pa lidojuma posmiem pasaulē 1997. – 2006. gadā, nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg

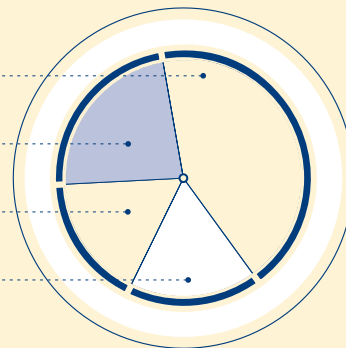
EASA dalībvalstīs reģistrētie gaisa kuģi

43 % nolaišanās un nosēšanās

23 % pacelšanās

17 % ceļā

17 % Citi

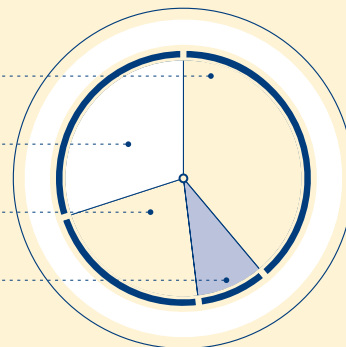
**Ārvalstu gaisa kuģi**

39 % nolaišanās un nosēšanās

30 % ceļā

22 % pacelšanās

9 % Citi

**3.1.2 HELIKOPTERI**

Informācija, kas šajā nodaļā sniegta par helikopteru avārijām sabiedriskā transporta pārvadājumos 2006. gadā, balstās uz datiem, kas saņemti no EASA dalībvalstīm (skatīt arī 3.2. punktu) un ICAO ADREP.

1. TABULA

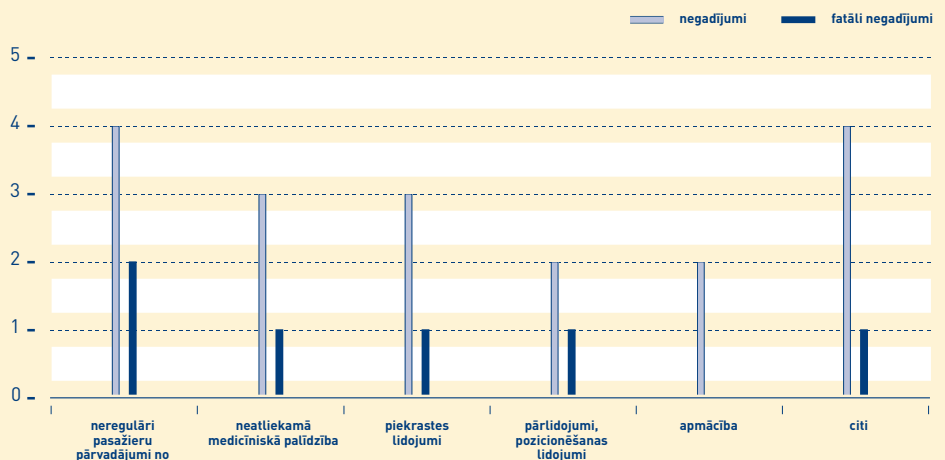
pārvadājumi, kas sabiedriskā transportā veikti ar helikopteriem 2006. gadā

Gads	Negadījumi	Fatāli negadījumi	Uz klāja bojā gājuši
2006	18	6	20

Vairāk nekā pusi no 20 nāves gadījumiem izraisīja divas avārijas — avārija ar piekrastes pārvadājumu helikopteri 2006. gada 27. decembrī Morekambes līcī (Apvienotā Karaliste), kad bojā gāja septiņi cilvēki, un avārija ar regulāru pārlidojumu helikopteri Tenerifas tuvumā (Kanāriju salas) 2006. gada 8. jūlijā, kad bojā seši cilvēki.

14. ATTĒLS

Negadījumi un fatālie negadījumi pēc pārvadājumu veida sabiedriskajā transportā 2006. gadā, EASA dalībvalstīs reģistrētie helikopteri



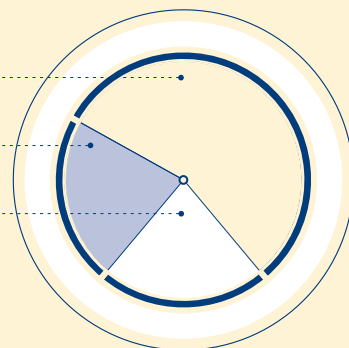
15. ATTĒLS

Sabiedriskajā transportā izmantoto helikopteru sadalījums — negadījumi pēc MTOM, 2006. gadā, EASA dalībvalstīs reģistrētie helikopteri

56% 0 – 2 250 Kg

22% 2 251 – 5 700 Kg

22% 5 701 – 27 000 Kg



Daudzos gadījumos 2006. gadā notikušo negadījumu cēloņi joprojām tiek izmeklēti. Tāpēc nav iespējams sniegt pārskatu par to negadījumu cēloņiem, kas 2006. gadā notika ar sabiedriskajā transportā iesaistītajiem helikopteriem.

3.2 VISPĀRĒJĀ AVIĀCIJA UN SPECIĀLIE AVIĀCIJAS DARBI

Atšķirībā no gaisa kuģiem, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg, par negadījumiem, kas notikuši ar viegliem gaisa kuģiem, nav jāinformē vai jāziņo ICAO. Tāpēc EASA lūdz, lai EASA dalībvalstis sniedz aģentūrai informāciju par negadījumiem, kas notikuši ar vieglajiem gaisa kuģiem. Šajā punktā sniegtā informācija balstās uz negadījumu datiem, kas saņemti no 30 EASA dalībvalstīm un apvienoti ar ICAO ADREP datiem.⁵

Vispārējās aviācijas lidojumi⁶ ietver, piemēram, izklaides un treniņu lidojumus. Speciālie aviācijas darbi ir lidojumi, kuros gaisa kuģus izmanto specializētiem pakalpojumiem, piemēram, lauksaimniecībā, celtniecībā, fotografēšanā no gaisa un ugunsdzēsībā.

Ši ir pirmā reize, kad aģentūra ir ievākusi datus par negadījumiem, kas notikuši vispārējā aviācijā un speciālajos aviācijas darbos. Ar laiku aģentūra plāno izveidot šo datu vēsturisku uzskaiti. Tā kā nav salīdzinošu datu, negadījumu koeficientus nevarēja aprēķināt.

⁵ Izņemot Austriju, informāciju sniedza visas valstis.

⁶ Vispārējās aviācijas pārvadājumi ir lidojumi, kas nav komercpārvadājumi vai speciālie aviācijas darbi.

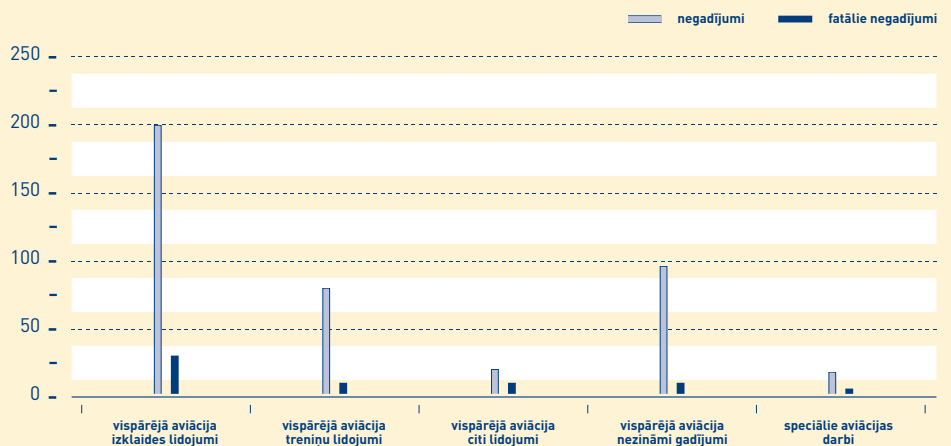
3.2.1 GAISA KUĢI AR NEKUSTĪGIEM SPĀRNIEM

Šajā nodaļā ir sniegti dati par negadījumiem ar gaisa kuģiem, kam ir nekustīgi spārni un kam izdoti sertifikāti vai lidojumderīguma sertifikāti, pamatojoties uz Regulu (EK) 1592/2002.

2. TABULA vispārējās aviācijas lidojumi un speciālie aviācijas darbi, kas veikti 2006. gadā ar gaisa kuģiem, kam ir nekustīgi spārni.

Gads	Negadījumi	Fatāli negadījumi	Uz klāja bojā gājuši
2006	385	55	102

16. ATTĒLS Negadījumi un fatāli negadījumi pēc lidojumu veida 2006. gadā, vispārējā aviācija un speciālie aviācijas



Kā redzams **16. ATTĒLĀ**, lielākā negadījumu un fatālo negadījumu daļa bija saistīta ar izklaides lidojumiem. Arī bojā gājušo skaits šajā lidojumu kategorijā ir vislielākais – 57.

3.2.2 HELIKOPTERI

Šajā punktā ir sniegta informācija par avārijām, kas 2006. gadā notika ar helikopteriem, kas nebija iesaistīti sabiedriskajā gaisa transportā. Pie šiem darbības veidiem pieder vispārējās aviācijas lidojumi un speciālie aviācijas darbi ar helikopteriem.

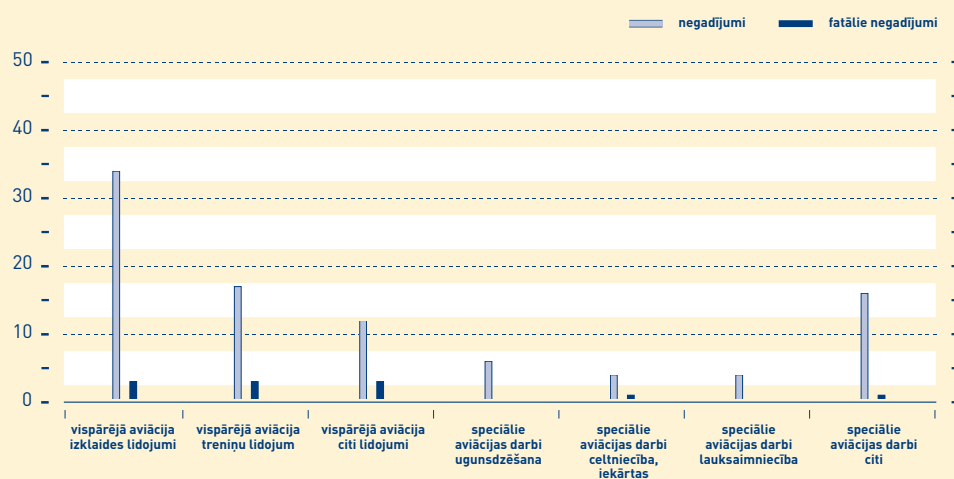
3. TABULA vispārējās aviācijas lidojumi un gaisa darbi, kas veikti 2006. gadā ar helikopteriem

Gads	Negadījumi	Fatāli negadījumi	Uz klāja bojā gājuši
2006	97	9	19

2006. gadā notika deviņi negadījumi, kuros gāja bojā 19 cilvēki.

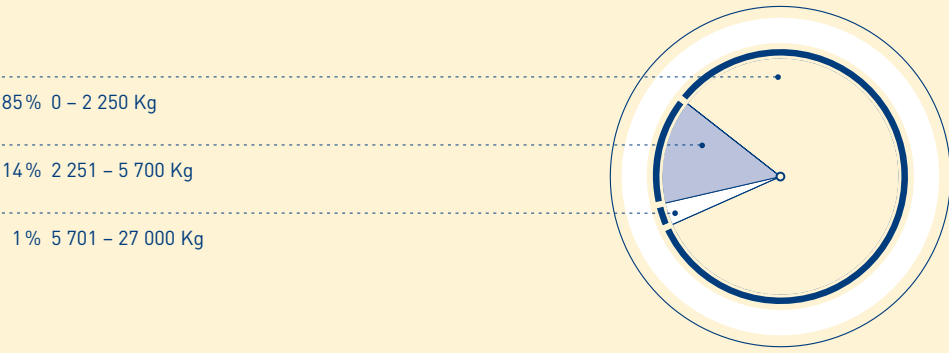
17. ATTĒLĀ sniegtie dati liecina, ka 2006. gadā vispārējā aviācijā lielākā daļa negadījumu notika, veicot izklaides lidojumus.

17. ATTĒLS Negadījumi un fatāli negadījumi pēc lidojumu veida 2006. gadā, helikopteri, SREG EASA dalībvalstīs



2006. gadā gandrīz 85 % avāriju notika ar vieglajiem helikopteriem, kuru MTOM masa nepārsniedz 2250 kg.

18. ATTĒLS Negadījumu sadalījums pēc MTOM 2006. gadā, EASA dalībvalstīs, helikopteri



3.2.3 PLANIERI

2006. gadā ar planieriem notika 245 negadījumi. Šis skaits ietver gan parastos, gan motorizētos planierus. 31 negadījumā dzīvību zaudēja 41 cilvēks.

4. TABULA vispārējās aviācijas lidojumi un speciālie aviācijas darbi, kas 2006. gadā veikti ar planieriem

Gads	Negadījumi	Fatāli negadījumi	Uz klāja bojā gājuši
2006	245	31	41

3.2.4 GAISA BALONI

2006. gadā ar vieglajiem gaisa baloniem (0–2250 kg) pavisam notika 15 avārijas. Bojā gājušo nebija.

5. TABULA lidojumi ar gaisa baloniem 2006. gadā

Gads	Negadījumi	Fatāli negadījumi	Uz klāja bojā gājuši
2006	15	0	0

3.2.5 2. PIELIKUMA GAISA KUĢI

Šajā punktā sniegta informācija par tā sauktajiem 2. pielikuma gaisa kuģiem. Regulas (EK) Nr. 1592/2002 2. pielikumā ir uzskaitītas tās gaisa kuģu kategorijas, kam tipa sertifikātu vai lidojumderīguma sertifikātu izdod EASA. Cita starpā šīs kategorijas ietver:

- gaisa kuģus ar vēsturisku nozīmi;
- izpētes, eksperimentēšanas vai zinātniskā nolūkā projektētus vai pārveidotus gaisa kuģus;
- amatieru būvētus gaisa kuģus;
- militāros gaisa kuģus;
- gaisu kuģus ar ierobežotu ātrumu vai ierobežotu MTOM.

6. TABULA vispārējās aviācijas lidojumi un speciālie aviācijas darbi 2006. gadā, 2. pielikuma gaisa kuģi

Tips	Negadījumi	Fatāli negadījumi	Uz klāja bojā gājuši
Mazie aeroplāni un ultravieglie lidaparāti	356	64	81
Autožīri	5	1	1
Izpletņi ⁷	23	2	2

⁷ Tikai viena valsts paziņoja par negadījumiem ar izpletņiem, kopumā 23, un tāpēc šis skaitlis neraksturo kopējo stāvokli EASA dalībvalstīs.

4.1 CAST-ICAO DROŠĪBAS INDIKATORI

ICAO drošība indikatoru izpētes grupa (SISG) pasaulē notikušajām avārijām piešķir negadījuma kategorijas, izmantojot CAST-ICAO kopējās taksonomijas komandas izstrādāto taksonomiju. To analīze balstās uz negadījumiem, kas notikuši ar gaisa kuģiem, kam ir nekustīgi spārni, ko darbina turbīnas un kuru sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5700 kg. Tā ietver sabiedriskā transporta un vispārējās aviācijas pārvadājumus, bet neietver aviācijas skates, demonstrēšanas lidojumus, izmēģinājuma lidojumus un nelegālus lidojumus.

Šajā gaisa kuģu klasē SISG iedala negadījumus kategorijās kopš 1997. gada. Vienam negadījumam var piešķirt vairākas kategorijas.

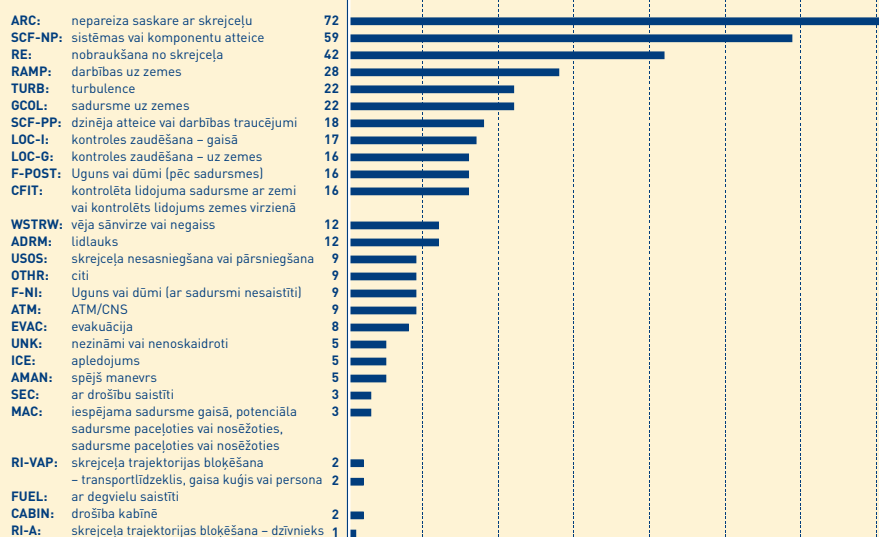
Šā punkta attēlos ir parādītas negadījumu kategorijas gaisa kuģiem, kas reģistrēti Eiropā un citur pasaulē. Attēlā parādīti dati par 1701 negadījumiem un 499 fatāliem negadījumiem visā pasaulē.

Galvenās trīs kategorijas Eiropā un citur pasaulē ir tās pašas, bet to secība atšķiras.

19. ATTĒLS

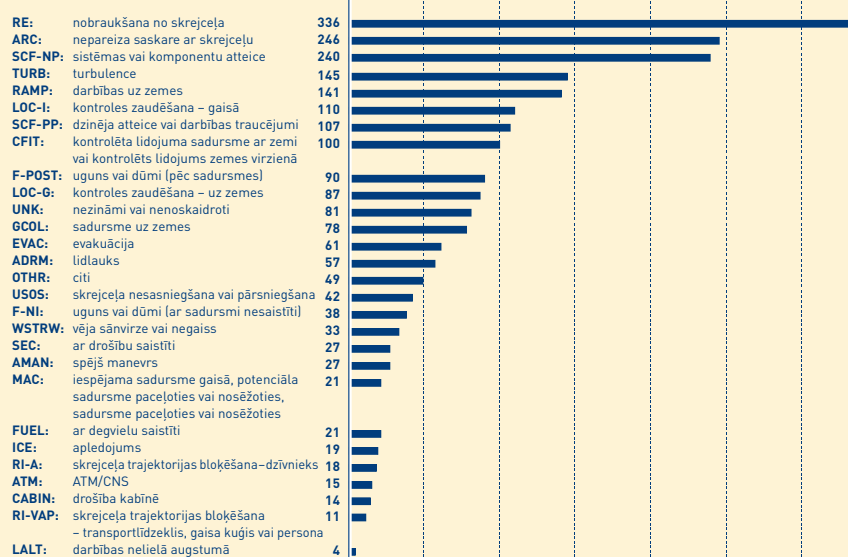
Negadījumu kategorijas – avārijas, kas notikušas ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem gaisa kuģiem, ko izmanto sabiedriskajā transportā vai vispārējā aviācijā, turbīnu dzinēju nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru masa pārsniedz 5700 kg

negadījumu skaits



20. ATTĒLS

Negadījumu kategorijas – avārijas, kas notikušas ar ārvalstu gaisa kuģiem, ko izmanto sabiedriskajā transportā vai vispārējā aviācijā, turbīnu dzinēju nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru masa pārsniedz 5700 kg

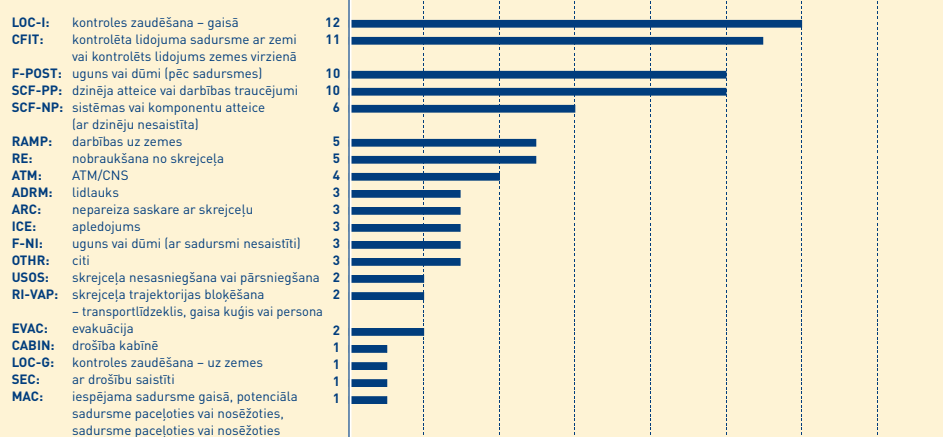
negadījumu skaits

Apskatot tikai fatālos negadījumus, redzams, ka divas visbiežāk sastopamās kategorijas ir „kontroles zaudēšana lidojuma laikā” un „kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi”. Šajās kategorijās ir arī lielākais bojā gājušo skaits pasaulē.

21. ATTĒLS

Negadījumu kategorijas – fatāli negadījumi, kas notikuši ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem gaisa kuģiem, ko izmanto sabiedriskajā transportā vai vispārējā aviācijā, turbīnu dzinēju nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru masa pārsniedz 5700 kg

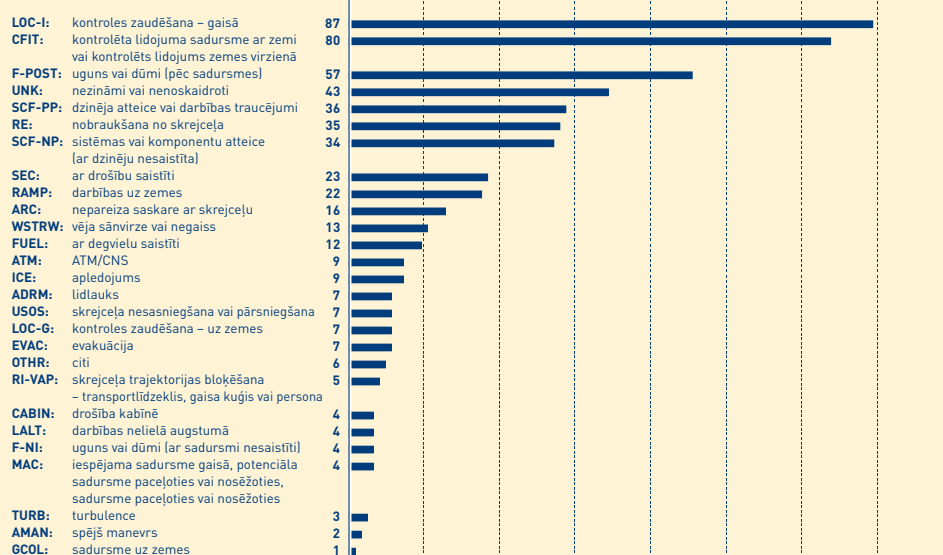
negadījumu skaits



22. ATTĒLS

Negadījumu kategorijas – fatāli negadījumi, kas notikuši ar ārvalstu gaisa kuģiem, ko izmanto sabiedriskajā transportā vai vispārējā aviācijā, turbīnu dzinēju nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru masa pārsniedz 5700 kg

negadījumu skaits



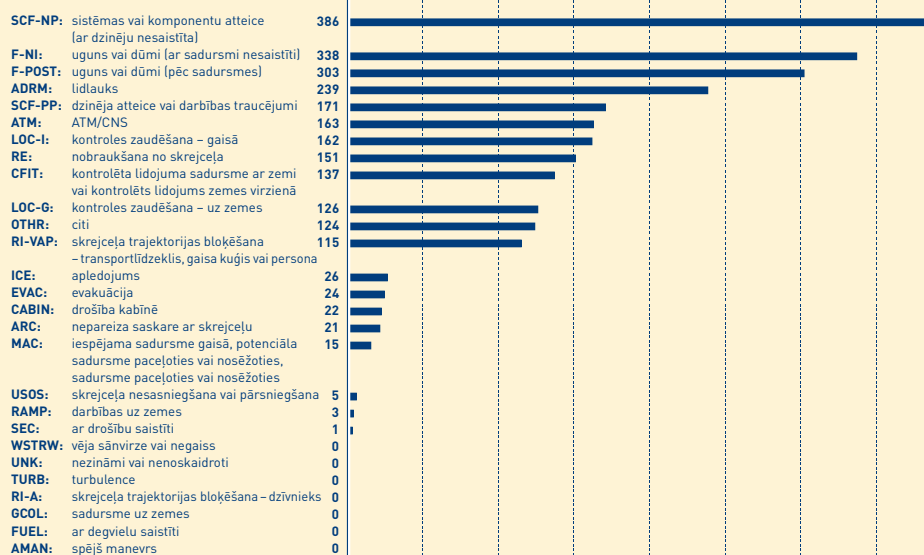
Eiropā reģistrētiem gaisa kuģiem galvenās kategorijas, kas saistās ar cilvēku upuriem ir „sistēmas un komponentu atteice vai dzinēja darbības traucējumi” un „ar sadursmi nesaistīts ugunsgrēks” (skatīt 23. attēlu). Tā kā ar Eiropā reģistrētiem gaisa kuģiem notiek pavisam neliels avāriju skaits, viens atsevišķs negadījums var ietekmēt kategoriju kārtību. Lielais upuru skaits ar sadursmi nesaistīto ugunsgrēku kategorijā ir izskaidrojams ar diviem negadījumiem — Swissair MD-11 (1998) un Air France Concorde (2000). SCF-NP kategorijā gandrīz visi bojā gājušie bija no šīm divām avārijām.

Atgadījumu kategorija „lidlauks” ir ceturtajā vietā, lielam cilvēku skaitam ejot bojā divās lielās avārijās: SAS MD80 (2001) Itālijā un Air France Concorde (2000) Francijā. Kategorijā „kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi” un „kontrolēta zaudēšana lidojuma laikā” attiecīgi bija 137 un 162 bojā gājušie.

23. ATTĒLS

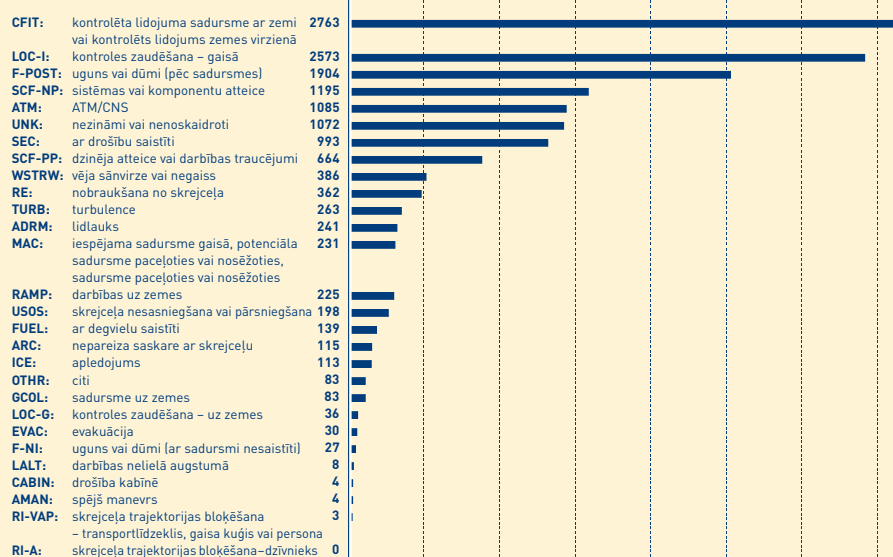
Bojā gājušie pēc negadījumu kategorijas, EASA dalībvalstīs reģistrēti turbīnu dzinēju nekustīgu spārnu gaisa kuģi, ko izmanto sabiedriskajā transportā vai vispārējā aviācijā un kuru masa pārsniedz 5700 kg

negadījumu skaits



24. ATTĒLS

Bojā gājušie pēc negadījumi kategorijas, turbīnu dzinēju nekustīgu spārnu ārvalstu gaisa kuģi, ko izmanto sabiedriskajā transportā vai vispārējā aviācijā un kuru masa pārsniedz 5700 kg

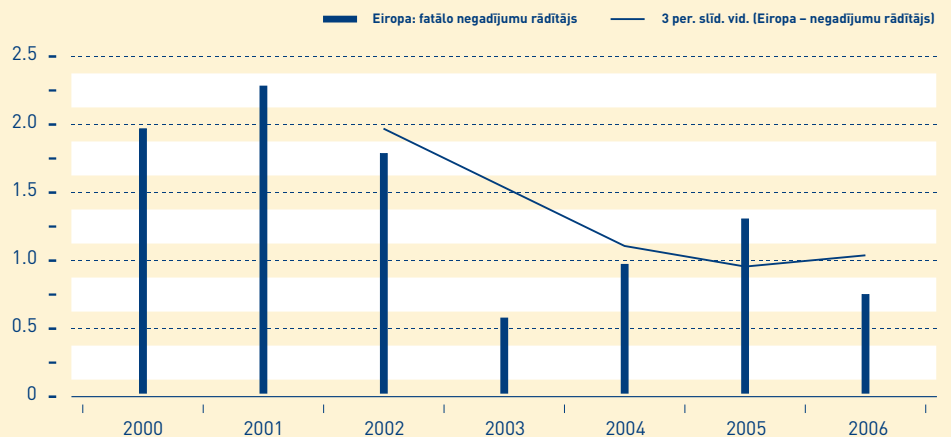
negadījumu skaits**4.2****SABIEDRISKĀ GAISA TRANSPORTA DROŠĪBAS INDIKATORI**

Papildus CAST-ICAO piešķirtajām negadījumu kategorijām, kas aprakstītas 4.1. punktā, negadījumu kategorijas tika piešķirtas arī gaisa kuģiem, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa ir no 2250 līdz 5700 kg.

Šie negadījumu rādītāji balstās uz datiem, kas iegūti no ICAO ADREP sistēmas, un darbības/pārvietošanās datiem, ko sniedz ICAO Gaisa transporta birojs. Veidojot šo pārskatu, dati par 2006. gadu vēl nebija pieejami, un tāpēc nācās aprobežoties ar 2000.–2005. gada pārskatu (kaut arī tika veiktas aplēses par 2006. gadu – skatīt tālāk tekstā). Bez tam pieejami bija tikai kopējie dati par visām Eiropas valstīm, tas ir, aprēķinos ir iekļauti arī to Eiropas valstu rādītāji, kas nav EASA dalībvalstis vai nav ar EASA asociētas.

25. ATTĒLS

Fatālo negadījumu rādītājs 2000. – 2006. gadā, Eiropā reģistrētie gaisa kuģi ar nekustīgiem spārniem un masu virs 2250 kg, sabiedriskais transports

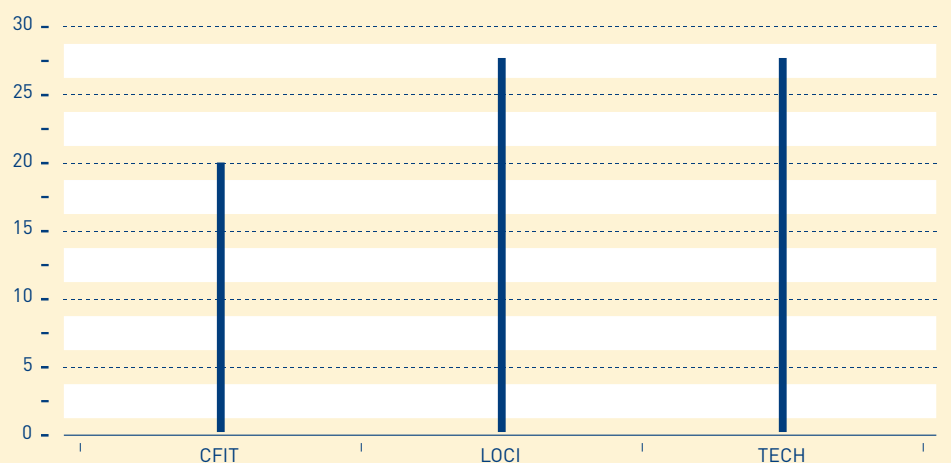


25. ATTĒLĀ redzamais rādītājs balstās uz visu Eiropā reģistrēto fatālo negadījumu skaitu neatkarīgi no to cēloņiem. 2006. gada rādītāja vērtība ir aprēķināta, ņemot vērā aplēsto lidojumu skaitu un faktisko fatālo negadījumu skaitu. Rādītāja kritums 2005. – 2006. gadā galvenokārt saistīts ar mazāku negadījumu skaitu – tas samazinājās no 10 avārijām 2005. gadā līdz 6 avārijām 2006. gadā.

26. ATTĒLĀ parādīts relatīvais trīs galveno fatālo negadījuma kategoriju biežums Eiropā reģistrētajiem gaisa kuģiem.

26. ATTĒLS

Svarīgākās negadījumu kategorijas, Eiropā reģistrētie gaisa kuģi ar nekustīgiem spārniem un masu virs 2250 kg, sabiedriskais transports, fatālie negadījumi 2000. – 2006. gadā



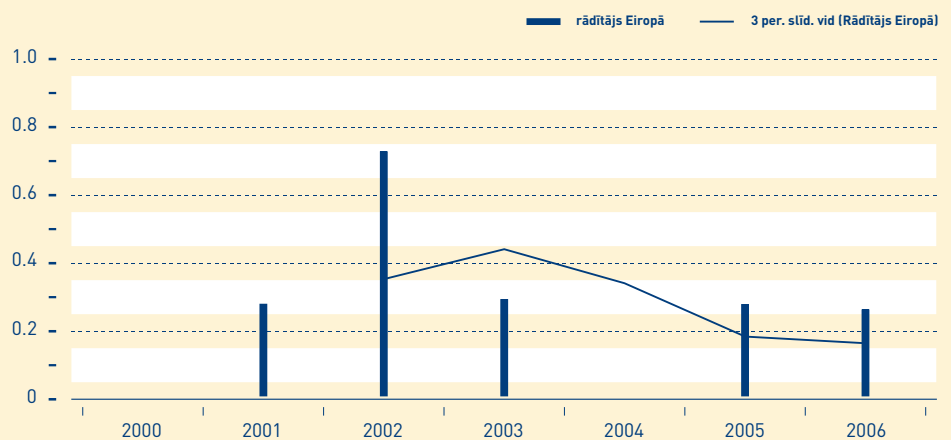
CFIT: Controlled Flight Into Terrain: kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi

LOC-I: Loss of control in flight: kontroles zaudēšana lidojuma laikā

TECH: Accidents related to aircraft/aircraft systems or aircraft engine failures: negadījumi, kas saistīti ar gaisa kuģa vai gaisa kuģa sistēmu vai dzinēja atteici

Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi (CFIT)**27. ATTĒLS**

CFIT: fatālo negadījumu rādītājs 2000. – 2006. gadā, Eiropā reģistrētie gaisa kuģi ar nekustīgiem spārniem un masu virs 2250 kg, sabiedriskais transports

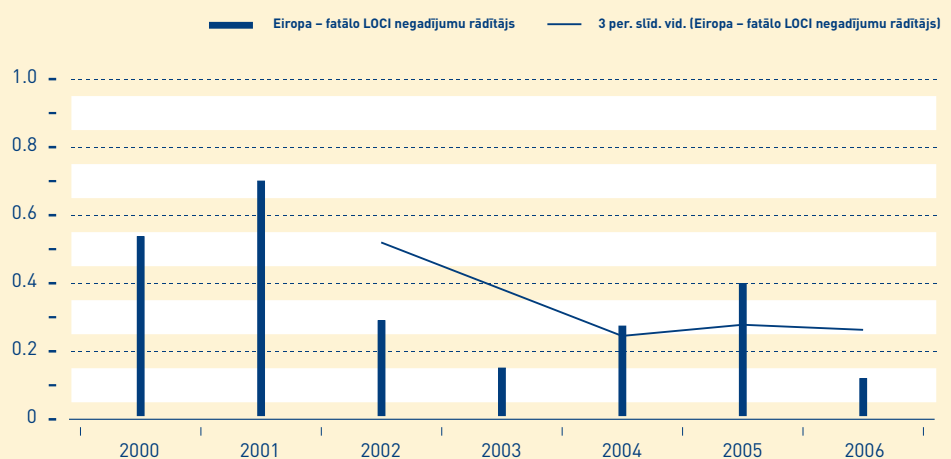


Nelielais rādītāja kritums, salīdzinot ar 2003. un 2005. gadu un 2006. gada aplēsēm, saistīts ar satiksmes pieaugumu, saglabājoties nemainīgam to negadījumu skaitam (2), kas saistīti ar „kontrolētu lidojuma sadursmi ar zemi”.

Kontroles zaudēšana lidojuma laikā (LOC-I)

28. ATTĒLS

LOC-I: fatālo negadījumu rādītājs 2000.–2006. gadā, Eiropā reģistrētie gaisa kuģi ar nekustīgiem spārniem un masu virs 2250 kg, sabiedriskais transports

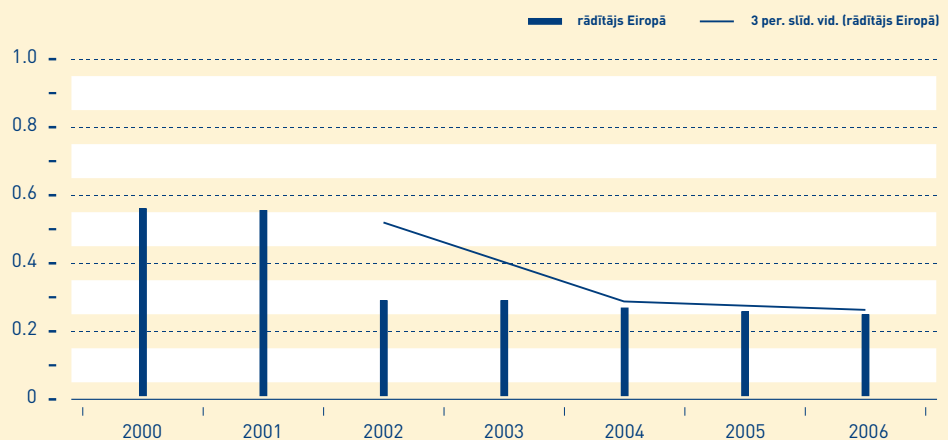


Kaut arī negadījumu skaits kategorijā „kontroles zaudēšana lidojuma laikā” bija mainīgs, vidējais fatālo negadījumu rādītājs saistībā ar „kontroles zaudēšanu lidojuma laikā” pēdējo piecu gadu laikā stabili turas pie apmēram 0,27 negadījumiem uz miljons lidojumiem.

Negadījumi, kas saistīti ar gaisa kuģa vai gaisa kuģa sistēmu vai dzinēja atteici (TECH)⁸

29. ATTĒLS

TECH: fatālo negadījumu rādītājs 2000. – 2006. gadā, Eiropā reģistrētie gaisa kuģi ar nekustīgiem spārniem un masu virs 2250 kg, sabiedriskais transports



Tā kā šajā kategorijā fatālo negadījumu skaits bija nemainīgs, ar to saistītais fatālo negadījumu rādītājs pēdējos piecos gados bija stabils. Nelielais kritums, kas vērojams, sākot ar 2002. gadu, saistīts ar lidojuma skaita pieaugumu, attiecīgajam negadījumu skaitam paliekot nemainīgam (divi gadā).

SECINĀJUMS

Dati liecina, ka Eiropas aviācijā drošības līmenis ir augsts un ka rādītājiem ir tendence uzlaboties. Tomēr ir pamats bažām: uzlabošanās tempi atpaliek no rādītājiem citur pasaulē, negadījumu skaits saglabājas nemainīgi zems, un dažās negadījumu kategorijās dominē gandrīz vai tikai Eiropas gaisa kuģi.

Papildus cilvēku upuriem sabiedriskajā transportā, gandrīz tāds pats cilvēku skaits tika nāvēgi ievainots negadījumos, kas notika Eiropas vispārējā aviācijā.

Šos jautājumus nepieciešams koordinēti risināt Eiropas mērogā.

⁸ Piezīme: šajā analizē dati par negadījumiem kategorijā „SCF-NP” (sistēmas vai komponentu atteice, ar dzinēju nesaistīta) un kategorijā „SCF-PP” (sistēmas vai komponentu atteice, ar dzinēju saistīta) ir apvienoti.

5.1 EIROPAS STRATĒGISKĀ DROŠĪBAS INICIATĪVA (ESSI)

EASA nāca klajā ar Eiropas Stratēgisko drošības iniciatīvu (ESSI) 2006. gada aprīlī, turpinot Apvienotās aviācijas institūcijas (JAA) Vienoto aviācijas drošības iniciatīvu (JSSI). ESSI izveides sapulce notika 2006. gada 27. aprīlī, un pāreja no JSSI uz ESSI tika veikta 2006. gada 28. jūnijā.

ESSI ir aviācijas drošības partnerība Eiropā. Tās mērķis ir stiprināt lidojumu drošību Eiropā un gādāt par Eiropas pilsoņu lidojumu drošību visā pasaulē, analizējot datus par drošību, koordinējot drošības iniciatīvas pasaulē un īstenojot ekonomiski efektīvus pasākumu plānus.

ESSI ir no jauna definējusi un atjaunojusi kopīgus drošības pasākumus Eiropā, izvirzot jaunu mērķi un izmantojot jaunu regulatora un nozares sadarbības modeli un procesu. Turpinot JSSI tradīciju, ESSI saglabās un pilnveidos sadarbību ar ASV Komerccaviācijas drošības komandu (CAST) un citām svarīgām drošības iniciatīvām pasaulē, īpaši ICAO tehniskās sadarbības programmas ekspluatācijas drošības kooperatīvās izstrādes un pastāvīgās lidojumderīguma programmas ietvaros.

ESSI dabiski iekļaujas Globālajā aviācijas drošības vadlīniju dokumentā (Global Aviation Safety Road Map), ko 2006. gadā ICAO vajadzībā izstrādāja nozares drošības stratēģijas grupa Starptautiskās gaisa transporta asociācijas vadībā (IATA). Vadlīniju dokumenta rosināta, ESSI nodrošina mehānismu, ar kura palīdzību var koordinēt iniciatīvas Eiropā, ka arī starp Eiropu un pārējo pasauli, tiecoties panākt vienādas prasības globālā mērogā un mazinot ieinteresēto pušu darbības dublēšanos.

ESSI dalībnieki ir EASA dalībvalstis (27 Eiropas Savienības dalībvalstis, kā arī Šveice, Lihtenšteina, Islande un Norvēģija), JAA valstis, ražotāji, ekspluatētāji un profesionālas apvienības, izpētes organizācijas, Federālā aviācijas administrācija (FAA) un tādas starptautiskās organizācijas kā EUROCONTROL un ICAO. Pašreiz dalībnieku skaitā ir septiņas civilās un militārās organizācijas.

ESSI ir partnerība starp EASA, citiem Eiropas regulatoriem un aviācijas nozari. Tāpat kā CAST, ESSI balstās uz principa, ka nozarē strādājošās organizācijas var dod ieguldījumu nozares reglamentēšanā, brīvprātīgi apņemoties veicināt drošību ekonomiski efektīvā veidā. Partnerība tiek noslēgta, parakstot apņemšanos, saskaņā ar kuru organizācijas piekrīt būt par vienlīdzīgiem partneriem ESSI ietvaros, nodrošināt pietiekamus resursus, lai gādātu par ESSI efektivitāti, un veikt vajadzīgos

pasākumus, kas izriet no ESSI ieteikumiem, vadlīnijām un risinājumiem. Lai šo partnerību saliedētu, ESSI kompetences ietvari nosaka, ka katru ESSI grupu vada regulatora un nozares pārstāvēti līdzpriekšsēdētāji.

ESSI ir risku izvērtēšanas un pārvaldības iniciatīva, kuras darbību virza informācija un nospraustie mērķi. Tā analizē datus par drošību, lai noskaidrotu faktorus, kas izraisa vai veicina negadījumus vai starpgadījumus, un drošības risku. Tā izmanto citas drošības iniciatīvas, lai izvairītos no nevajadzīgas resursu dublēšanas un maksimāli attīstītu sinerģiju. Turklāt tā sastāda nākotnes prognozes, lai noskaidrotu iespējamās briesmas. ESSI definēs drošības pamatlīnijas, izvirzīs un publicēs drošības mērķus un samēros risku samazināšanas iespējas ar izmaksām. Tā formulēs rīcības plānus un piešķirs resursus, lai šos mērķus sasniegtu, un bez maksas nodos sava darba rezultātus aviācijas nozares rīcībā.

ESSI piemēro un veicina drošības pārvaldības principu, piemēro „taisnīgas kultūras” principu, ievēro konfidencialitāti attiecībā uz drošības datiem un to avotiem un aizsargā informācijas un datu īpašumtiesības.

ESSI ir trīs balsti: Eiropas Komercaviācijas drošības komanda (ECAST), Eiropas Helikopteru drošības komanda (EHEST) un Eiropas Vispārējās aviācijas drošības komanda (EGAST). Helikopteru nozare ietver gan komerciālos, gan vispārējos helikopteru lidojumus.

5.1.1 EIROPAS KOMERCAVIĀCIJAS DROŠĪBAS KOMANDA (ECAST)

ECAST kompetencē ir lielie gaisa kuģi. Šo komandu 2006. gada oktobrī nodibināja grupa, kas izveidoja ESSI. ECAST ir Eiropas organizācija, kas līdzvērtīga ASV CAST. ECAST mērķis ir stiprināt komercaviācijas drošību Eiropā un gādāt par Eiropas pilsoņu lidojumu drošību visā pasaulē.

ECAST izstrādā jaunu drošības koncepciju, izmantojot trīs posmu procesu: 1. posms — drošības jautājumu identificēšana un atlase, 2. posms — drošības jautājumu analīze un 3. posms — rīcības plānu izveide, īstenošana un pārraudzība. 1. posmā ECAST sastāda to drošības problēmu sarakstu, kas apdraud Eiropas sabiedrību un kas varētu būt mazināmi. Šis saraksts tiek nodots tālākai analīzei 2. posmā. 3. posmā katrai drošības problēmai ECAST izveido, izvērtē, atlasa, īsteno un pārbauda rīcības plānu. Izmantojot 2. posmā definēto drošības rādītāju raksturlielumus, ECAST pārbauda rīcības plānu efektivitāti, lai sasniegtu

nospraustos drošības mērķus un, ja nepieciešams, veic koriģējošus pasākumus. Darbs pie 1. posma tika uzsākts 2006. gada aprīlī, un pirmie rezultāti ir sagaidāmi 2007. gadā.

Eiropā ECAST pārtrauga arī no JSSI pārmantoto rīcības plānu pabeigšanu. Šos plānus JSSI pārņēma no CAST darba. Tie Eiropā risina jautājumu par riska samazināšanu negadījumu kategorijā „kontroles zaudēšana lidojuma laikā” un „nolaišanās un nosēšanās”.

Divi papildu ECAST procesi saistīti ar citu drošības iniciatīvu komunikāciju un koordinēšanu Eiropā un pasaulē.

5.1.2 EIROPAS HELIKOPTERU DROŠĪBAS KOMANDA (EHEST)

EHEST ir ESSI otrais balsts. Tajā darbojas ražotāju, ekspluatētāju, izpētes organizāciju, negadījumu izmeklēšanas un militāro organizāciju pārstāvji no visas Eiropas.

EHEST ir arī Starptautiskās helikopteru drošības komandas (IHST) Eiropas organizācija. IHST izveidoja 2006. gadā ASV ar mērķi līdz 2016. gadam panākt negadījumu rādītāja samazināšanos par 80 %. Lai risinātu specifiskos ar helikopteru lidojumu drošību saistītos jautājumus Eiropā, IHST Eiropas dalībnieki 2006. gada novembrī izveidoja EHEST.

Eiropas Helikopteru drošības analīzes komanda (EHSAT) tika dibināta ar mērķi izveidot negadījumu analīzes procesu Eiropas helikopteriem un veikt šo analīzi līdzīgi tam, kā to dara Apvienotā helikopteru drošības komanda (JHSAT) IHST ietvaros. EHSAT uzdevums ir nodrošināt, lai Eiropā veiktās analīzes būtu saderīgas ar JHSAT veikto darbu.

Lai tiktu galā ar valodas atšķirībām negadījumu ziņojumos un optimizētu EHSAT resursu izmantošanu, EHSAT visā Eiropā izveidoja septiņas reģionālās analīzes komandas ar mērķi 2007. gadā aptvert vairāk par 89 % no Eiropas aviācijas parka. EHSAT veic rezultātu apkopošanu ar EASA atbalstu.

5.1.3 EIROPAS VISPĀRĒJĀS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS KOMANDA (EGAST)

EGAST ir ESSI trešais balsts, ko paredzēts oficiāli izveidot 2007. gada nogalē.

Eiropā tāpat kā citos pasaules reģionos vispārējā aviācija ir sadrumstalota nozare. Gaisa sporta veidi un izklaides aviācija aptver plašu aktivitāšu loku — sākot ar lidošanu ar motorizētiem lidaparātiem, gaisa baloniem, planieriem līdz pat tādiem jaunievedumiem kā gaisa sērfošanu, lidošanu ar ultravieglām lidaparātiem un planēšanu ar izpletņiem.

EGAST ņems vērā EASA izstrādātos reglamentējošos materiālus vispārējai aviācijai. Iegūt datus par drošību vispārējā aviācijā un panākt vispārējās aviācijas kopienas dalību nav viegls uzdevums. EGAST balstīsies uz valstu vispārējās aviācijas iniciatīvām Eiropā un izveidos forumu, lai sniegtu drošības datus un apmainītos ar informāciju par labāko praksi Eiropā.

5.2 NOTEIKUMU IZSTRĀDE

Reaģējot uz esošo negadījumu pieredzi, EASA pilnveido attiecīgos reglamentējošos materiālus, izstrādājot noteikumus. Sīkāka informācija atrodama:

[HTTP://WWW.EASA.EUROPA.EU/HOME/RM_APP_EN.HTML](http://www.easa.europa.eu/home/rm_app_en.html).

5.3 SERTIFIKĀCIJA

EASA veic arī īpašus pasākumus, reaģējot uz negadījumu pieredzi. Aģentūra uzlabo operatīvo sistēmu attiecībā uz negadījumu kategorijām, veicot dažādus pasākumus — arī izdodot lidojumderīguma direktīvas. Sīkāka informācija atrodama:

[HTTP://WWW.EASA.EUROPA.EU/HOME/AW_DIR_EN.HTML](http://www.easa.europa.eu/home/aw_dir_en.html).

PIELIKUMI

1. PIELIKUMS: DEFINĪCIJAS UN AKRONĪMI

Negadījums ⁹	Atgadījums, kas saistīts ar gaisa kuģa izmantošanu no brīža, kad vismaz viena persona iekāpj gaisa kuģī ar nolūku veikt lidojumu, līdz brīdim, kad visas gaisa kuģī esošās personas izkāpj, un kura laikā: a) kāda no minētajām personām tiek nāvēgi vai smagi ievainota dēļ tā, ka tā atradies gaisa kuģī vai tieši saskārusies ar kādu gaisa kuģa daļu, ieskaitot no gaisa kuģa atrautas daļas, vai nonākusi reaktīvās plūsmas tiešā iedarbībā, izņemot gadījumus, ja traumas radījuši dabiski cēloņi, persona savainojusies pati vai to izdarījušas citas personas, vai ja savainoti ir bezbīletnieki, kas slēpjas ārpus vietām, kuras parasti ir pieejamas pasažieriem un apkalpei; vai b) tiek bojāts gaisa kuģis vai tā konstrukcija kā rezultātā: samazinās gaisa kuģa konstrukcijas izturība un pasliktinās tā aerodinamiskie vai tehniskie rādītāji, un parasti vajadzīgs liels remonts vai bojātā elementa nomaiņa, izņemot dzinēja darbības traucējumus vai bojājumus, kad bojāts tikai dzinējs, tā pārsegi vai palīgierīces vai bojāti tikai propelleri, spārnu gali, antenas, riepas, bremžu ierīces, aptecētāji vai apšuvumā ir nelieli iespaidumi vai izdurti caurumi; vai c) gaisa kuģis pazūd bez vēsts vai tam nevar piekļūt.
Speciālie aviācijas darbi	Gaisa kuģa lidojumi, kuros gaisa kuģis tiek izmantots, lai veiktu lauksaimniecības, celtniecības, fotografēšanas, ģeodēziskus, novērošanas un patrulēšanas, glābšanas darbus un reklāmu gaisā.
ADREP	ICAO negadījumu un starpgadījumu datu paziņošana
EASA	Eiropas Aviācijas drošības aģentūra
EK	Eiropas Komisija
Fatāls negadījums	Negadījums, kurā iet bojā vismaz viens cilvēks, lidojuma apkalpes loceklis un/vai pasažieris, vai zemes dienesta darbinieks 30 dienu laikā pēc avārijas.
Ārvalstu gaisa kuģi	Gaisa kuģi, kas nav reģistrēti nevienā EASA dalībvalstī.
Vispārējās aviācijas lidojumi	Gaisa kuģu izmantošana lidojumos, kas nav komercaviācijas pārvadājumi vai speciālie aviācijas darbi.
ICAO	Starptautiskā civilās aviācijas organizācija
Viegli gaisa kuģi	Gaisa kuģi, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa nepārsniedz 2251 kg.
MTOM	maksimālā sertificētā pacelšanās masa
Sabiedriskā transporta pārvadājumi	Gaisa kuģa izmantošana cilvēku, kravu vai pasta pārvadājumos par atlīdzību.
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	ICAO drošības indikatoru izpētes grupa

⁹ Terminiem „negadījums” un „fatāls negadījums” EASA izmanto ICAO definīcijas (skatīt ICAO 13. pielikuma 1. nodaļu „Definīcijas”).

ATGADĪJUMU KATEGORIJU SAĪSINĀJUMI

Plašāku informāciju skatīt

[HTTP://INTLAVIATIONSTANDARDS.ORG/OCCURRENCECATEGORIES.HTML](http://intlaviationstandards.org/occurrencecategories.html)

ARC	nepareiza saskare ar zemi (abnormal runway contact)
AMAN	spējš manevrs (abrupt manoeuvre)
ADRM	lidlauks (aerodrome)
ATM	gaisa satiksmes vadība, Komunikācijas, navigācija un uzraudzība (ATM/CNS)
CABIN	drošība kabinē (cabin safety events)
CFIT	kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā (controlled flight into or toward terrain)
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 (ground handling)
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, potenciāla sadursme paceļoties vai nosēžoties, sadursme paceļoties vai nosēžoties (airprox/TCAS alert/loss of separation/near midair collisions/midair collision)
OTHR	citi
RE	nobraukšana no skrejceļa (runway excursion)
RI-A	skrejceļa trajektorijas bloķēšana – dzīvnieks (runway incursion – animal)
RI-VAP	skrejceļa trajektorijas bloķēšana – transportlīdzeklis, gaisa kuģis vai persona (runway incursion – vehicle, aircraft or person)
SEC	ar drošību saistīti
SCF-NP	sistēmas vai komponentu atteice (ar dzinēju nesaistīta)
SCF-PP	sistēmas vai komponentu atteice (ar dzinēju saistīta)
TURB	turbulence
USOS	skrejceļa nesasniedzšana vai pārsniegšana (undershoot/overshoot)
UNK	nezināms vai nenoskaidrots
WSTRW	vēja sānvirze vai negaiss

2. PIELIKUMS: ATTĒLU SARAKSTS

1. attēls	Pasažieru nāves gadījumi uz 100 miljoniem pasažieru jūdžu, regulārie pasažieru pārvadājumi, neskaitot nelikumīgas iejaukšanās darbības
2. attēls	Negadījumu koeficients, ņemot vērā pasažieru nāves gadījumus uz 100 000 lidojumiem regulāros pārvadājumos, neskaitot nelikumīgas iejaukšanās darbības
3. attēls	Kopējais fatālu negadījumu skaits sabiedriskā transporta pārvadājumos – nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg
4. attēls	Fatāli negadījumi sabiedriskā transporta pasažieru pārvadājumos, nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg
5. attēls	Fatāli negadījumi sabiedriskā transporta kravu pārvadājumos, nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg
6. attēls	Kopējais nāves gadījumu skaits uz klāja, sabiedriskais transports, nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg

7. attēls	Fatālu negadījumu sadalījums pa lidojuma posmiem pasaulē 1997.–2006. gadā, nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg.
8. attēls	Komercpārvadājumu gaisa flotes sadalījums pēc dzinēja veida 1996.–2005. gadā, ICAO dalībvalstu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 9000 kg
9. attēls	Lidojumu skaits pa reģioniem, regulārie un neregulārie pārvadājumi 2000.–2005. gadā
10. attēls	Fatālu negadījumu rādītājs 2000.–2005. gadā, regulārie un neregulārie pārvadājumi
11. attēls	Kopējais fatālu negadījumu skaits sabiedriskā transporta pārvadājumos, nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg
12. attēls	Kopējais uz klāja bojā gājušo skaits sabiedriskā transporta pārvadājumos, EASA dalībvalstī reģistrēti nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg
13. attēls	Fatālu negadījumu sadalījums sabiedriskā transporta pārvadājumos pa lidojuma posmiem pasaulē 1997.–2006. gadā, nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg
14. attēls	Negadījumi un fatāli negadījumi pēc pārvadājumu veida sabiedriskajā transportā 2006. gadā, EASA dalībvalstīs reģistrētie helikopteri
15. attēls	Sabiedriskajā transportā izmantoto helikopteru sadalījums, negadījumi pēc MTOM 2006. gadā, EASA dalībvalstīs reģistrētie helikopteri
16. attēls	Negadījumi un fatāli negadījumi pēc lidojumu veida 2006. gadā, vispārējā aviācija un speciālie aviācijas darbi
17. attēls	Negadījumi un fatāli negadījumi pēc lidojumu veida 2006. gadā, helikopteri SREG EASA dalībvalstīs
18. attēls	Negadījumu sadalījums pēc MTOM 2006. gadā, EASA dalībvalstīs, helikopteri
19. attēls	Negadījumu kategorijas — avārijas, kas notikušas ar EASA dalībvalstīs reģistrētajiem gaisa kuģiem, ko izmanto sabiedriskajā transportā vai vispārējā aviācijā, turbīnu dzinēju nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru masa pārsniedz 5700 kg
20. attēls	Negadījumu kategorijas — avārijas, kas notikušas ar ārvalstu gaisa kuģiem, ko izmanto sabiedriskajā transportā vai vispārējā aviācijā, turbīnu dzinēju nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru masa pārsniedz 5700 kg
21. attēls	Negadījumu kategorijas — fatāli negadījumi, kas notikuši ar EASA dalībvalstīs reģistrētajiem gaisa kuģiem, ko izmanto sabiedriskajā transportā vai vispārējā aviācijā, turbīnu dzinēju nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru masa pārsniedz 5700 kg
22. attēls	Negadījumu kategorijas — fatāli negadījumi, kas notikuši ar ārvalstu gaisa kuģiem, ko izmanto sabiedriskajā transportā vai vispārējā aviācijā, nekustīgu spārnu gaisa kuģi, kuru masa pārsniedz 5700 kg
23. attēls	Bojā gājušie pēc negadījumu kategorijas, EASA dalībvalstīs reģistrēti turbīnu dzinēju nekustīgu spārnu gaisa kuģi, ko izmanto sabiedriskajā transportā vai vispārējā aviācijā un kuru masa pārsniedz 5700 kg
24. attēls	Bojā gājušie pēc negadījumu kategorijas, turbīnu dzinēju nekustīgu spārnu ārvalstu gaisa kuģi, ko izmanto sabiedriskajā transportā vai vispārējā aviācijā un kuru masa pārsniedz 5700 kg
25. attēls	Fatālo negadījumu rādītājs 2000.–2006. gadā, Eiropā reģistrētie gaisa kuģi ar nekustīgiem spārniem un masu virs 2250 kg, sabiedriskais transports
26. attēls	Svarīgākās negadījumu kategorijas, Eiropā reģistrētie gaisa kuģi ar nekustīgiem spārniem un masu virs 2250 kg, sabiedriskais transports, fatāli negadījumi 2000.–2006. gadā
27. attēls	CFIT: fatālu negadījumu rādītājs 2000.–2006. gadā, Eiropā reģistrētie gaisa kuģi ar nekustīgiem spārniem un masu virs 2250 kg, sabiedriskais transports
28. attēls	LOC-I: fatālu negadījumu rādītājs 2000.–2006. gadā, Eiropā reģistrētie gaisa kuģi ar nekustīgiem spārniem un masu virs 2250 kg, sabiedriskais transports
29. attēls	TECH: fatālu negadījumu rādītājs 2000.–2006. gadā, Eiropā reģistrētie gaisa kuģi ar nekustīgiem spārniem un masu virs 2250 kg, sabiedriskais transports

3. PIELIKUMS: 2006. GADA FATĀLO NEGADĪJUMU SARAKSTS

Sabiedriskā transporta pārvadājumi ar gaisa kuģiem, kam ir nekustīgi spārni un kuru MTOM pārsniedz 2250 kg

EASA DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTIE GAISA KUĢI

Datums	Valsts, kurā tas notika	Gaisa kuģa tips	Darbības veids	Uz klāja bojā gājušie	Lidojuma posms
12/01/06	Vācija	Beech 300 King Air	pārlidošana, pozicionēšana	2	nolaišanās
07/03/06	Spānija	Cessna 421	gaisa taksometrs	6	nolaišanās
02/07/06	Vācija	De Havilland DHC2 MK I Beaver	pasažieru pārvadāšana	5	pacelšanās
09/07/06	Krievijas Federācija	Airbus A310	pasažieru pārvadāšana	126	nolaišanās
10/10/06	Norvēģija	BAE Systems 146-200	pasažieru pārvadāšana	4	nolaišanās
19/10/06	Francija	Beech 90 King Air	neatliekamā medicīniskā palīdzība	4	pacelšanās

PĀRĒJĀS PASAULES VIETĀS PASAULĒ REĢISTRĒTIE GAISA KUĢI (ĀRVALSTU GAISA KUĢI)

Datums	Valsts, kurā tas notika	Gaisa kuģa tips	Darbības veids	Uz klāja bojā gājušie	Lidojuma posms
02/01/06	Ukraina	BAE Systems 125 Series 700	pārlidošana, pozicionēšana	3	nolaišanās
16/01/06	Amerikas Savienotās Valstis	Boeing 737-500	pasažieru pārvadāšana	1	stāvēšanas laikā
19/01/06	Austrālija	Beech 58 Baron	pasažieru pārvadāšana	2	nav zināms
21/01/06	Kanāda	Cessna 208B	pasažieru pārvadāšana	3	ceļā
08/02/06	Amerikas Savienotās Valstis	Swearingen Metro II	kravu pārvadāšana	1	ceļā
08/03/06	Amerikas Savienotās Valstis	Cessna 414A	pārlidošana, pozicionēšana	3	nolaišanās
08/03/06	Kanāda	Piper PA-31-350	kravu pārvadāšana	1	nosešanās
18/03/06	Amerikas Savienotās Valstis	Beech C99	kravu pārvadāšana	2	nolaišanās
24/03/06	Ekvadora	Cessna 208 Caravan I	pasažieru pārvadāšana	5	pacelšanās
31/03/06	Brazīlija	Let L-410	pasažieru pārvadāšana	19	ceļā
16/04/06	Bolīvija	Fokker F-27	pasažieru pārvadāšana	1	nosešanās
24/04/06	Afganistāna	Antonov An-32	pasažieru pārvadāšana	2	nosešanās
27/04/06	Kongo	Convair 580	kravu pārvadāšana	8	nosešanās

28/04/06	Uganda	CESSNA 208 Grand Caravan	kravu pārvadāšana	3	ceļā
03/05/06	Krievijas Federācija	Airbus A320	pasažieru pārvadāšana	113	nolaišanās
02/06/06	Amerikas Savienotās Valstis	Learjet 35A	pasažieru pārvadāšana	2	nolaišanās
21/06/06	Nepāla	De Havilland DHC6-300	pasažieru pārvadāšana	9	nolaišanās
25/06/06	Amerikas Savienotās Valstis	Mitsubishi MU-2B-60	pārlidošana, pozicionēšana	1	pacelšanās
30/06/06	Mozambika	Cessna 208B	pasažieru pārvadāšana	1	nolaišanās
07/07/06	Kongo	Antonov An-12	kravu pārvadāšana	6	ceļā
10/07/06	Amerikas Savienotās Valstis	Piper PA-31-350	kravu pārvadāšana	1	ceļā
10/07/06	Pakistāna	Fokker F-27	pasažieru pārvadāšana	45	pacelšanās
03/08/06	Kongo	Antonov An-28	pasažieru pārvadāšana	17	nolaišanās
04/08/06	Amerikas Savienotās Valstis	Embraer 110 Bandeirante	pārlidošana, pozicionēšana	1	nolaišanās
13/08/06	Itālija	Lockheed Hercules 100-30	kravu pārvadāšana	3	ceļā
22/08/06	Ukraina	Tupolev TU-154M	pasažieru pārvadāšana	170	ceļā
27/08/06	Amerikas Savienotās Valstis	Bombardier CRJ-100	pasažieru pārvadāšana	49	pacelšanās
01/09/06	Irāna	Tupolev TU-154M	pasažieru pārvadāšana	28	nosēšanās
29/09/06	Brazīlija	Boeing 737-800	pasažieru pārvadāšana	154	ceļā
25/10/06	Madagaskara	Cessna 425	pasažieru pārvadāšana	6	pacelšanās
29/10/06	Nigērija	Boeing 737-200	pasažieru pārvadāšana	96	pacelšanās
09/11/06	Kongo	Let L-410	pasažieru pārvadāšana	1	nosēšanās
17/11/06	Indonēzija	De Havilland DHC6-300	pasažieru pārvadāšana	12	ceļā
18/11/06	Kolumbija	Boeing 727-100	kravu pārvadāšana	5	nolaišanās
16/12/06	Tanzānija	Cessna 310Q	pasažieru pārvadāšana	2	pacelšanās
30/12/06	Meksika	Rockwell Sabreliner	kravu pārvadāšana	2	nolaišanās

ATRUNA

Šie dati par negadījumiem tiek sniegti tikai informācijai. Tie iegūti no aģentūras datu bāzes, ko veido no ICAO un aviācijas nozares iegūtie dati. Tie atspoguļo informāciju, kas bija pieejama ziņojuma sastādīšanas brīdī.

Lai nepieļautu kļūdas, ziņojums tika veidots ļoti rūpīgi, taču aģentūra nesniedz garantiju par informācijas saturu 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.

IZDEVNIECĪBAS ZIŅAS

Eiropas Aviācijas drošības aģentūra
Drošības analīzes un izpētes nodaļa
Ottoplatz 1, D-50679 Ķelne

Tālrunis : +49 221 89990 000
Telefakss : +49 221 89990 999
E-pasts : asr@easa.europa.eu

Reprodukcija atļauta, norādot avotu.

Informācija par Eiropas Aviācijas drošības aģentūru atrodama tīmekļa vietnē
www.easa.europa.eu.

MĀKSLINIECISKAIS NOFORMĒJUMS, DIZAINS UN DRUKA

Heller & C, Thomas Zimmer
Lindenstrasse 20, D-50674 Ķelne



EASA

Ottoplatz 1, D-50679 Cologne
www.easa.europa.eu