



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRA

2010.

GADA DROŠĪBAS PĀRSKATS

easa.europa.eu







EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRA

2010

GADA DROŠĪBAS PĀRSKATS

easa.europa.eu

SATURS

Kopsavilkums	7
1.0 Ievads	9
1.1 Priekšvēsture	9
1.2 Darbības joma	9
1.3 Ziņojuma saturs	10
2.0 Aviācijas drošības vēsturiskā attīstība	11
3.0 Komerčiālie aviopārvadājumi	15
3.1 Lidmašīnas	15
3.1.1 Fatālo negadījumu rādītāji regulārajos pasažieru lidojumos	16
3.1.2 Fatālie negadījumi pēc pārvadājumu veida	17
3.1.3 Negadījumu kategorijas	17
3.2 Helikopteri	20
3.2.1 Fatālie negadījumi	20
3.2.2 Fatālie negadījumi pēc pārvadājumu veidas	20
3.2.3 Negadījumu kategorijas	22
4.0 Vispārējās nozīmes aviācija un speciālie aviācijas darbi	25
4.1 Negadījumu kategorijas – lidmašīnas (vispārējās nozīmes aviācija un speciālie aviācijas darbi)	27
4.2 Negadījumu kategorijas – helikopteri (vispārējās nozīmes aviācija un speciālie aviācijas darbi)	28
4.3 Darījumu aviācija	30
5.0 Vieglie gaisa kuģi, gaisa kuģi, kuru MTOM nepārsniedz 2250 kg	33
5.1 Fatālie negadījumi	35
5.2 Negadījumu kategorijas	36
6.0 Eiropas Centrālais repozitorijs	39
6.1 Īsumā par ECR	40
6.2 Atgadījumu sekas	43
6.3 Secinājumi	44

7.0	Gaisa satiksmes pārvaldība (ATM)	 47
7.1	Negadījumi, kas saistīti ar ATM	48
7.2	Ar ATM saistītie incidenti	49
7.2.1	Incidentu kategorijas	49
7.2.2	Incidentu rādītāji un tendences	50
7.3	Noslēguma piezīmes	52
8.0	Aģentūras pasākumi drošības jomā	 55
8.1	Apstiprinājumi un standartizācija	55
8.2	Sertifikācija	56
8.3	Noteikumu izstrāde	57
8.4	Eiropas Stratēģiskā drošības iniciatīva (ESSI)	59
8.4.1	Eiropas Komerčiālās aviācijas drošības komanda (ECAST)	59
8.4.2	Eiropas Helikopteru drošības komanda (EHEST)	59
8.4.3	Eiropas Vispārējās nozīmes aviācijas drošības komanda (EGAST)	60
1.	pielikums. Vispārīgas piezīmes par datu apkopošanu un kvalitāti	63
2.	pielikums. Definīcijas un akronīmi	64
3.	pielikums. Attēlu un tabulu saraksts	66
4.	pielikums. Fatālo negadījumu uzskaitījums (2010)	68
	Atruna	72
	Atzinības	72



Kopsavilkums

Eiropā 2010. gads aviācijas drošībai bija īpaši labvēlīgs. Tas bija pirmais gads Eiropas aviācijas vēsturē, kad nenotika neviens fatālais negadījums komerciālā gaisa transporta pārvadājumos gan ar helikopteriem, gan ar lidmašīnām. Turklāt, salīdzinot ar vidējiem rādītājiem pasaulē, Eiropā fatālo negadījumu skaits regulāros pasažieru pārvadājumos ar lidmašīnām ir ievērojami mazāks.

Citos pasaules reģionos fatālo negadījumu skaits ir palielinājies no 39 līdz 46. Šajos reģionos 2010. gadā ir palielinājies fatālo negadījumu skaits regulāros pasažieru pārvadājumos. Var spriest, ka vispārējais drošības līmenis ir stabilizējies.

Eiropā ir palielinājies fatālo negadījumu skaits vispārējās nozīmes aviācijā un speciālajos aviācijas pārvadājumos ar lidmašīnām un helikopteriem, kuru maksimālā pacelšanās masa (MTOM) pārsniedz 2250 kg. „Kontroles zaudēšana lidojuma laikā” (LOC-I) ir visbiežāk sastopamā negadījumu kategorija šajos pārvadājumu veidos. Tehniskajām problēmām ir daudz mazāka loma nekā kontroles zaudēšanai lidojuma laikā (LOC-I).

Aģentūra jau piekto gadu apkopo EASA dalībvalstu datus par vieglajām lidmašīnām ar maksimālu sertificēto pacelšanās masu (MTOM), kas ir mazāka par 2250 kg. Salīdzinājumā ar 2009. gadu 2010. gadā paziņoto negadījumu skaits ir samazinājies par 16 %. Tomēr saņemtie dati nav visaptveroši, jo dažas EASA dalībvalstis neziņoja par visiem negadījumiem. Aģentūra turpina sadarbību ar EASA dalībvalstīm, lai uzlabotu datu apkopošanas saskaņotību un atvieglotu datu apmaiņu.

GADA DROŠĪBAS PĀRSKATĀ jau otro gadu tiek sniegta informācija par Eiropas Centrālajā repozitorijā (ECR) reģistrētajiem atgadījumiem. Visu dalībvalstu paziņojumu skaits un sniegtie dati apliecina repozitorija turpmākas izmantošanas lietderīgumu. Ir veikti datu kvalitātes uzlabojumi, bet joprojām pastāv pieejamības grūtības attiecībā uz dažiem datu veidiem.

Gaisa satiksmes pārvaldības jomai ir bijusi maza ietekme gan tiešā, gan netiešā nozīmē uz negadījumiem un atgadījumiem aviācijas sistēmā kopumā. Tomēr joprojām ir nepieciešami centieni pastāvīgi uzlabot ATM drošību.



1.0 Ievads

1.1 PRIEKŠVĒSTURE

Gaisa transports ir viens no drošākajiem ceļošanas veidiem. Tomēr visu Eiropas iedzīvotāju labā ir svarīgi šo drošības līmeni palielināt vēl vairāk. Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA) ir Eiropas Savienības aviācijas drošības stratēģijas stūrakmens. Aģentūra izstrādā kopējus drošības un vides aizsardzības noteikumus Eiropas līmenī. Turklāt tā pārrauga standartu ieviešanu, veicot pārbaudes dalībvalstīs, un sniedz nepieciešamos tehniskos atzinumus, nodrošina mācības un izpēti. Aģentūra cieši sadarbojas ar valstu aviācijas iestādēm, kas turpina realizēt virkni operatīvo uzdevumu, piemēram, lidojumderīguma sertifikātu izdošanu atsevišķiem gaisa kuģiem vai pilotu licencēšanu.

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

1.2 DARBĪBAS JOMA

Šis GADA DROŠĪBAS PĀRSKATS sniedz statistiku par civilās aviācijas drošību Eiropā un pasaulē. Statistika ir sagrupēta atbilstoši darbības veidiem, piemēram, komerciālais gaisa transports, un gaisa kuģu veidiem, piemēram, lidmašīnas, helikopteri un planieri.

Aģentūra izmantoja informāciju par negadījumiem un statistikas datus, ko apkopojusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO). Saskaņā ar ICAO 13. pielikumu „Gaisa kuģu negadījumu un starpgadījumu izmeklēšana” valstīm ir jāziņo ICAO par negadījumiem un nopietniem incidentiem, kas notikuši ar gaisa kuģiem, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa (MTOM) pārsniedz 2250 kg. Tāpēc lielākā daļa šajā pārskatā sniegtās statistikas informācijas ir par gaisa kuģiem, kas pārsniedz minēto masu. Papildus ICAO datiem EASA dalībvalstīm tika pieprasīta informācija par vieglo gaisa kuģu negadījumiem 2006.-2010. gadā. Turklāt gan no ICAO, gan no NLR Gaisa transporta drošības institūta (Nīderlande) tika saņemti dati par komerciālajiem aviopārvadājumiem.

Šis GADA DROŠĪBAS PĀRSKATS ir balstīts uz datiem, kas bija pieejami aģentūrai 2011. gada 15. aprīlī. Nekādas izmaiņas, kas notikušas pēc šī datuma, pārskatā nav iekļautas. **Piezīme:** liela informācijas daļa ir pamatota ar sākotnējiem datiem. Šie dati tiek atjaunināti, tiklīdz ir pieejami izmeklēšanas rezultāti. Tā kā izmeklēšana var ilgt vairākus gadus, var rasties nepieciešamība atjaunināt arī iepriekšējo gadu datus. Tas dažkārt rada atšķirības starp datiem, kas sniegti šajā gada drošības pārskatā, un datiem, kas norādīti iepriekšējo gadu pārskatos.

Šajā pārskatā jēdzieni „Eiropa” un „EASA dalībvalstis” ietver 27 ES dalībvalstis, kā arī Islandi, Lihtenšteinu, Norvēģiju un Šveici. Reģions tiek noteikts atkarībā no negadījumā iesaistītā gaisa kuģa reģistrācijas valsts. Attiecībā uz visām citām darbībām reģions tiek noteikts atkarībā no reģistrācijas valsts.

Īpaša uzmanība ir veltīta fatālo negadījumu statistikai. Parasti šie negadījumi ir pietiekami labi starptautiski dokumentēti. Ir sniegti dati arī par negadījumu skaitu, kuros nav cilvēku upuru. Tiek uzskatīts, ka, veicot padziļinātas statistikas pārbaudes, var sniegt papildu informāciju, tomēr tas palielinātu šī dokumenta sarežģītības pakāpi.

1.3 ZIŅOJUMA SATURS

EASA uzdevumu paplašināšanās ATM jomā dēļ šajā GADA DROŠĪBAS PĀRSKATĀ ir iekļauta jauna nodaļa. Pārskata **7. nodaļā** ir sniegti statistikas dati par atgadījumiem, kas saistīti ar ATM. Šī nodaļa tika izstrādāta ciešā sadarbībā ar EUROCONTROL.

2. nodaļā ir sniegts pārskats par komerciālās aviācijas drošības vēsturisko attīstību. **3. nodaļā** sniegti statistikas dati par komerciāliem aviopārvadājumiem. **4. nodaļā** ietver datus par vispārējās nozīmes aviāciju un speciālajiem aviācijas darbiem. **5. nodaļā** sniegta informācija par negadījumiem EASA dalībvalstīs, kuros iesaistīti vieglie gaisa kuģi. **6. nodaļā** sniegts datu kopsavilkums par Eiropas Centrālā repozitorijā reģistrētiem atgadījumiem. **8. nodaļā** ir sniegts pārskats par dažādajos EASA direktorātos veiktajiem aviācijas drošības pasākumiem.

Pārskata **2. pielikumā Definīcijas un akronīmi** atrodams saraksts ar izmantotajām definīcijām un akronīmiem, kā arī papildu informācija par negadījumu kategorijām.

2.0 Aviācijas drošības vēsturiskā attīstība

No 1945. gada līdz 2009. gadam ICAO publicē rādītājus par negadījumiem, kas saistīti ar pasažieru nāvi regulāros komercpārvadājumos (izņemot pretlikumīgas iejaukšanās darbības civilajā aviācijā). Turpmāk minētie skaitļi balstās uz negadījumu rādītājiem, kas publicēti pēdējā ICAO PADOMES GADA ZIŅOJUMĀ. Pārskatā 2010. gada rādītāji sagatavoti, pamatojoties uz iepriekšējiem novērtējumiem.

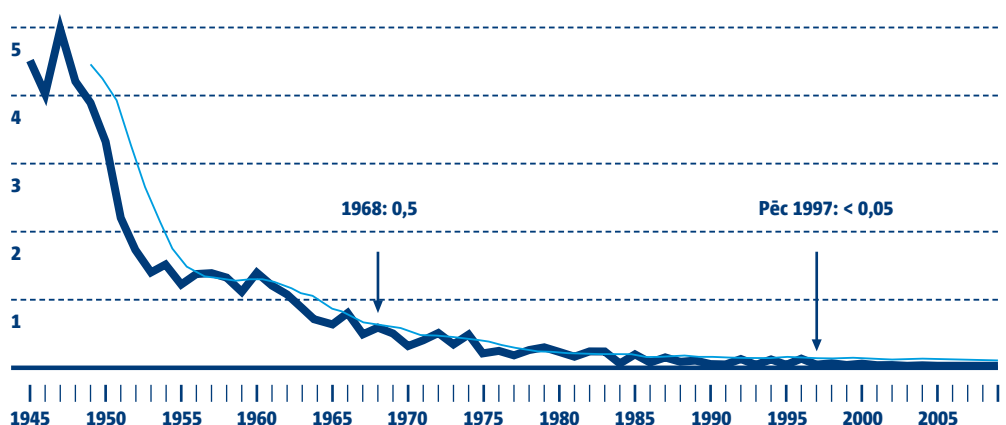
Pārskata **2-1. ATTĒLĀ** norādītie dati liecina, ka kopš 1945. gada aviācijas drošība ir uzlabojusies. Pamatojoties uz 100 miljonu pasažieru jūdžu lidojumos bojāgājušo pasažieru statistiku, bija nepieciešami 20 gadi (1948. līdz 1968. gads), lai panāktu desmitkārtēju uzlabojumu no 5 līdz 0,5. Nākamais desmitkārtējais uzlabojums tika sasniegts 1997. gadā, gandrīz pēc 30 gadiem, kad šis rādītājs kļuva mazāks par 0,05 punktiem. Tiek lēsts, ka 2010. gadā šis rādītājs ir saglabājies tai pašā līmenī – 0,01 nāves gadījums uz 100 miljoniem pasažieru jūdžu.

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

2-1. ATTĒLS

— Bojāgājušo pasažieru skaits
— 5 gadu mainīgais vidējais lielums

PASAŽIERU NĀVES GADĪJUMI UZ 100 MILJONIEM PASAŽIERU JŪDŽU PASAULĒ, REGULĀRIE PASAŽIERU KOMERCĀRĻDĀJUMI, IZŅEMOT PRETLIKUMĪGAS IEJAUKŠANĀS DARBĪBAS.



Piezīme: ¹Šis rādītājs var mainīties pēc tam, kad būs pieejama informācija par aviopārvadājumiem 2010. gadā.

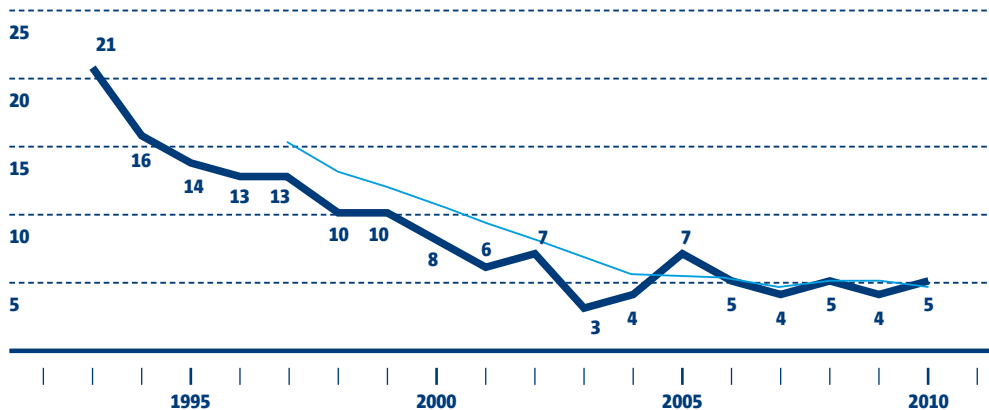
Līdz 2009. gadam PADOMES GADA ZIŅOJUMĀ ICAO sniedza arī rādītājus par negadījumiem, kas saistīti ar pasažieru upuriem. Šī rādītāja attīstība pēdējos divdesmit gados ir parādīta **2-2. ATTĒLĀ**. Pārskatā sniegtie 2010. gada rādītāji sagatavoti, pamatojoties uz iepriekšējiem novērtējumiem.

No 1993. gada negadījumu, kuros uz 10 miljoniem lidojumu regulārajos pārvadājumos (izņemot pretlikumīgas iejaukšanās darbības) ir bojāgājušie pasažieri, rādītājs ir pastāvīgi samazinājies līdz 2003. gadam, pazeminoties līdz trim negadījumiem. Pēdējos gados fatālo negadījumu rādītājs nav būtiski uzlabojies, tas svārstījies no 4 līdz 5 fatāliem negadījumiem uz 10 miljoniem lidojumu. Turklāt kopš 2004. gada arī piecu gadu vidējais mainīgais rādītājs ir palicis gandrīz nemainīgs. Jāpiebilst, ka negadījumu rādītājs regulārajos pārvadājumos dažādos pasaules reģionos būtiski atšķiras (**2-3. ATTĒLS**).

2-2. ATTĒLS

NEGADĪJUMU RĀDĪTĀJS PASAULĒ, ŅEMOT VĒRĀ PASAŽIERU NĀVES GADĪJUMUS UZ 10 MILJONIEM LIDOJUMU REGULĀROS KOMERCPĀRVADĀJUMOS, IZŅEMOT PRETLIKUMĪGAS IEJAUKŠANĀS DARBĪBAS.

— Fatālo negadījumu skaits
— 5 gadu mainīgais vidējais



2-3. ATTĒLS

FATĀLO NEGADĪJUMU RĀDĪTĀJS PASAULES REĢIONOS UZ 10 MILJONIEM LIDOJUMU
(2001.-2010. GADS, REGULĀRIE PASAŽIERU UN KRAVU PĀRVADĀJUMI).



Ziemeļamerikas, Austumāzijas un EASA dalībvalstu reģionos ir zemākie fatālo negadījumu rādītāji pasaulē. Dienvīdamerikas reģions ietver Centrālameriku un Karību jūras baseinu.



3.0 Komerčiālie aviopārvadājumi

Šajā nodaļā izklāstīti dati par aviācijas negadījumiem komerciālos aviopārvadājumos. Šie pārvadājumi ietver pasažieru, kravu un pasta pārvadājumus par atlīdzību vai nomu. Attiecīgie negadījumi ir saistīti ar vismaz vienu gaisa kuģi, kura maksimālā sertificētā pacelšanās masa (MTOM) pārsniedz 2250 kg. Informācija par gaisa kuģu negadījumiem apkopota, ņemot vērā to operatora reģistrācijas valsti. Negadījumi un fatālie negadījumi ir identificēti, izmantojot ICAO 13. pielikumā noteikto definīciju „Gaisa kuģu negadījumu un incidentu izmeklēšana”. Nodaļa iedalīta divās galvenajās sadaļās: viena veltīta lidmašīnām, bet otra – helikopteriem.

3.1 LIDMAŠĪNAS

Fatālo negadījumu ziņā 2010. gads EASA dalībvalstīm ir bijis viens no labākajiem aviācijas drošības gadiem komerciālo aviopārvadājumu vēsturē. Kā parādīts **3-1. TABULĀ**, tas bija pirmais gads, kurā šo pārvadājumu kategorijā netika reģistrēts neviens fatālais negadījums. Lai gan citu negadījumu skaits bija lielāks nekā 2009. gadā, tas tomēr nepārsniedza desmitgades vidējo rādītāju. Visos negadījumos, kuros desmitgades laikā no 2001. līdz 2010. gadam bija iesaistīti EASA dalībvalstīs reģistrētu gaisa kuģu operatori, izdzīvošanas rādītājs ir bijis 95 % no visām uz klāja esošajām personām.

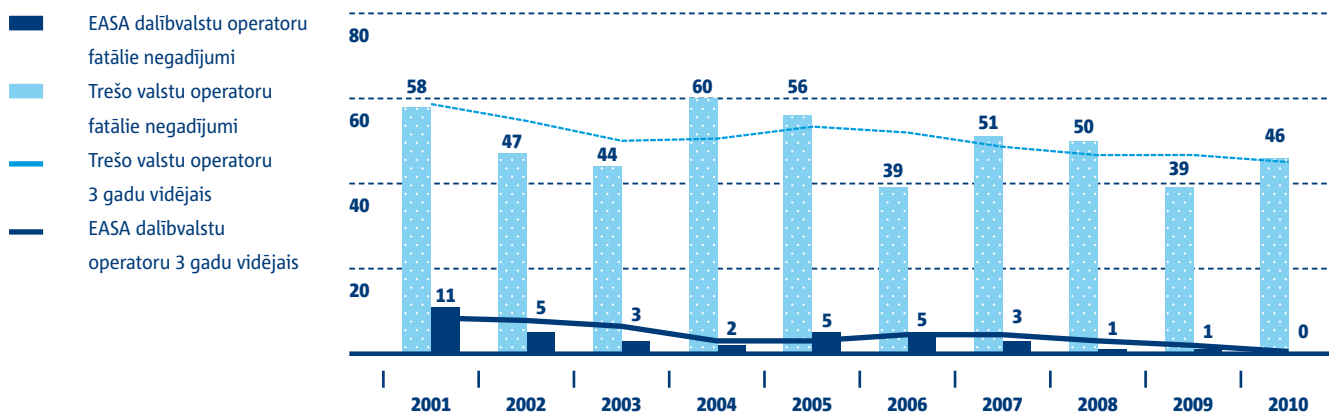
3-1. TABULA

PĀRSKATS PAR KOPĒJO NEGADĪJUMU SKAITU UN FATĀLO NEGADĪJUMU SKAITU AR EASA DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTIEM OPERATORIEM (LIDMAŠĪNĀM).

Laikposms	Visu negadījumu skaits	Fatālie negadījumi	Fatālie negadījumi uz klāja	Fatālie negadījumi uz zemes
1999.–2008. gads (vidēji)	32	5	78	1
2009. gads (kopā)	20	1	228	0
2010. gads (kopā)	26	0	0	0

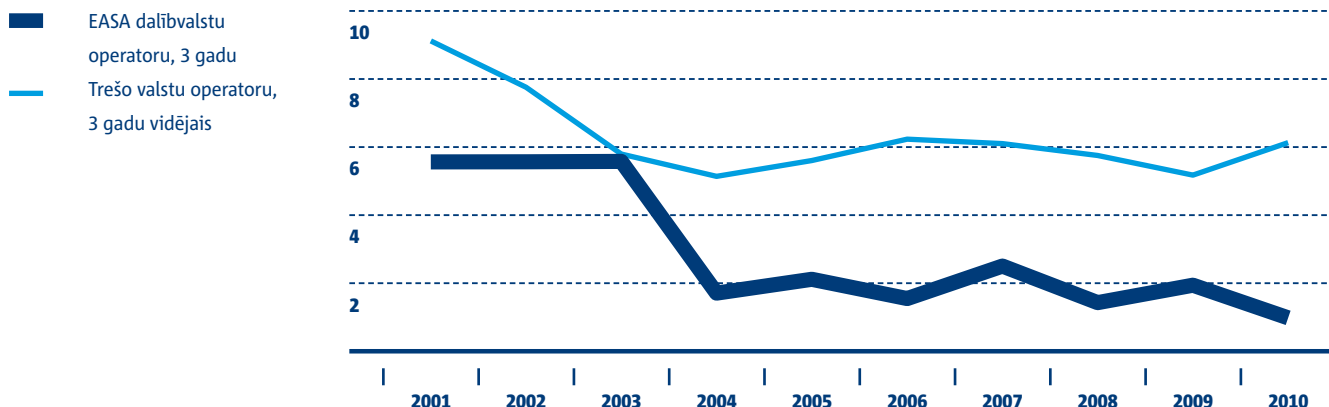
3-1. ATTĒLS

FATĀLIE NEGADĪJUMI KOMERCIĀLOS AVIOPĀRVADĀJUMOS – EASA DALĪBVALSTĪS UN TREŠĀS VALSTĪS REĢISTRĒTĀS LIDMAŠĪNAS.



3-2. ATTĒLS

FATĀLO NEGADĪJUMU RĀDĪTĀJI REGULĀROS PASAŽIERU PĀRVADĀJUMOS – EASA DALĪBVALSTĪS UN TREŠĀS VALSTĪS REĢISTRĒTĀS LIDMAŠĪNAS (FATĀLIE NEGADĪJUMI UZ 10 MILJONIEM LIDOJUMU).



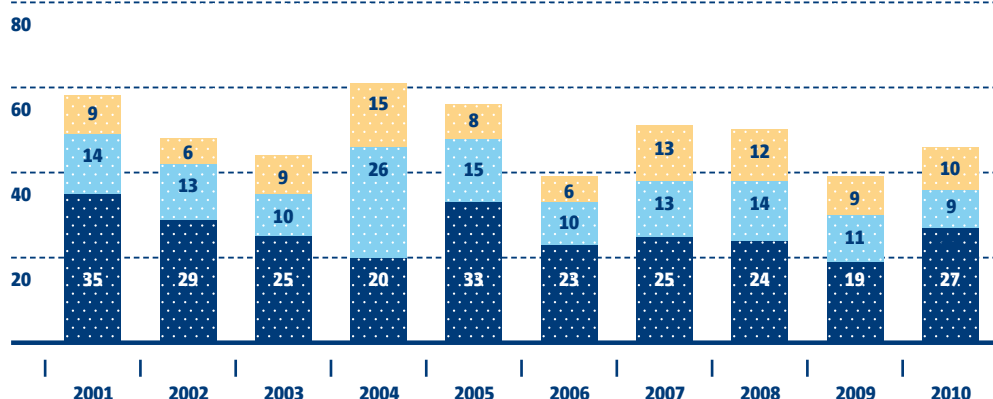
Pārskata **3-1. ATTĒLĀ** parādīts negadījumu skaits ar EASA dalībvalstīs un trešās valstīs (ārpus EASA dalībvalstīm) reģistrēto operatoru lidmašīnām desmitgades laikā no 2001. gada līdz 2009. gadam. Trešās valstīs reģistrētu operatoru lidmašīnām fatālo negadījumu skaits ir palielinājies no 39 (2009. gadā) līdz 46 (2010. gadā). Desmitgades tendence pasaulē liecina, ka kopumā fatālo negadījumu rādītājs ir stabilizējies.

3.1.1 FATĀLO NEGADĪJUMU RĀDĪTĀJI REGULĀRAJOS PASAŽIERU LIDOJUMOS

Negadījumu skaits vien tikai daļēji raksturo drošības līmeni attiecīgajā laika posmā. Lai izdarītu nozīmīgākus secinājumus, absolūtais negadījumu skaits tiek vērtēts salīdzinājumā ar lidojumu skaitu. Iegūtie rādītāji dod iespēju noteikt drošības attīstības virzienus, ņemot vērā satiksmes intensitātes līmeņa izmaiņas. Pārskata **3-2. ATTĒLĀ** sniegti fatālo negadījumu rādītāji uz 10 miljoniem regulāro pasažieru lidojumu, norādot trīs gadu vidējos rādītājus tikai par regulāriem komerciāliem aviopārvadājumiem (2010. gada satiksmes rādītāji ir aplēses). Pagājušās desmitgades vidējo fatālo negadījumu rādītāju kopējais samazinājums EASA dalībvalstīs ir turpinājies 2010. gadā. Trešās valstīs reģistrēto gaisa kuģu vidējais rādītājs 2010. gadā ir palielinājies līdz 2006. gada līmenim.

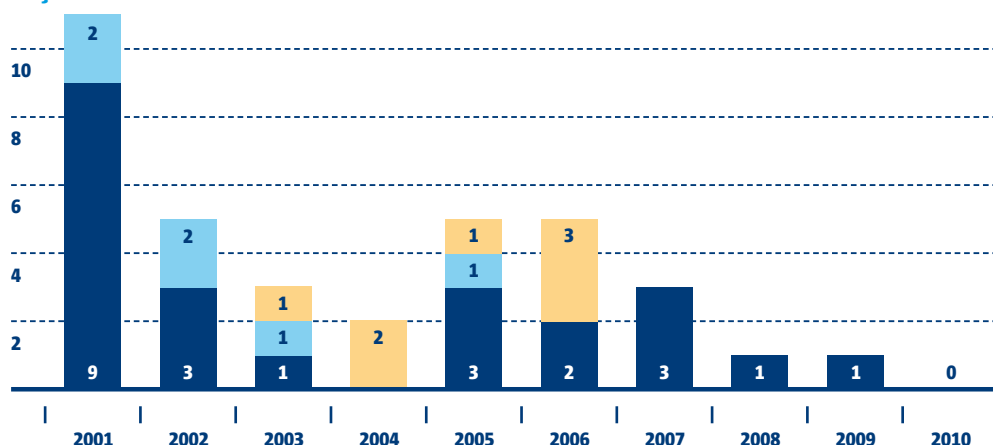
3-3. ATTĒLS

FATĀLIE NEGADĪJUMI PĒC KOMERCIĀLO AVIOPĀRVADĀJUMU VEIDA – TREŠĀS VALSTĪS REGISTRĒTĀS LIDMAŠĪNAS.



3-4. ATTĒLS

FATĀLIE NEGADĪJUMI PĒC KOMERCIĀLO AVIOPĀRVADĀJUMU VEIDA – EASA DALĪBVALSTĪS REGISTRĒTĀS LIDMAŠĪNAS.



3.1.2 FATĀLIE NEGADĪJUMI PĒC PĀRVADĀJUMU VEIDA

Negadījumu sadalīšana pēc pārvadājumu veida sniedz papildu informāciju. Pārskata **3-3. ATTĒLS** parāda, ka pasaulē (izņemot EASA dalībvalstis) pasažieru aviopārvadājumos ir lielākais fatālo negadījumu skaits salīdzinājumā ar citiem pārvadājumu veidiem. Jāpiebilst, ka negadījumu īpatsvars kategorijā „Citi” ir ievērojami lielāks nekā to gaisa kuģu īpatsvars, kas veic šos pārvadājumus. Šajā drošības pārskatā informācija par lidojumu skaitu pēc pārvadājumu veida nav pieejama.

EASA dalībvalstīs fatālo negadījumu skaits pēc pārvadājumu veida ir parādīts **3-4. ATTĒLĀ**. Lai gan ir vērojams stabils negadījumu skaita samazinājums, vēsturiski vairākums fatālo negadījumu ir saistīti ar pasažieru aviopārvadājumiem.

3.1.3 NEGADĪJUMU KATEGORIJAS

Negadījumu iedalīšana vienā vai vairākās kategorijās palīdz noteikt konkrētas drošības problēmas. Fatālie un citi negadījumi ar EASA dalībvalstīs reģistrētām lidmašīnām komerciālajos aviopārvadājumos ir sadalīti attiecīgajās negadījumu kategorijās. Šis

kategorijas pamatotas ar CAST-ICAO kopējās taksonomijas komandas (CICCT)² izstrādātajām definīcijām. Negadījumam var piešķirt vairākas kategorijas atkarībā no apstākļiem, kas to izraisa.

Pārskata **3-5. ATTĒLĀ** parādīts negadījumu skaits visās negadījumu kategorijās, iekļaujot ar EASA dalībvalstu aviosabiedrību lidmašīnām saistītos negadījumus 2001.–2010. gada desmitgadē. Liels fatālo negadījumu skaits, citu starpā, bija kategorijā LOC-I („kontrols zaudēšana lidojuma laikā”) un SCF-PP („sistēmas vai komponentes atteice vai nepareiza darbība saistībā ar dzinēju”).

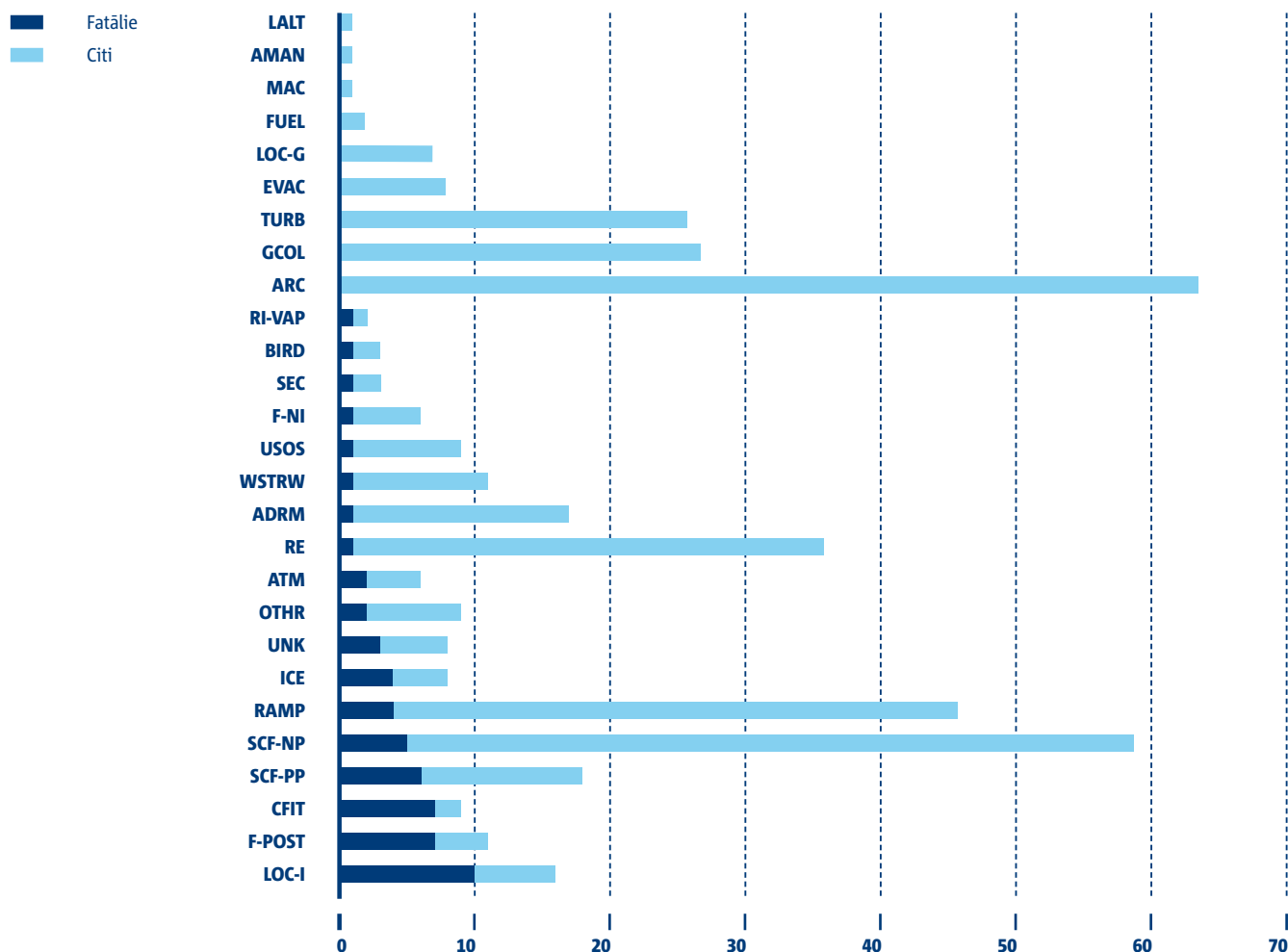
LOC-I kategorijas negadījumi notiek tad, kad apkalpe īslaicīgi vai pilnīgi zaudē spēju kontrolēt gaisa kuģi. Šādu kontroles zudumu var izraisīt samazināta gaisa kuģa veikspēja vai gaisa kuģa pilotēšana, pārsniedzot tā kontroles iespējas. Pēdējā desmitgadē LOC-I kategorijas negadījumos ir augstākais fatālo gadījumu skaits. SCF-PP ietver vienu vai vairāku dzinēju darbības traucējumus, kas var izraisīt pilnīgu vai daļēju dzinēja jaudas zudumu.

Papildu secinājumus var izdarīt, ja tiek izmantotas dažu negadījumu kategoriju tendences pēdējās desmitgades laikā. Pārskata **3-6. ATTĒLĀ** norādīta dažu negadījumu kategoriju procentuālā daļa no kopējā negadījumu skaita. Pēdējos gados ir kopumā pieaudzis to negadījumu īpatsvars, kas ietver ARC („nepareiza saskare ar zemi”) kategoriju. Šādi negadījumi parasti ir saistīti ar ilgstošu, strauju vai smagu nosēšanos. Bieži tiek bojāta šasija vai citas gaisa kuģa daļas. Palielinās arī RAMP („darbības uz zemes”) kategorijas negadījumu procentuālais daudzums. Šie negadījumi ir saistīti ar gaisa kuģu bojājumiem, ko izraisa transportlīdzekļi vai zemes aprikojums, vai nepareizs kravas sadalījums lidmašīnā. „Kontrolēta lidojuma sadursmes ar zemi” (CFIT) izraisītu negadījumu skaits kopumā samazinās. Šajos negadījumos gaisa kuģis saduras vai gandrīz saduras ar zemi, ko visbiežāk izraisa ierobežota vai ievērojami pasliktināta redzamība.

Piezīme: ² CICCT izstrādāja vienotu taksonomiju atgadījumu klasifikācijai negadījumu un incidentu paziņošanas sistēmām. Sīkāku informāciju var atrast 2. pielikumā: Definīcijas un akronīmi.

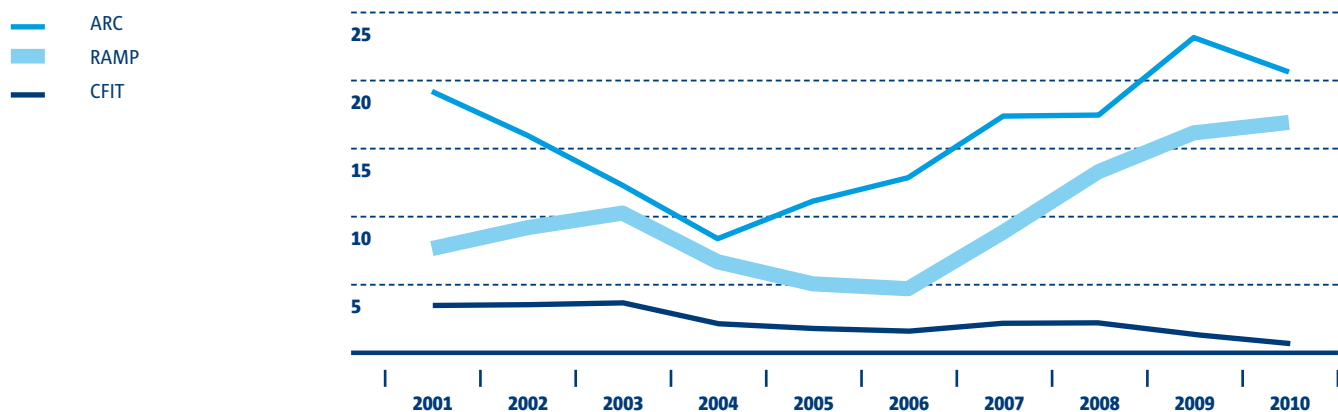
3-5. ATTĒLS

**NEGADĪJUMU KATEGORIJAS, KAS NOTEIKTAS FATĀLIEM UN CITIEM NEGADĪJUMIEM –
NEGADĪJUMU SKAITS AR EASA DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTĀM LIDMAŠĪNĀM
(2001. – 2010. GADS).**



3-6. ATTĒLS

**GADA PROCENTUĀLAIS ARC RAMP UN CFIT NEGADĪJUMU KATEGORIJAS ĪPATSVARŠ NO
VISIEM NEGADĪJUMIEM – EASA DALĪBVALSTU AVIOSABIEDRĪBU LIDMAŠĪNĀS.**



3.2 HELIKOPTERI

Šajā iedaļā sniegts pārskats par negadījumiem komerciālos aviopārvadājumos, kas notikuši ar helikopteri (MTOM pārsniedz 2250 kg). Visaptveroši dati par helikopteri (piemēram, nolidotās stundas) šim pārskatam nebija pieejami.

Pārvadājumi ar helikopteri kopumā atšķiras no pārvadājumiem ar lidmašīnām. Helikopteri bieži veic lidojumus tuvu zemei un paceļas un nosēžas tādās no lidostām atšķirīgās vietās kā helikopteru laukumi, privāti nosēšanās laukumi un dabiskā seguma nosēšanās vietas. Turklāt helikopteru un lidmašīnu aerodinamiskās un ekspluatācijas tehniskās īpašības ir dažādas. Tas viss atspoguļojas atšķirīgajos negadījumu raksturlielumos.

Kā norādīts **3-2. TABULĀ**, 2010. gadā netika reģistrēti fatālie negadījumi, kurus izraisījuši EASA dalībvalstīs reģistrēto operatoru helikopteri, kas veic komerciālos aviopārvadājumus. Turklāt citu negadījumu skaits bija mazāks par desmitgades vidējo skaitu.

3-2. TABULA**PĀRSKATS PAR KOPĒJO NEGADĪJUMU SKAITU UN FATĀLO NEGADĪJUMU SKAITU AR EASA DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTU OPERATORU HELIKOPTERIEM.**

Laikposms	Visu negadījumu skaits	Fatālie negadījumi	Fatālie negadījumi uz klāja	Fatālie negadījumi uz zemes
1999.–2008. gads (vidēji)	9	3	11	0
2009. gads (kopā)	5	2	18	0
2010. gads (kopā)	2	0	0	0

3.2.1 FATĀLIE NEGADĪJUMI

Pārskata **3-7. ATTĒLĀ** norādīts EASA dalībvalstu un trešo valstu operatoru helikopteru izraisīto fatālo negadījumu skaits. Laikā no 2001. gada līdz 2010. gadam notika 25 fatālie negadījumi, kuros bija iesaistīti EASA dalībvalstīs reģistrēti operatori. Salīdzinājumam – trešo valstu operatoru helikopteri bija iesaistīti 119 fatālos negadījumos. Kopumā EASA dalībvalstīs reģistrēto operatoru fatālie negadījumi veido 17 % no kopējā negadījumu skaita pasaulē. Trešo valstu operatoru fatālo negadījumu skaits 2010. gadā bija neliels (5 negadījumi), salīdzinot ar desmitgades, 2001.–2010. gada, vidējo daudzumu (12 negadījumi).

Analizējot trīs gadu vidējos rādītājus, var konstatēt, ka pēdējos gados ar helikopteri saistīto fatālo negadījumu skaits ir samazinājies gan visā pasaulē, gan EASA dalībvalstīs reģistrētajiem operatoriem.

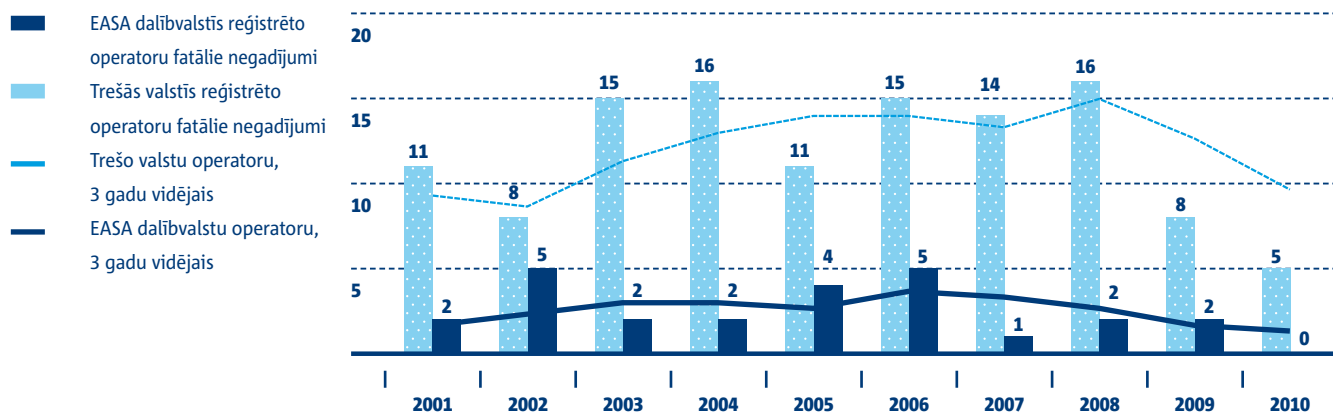
3.2.2 FATĀLIE NEGADĪJUMI PĒC PĀRVADĀJUMU VEIDA

Pārskata **3-8. ATTĒLĀ** norādīti fatālie negadījumi pēc komerciālo aviopārvadājumu veida. Pārskatot fatālos negadījumus pēc lidojumu veida, ir redzama atšķirība starp EASA dalībvalstu un trešo valstu operatoriem.

Pasažieru pārvadājumi ir galvenais pārvadājumu veids, kas saistīts ar trešo valstu operatoru izraisītiem fatāliem negadījumiem. Lielākais fatālo negadījumu skaits (14), kas notika ar EASA

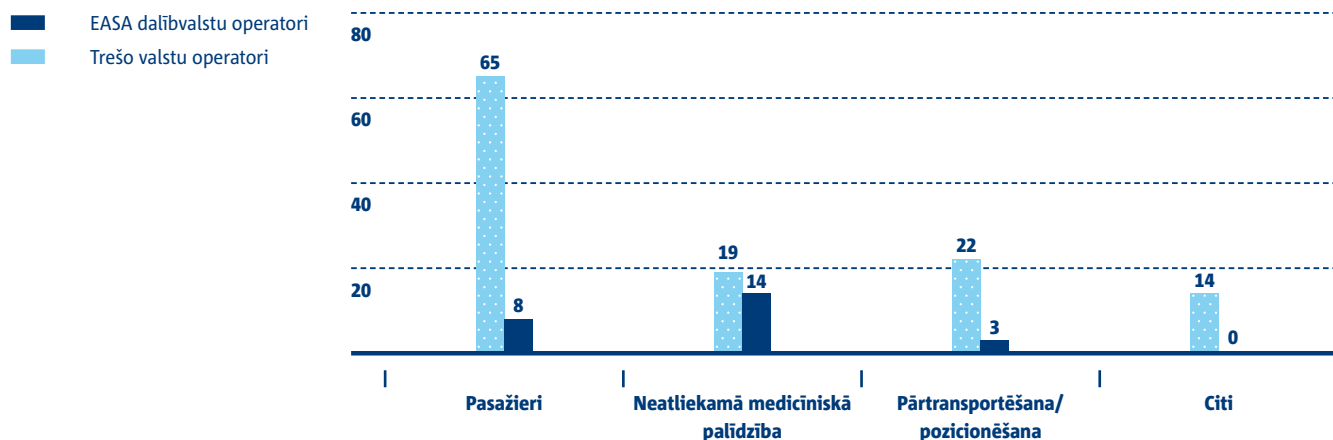
3-7. ATTĒLS

ATTĒLS. FATĀLIE NEGADĪJUMI KOMERCIĀLOS AVIOPĀRVADĀJUMOS — EASA DALĪBVALSTĪS UN TREŠĀS VALSTĪS REĢISTRĒTO OPERATORU HELIKOPTERI.



3-8. ATTĒLS

FATĀLO NEGADĪJUMU SKAITS PĒC KOMERCIĀLO AVIOPĀRVADĀJUMU VEIDA — EASA DALĪBVALSTU UN TREŠO VALSTU OPERATORU HELIKOPTERI (2001. – 2010. GADS).



dalībvalstīs reģistrētiem helikopteriem, bija ar neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteriem (HEMS)³. Tie veido 42 % no pasaules kopējā fatālo negadījumu skaita, kas saistīts ar neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanu ar helikopteriem. Kategorijā „Citi” ietilpst kravu un aviotaksometru pārvadājumi.

Pasaulē pēdējā desmitgadē 22 fatālos negadījumos iesaistītie helikopteri veica lidojumus uz iekārtām atklātā jūrā (lidojumus no iekārtām atklātā jūrā un uz tām). Atkarībā no pārvadājuma veida minētie negadījumi ir norādīti 3-8. ATTĒLĀ atbilstoši visām kategorijām.

Piezīme: ³ Neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru (HEMS) lidojumi nodrošina neatliekamo medicīnisko palīdzību gadījumos, kad ir nepieciešama tūlītēja un ātra medicīnas personāla, medicīniskā aprīkojuma vai cietušo personu pārvešana.

3.2.3 NEGADĪJUMU KATEGORIJAS

Lai noteiktu konkrētus drošības jautājumus, tika izdalīta viena vai vairākas negadījumu kategorijas attiecībā uz negadījumiem ar EASA dalībvalstīs reģistrēto operatoru helikopteriem.

Šīs kategorijas pamatotas ar CAST-ICAO kopējās taksonomijas komandas (CICTT) izstrādātajām definīcijām. Pašreiz kategoriju saraksts ir atjaunināts, lai tajā piemērotāk norādītu helikopteru pārvadājumus. Tostarp saraksts tika papildināts ar kategoriju „Sadursmes ar šķēršļiem pacelšanās un nosēšanās laikā” (CTOL). Iepriekšējos gada drošības pārskatos minētās kategorijas negadījumi tika norādīti kategorijā „Citi” (OTHR).

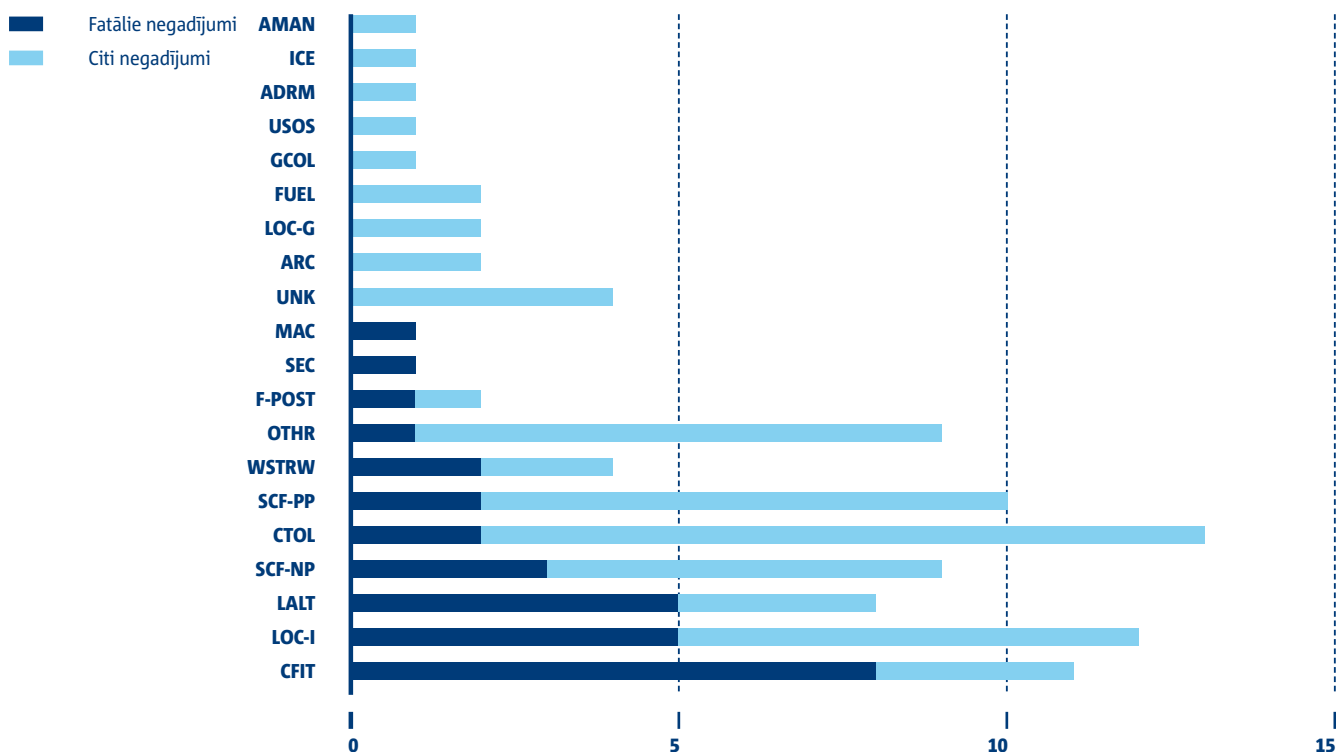
Lielākais fatālo negadījumu skaits ir kategorijā CFIT („Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi”). Vairumā gadījumu bija nelabvēlīgi laika apstākļi, piemēram, samazināta redzamība dūmakā vai miglā. Turklāt vairāki lidojumi bija notikuši naktī vai kalnainā apvidū.

„Kontroles zaudēšana lidojuma laikā” (LOC-I) ir otra biežākā fatālo negadījumu kategorija un arī otrā lielākā kategorija, vērtējot visus negadījumus kopumā.

„Darbības nelielā augstumā” (LALT) ir sadursme ar zemi un šķēršļiem, kas notikusi, ar nolūku lidojot tuvu zemei, izņemot pacelšanās un nosēšanās posmu.

3–9. ATTĒLS

NEGADĪJUMU KATEGORIJAS, KAS NOTEIKTAS FATĀLIEM UN CITIEM NEGADĪJUMIEM – NEGADĪJUMU SKAITS AR EASA DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTIEM HELIKOPTERIEM (HELIKOPTERI, 2001. – 2010. GADS).



Kategorijā „Citi” (OTHR) tiek iekļauti negadījumi, kas neatbilst nevienai citai kategorijai. Vairākos šīs kategorijas negadījumos rotora radītā spēcīgā lejupvērstā gaisa plūsma radīja cilvēkiem nopietnas traumas, bet nenostiprināti priekšmeti izraisīja helikoptera bojājumus.

SCF-NP un SCF-PP ir divas kategorijas, kas attiecas uz sistēmu vai komponentu atteicēm un darbības traucējumiem saistībā ar dzinēja un citām atteicēm vai darbības traucējumiem. Abu kategoriju negadījumi galvenokārt ir saistīti ar dzinēja atteici, galvenā rotora sistēmas atteici, astes rotora sistēmas vai lidojuma kontroles atteici vai darbības traucējumiem.

Negadījumi kategorijā „Sadursmes ar šķēršļiem pacelšanās un nosēšanās laikā” (CTOL) ir saistīti ar visiem negadījumiem pacelšanās un nosēšanās posmos, galvenajam vai astes rotoram saduroties ar šķēršļiem uz zemes. Helikopteri bieži lido norobežotos rajonos tuvu dažādiem šķēršļiem.



4.0 Vispārējās nozīmes aviācija un speciālie aviācijas darbi

Šajā nodaļā sniegti dati par negadījumiem, kas saistīti ar gaisa kuģiem ar MTOM vairāk par 2250 kg, ko izmanto vispārējās nozīmes aviācijā un speciālajos aviācijas darbos. Šajā nodaļā minētā informācija ir balstīta uz datiem, kas saņemti no ICAO.

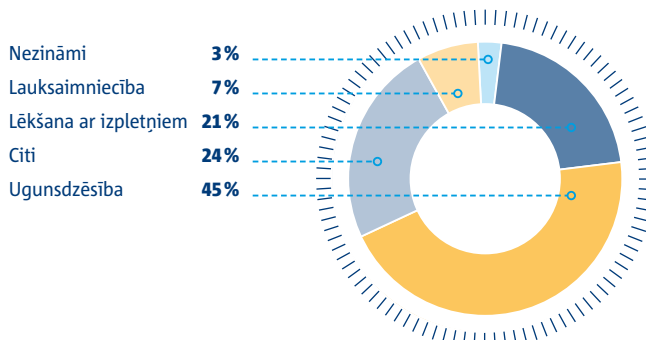
ICAO dokumentos termins „Speciālie aviācijas darbi” ir definēts kā gaisa kuģa lidojumi, kuros gaisa kuģis tiek izmantots, lai veiktu lauksaimniecības, celtniecības, fotografēšanas, ģeodēzijas, novērošanas, patrulēšanas, glābšanas darbus un reklāmu gaisā.

Termins „Vispārējās nozīmes aviācija” nozīmē visas civilās aviācijas darbības, kas nav komerciālie aviopārvadājumi vai speciālie aviācijas darbi. Fatālo negadījumu sadalījums pēc pārvadājumu veida desmitgadē no 2001. gada līdz 2010. gadam ir norādīts **4-1. ATTĒLĀ.**

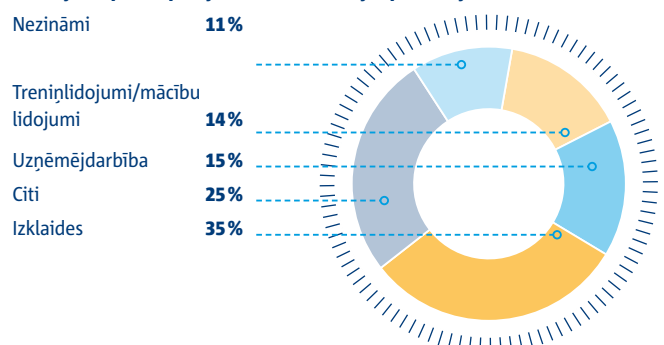
4-1. ATTĒLS

FATĀLO NEGADĪJUMU SADALĪJUMS PĒC PĀRVADĀJUMU VEIDA – AR EASA DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTĀM LIDMAŠĪNĀM, KURU MTOM PĀRSNIEDZ 2250 KG (2001.–2010. GADS).

Sadalījums pēc speciālo aviācijas darbu veida.



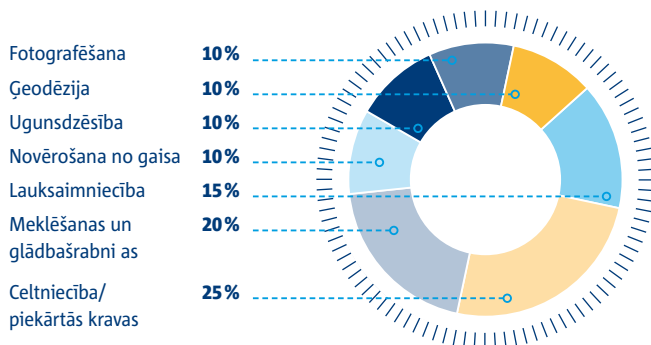
Sadalījums pēc vispārējās nozīmes aviācijas pārvadājumu veida.



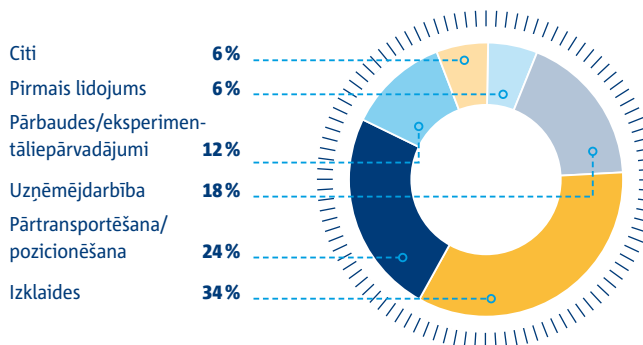
4-2. ATTĒLS

FATĀLO NEGADĪJUMU SADALĪJUMS PĒC PĀRVADĀJUMU VEIDA – AR EASA DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTIEM HELIKOPTERIEM, KURU MTOM PĀRSNIEDZ 2250 KG (2001.–2010. GADS).

Sadalījums pēc speciālo aviācijas darbu veida.



Sadalījums pēc vispārējās nozīmes aviācijas pārvadājumu veida.



Pārskata 4-1. TABULĀ aplūkots laika posms no 1999. līdz 2010. gadam, norādot negadījumu skaitu 2010. un 2009. gadā, kā arī vidējos rādītājus iepriekšējā desmitgadē.

PĀRSKATA 4-1

PĀRSKATS PAR VISU NEGADĪJUMU UN FATĀLO NEGADĪJUMU SKAITU PĒC PĀRVADĀJUMU UN GAISA KUĢA VEIDA –AR EASA DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTIEM GAISA KUĢIEM, KURU MTOM PĀRSNIEDZ 2250 KG.

Gaisa kuģa kategorija	Pārvadājumu veids	Datums	Visu negadījumu skaits	Fatālie negadījumi	Fatālie negadījumi uz klāja	Fatālie negadījumi uz zemes
Lidmašīnas	Vispārējās nozīmes aviācija	1999.–2008. gads (vidēji)	17	5	13	1
		2009. gads (kopā)	13	5	9	0
		2010. gads (kopā)	13	3	6	0
Lidmašīnas	Speciālie aviācijas darbi	1999.–2008. gads (vidēji)	6	2	4	0
		2009. gads (kopā)	3	1	2	0
		2010. gads (kopā)	4	0	0	0
Helikopteri	Vispārējās nozīmes aviācija	1999.–2008. gads (vidēji)	5	1	3	0
		2009. gads (kopā)	2	2	3	0
		2010. gads (kopā)	5	0	0	0
Helikopteri	Speciālie aviācijas darbi	1999.–2008. gads (vidēji)	6	1	2	0
		2009. gads (kopā)	1	1	4	0
		2010. gads (kopā)	9	3	8	0

4.1 NEGADĪJUMU KATEGORIJAS – LIDMAŠĪNAS (VISPĀRĒJĀS NOZĪMES AVIĀCIJA UN SPECIĀLIE AVIĀCIJAS DARBI)

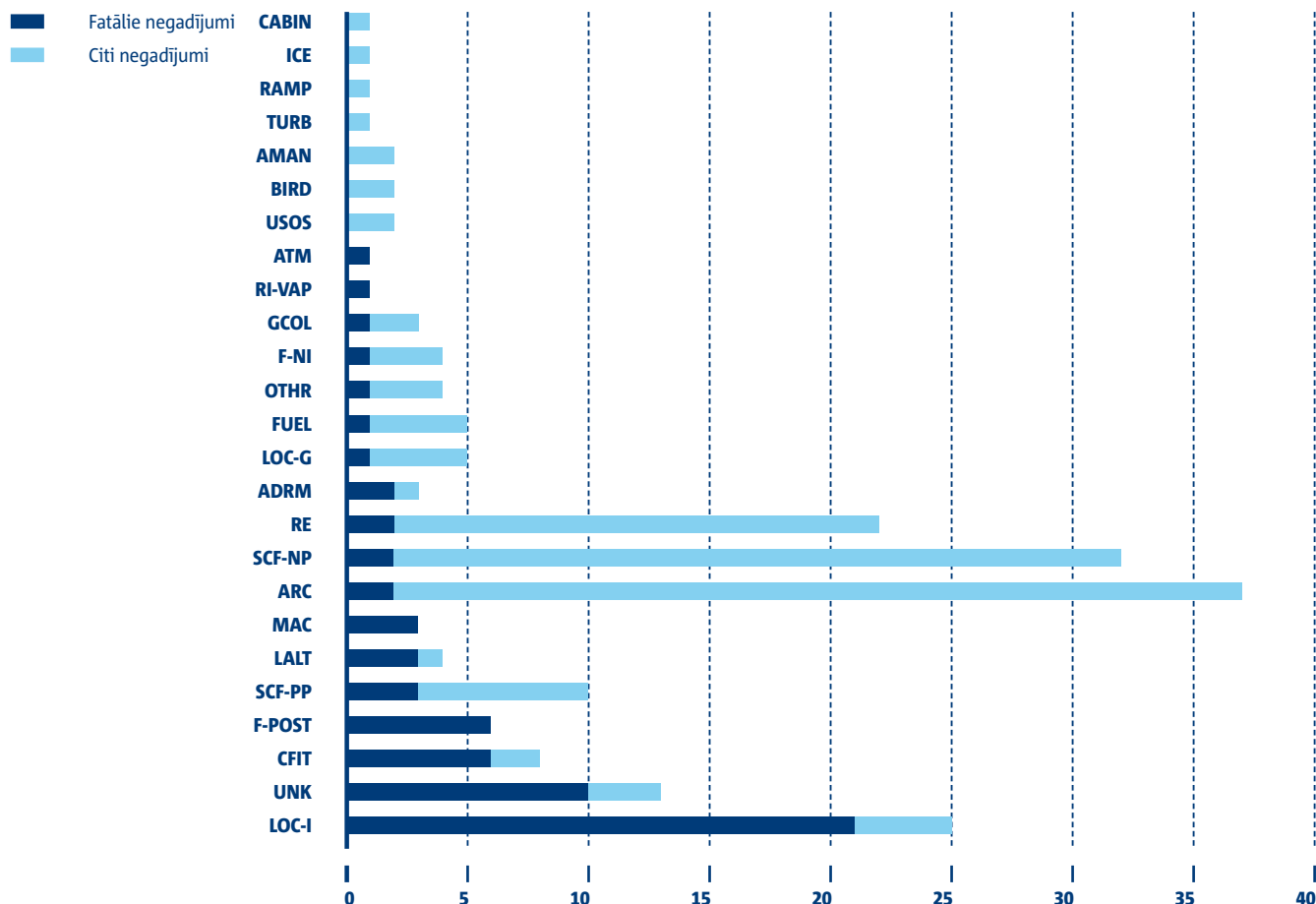
Tika secināts, ka ne visa no ICAO saņemtā informācija par vispārējās nozīmes aviācijas negadījumiem bija sagrupēta pēc negadījumu kategorijām. Tāpēc sniegtie skaitļi ir tikai aptuveni biežuma aprēķins visās negadījumu kategorijās. Visi dati attiecas uz desmitgadi no 2001. gada līdz 2010. gadam.

Kā redzams **4-3. ATTĒLĀ**, „Kontroles zaudēšana lidojuma laikā” (LOC-I) ir būtiskākā fatālo negadījumu kategorija. Notika vairāki fatālie negadījumi kategorijā „Nezināms” (UNK), kas liecina par datu nepietiekamību klasifikācijas veikšanai. „Nepareiza saskare ar zemi” (ARC), novirzīšanās no skrejceļa (RE) un sistēmas komponentu atteices, kas nav saistītas ar dzinēju (SCF-NP), ir svarīgākās citu negadījumu kategorijas. Tas nozīmē, ka lidmašīnām bija tehniskas problēmas, tomēr negadījumu rezultāti nebija tik smagi.

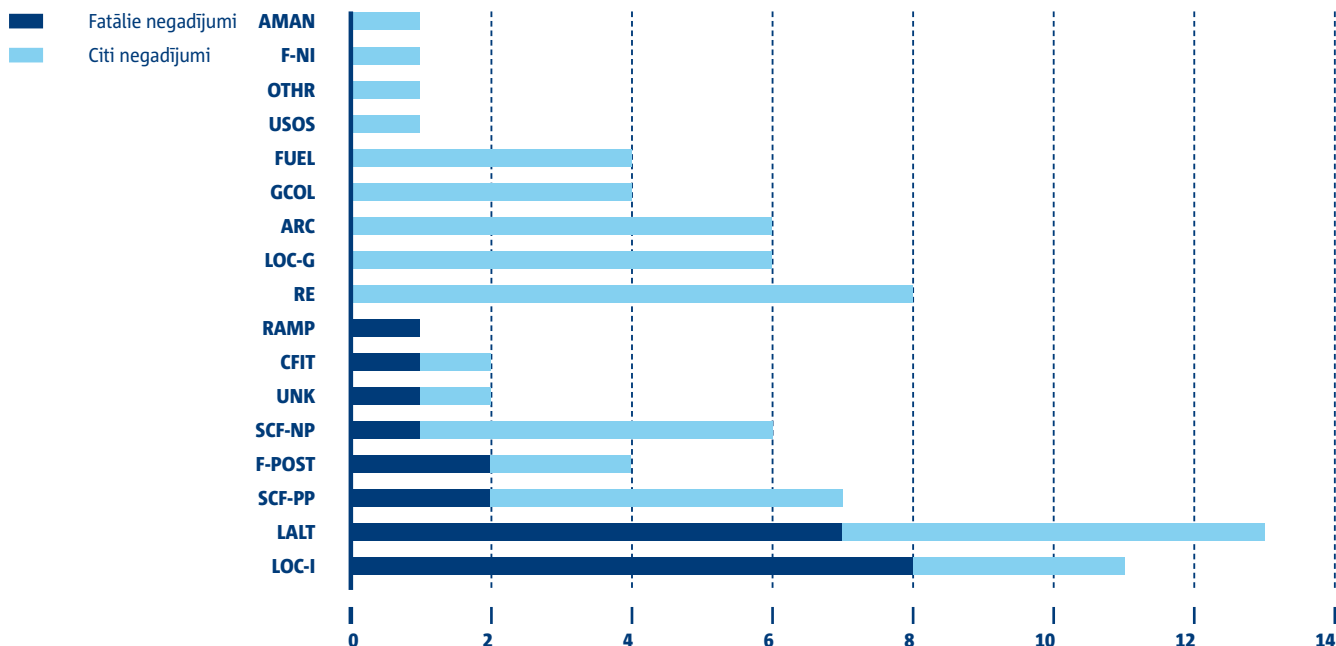
Īpaši problemātiski ir speciālie aviācijas darbi, jo ir grūti iegūt datus par šajā pārvadājumu veidā notikušajiem negadījumiem. Speciālo aviācijas darbu jomā viena no bīstamākajām nozarēm ir ugunsdzēsība. Dažās valstīs šo darbu veic komerciāli operatori, bet dažās – kā „Valsts lidojumus” arī valsts organizācijas (piemēram, gaisa spēki). „Valsts lidojumi” šajā pārskatā nav iekļauti.

4-3. ATTĒLS

FATĀLO NEGADĪJUMU UN CITU NEGADĪJUMU KATEGORIJAS VISPĀRĒJĀS NOZĪMES AVIĀCIJĀ – AR EASA DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTĀM LIDMAŠĪNĀM, KURU MTOM PĀRSNIEDZ 2250 KG (2001.-2010. GADS).



4-4. ATTĒLS

FATĀLO NEGADĪJUMU UN CITU NEGADĪJUMU KATEGORIJAS VISPĀRĒJĀS NOZĪMES
AVIĀCIJĀ – AR EASA
DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTĀM LIDMAŠĪNĀM, KURU MTOM PĀRSNIEDZ 2250 KG
(2001.–2010. GADS).

Pārskata 4-4. ATTĒLĀ kā būtiskākā fatālo negadījumu kategorija norādīta „Kontroles zaudēšana lidojuma laikā” (LOC-I), aiz kuras ierindojas „Darbības nelielā augstumā” (LALT) un pēc tam sistēmas-komponentes atteices saistībā ar dzinēju (SCF-PP) un „Uguns/dūmi pēc sadursmes” (F-POST). „Novirzīšanās no skrejceļa” (RE) bija nozīmīgākā speciālo aviācijas darbu negadījumu kategorija citu negadījumu grupā.

4.2 NEGADĪJUMU KATEGORIJAS – HELIKOPTERI (VISPĀRĒJĀS NOZĪMES AVIĀCIJĀ UN SPECIĀLIE AVIĀCIJAS DARBI)

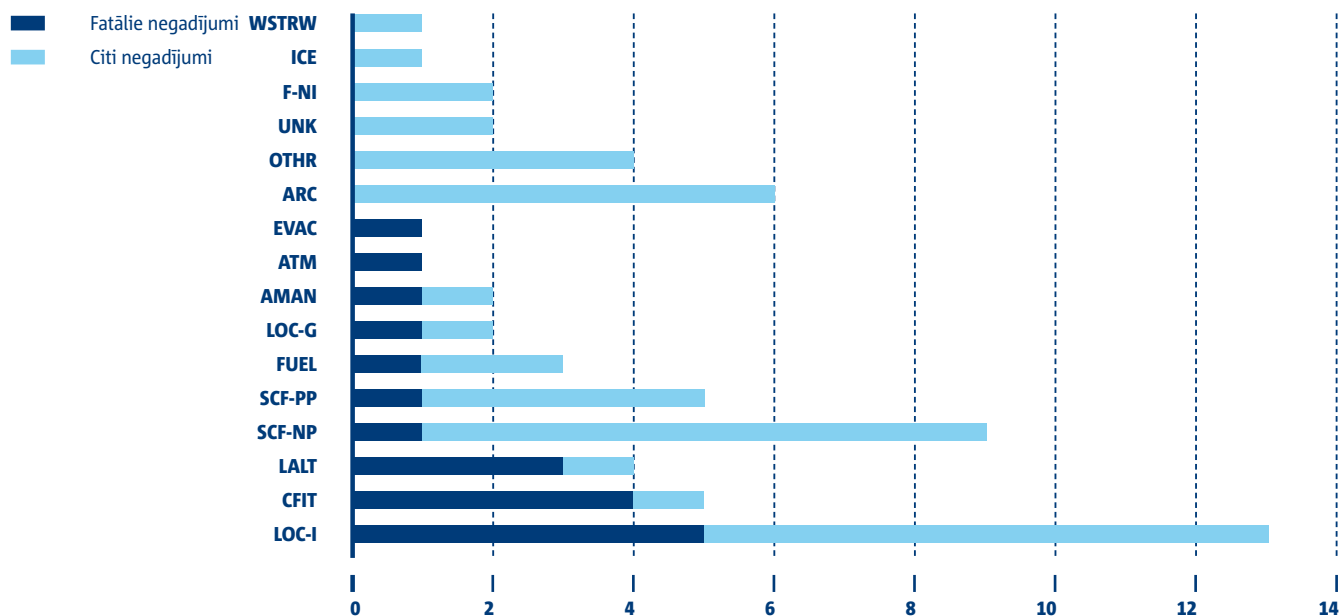
Gan vispārējās nozīmes aviācijā, gan speciālajos aviācijas darbos ar helikopteriem saistīto negadījumu skaits ir mazāks, salīdzinot ar negadījumiem, kas saistīti ar lidmašīnām. Tas, acīmredzot, izskaidrojams ar faktu, ka helikopteru flote ir ievērojami mazāka, kā arī ar to, ka abos pārvadājumu veidos helikopteriem ir atšķirīgi veicamie uzdevumi. Tāpat kā par lidmašīnu pārvadājumiem, arī par helikopteru pārvadājumiem nav pieejami statistikas dati.

Pārskata 4-5. ATTĒLĀ norādīts, ka „Kontroles zaudēšana lidojuma laikā” (LOC-I) un „Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi” (CFIT) ir divas biežākās atgadījumu kategorijas, kas attiecas uz fatāliem negadījumiem helikopteru pārvadājumos. Kategorijā LOC-I ir arī viens no citu negadījumu, kuros nav bojāgājušo, augstākajiem rādītājiem vispārējās nozīmes aviācijā, kas norāda uz to, ka joprojām ir problēmas ar helikopteru apkalpošanu.

Speciālajos aviācijas darbos helikopteri tiek izmantoti dažādiem uzdevumiem, kuros ietvertas darbības nelielā augstumā (LALT) un ārējās piekares kravu pārvadājumi (EXTL). Šādos apstākļos jebkurš drošības jautājums, piemēram, kļūme apkalpošanā vai „sistēmas vai komponentes atteice saistībā ar dzinēju” var izraisīt „kontroles zaudēšanu lidojuma laikā” (LOC-I). Pārskata 4-6. ATTĒLĀ parādīts, ka minētās drošības problēmas ir saistītas ar fatālo negadījumu

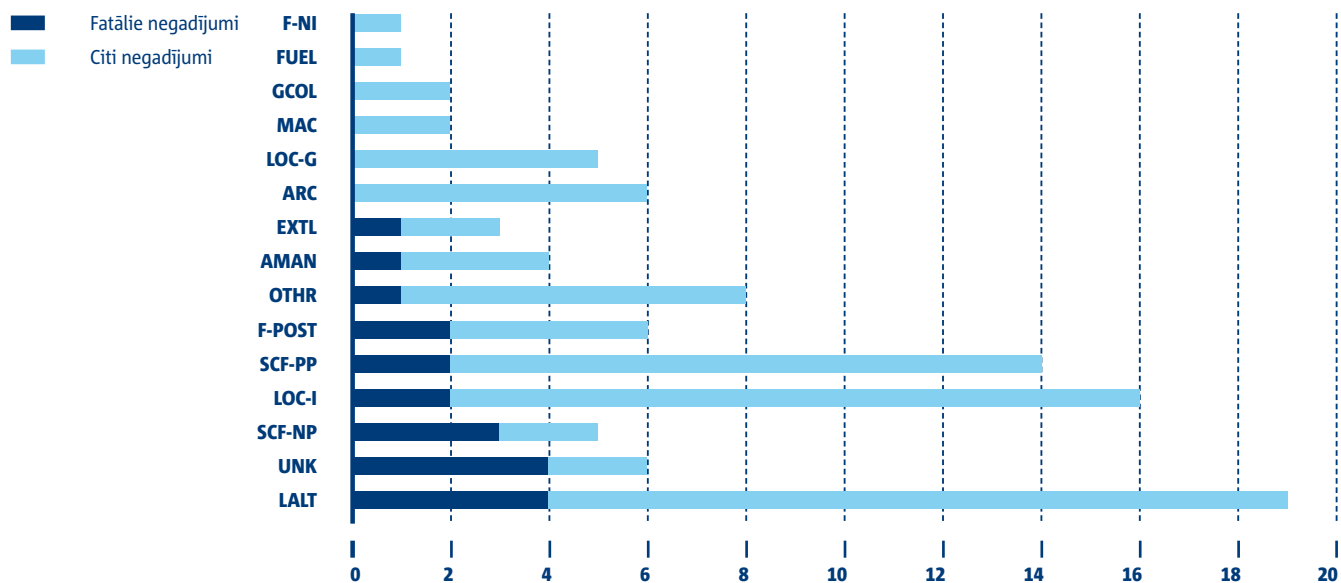
4-5. ATTĒLS

FATĀLO NEGADĪJUMU UN CITU NEGADĪJUMU KATEGORIJAS VISPĀRĒJĀS NOZĪMES
AVIĀCIJĀ – AR EASA DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTIEM HELIKOPTERIEM, KURU MTOM
PĀRSNIEDZ 2250 KG (2001.-2010. GADS).



4-6. ATTĒLS

FATĀLO NEGADĪJUMU UN CITU NEGADĪJUMU KATEGORIJAS VISPĀRĒJĀS NOZĪMES
AVIĀCIJĀ – AR EASA DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTĀM HELIKOPTERIEM, KURU MTOM
PĀRSNIEDZ 2250 KG (2001.-2010. GADS).



vairākumu, turklāt arī relatīvi liels helikopteru negadījumu iemeslu skaits tiek klasificēts kā „Nezināms” (UNK). Iespējams, ka tas ir tāpēc, ka joprojām nav pabeigta negadījumu izmeklēšana vai arī minēto negadījumu iemesli vai apstākļi paliek nenoskaidroti.

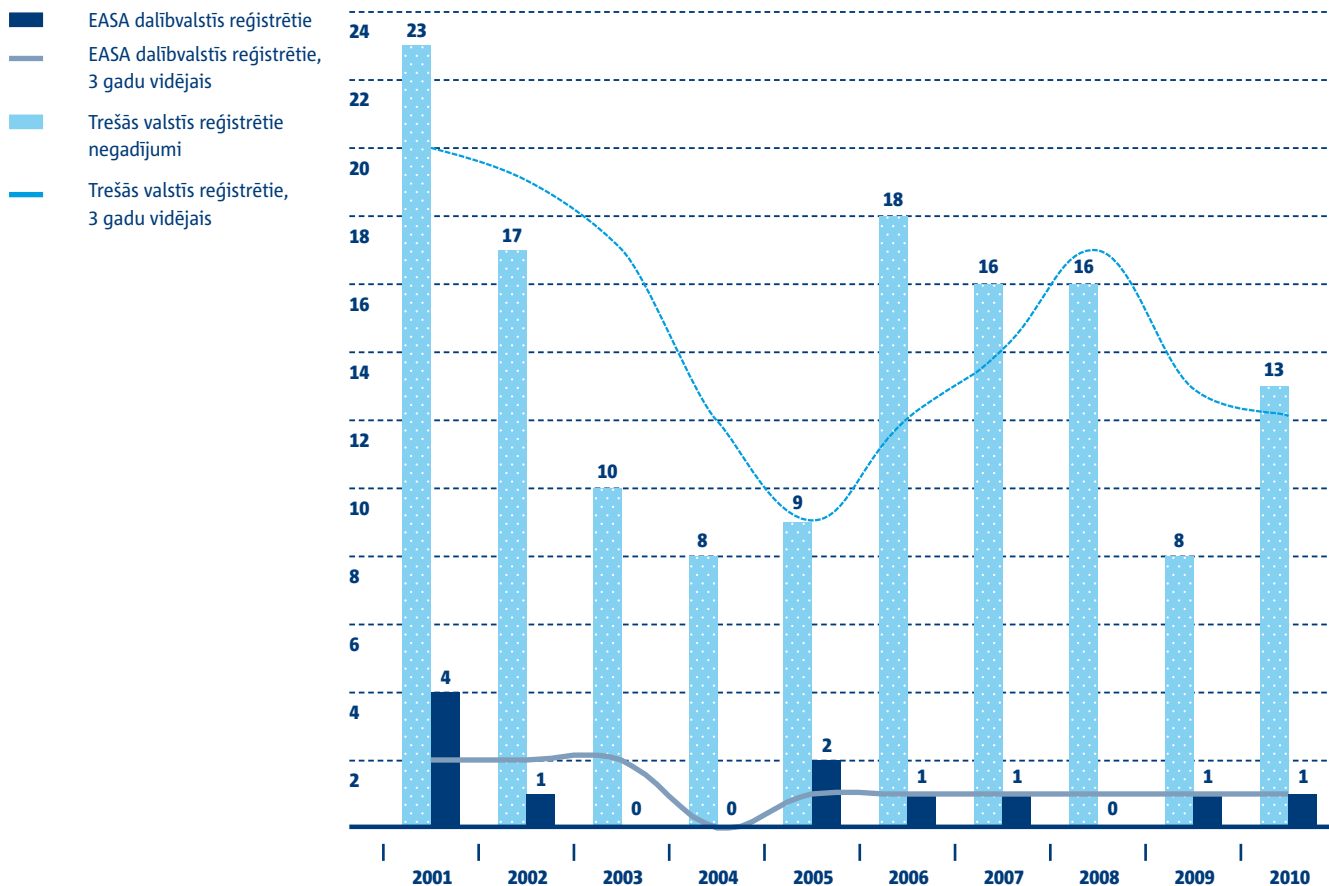
4.3 DARĪJUMU AVIĀCIJA

Saskaņā ar ICAO „Darījumu aviācija” tiek uzskatīta par vispārējās nozīmes aviācijas pārvadājumu apakšgrupu. Šajā dokumentā dati par „Darījumu aviāciju” ir sniegti, ņemot vērā šī sektora nozīmi.

Pēdējos gados EASA dalībvalstīs katru gadu ir viens negadījums. Pasaulē fatālo negadījumu skaits kopumā ir samazinājies pēdējā desmitgadē. 2009. gadā notika pavisam neliels negadījumu skaits. Iespējams, tas ir saistīts ar darījumu aviācijas pārvadājumu samazināšanos šajā gadā. Tomēr nav pieejami dati, lai aprēķinātu pasaules darījumu aviācijas pārvadājumu rādītājus.

4-7. ATTĒLS

FATĀLIE NEGADĪJUMI DARĪJUMU AVIĀCIJĀ – EASA DALĪBVALSTĪS UN TREŠĀS VALSTĪS REĢISTRĒTĀS LIDMAŠĪNAS.







5.0 Vieglie gaisa kuģi, gaisa kuģi, kuru MTOM nepārsniedz 2250 kg

Šajā analīzē izmantotajos datos ir ietverti tikai tie negadījumi, par ko ir ziņojušas EASA dalībvalstis un ko šajās valstīs ir izraisījuši gaisa kuģi, kuru MTOM nepārsniedz 2250 kg. Analīzē nav ietverti valsts lidojumi. Dati par vieglo gaisa kuģu negadījumiem no EASA dalībvalstīm tika pieprasīti 2011. gada janvārī. Datus neiesniedza Rumānija.

Dalībvalstīs ir atšķirīgs kvalitātes kodēšanas līmenis. Lai gan dažām dalībvalstīm joprojām ir aktuāli dažas ar datu kvalitāti saistītas problēmas, kopumā par 2010. gadu iesniegtajos datos ir vērojams vispārīgs kvalitātes un datu pilnīguma uzlabojums salīdzinājumā ar iepriekšējos gados iesniegtajiem datiem.

Laika posmā no 2006.-2010. gadam par negadījumiem saņemto ziņojumu skaits bija 4383. Dažas valstis ziņoja par darbībām, kuras neattiecas uz gada drošības pārskatu, piemēram, saistītām ar motorizētiem paraplāniem vai deltaplāniem. Šajā pārskatā nav ņemti vērā minētie dati.

Trīs valstis, proti, Igaunija, Lihtenšteina un Malta ziņoja, ka 2010. gadā tajās nav bijuši negadījumi. Pārejās valstis ziņoja par 1047 negadījumiem, no kuriem 129 bija fatāli. Tika par 189 bojāgājušajiem uz gaisa kuģa klāja un vienu uz zemes. EASA netika paziņoti daži valstu aviācijas iestāžu vai citu organizāciju publicētie negadījumi. Minētie dati nav ietverti šajā pārskatā, un tādējādi pārskatā norādīto negadījumu skaits ir mazāks nekā faktiski notikušo negadījumu skaits.

Pārskata **5.1. TABULĀ** dati par negadījumiem, fatālajiem negadījumiem un bojāgājušajiem 2010. gadā salīdzināti ar vidējo skaitu iepriekšējos gados, par kuriem ir pieejami dati (2006.–2009. gads).

Redzams, ka visi 2010. gada rādītāji atbilst četru iepriekšējo gadu vidējiem rādītājiem. Kopējais negadījumu, fatālo negadījumu un bojāgājušo skaits 2010. gadā ir kopumā samazinājies, salīdzinot ar iepriekšējo gadu vidējo rādītāju.

Pārskata laika posmā 22 dalībvalstīs negadījumu daudzums ir samazinājies, un 8 valstīs tas ir palielinājies. Pārskata laika posmā (2010. gads) ziņoto negadījumu skaits ir mazākais laika posmā no 2006. gada līdz 2010. gadam. Lai gan no 2006. gada negadījumu daudzums bija palielinājies, sākot ar 2009. gadu, negadījumu skaits ir samazinājies par gandrīz 16 %. Daži no šādiem samazinājumiem ir radušies dažu dalībvalstu nepilnīgo ziņojumu dēļ.

5–1. TABULA

PĀRSKATS PAR KOPĒJO NEGADĪJUMU UN FATĀLO NEGADĪJUMU SKAITU – EASA
DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTAJEM GAISA KUĢIEM, KURU MTOM NEPĀRSNIEDZ 2250 KG.

Gaisa kuģa kategorija	Laikposms	Negadījumu skaits	Fatālie negadījumi	Bojāgājušie uz klāja	Bojāgājušie uz zemes
Gaisa balons	2006.–2009. gads (vidēji)	22	0	0	0
	2010. gads (kopā)	14	0	0	0
Lidmašīna	2006.–2009. gads (vidēji)	533	65	122	1
	2010. gads (kopā)	449	53	95	1
Planieris	2006.–2009. gads (vidēji)	188	18	21	0
	2010. gads (kopā)	165	17	21	0
Žiroplāns	2006.–2009. gads (vidēji)	10	3	3	0
	2010. gads (kopā)	9	0	0	0
Helikopters	2006.–2009. gads (vidēji)	84	10	21	2
	2010. gads (kopā)	70	10	28	0
Īpaši vieglie gaisa kuģi	2006.–2009. gads (vidēji)	209	33	48	0
	2010. gads (kopā)	207	34	49	0
Citi	2006.–2009. gads (vidēji)	73	13	15	1
	2010. gads (kopā)	85	10	11	0
Motorplanieri	2006.–2009. gads (vidēji)	61	11	15	0
	2010. gads (kopā)	82	9	11	0
Vidēji	2006–2009	1180	153	244	4
Kopā	2010	1047	129	210	1
Atšķirība (%)		– 11.3 %	– 15.5 %	– 14.0 %	– 71.4 %

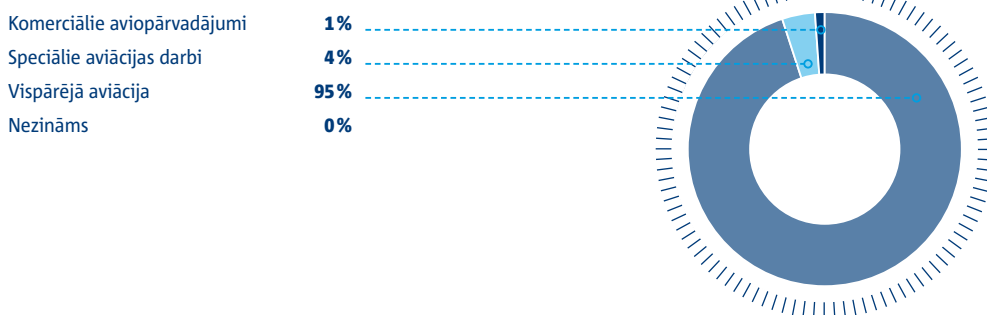
5.1 FATĀLIE NEGADĪJUMI

Pārskata **5.1. ATTĒLĀ** parādīts, ka vairākums fatālo negadījumu, kas notikuši ar EASA dalībvalstīs reģistrētajiem vieglajiem gaisa kuģiem, saistīti ar vispārējās nozīmes aviāciju (95 %). Apmēram 4 % fatālo negadījumu ir bijis speciālajos aviācijas darbos un tikai 1 % komerciālajos aviopārvadājumos.

Pārskata **5.2. ATTĒLĀ** norādīts fatālo negadījumu sadalījums pēc gaisa kuģa kategorijas. Laika posmā no 2006. līdz 2010. gadam vairākums fatālajos negadījumos iesaistīto vieglo gaisa kuģu bija lidmašīnas, pēc tam īpaši vieglie gaisa kuģi (22 %) un planieri (19 %), (ietverot motorplanierus). Fatālie negadījumi ar gaisa baloniem ir notikuši reti, būtībā laika posmā no 2006. līdz 2009. gadam tika ziņots tikai par vienu gadījumu.

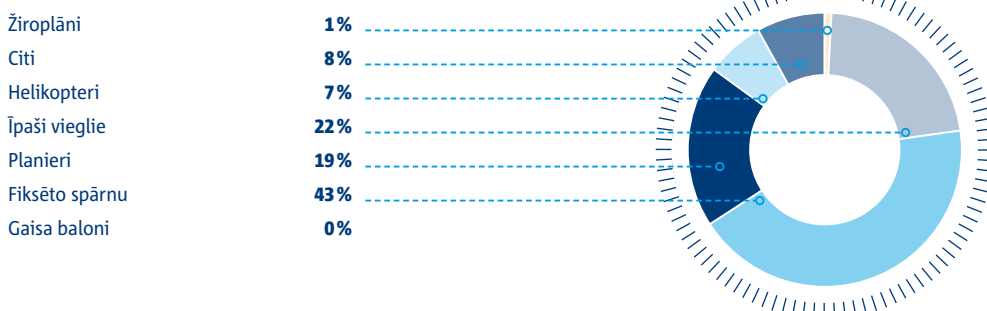
5-1. ATTĒLS

FATĀLO NEGADĪJUMU SADALĪJUMS PĒC PĀRVADĀJUMU VEIDA – AR EASA DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTIEM GAISA KUĢIEM, KURU MTOM NEPĀRSNIEDZ 2250 KG (2006.–2010. GADS).



5-2. ATTĒLS

FATĀLO NEGADĪJUMU SADALĪJUMS PĒC GAISA KUĢU KATEGORIJAS – AR EASA DALĪBVALSTĪS REĢISTRĒTIEM GAISA KUĢIEM, KURU MTOM NEPĀRSNIEDZ 2250 KG (2006.–2010. GADS).

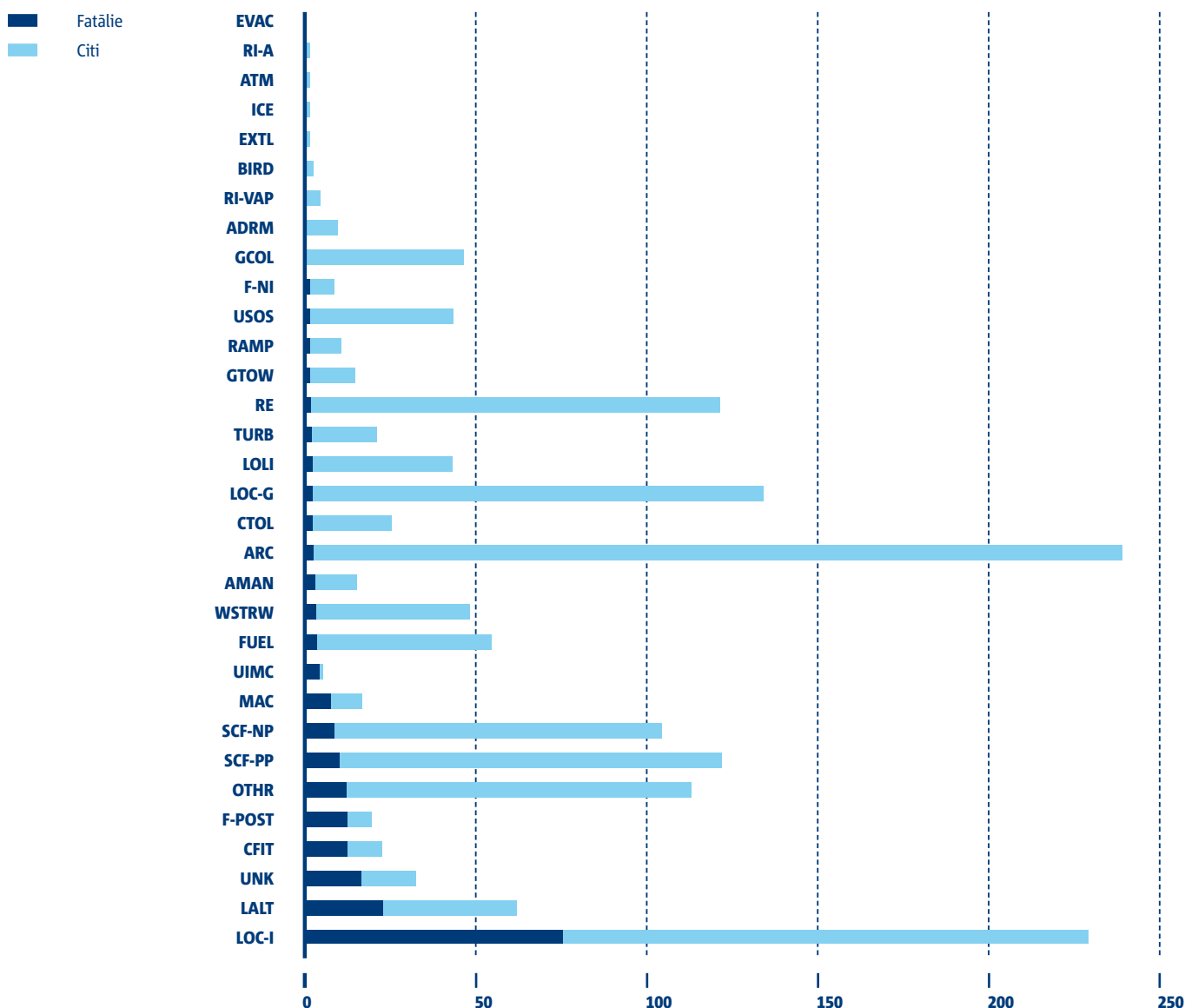


5.2 NEGADĪJUMU KATEGORIJAS

Laika posmā no 2006. līdz 2010. gadam EASA dalībvalstis izmantoja CICTT negadījumu kategorijas, ziņojot par negadījumiem, kas saistīti ar vieglajiem gaisa kuģiem. Šādas negadījumu kategorijas ir izstrādātas vēstures gaitā, lai varētu noteikt gaisa kuģu ar fiksētiem spārniem aviopārvadājumu drošības uzlabojumus. Pēdējā laikā ieviestas papildu kategorijas, kas piemērotākas vispārējās nozīmes aviācijas pārvadājumiem un atbilst vieglajiem gaisa kuģiem, rotorplāniem un planieriem, un pirmo reizi tās ir izmantotas šajā gada drošības pārskatā. Galvenokārt pēc jaunajām metodēm tika kodēti 2010. gada ziņojumi, un tikai dažos gadījumos tās tika izmantotas, lai atjauninātu iepriekšējos ziņojumus. EASA centās ņemt vērā visus acīmredzamos redakcionālos jautājumus.

5-3. ATTĒLS

FATĀLO UN CITU NEGADĪJUMU KATEGORIJAS — EASA DALĪBVALSTĪS REGISTRĒTO OPERATORU GAISA KUĢI, KURU MTOM NEPĀRSNIEDZ 2250 KG (2006–2009. GADS).



Piezīme: ⁴Šīs metodes ir CTOL, GTOW, LOLI un UIMC (sk. 2. pielikumā noteiktās definīcijas).

Lielākais fatālo negadījumu skaits tika iekļauts kategorijās LOC-I „Kontroles zaudēšana lidojuma laikā” un LALT „Darbības nelielā augstumā”. LOC-I ir arī viena no nozīmīgākajām atgadījumu, kuros nav bojāgājušo, kategorijām. LOC-I un LALT kategorijās arī ir liels fatālo negadījumu īpatsvars, salīdzinot ar kopējo negadījumu skaitu attiecīgajā kategorijā.

Trešā biežākā fatālo negadījumu kategorija ir UNK („Nezināms”). Tie, iespējams, ir negadījumi, kuriem pēc izmeklēšanas nevar noteikt kategoriju, vai to izmeklēšana joprojām nav pabeigta. UNK kategorijā ietilpst apmēram 8 % fatālo negadījumu.

Līdzīgi kā iepriekšējos gados, nebija pieejami dati par vieglo gaisa kuģu satiksmi. Lielākā daļa dalībvalstu aviācijas iestāžu neregistrē lidojumu stundas ar vieglajām lidmašīnām un helikopteriem. Arī dati par planieriem, gaisa baloniem un lidmašīnām, piemēram, par tā dēvētajiem „amatieru ražojumiem”, netiek reģistrēti vai (kā tas ir dažās dalībvalstīs) to reģistrēšana ir uzticēta asociētām organizācijām, bet valsts iestādes tos neapkopo. Ir nepieciešams precīzs lidojumu stundu vai lidojumu aprēķins, lai veiktu izsmelšu datu analīzi un lai noteiktu, vai atšķirības negadījumu skaitā atbilst izmaiņām drošības prasībās.

Aģentūra kopā ar dalībvalstīm turpinās centienus uzlabot datu apkopošanu par vieglajiem gaisa kuģiem, lai palīdzētu aviācijas kopienai noteikt prioritāras darbības virzībā uz turpmāku drošības veicināšanu.



6.0 Eiropas Centrālais repozitorijs

Šajā nodaļā ir informācija par Eiropas Centrālo repozitoriju. Vairākums šajā repozitorijā reģistrēto atgadījumu ir dalībvalstu ziņotie incidenti.

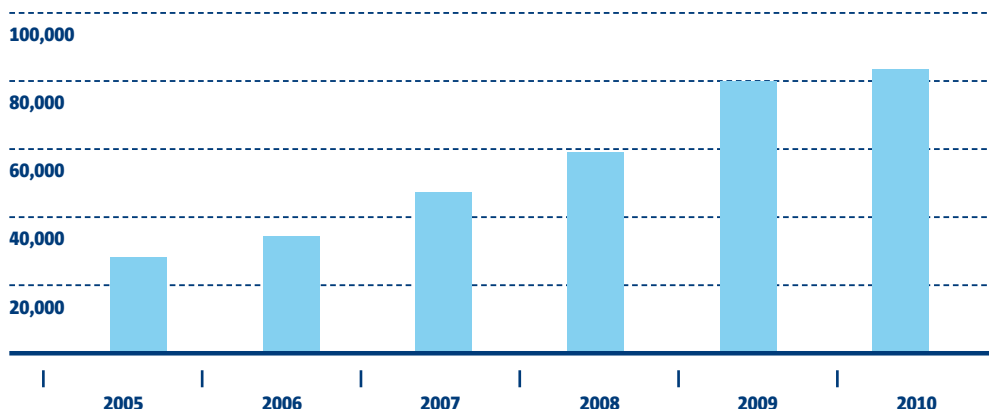
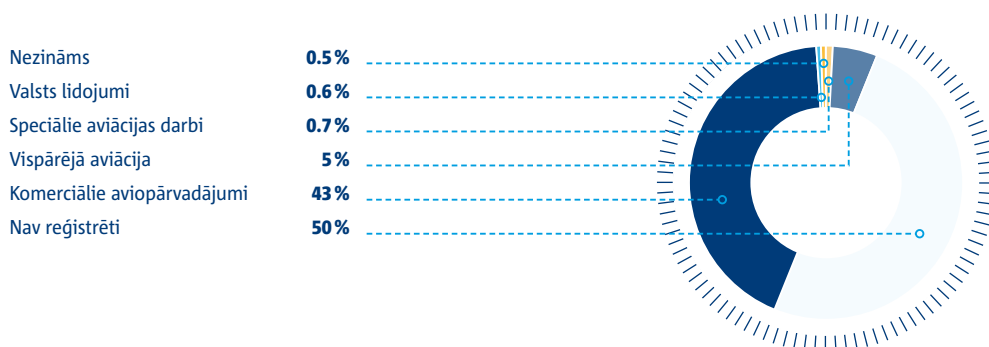
Gandrīz 20 gadus Eiropas Komisija izstrādā koncepciju par centralizētu aviācijas drošības datu apkopošanas sistēmu, kas ir zināma kā Aviācijas negadījumu un incidentu ziņošanas sistēmu Eiropas koordinācijas centrs (European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems- ECCAIRS). Saskaņā ar minēto sistēmu visi no EASA dalībvalstīm saņemtie drošības atgadījumu dati tiek apkopoti centralizētā datu bāzē – Eiropas Centrālajā repozitorijā (ECR). EK Direktīvā 42/2003 attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā dalībvalstīm ir noteikts pienākums „visu svarīgo informāciju” par drošību, kas saglabāta to datu bāzēs, darīt pieejamu citām dalībvalstīm un Eiropas Komisijai, lai nodrošinātu, ka to datu bāzes ir saderīgas ar Eiropas Komisijas izstrādāto programmatūru (t. i., ECCAIRS programmatūru). Turklāt dalībvalstīm ir pienākums integrēt savus atgadījumu datus ECR atbilstoši Komisijas Regulai (EK) Nr. 1321/2007. Līdz 2010. gadam 29 no 30 dalībvalstīm bija uzsākušas savu datu integrēšanu. Ir paredzams, ka 2011. gadā datus integrēs visas dalībvalstis.

Atgadījumu datu integrēšana ir būtiska, jo tā nodrošina plašāko pieejamo visas Eiropas drošības datu avotu, kas veicina EASA un dalībvalstu atbilstošāku izpratni par Kopienas aviācijas drošības jautājumiem. Lai gan ECR joprojām ir izveides posmā, gan tā uzturētās informācijas apjoms, gan datu kvalitātes uzlabošana apliecina to, ka ECR ir jau apliecinājis savu daudzsološo funkciju kā ticams un būtisks drošības resurss. Šajā nodaļā ir norādīti galvenie ECR pieejamie statistikas rādītāji, kas var palīdzēt tiem, kuru uzdevums ir arī turpmāk uzlabot drošības situāciju.

6.1 ĪSUMĀ PAR ECR

Līdz 2010. gada beigām ECR bija uzkrājusi datus par 418 009 atgadījumiem, kas ir par 140 000 vairāk nekā iepriekšējā gadā. Šādas uzlabošanās iemesls nav saistīts ar drošības atgadījumu palielināšanos pēdējos 12 mēnešos, bet gan tāpēc, ka dalībvalstis pēdējos gados cenšas savus atgadījumu datus integrēt ECR. Gada atgadījumu sadalījums ir norādīts **6-1. ATTĒLĀ**. Ir noteikti jāpiebilst, ka dažas valstis ir iesniegušas savus vēsturiskos datus, vienlaicīgi citām integrējot tikai datus par atgadījumiem, kas reģistrēti pēc datuma, kad sākās integrēšana. Šā iemesla dēļ šī gada atgadījumu skaits ir palielinājies salīdzinājumā ar 2009. gada drošības pārskatā norādīto skaitu.

Pārskata **6-2. ATTĒLĀ** norādīts ECR atgadījumu sadalījums pēc pārvadājuma veida. Pašreiz ECR tikai nedaudz vairāk par 50 % atgadījumu nav informācijas par pārvadājuma veidu, tomēr 2010. gadā trūkstošās informācijas par pārvadājuma veidu apjoms bija 50,2 % salīdzinājumā ar 57 % 2009. gadā. Pieejamās informācijas lielākā daļa – 42,7 % –, attiecās uz komerciālajiem aviopārvadājumiem, bet tikai 5,3 % bija saistīta ar vispārējās nozīmes aviāciju, un pārējais attiecās uz speciālajiem aviācijas darbiem un valsts lidojumiem.

6-1. ATTĒLS**ECR GADA ATGADĪJUMU SADALĪJUMS.****6-2. ATTĒLS****ECR ATGADĪJUMU SADALĪJUMS PĒC PĀRVADĀJUMA VEIDA.**

Piezīme: ⁵ Atgadījuma norises datums ir pirms faktiskā datu integrēšanas sākuma datuma.

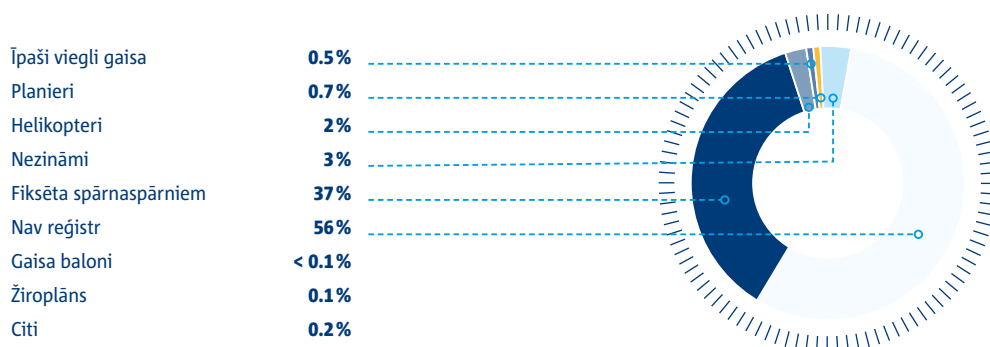
Pārskata **6-3. ATTĒLS** norāda uz gaisa kuģu kategoriju sadalījumu ECR. Atgadījumi pārsvarā attiecas uz lidmašīnām, tostarp 36,9 % attiecas uz vairāk nekā 175 000 atgadījumiem. Helikopteri ierindoja otrā biežākā atgadījumus izraisījušā gaisa kuģu kategorijā, proti, 2,1 %. Baltais laukums norāda uz ziņojumiem, kuros gaisa kuģu kategorija nebija minēta. Līdz 2009. gada beigām 65 % no atgadījumiem nebija norādīta gaisa kuģu kategorija, bet 2010. gada beigās šis rādītājs samazinājās līdz 56,4 %.

ECR datu bāzē ir uzlabojusies ziņošana par nopietniem atgadījumiem, jo neregistrēto datu daļa ir samazinājusies no 30 % 2009. gadā līdz 18 % 2010. gadā. Vairākums atgadījumu ir klasificēti kā incidenti, 62 % un tikai 2 % datu attiecas uz negadījumiem.

Saskaņā ar ECR datiem sadalījums pēc 10 galvenajām atgadījumu kategorijām, par kurām bija pieejama informācija, kā norādīts **6-5. ATTĒLĀ**, sniedz izpratni par tādiem atgadījumu veidiem, kas aviācijā izraisījuši negadījumus un incidentus.

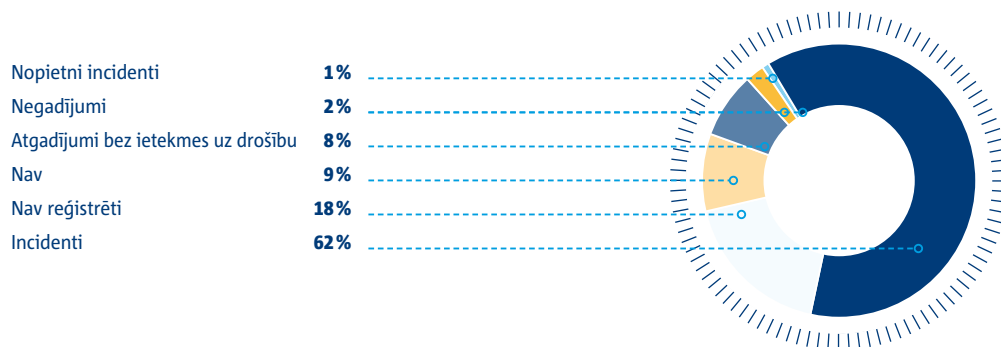
6-3. ATTĒLS

ECR ATGADĪJUMU SADALĪJUMS PĒC GAISA KUĢU KATEGORIJAS.



6-4. ATTĒLS

ECR ATGADĪJUMU SADALĪJUMS PĒC NOPIETNĪBAS PAKĀPES.



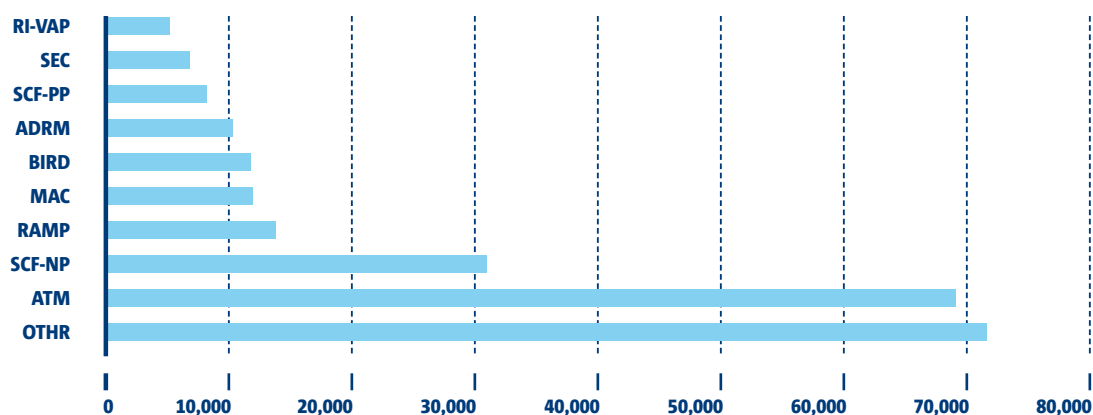
Vairākums atgadījumu tika klasificēts kā „Citi”, kas liecina, cik svarīgi ir uzlabot klasifikācijas procesu, lai samazinātu „Nezināms” vai „Citi” kategoriju izmantošanu. „ATM/CNS” un „Sistēmas/komponentes atteice vai darbības traucējums” (SCF-NP) bija nākamās skaita ziņā lielākās ECR iekļauto atgadījumu kategorijas.

Par kritiskām situācijām atgadījuma laikā tiek ziņots, pamatojoties uz „situācijas veida” kodējumu un ievērojot faktisko situāciju hronoloģisku secību. Pārskata **6-6. ATTĒLĀ** ir sniegts sadalījums pēc pirmās situācijas secīgā situāciju virknē. Vairākums pirmās situācijas veidu ir „Vispārēja gaisa kuģa darbība”, „Gaisa kuģis/sistēma/komponente” un „Gaisa navigācijas dienesti”.

Neraugoties uz faktu, ka joprojām tiek iesniegti ziņojumi, kuros nav norādīta būtiska informācija, tomēr ECR kļūst par nozīmīgu informācijas avotu, kuru iespējams izmantot analīzei. Piemēram, izmantojot **6-6. ATTĒLĀ** sniegto informāciju par situācijām, kas attiecas uz vispārēju gaisa kuģa darbību, var veikt turpmāku sīku minētās informācijas analīzi. Kā norādīts **6-7. ATTĒLĀ**,

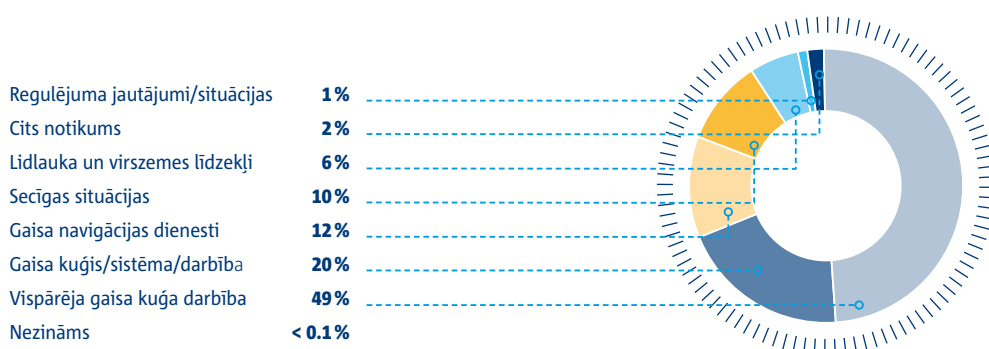
6-5. ATTĒLS

ECR 10 GALVENĀS ATGADĪJUMU KATEGORIJAS.



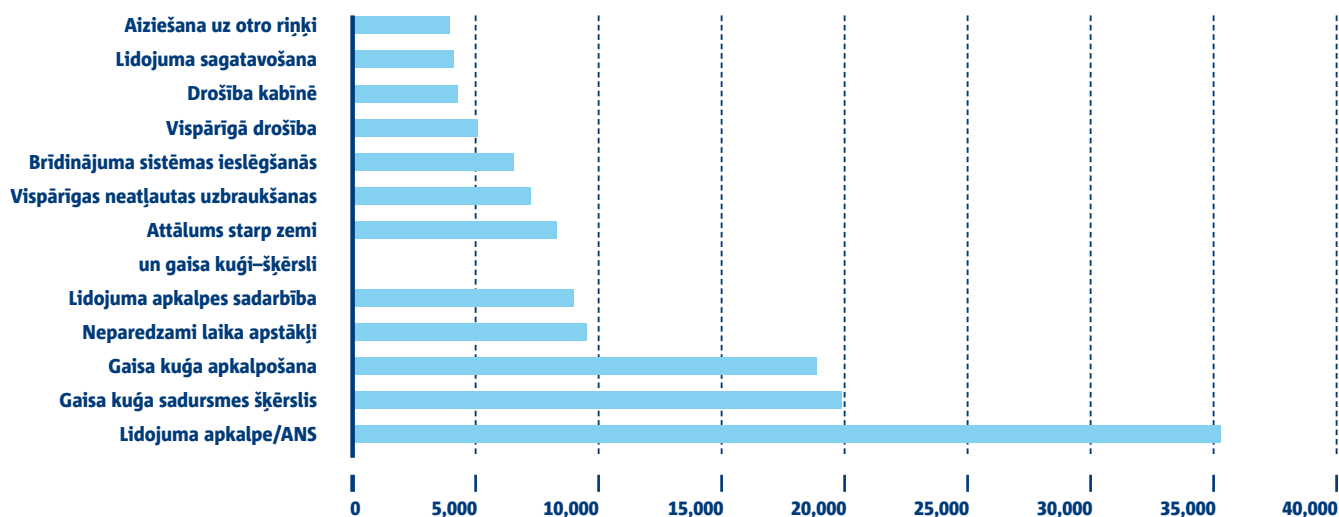
6-6. ATTĒLS

ECR SADALĪJUMS PĒC PIRMĀS SITUĀCIJAS VEIDA KATRĀ ATGADĪJUMĀ.



6-7. ATTĒLS

AR GAISA KUĢA EKSPLUATĀCIJU SAISTĪTO SITUĀCIJU SADALĪJUMS.



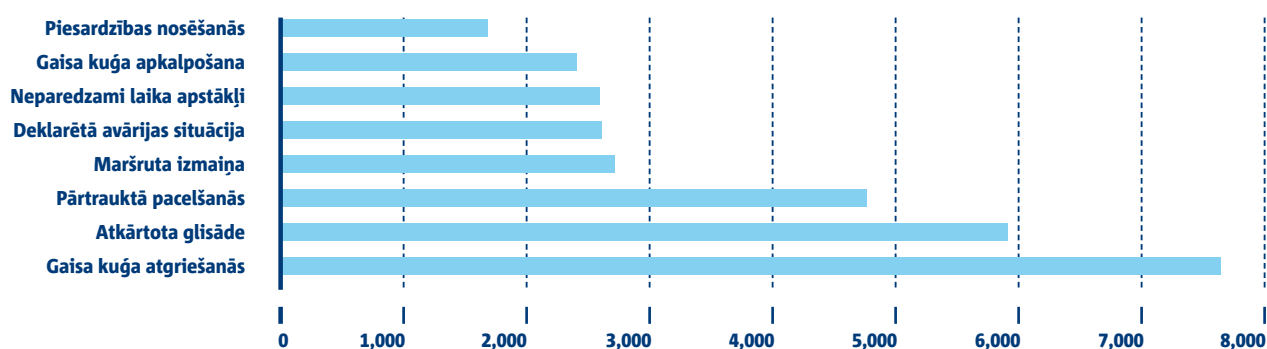
galvenās situācijas, kas ietekmē gaisa kuģa ekspluatāciju, ir lidojuma apkalpes sadarbība ar „Gaisa navigācijas dienestiem”, „Gaisa kuģa sadursmes ar šķēršļiem”, kurās ietilpst jebkuras sadursmes, tostarp sadursmes ar putniem (Sadursmes ar putniem) un „Gaisa kuģa apkalpošana”.

6.2 ATGADĪJUMU SEKAS

ECR ir arī iespējams iegūt informāciju par drošības atgadījumu sekām, kas norādītas **6-8. ATTĒLĀ**. Saskaņā ar ECR datiem tikai 6 % atgadījumos tika ziņots par jebkāda veida sekām. Ja atgadījumu dēļ radās sekas, galvenās bija gaisa kuģa atgriešanās (tā atgriešanās izlidošanas vietā), atkārtota glisāde un pārtrauktā pacelšanās.

6-8. ATTĒLS

ECR SADALĪJUMS PĒC ATGADĪJUMU SITUĀCIJĀM, KURAS BIJA CITU SITUĀCIJU SEKAS.



6.3 SECINĀJUMI

EASA dalībvalstu atgadījumu datu integrēšana ir gandrīz pabeigta. Ir būtiski, ka īpaša vērība tiek veltīta datu kvalitātes uzlabošanai. Visai Eiropas aviācijas kopienai ECR jānodrošina pēc iespējas piemērotāka informācija par datiem, kuros ir ietverta pēc iespējas sīki izklāstīta informācija. Tā kā vēl vairākas valstis ir nosūtījušas savus datus ECR, pēdējo 12 mēnešu laikā ir uzlabojusies datu kvalitāte. Turpmākajos gados tiks pilnveidota datu uzlabošana, un Eiropas drošības analītiķu tīkla izveide, kas notiek EASA vadībā, iesaistoties dalībvalstu aviācijas iestādēm, nodrošinās tāda strukturētā tīkla priekšrocības, kas atbalstīs šo būtisko pasākumu. ECR turpinās arī centienus novērst jebkurus ierobežojumus attiecībā uz piekļuvi informācijai un komentāriem par informāciju. Tas būtiski uzlabos efektīvu datu izmantošanu, nodrošinot dažādu pasākumu iespējas, piemēram, atgadījumu klasifikācijas apstiprināšanu, kā arī tekstu analīzi.

Šajā gadā ir sākušas piepildīties ieceres saistībā ar ECR sākotnējo koncepciju, proti, visai Eiropai nodrošināt izsmeļošu datu bāzi. Izmantojot ECR, ir iespējams analizēt daudz lielāku atgadījumu skaitu salīdzinājumā ar datiem, ko sniedz jebkura atsevišķa valsts, kā arī nodrošināt atbilstošāku izpratni par sabiedrības drošības problēmām.





7.0 Gaisa satiksmes pārvaldība (ATM)

Gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) sistēmā ietver sevī apkalpošanas funkcijas gaisā un uz zemes (gaisa satiksmes dienesti, gaisa telpas pārvaldība un gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība), kas vajadzīgas, lai visos lidojuma veikšanas posmos nodrošinātu efektīvu un drošu gaisa kuģa kustību. Viseiropas vidē drošu gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana ir ATM sistēmas sastāvdaļa, un tā ir joprojām viens no dalībvalstu un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju galvenajiem mērķiem. EASA gada drošības pārskatā pirmo reizi ir iekļauta īpaša nodaļa par ATM, pamatojoties uz EASA dalībvalstu sniegtajiem drošības datiem, kas paziņoti, izmantojot EUROCONTROL ziņošanas mehānismu Annual Summary Template (AST) jeb gada kopsavilkuma veidni (AST).

Šajā nodaļā ir ietverta informācija par negadījumiem un incidentiem saistībā ar ATM. Datu avoti, kā arī atgadījumu kategoriju definīcijas atšķiras no šajā pārskatā citās nodaļās lietotajām definīcijām. Šajā nodaļā CICTT kategorijas, izmantojot līdzvērtīgus šajā ziņojumā norādītus skaitļus, tiek aizstātas ar atgadījumu kategorijām, kuras kopš 2000. gada ir izstrādātas tieši ATM vajadzībām. ATM nodaļas analīzē ir iekļauti negadījumi un incidenti, kas notikuši EASA dalībvalstīs un kuros ir iesaistīts vismaz viens gaisa kuģis, kura MTOM ir 2250 kg un lielāka.

Šajā nodaļā izmantotie dati ir iegūti no obligātajiem drošības datiem, ko EUROCONTROL iesniedza 39 dalībvalstīs. Šā ziņojuma ietvaros analīze tiek sniegta tikai par EASA dalībvalstīm.

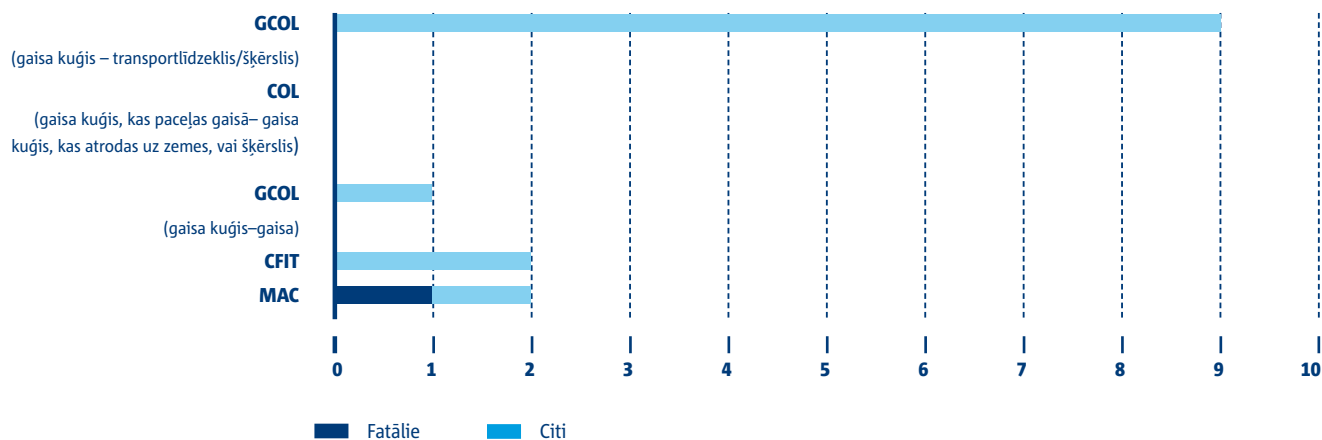
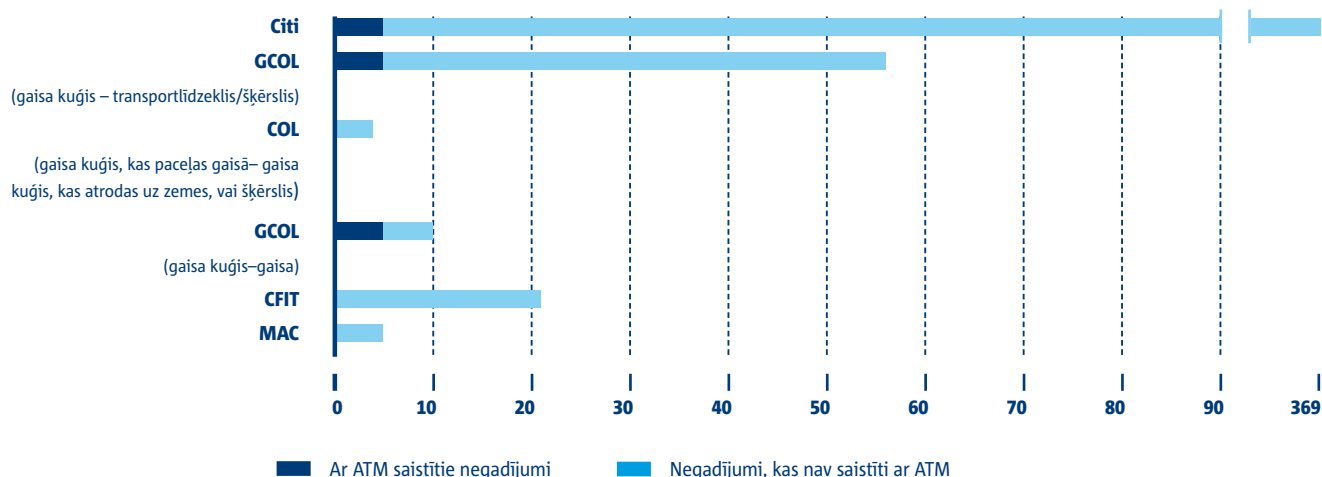
EUROCONTROL un ar to saistītā repozitorija drošības analīzes funkcija – SAFER sistēma ir EUROCONTROL veicamās drošības datu analīzes galvenais instruments, un tajā ir ietverti Eiropas ATM drošības datu repozitorijam iesniegtie obligātie un brīvprātīgie drošības datu ziņojumi. SAFER sistēma ir paredzēta, lai nodrošinātu Eiropas Komisijas (EK) noteikto ATM komponenti visas aviācijas ziņošanas sistēmā, kura balstās uz ECCAIRS.

7.1 NEGADĪJUMI, KAS SAISTĪTI AR ATM

Pārskata **7-1. ATTĒLĀ** norādīts 2010. gada negadījumu sadalījums pēc kategorijām, kas saistītas ar ATM negadījumiem. No visiem minētajiem negadījumiem tikai viens bija fatāls. Negadījumu skaita ziņā būtiskākā negadījumu kategorija ir „gaisa kuģu sadursme, pārvietojoties uz zemes, ar transportlīdzekli/personu/šķērslī(-iem)”. 2010. gadā nebija negadījumu, kuros iesaistīts gaisa kuģis, kas lidojumā (tuvu zemes virsmai) saduras ar šķēršļiem uz zemes.

Izmeklēšanas procesa gaitā var izdalīt divus ATM iesaistīšanās līmeņus: tiešā iesaistīšanās, ja ATM notikums vai objekts tika uzskatīts par tieši iesaistītu kauzālā notikumu secībā, un netiešā iesaistīšanās, ja ATM notikums ir iespējami palielinājis nopietnības pakāpi.

Pārskata **7-2. ATTĒLĀ** norādīts, cik negadījumos ATM ir bijusi ietekme (proti, notikumu secībā ir vismaz viens ar ATM saistīts faktors), un ar to saistītie satiksmes līmeņi. Kopš 2006. gada šādu negadījumu skaits ir samazinājies. Kā minēts iepriekš, šo kategoriju definīcijas atšķiras no citās nodaļās norādītajām. 2010. gadā tika iesniegti tikai provizorisks dati.

7-1. ATTĒLS**AR ATM SAISTĪTO NEGADĪJUMU KATEGORIJAS EASA DALĪBVALSTĪS (2010. GADS).****7-2. ATTĒLS****AR ATM SAISTĪTO NEGADĪJUMU KATEGORIJAS EASA DALĪBVALSTĪS (2005.–2010. GADS).**

No 15 negadījumiem, kuros ir norādīt ATM ietekme, pieci ir gaisa kuģa sadursmes ar zemi (GCOL) kategorijā, pieci negadījumi kategorijā GCOL, kurā gaisa kuģis saduras ar transportlīdzekli vai šķērslī, un pieci kategorijā „Citi”. Tajā pašā laika posmā EUROCONTROL tika ziņots par kopskaitā 467 negadījumiem.

7.2 AR ATM SAISTĪTIE INCIDENTI

7.2.1 INCIDENTU KATEGORIJAS

Ar ATM saistīts incidents nozīmē, ka tas attiecas uz ATM, tomēr tas ne vienmēr radies ATM faktora ietekmē. Pārskata **7-3. ATTĒLĀ** sniegts īss pārskats par katrā kategorijā ziņoto incidentu skaitu kopš 2005. gada. Incidentu var klasificēt ne tikai vienā, bet gan vairākās kategorijās (proti, incidentu, kas klasificēts kā „Neatļauta uzbraukšana uz skrejceļa”, var iedalīt arī kategorijā „Novirze no gaisa satiksmes vadības atļaujas”).

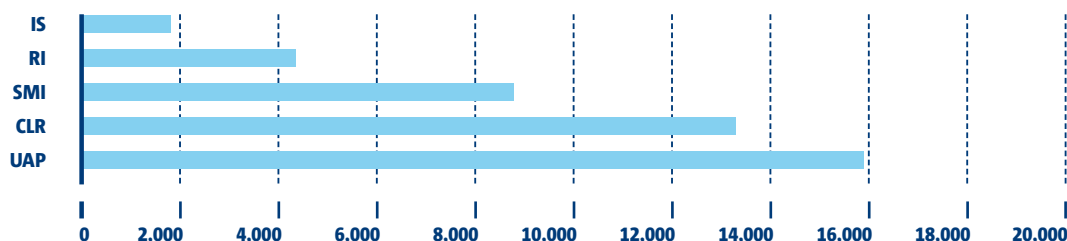
Vairumā gadījumu tika ziņots par šādām incidentu kategorijām: neatļauta ielaušanās gaisa telpā (UAP), (pazīstama arī kā gaisa telpas pārkāpums), gaisa kuģa novirze no gaisa satiksmes vadības atļaujas (CLR) (kurā iekļautas novirzes no noteiktā lidojuma augstuma), minimālo ešelonešanas normu pārkāpumi (SMI) un neatļautas uzbraukšanas uz skrejceļa (RI). Incidenti, kas saistīti ar „nepietiekamu gaisa kuģu atļauto attālumu gaisā”, tiek iedalīti kategorijā „IS”. Nākamajā iedaļā pēdējās divas kategorijas ir izklāstītas sīkāk. Pārskata **7-4. ATTĒLS** norāda, ka notikumu secībā tikai daļu ar ATM saistīto incidentu izraisījis ATM ietekmes faktors.

Katra ar ATM saistīta incidenta gadījumā ir jānovērtē un jāklasificē ar to saistītais risks. Risks tiek definēts kā incidenta izraisītās nopietnības pakāpes un tā atkārtotas iespējamības kopums.

Par riskantiem incidentiem uzskata tos, kuriem ir augstākā nopietnības pakāpe: nopietni incidenti (A nopietnības pakāpe) un būtiski incidenti (B nopietnības pakāpe). Citas nopietnības pakāpes ir šādas: nozīmīga pakāpe (C nopietnības pakāpe), bez ietekmes uz drošību

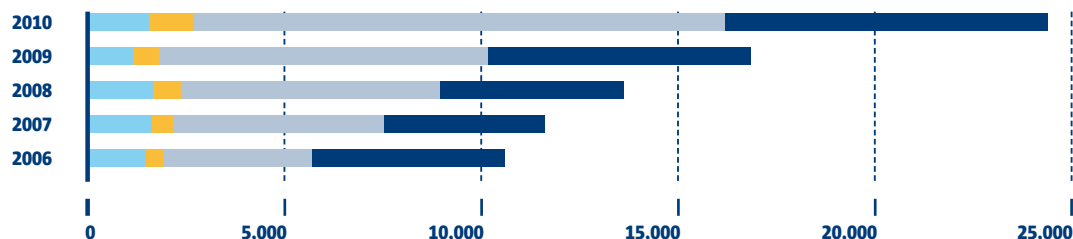
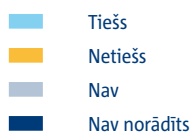
7-3. ATTĒLS

AR ATM SAISTĪTO INCIDENTU KATEGORIJAS (2005.–2010. GADS).



7-4. ATTĒLS

AR ATM SAISTĪTIE INCIDENTI, KURUS IETEKMĒJA ATM FAKTORS.



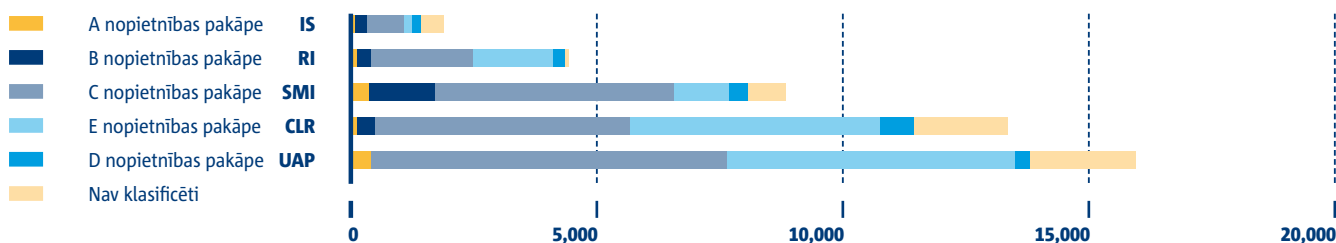
Piezīme: ⁶ Metodoloģija: http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/deliverables/esarr2_awareness_package/eam2gui5_e10_ri_web.pdf (riska analīzes līdzeklis kā noteikts EK Regulā 691/2010)

(E pakāpe) un nenoteikta pakāpe (D). Pārskata **7-5. ATTĒLS** norāda incidentu skaitu sadalījumā pēc nopietnības pakāpes un incidenta kategorijas.

Incidentu kategorija (A un B nopietnības pakāpe), kurā ir lielākais riska īpatsvars, ir minimālo ešeloniēšanas normu pārkāpumi (SMI). Šajā kategorijā ietilpst atgadījumi, kad netika ievērots atļautais minimālais attālums starp gaisa kuģiem. Daudzi incidenti, kurus izraisīja minimālā attāluma zaudēšana un kurus klasificē kā riskantus, tiek klasificēti arī kategorijā „Gaisa kuģa novirze no gaisa satiksmes vadības atļaujas” vai „Neatļauta ielaušanās gaisa telpā”.

7-5. ATTĒLS

AR ATM SAISTĪTO INCIDENTU SKAITS PĒC TO KATEGORIJAS UN NOPIETNĪBAS.



7.2.2 INCIDENTU RĀDĪTĀJI UN TENDENCES

Uzlabojas ziņojumi par incidentiem, kas saistīti ar ATM. Pēdējos gados galvenajās incidentu kategorijās ir vērojama stabila vienādas vai samazinātas nopietnības pakāpes tendence.

Salīdzinot incidentu skaitu ar satiksmes līmeni, var iegūt nozīmīgus rezultātus par drošības tendencēm. Šis iedaļas skaitļi apliecina divas tendences: ziņoto incidentu neatkarīgi no to nopietnības pakāpes rādītāju, kas aprēķināts uz miljonu lidojuma stundām, un riskantu incidentu (A un B nopietnības pakāpe) rādītāju. Neatļautas uzbraukšanas uz skrejceļa kategorijā tiek izmantots rādītājs, kas aprēķināts uz miljonu gaisa kuģa kustībām – izlidošanām/ielidošanām.

Pamatojoties uz provizoriskiem 2010. gadā iesniegtajiem datiem, **7-6. ATTĒLĀ** parādīts nepārtraukts paziņoto incidentu kopskaita samazinājums gan absolūtajos skaitļos, gan to īpatsvara (salīdzinot ar satiksmes līmeņiem, kas izteikti lidojuma stundās). Visu paziņoto incidentu īpatsvara palielinājums ir pozitīva virzība uz priekšu „tiesiskuma kultūras” (Just Culture) ziņā, ietverot ziņojumu kultūru, kam būtu jāveicina labāka izpratne par galvenajiem drošības faktoriem, kuri ietekmē ATM.

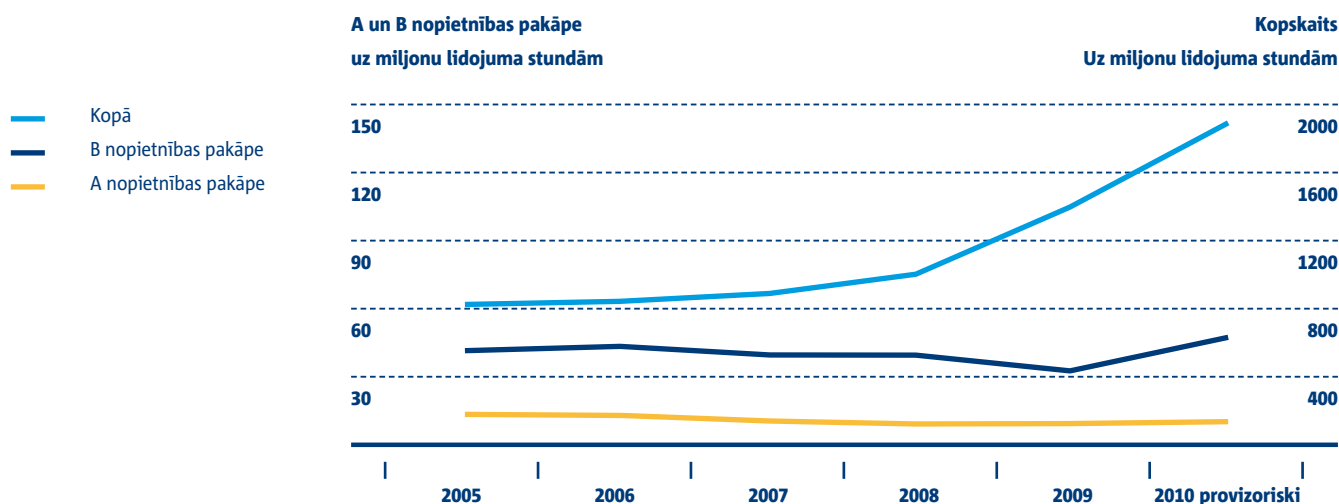
Nopietnas pakāpes (A nopietnības pakāpe) incidentu īpatsvarā ir vērojams vispārējs samazinājums. Kopš 2005. gada būtisko incidentu (B nopietnības pakāpe) īpatsvars norāda uz stabilu tendenci, bet 2010. gadā ir vērojams būtisks šī īpatsvara palielinājums.

Pārskata **7-7. ATTĒLĀ** sniegti minimālo ešeloniēšanas normu pārkāpumu (SMI) rādītāji, kas aprēķināti uz vienu miljonu lidojuma stundām. Attiecībā uz SMI ir lietderīgi aprēķināt rādītāju, izmantojot lidojuma stundu skaitu, jo šāds rādītājs precīzāk atspoguļo laika posmu, kurā gaisa kuģis atrodas gaisa telpā.

Piezīme: ⁷ „taisnīguma kultūra” ir kultūra, kurā galvenos operatorus un pārējos operatorus nesoda par veiktajām darbībām, bezdarbību vai pieņemtajiem lēmumiem, kas ir atbilstoši viņu pieredzei un apmācībai, tomēr rupja nolaidība, tīši pārkāpumi un destruktīvas darbības netiek pieļautas. Komisijas Regula (ES) Nr. 691/2010.

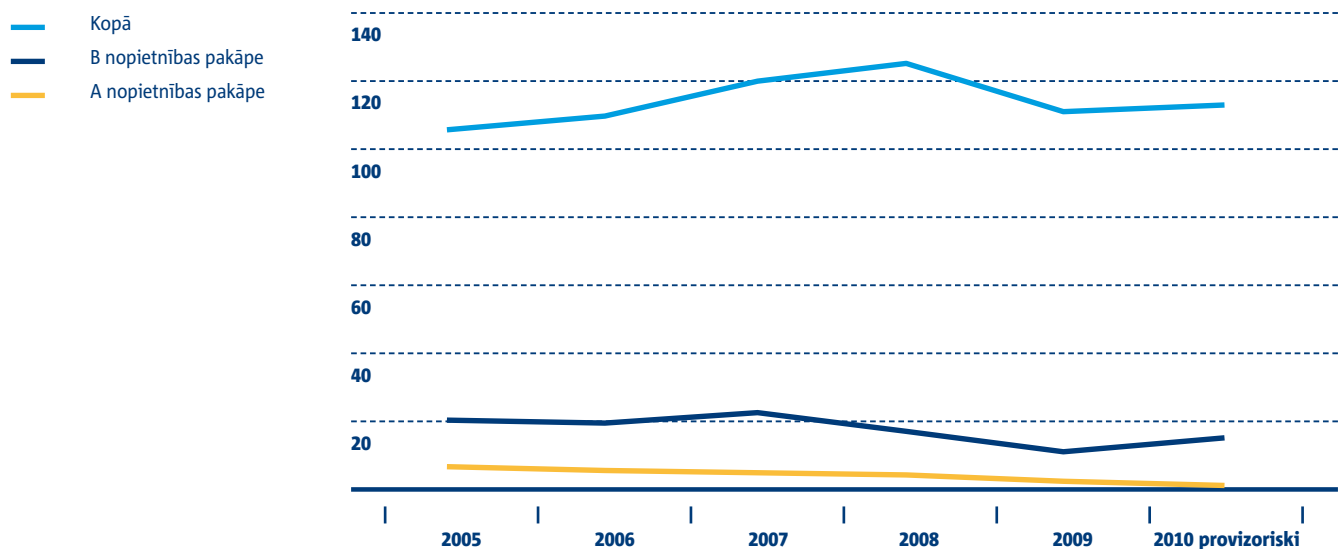
7-6. ATTĒLS

AR ATM SAISTĪTO INCIDENTU RĀDĪTĀJA SADALĪJUMS PĒC NOPIETNĪBAS PAKĀPES (INCIDENTI UZ VIENU MILJONU LIDOJUMA STUNDĀM). PAR 2010. GADU TIKAI IESNIEGTI TIKAI PROVIZORISKI DATI.



7-7. ATTĒLS

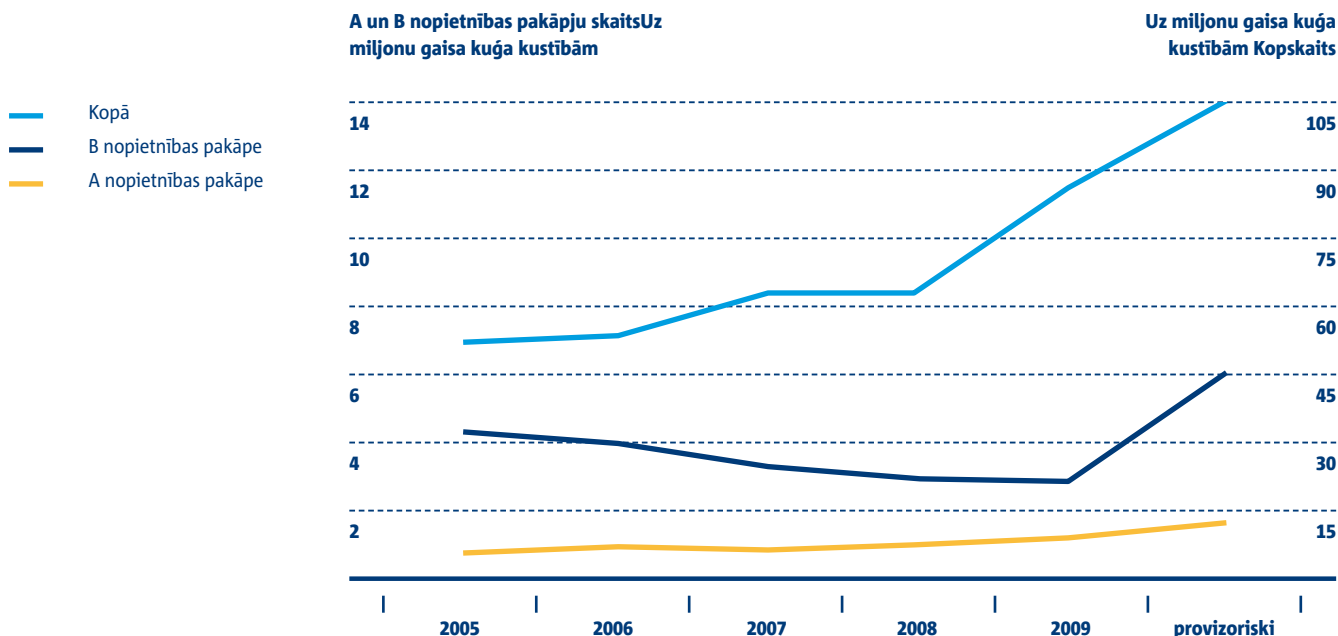
MINIMĀLO EŠELONĒŠANAS NORMU PĀRKĀPUMU RĀDĪTĀJA SADALĪJUMS PĒC NOPIETNĪBAS PAKĀPES (INCIDENTI UZ VIENU MILJONU LIDOJUMA STUNDĀM). PAR 2010. GADU TIKAI IESNIEGTI TIKAI PROVIZORISKI DATI.



SMI attiecas uz atgadījumiem, kad netika ievērots atļautais minimālais attālums starp gaisa kuģiem. Kopumā katru gadu, izņemot 2009. gadu, šajā kategorijā palielinās paziņoto incidentu kopskaits. SMI ir viens no incidentu veidiem, kuram ir nepieciešams ilgākais izmeklēšanas laiks, un tādējādi turpmāk to skaits var mainīties. Pēdējos četros gados ir vērojama samazinājuma tendence attiecībā uz A nopietnības pakāpes SMI. Tomēr 2010. gada provizoriskajos datos ir norādīts būtisks B nopietnības pakāpes incidentu palielinājums.

Pārskata 7-8. ATTĒLĀ parādīts, ka paziņoto neatļautas uzbraukšanas uz skrejceļa incidentu rādītājam kopumā ir tendence palielināties. Saistībā ar neatļautu uzbraukšanu uz skrejceļa ir lietderīgi aprēķināt rādītāju, izmantojot kustību skaitu, jo tas norāda uz skrejceļa izmantošanas biežumu.

7-8. ATTĒLS

NEATĻAUTU UZBRAUKŠANU UZ SKREJCEĻA RĀDĪTĀJS PĒC NOPIETNĪBAS PAKĀPES (INCIDENTI, KAS APRĒĶINĀTI UZ VIENU MILJONU GAISA KUĢA KUSTĪBĀM). PAR 2010. GADU TĪKA IESNIEGTI TIKAI PROVIZORISKI DATI.

Aviācijā un ATM galvenais rādītājs ir neatļautu uzbraukšanu uz skrejceļa skaits. Eiropā neatļautu uzbraukšanu uz skrejceļa, par kurām ir sniegta informācija ziņojumos, skaits gadu gaitā ir palielinājies, jo īpaši tāpēc, ka pēc 2003. gada publicētā Eiropas Rīcības plāna par neatļautas uzbraukšanas uz skrejceļa novēršanu ir uzlabojusies pieejamā informācija. Turklāt izmaiņas ICAO definīcijā par neatļautu uzbraukšanu uz skrejceļa ir efektīvi paplašinājušas atgadījumu apjomu, kas ietverts šajā definīcijā. Nopietnas pakāpes (A nopietnības pakāpe) incidentu rādītājs ir vai nu līdzīgā līmenī, vai laika gaitā ir nedaudz palielinājies.

Pēdējos gados riskantu neatļautu uzbraukšanu uz skrejceļa rādītājs ir atšķirīgs. Līdz 2009. gadam ir samazinājies būtisku incidentu (B nopietnības pakāpe) rādītājs, bet 2010. gada provizoriskie dati norāda uz nozīmīgu 25 % šādu incidentu palielinājumu iepriekšējā gadā. Palielinājumu var izskaidrot ar kopumā uzlabotu paziņošanu, jo īpaši attiecībā uz dažām dalībvalstīm.

7.3 NOSLĒGUMA PIEZĪMES

Šajā nodaļā tika sniegts pārskats par to, kā tiek paziņoti un analizēti ar ATM saistītie negadījumi un incidenti. Konkrētāka informācija par ATM drošības informāciju un analīzi atrodama EUROCONTROL tīmekļa vietnē un jo īpaši SRC tīmekļa vietnē:

http://www.eurocontrol.int/src/public/subsite_homepage/homepage.html





8.0 Aģentūras pasākumi drošības jomā

8.1 APSTIPRINĀJUMI UN STANDARTIZĀCIJA

Aģentūras 2010. gadā veiktās standartizācijas pārbaudes liecina, ka standartizācijas process ir labi sagatavots. Komisijas Regulā (EK) Nr. 736/2006 noteiktās darba metodes tika veiksmīgi izmantotas visās tehniskajās jomās, proti, sākotnējā un pastāvīgā lidojumperīguma, aviopāravadājumu, lidojumu apkopes locekļu licencēšanas un lidojumu simulācijas treniņu iekārtu jomās.

Aģentūrai ir tiesības veikt standartizācijas pārbaudes 41 Eiropas valstī, vai nu pamatojoties uz pamatregulu, vai saskaņā ar divpusējiem nolīgumiem un/vai konkrētiem sadarbības noteikumiem. EASA 2010. gadā kopumā veica 111 standartizācijas pārbaudes 33 valstīs, pēdējos gados minēto pārbaudžu rezultāti apliecināja pozitīvu tendenci, lai gan dažām NAA joprojām ir jāveic nozīmīgs darbs, lai panāktu apmierinošu attiecīgo prasību vienotas īstenošanas un piemērošanas līmeni.

Aģentūra joprojām uzsver proaktīvas standartizācijas pieejas nozīmi. Arī turpmāk tiks veicināta NAA ekspertu iesaiste pārbaudēs: 2010. gadā 95 šīs grupas locekļi bija NAA norīkoti inspektori. Cita ar to saistīta aģentūras iniciatīva ir standartizācijas sanāksmju rīkošana katrā jomā, tādējādi cenšoties panākt lielāku kopēju izpratni par prasībām un to skaidrojumu; 2010. gadā tika rīkotas 10 sanāksmes, kurās piedalījās 448 NAA pārstāvji.

Tiek izstrādāta jauna koncepcija – „Nepārtrauktās uzraudzības pieeja” (CMA), kas ietver uz risku balstītu plānošanas līdzekli, kurš EASA ļautu pielāgot darba grupu lielumu, darbības jomu, standartizācijas pārbaudžu apjomu un biežumu atbilstoši noteiktajam riskam, tādējādi optimizējot procesu un resursu izlietojumu.

Tehnisko mācību jomā EASA ir saskaņojusi savu iniciatīvu, lai visu jomu NAA inspektoriem noteiktu vienotus kvalifikācijas kritērijus un nodrošinātu kopējās mācību vajadzības. Regulāri notiek speciālas pastāvīgās grupas sanāksmes. Aģentūras kursi par ES noteikumiem ir pieejami visām NAA, kā arī trešo valstu iestādēm.

2010. gadā turpināja attīstīties uzņēmumu apstiprinājumu darbības projektēšanas, ražošanas un pastāvīgā lidojumperīguma jomās. Ir palielinājies apstiprinājumu skaits: pašlaik aģentūra uzrauga 265 projektēšanas organizācijas un 222 DOA alternatīvo procedūru apstiprinājumu turētājus, 267 tehniskās apkopes organizācijas un 41 tehniskās apkopes mācību organizāciju ārpus Eiropas, 17 ražošanas organizācijas ārpus Eiropas un EASA vienreizējo ražošanas organizācijas apstiprinājumu Airbus Eiropā un Ķīnā. Turklāt aģentūra nodrošina pastāvīgu 1348 EASA tehniskās apkopes organizāciju ASV un 163 EASA tehniskās apkopes organizāciju Kanādā darbības atbilstību.

Visbeidzot, Direktorāts koordinē visas SAFA (Ārvalstu gaisa kuģu drošības novērtējums) darbības. SAFA datu analīze sniedz svarīgus rādītājus par vispārējo drošību aviosabiedrībās, kas darbojas Eiropā, un šie rādītāji palīdz identificēt potenciālos riska faktorus un izvirzīt kvalitatīvus mērķus. Turklāt SAFA standartizācijas programma un sīki izstrādātu vadlīniju par perona pārbaudēm izdošana nodrošina augstu saskaņotības līmeni starp dalībvalstīm.

8.2 SERTIFIKĀCIJA

Sertifikācijas direktorāts aktīvi veicina aviācijas drošību, īstenojot izstrādājumu projektu sertifikācijas pasākumus, kas vērsti uz aeronavigācijas izstrādājumu, detaļu un ierīču apstiprināšanu pēc iespējas augstākā drošības līmenī visā Eiropas Savienībā. Kopumā aģentūra 2010. gadā izsniedza apmēram 4000 projektu sertifikātus. Turklāt Sertifikācijas direktorāts pēc nozares pieprasījuma veic pārvadājumu novērtējumus, lai sniegtu datus un informāciju par drošu pārvadāšanu un sertificētiem izstrādājumiem.

Cits būtisks Sertifikācijas direktorāta uzdevums ir aktīvi uzraudzīt aeronavigācijas izstrādājumu, detaļu un ierīču lidojumderīgumu visā to ekspluatācijas laikā, tādējādi nodrošinot to, ka tie atbilst spēkā esošajām lidojumderīguma prasībām un ir derīgi drošai pārvadāšanai. Aģentūra ir izveidojusi integrētu drošības uzraudzības un korekcijas/preventīvo pasākumu sistēmu, kas pamatojas uz ziņošanu par atgadījumiem un kuras mērķis ir novērst negadījumus un incidentus.

Lai koriģētu iespējamās drošības faktorus un nodrošinātu augstu pastāvīgā lidojumderīguma līmeni, aģentūra izmanto attiecīgu līdzekli, proti, izdod „Norādījumus par lidojumderīgumu” (AD) un „Ārkārtas AD”. AD un „Ārkārtas AD” ir darbības, kas paredzētas tām drošības problēmām, kuras kļūst zināmas tikai pēc sākotnējā lidojumderīguma sertifikāta izsniegšanas. Aģentūra 2010. gadā izdeva 284 norādījumus par lidojumderīgumu, tostarp 58 ārkārtas norādījumus par lidojumderīgumu.

Uzsākot „Starptautiskas atgadījumu ziņošanas sistēmas” (IORS) izveidi 2010. gada martā, aģentūra cenšas turpmāk uzlabot tās pastāvīga lidojumderīguma procesu un paplašināt pieejamo atgadījumu datu analīzi.

Sertifikācijas direktorātam 2010. gadā bija jārisina daži nopietni drošības jautājumi. Pēc 2010. gada aprīļa Eijafjallajegidla (Īslande) vulkāna izvirduma, kas izraisīja milzīgus gaisa satiksmes traucējumus visā Rietumeiropā un Ziemeļeiropā, Sertifikācijas direktorāts kopā ar citiem aģentūras direktorātiem daudz strādāja, lai noteiktu atbilstošus pasākumus drošai turpmāko lidojumu veikšanai. Šajā nolūkā tika izdots drošības informācijas biļetens (SIB), kurā ekspluatantiem tika sniegti ieteikumi par gaisa kuģiem ar gāzturbīnu dzinējiem un helikopteriem, kas lidoja vai tuvojās gaisa telpai, kurā bija konstatēts vulkānisko pelnu piesārņojums vai bija aizdomas par to. Turklāt sākās sadarbība ar Starptautisko civilās aviācijas organizāciju (ICAO), lai vulkāniskajiem pelniem noteiktu jaunus sertifikācijas standartus.

Saistībā ar uzņēmuma „Koito Industries Ltd.” (Japāna) sēdekļu testa rezultātu falsifikācijas aspektiem 2010. gada sākumā EASA cieši sadarbojās ar Amerikas partneraģentūru FAA, kas veic līdzīgas funkcijas, lai izstrādātu atbilstošus obligātos pasākumus, un šī sadarbība vainagojās ar saskaņotu attiecīgo EASA PAD/FAA NPRM saturu. Pirms nobeiguma noteikumu publicēšanas tika organizētas divas nozares instruktāžas sanāksmes, lai veicinātu atsauksmju iesniegšanas procesu.

Šā gada laikā Direktorāts aktīvi piedalījās negadījumu un būtisku incidentu, tostarp 2010. gada novembrī notikušā aviosabiedrības „Qantas” gaisa kuģa „Airbus A380” negadījuma izmeklēšanā un analīzē.

8.3 NOTEIKUMU IZSTRĀDE

Die Abteilung Vorschriftenerstellung ist an der Erstellung aller EU-Rechtsvorschriften und Agentūras Noteikumu izstrādes direktorāts palīdz izstrādāt visa veida ES tiesību aktus un īstenošanas dokumentus saistībā ar civilās aviācijas drošības un vides saderības reglamentēšanu. Tas sniedz atzinumus Eiropas Komisijai, un Komisijai ar to ir jākonsultējas visos tehniskajos jautājumos, kas ietilpst direktorāta kompetencē. Direktorāts ir atbildīgs arī par attiecīgo starptautisko sadarbību. Turpmāk tiek sniegts noteikumu izstrādes lēmumu saraksts, atzinumi un komentāri par ierosinātajiem grozījumiem (NPA).

8-1. TABULA

LĒMUMI, KAS SAISTĪTI AR NOTEIKUMU IZSTRĀDI.

Lēmums	Uzdevuma numurs	Temats
Lēmums 2010/001/R	21.001	Ražošanas organizāciju noteikšana navigācijas datu bāzu piegādātājiem
	21.002	Apstiprinātais organizāciju sertifikāta numurs
	21.003	21. daļas un AMC/GM svītrotšana
	21.023(c)	Lidošanas atļauja: pastāvīgā lidojumderīguma pārvaldības organizāciju priekšrocība
	MDM.007	Autorizēts izmantošanas sertifikāts
Lēmums 2010/002/R	21.023(c)	Lidošanas atļauja: pastāvīgā lidojumderīguma pārvaldības organizāciju priekšrocība
	66.001	Redakcionālo kļūdu, kas pieļautas 66. daļā un ar to saistītajā AMC, labojumi
	145.001	Redakcionālo kļūdu, kas pieļautas 145. daļā un ar to saistītajā AMC, labojumi
	147.001	Redakcionālo kļūdu, kas pieļautas 147. daļā un ar to saistītajā AMC, labojumi
	M.001	Redakcionālo kļūdu, kas pieļautas M. daļā un ar to saistītajā AMC, labojumi
	MDM.007	Autorizēts izmantošanas sertifikāts
Lēmums 2010/003/R	MDM.034	Kompozītmateriāli
Lēmums 2010/005/R	25.040	III TIPA IZEJAS (piekļuve un darbības ērtums)
	25.057	Projektēšanas standarti, kas attiecas uz drošību
	MDM.034	Kompozītmateriāli
Lēmums 2010/006/R	MDM.054	AMC un GM atļaušanas/ pretapļaušanas procedūras, ievērojot A-NPA 2007-11
Lēmums 2010/007/R	MDM.034	Kompozītmateriāli
Lēmums 2010/008/R		
Lēmums 2010/010/R	ETSO.007	Sistemātiski pārskati un pašreizējo FAA TSO transponēšana attiecībā uz detaļām un iekārtām, kas ir EASA ETSO rīcībā
Lēmums 2010/012/R	MDM.001	ETOPS/LROPS
Lēmums 2010/013/R		
Lēmums 2010/014/R		
Lēmums 2010/015/R		
Lēmums 2010/016/R	21.042	21. daļa par citu pušu piegādāju pārbaudēm
	ETSO.007	Sistemātiski pārskati un pašreizējo FAA TSO transponēšana attiecībā uz detaļām un iekārtām, kas ir EASA ETSO rīcībā
	MDM.001	ETOPS/LROPS

8-1. TABULA

LĒMUMI, KAS SAISTĪTI AR ATZINUMU IZSTRĀDI.

Atzinumi	Uzdevuma numurs	Temats
Atzinums 01/2010	21.024(a)	J apakšdaļa. Projektēšanas organizācijas apstiprinājums
Atzinums 02/2010	ATM.001 (OPERATĪVS)	EASA sistēmas paplašināšana saistībā ar gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) un aeronavigācijas dienestu (ANS) drošības noteikumiem – noteikumu izstrāde par prasībām attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem
	ATM.004 (OPERATĪVS)	EASA sistēmas paplašināšana saistībā ar gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) un aeronavigācijas dienestu (ANS) drošības noteikumiem – noteikumu izstrāde par kompetentām iestādēm
Atzinums 03/2010	ATM.003 (OPERATĪVS)	EASA sistēmas paplašināšana saistībā ar gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) un aeronavigācijas dienestu (ANS) drošības noteikumiem – noteikumu izstrāde par gaisa satiksmes vadības licencēšanu
Atzinums 04/2010	FCL.001	FCL daļa. Pamatregulas jomas attiecināšana uz gaisa kuģa apkopes locekļu licencēšanu
Atzinums 05/2010	ATM/ANS.002	TCAS II programmatūras 7.1 versijas ieviešana
Atzinums 06/2010	145.012	145. daļa. Vienreizēja un daudzkārtēja izsniegšana
Atzinums 07/2010	FCL.001	MED daļa. Pamatregulas jomas attiecināšana uz gaisa kuģa apkopes locekļu licencēšanu

8-3. TABULA

AR NOTEIKUMU IZSTRĀDI SAISTĪTIE NPA.

NPA	Uzdevuma numurs	Temats
NPA 2010-01	21.042	Citu pušu piegādātāju uzraudzība
NPA 2010-02	21.018	GM uzlabojumi saistībā ar 21A.101
NPA 2010-03	ATM/ANS.002	ACAS II programmatūras 7.1 versijas ieviešana
NPA 2010-04	27 un 29.002	Rotorplāna konstrukciju no kompozītmateriāliem bojājumu tolerances un noguruma novērtējums
NPA 2010-05	66.025	1. pielikums gaisa kuģu tipu kvalifikācijas 66. daļā noteiktajai gaisa kuģu tehniskās apkopes licencei
NPA 2010-06	27 un 29.002	Metāla rotorplāna konstrukciju bojājumu tolerances un noguruma novērtējums
NPA 2010-07	M.022	AMC M.A. 706. panta e) punkta grozīšana, lai tajā iekļautu kompetentajai iestādei noteiktu papildu gadījumu izskatīšanu par to, ka izraudzīto operatora (M. daļas G. apakšdaļa) organizācijas darbinieku var pieņemt darbā darbuzņēmēja (145. daļa) organizācija
NPA 2010-08	145.022	Apkopei nolīgta personāla uzraudzība
NPA 2010-09	M-014	Līgumu slēgšana par pastāvīgā lidojumderīguma pārvaldības pasākumiem
NPA 2010-10	MDM.047	Regulas (EK) Nr. 2042/2003 saskaņošana ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 un ICAO 6.pielikuma prasībām par cilvēka faktora principu ievērošanu gaisa kuģa apkopes programmas izstrādāšanā un piemērošanā
NPA 2010-11	25.039	Pasažieru evakuācijas izejas, ārkārtas situācijas elementi un glābšanas izejas – saskaņošana ar FAA
NPA 2010-12	27 un 29.019	Vibrācijas ietekmes uz veselību uzraudzība
NPA 2010-13	21.059	Vides aizsardzība – tipa projekta izmaiņu klasifikācija
NPA 2010-14	OPS.055	Lidojuma un darba laika, kā arī atpūtas laika prasību attiecībā uz komerciālajiem pavadājumiem (CAT) ar lidmašīnām īstenošanas noteikumi

8.4 EIROPAS STRATĒGISKĀ DROŠĪBAS INICIATĪVA (ESSI)

Eiropas Stratēģiskā drošības iniciatīva (ESSI) ir brīvprātīga, privāti finansēta, juridiski nesaistoša aviācijas drošības partnerība, kuras uzdevums ir uzlabot aviācijas drošību Eiropā un cilvēku drošību visā pasaulē. Iniciatīva, kuru veicina EASA, bet kas nepieder EASA, apvieno aviācijas iestādes un nozari, kā arī starptautiskos partnerus, piemēram, ICAO un FAA. ESSI iniciatīva 2010. gadā ir palīdzējusi izstrādāt Eiropas aviācijas drošības plāna (EASP) pirmo projektu. ESSI, ko pārvalda EASA, pašreiz tiek pārvaldīta atbilstoši ISO 9001:2008 prasībām.

ESSI veido trīs drošības komandas:

8.4.1 EIROPAS KOMERCIĀLĀS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS KOMANDA (ECAST)

ECAST ir ESSI fiksētā spārna komerciālo aviopārvadājumu sastāvdaļa. Tajā ir vairāk nekā 75 organizācijas, un tās līdzpriekšsēdētāji pārstāv EASA un IATA. ECAST sadarbojas ar ASV CAST un ICAO COSCAP programmu.

ECAST 2010. gadā nodarbojās ar drošības pārvaldības sistēmām (SMS) un drošības kultūru, drošību lidlaukā un drošību uz skrejceļa. Īstenojot pasākumu drošība uz skrejceļa, notiek sadarbība ar EUROCONTROL, bet īstenojot pasākumu drošība lidlaukā – ar IATA. ECAST veicina IATA drošības audita programmu darbībām uz zemes (ISAGO) un IATA rokasgrāmatas programmu darbībām uz zemes (IGOM) pieņemšanu Eiropā. ECAST atbalstīja Nīderlandes Civilās aviācijas iestādes pasūtīto un NLR veikto pētījumu par cilvēka faktoru ietekmi uz drošību saistībā ar apkalpošanu uz zemes un izveidoja divus lidojuma datu uzraudzības (FDM) forumus: vienu operatoriem un otru iestādēm.

<http://www.easa.europa.eu/essi/ecastEN.html>

8.4.2 EIROPAS HELIKOPTERU DROŠĪBAS KOMANDA (EHEST)

EHEST ir ESSI sastāvdaļa, kas nodarbojas ar helikopteriem. Tās līdzpriekšsēdētāji pārstāv EASA, Eurocopter un

Eiropas helikopteru operatoru komiteju (EHOC), EHEST apvieno vairāk nekā 50 organizācijas. EHEST ir arī Starptautiskās helikopteru drošības komandas (IHST) Eiropas organizācija, kas kopš darbības sākuma 2005. gadā apvieno ASV atbalstītās kopīgās valsts sektora un nozares pūles, lai visā pasaulē līdz 2016. gadam par 80 % samazinātu helikopteru negadījumu skaitu. EHEST 2010. gadā publicēja analīzes ziņojumu par 311 helikopteru negadījumiem, kas ir notikuši Eiropā laika posmā no 2000. gada līdz 2005. gadam. Četras īstenošanas komandas ir nodarbojušās ar pārvadājumu un SMS, mācību, reglamentēšanas un apkopes jautājumiem. EHEST ir atbalstījusi arī Starptautiskās Biznesa aviācijas padomes (IBAC) ierosināto ar darījumu gaisa kuģu pārvadājumu starptautisko standartu (IS-BAO) savietojama helikoptera varianta projekta izstrādi.

Starptautiskais helikopteru drošības seminārs (IHSS) 2010. gadā tika organizēts Eiropā.

<http://easa.europa.eu/essi/ehestEN.html>



8.4.3 EIROPAS VISPĀRĒJĀS NOZĪMES AVIĀCIJAS DROŠĪBAS KOMANDA (EGAST)

EGAST darbojas fiksētā spārna vispārējās nozīmes aviācijas (GA) jomā. Tās mērķis ir turpmāka drošības uzlabošana, veicinot drošību, izglītību un paraugprakses apmaiņu. Pamatojoties uz pašreizējo valsts līmeņa vai GA organizāciju iniciatīvu, EGAST kopīgi vada EASA, Eiropas Demonstrācijas lidojumu padome (EAC) un Eiropas Vispārējās nozīmes aviācijas atbalsta padome (ECOGAS), un tajā ir vairāk nekā 50 organizācijas. Starptautiskā līmenī EGAST sadarbojas ar FAA drošības komandu (FAAST) un ar .

EGAST darbojas četrās jomās: drošības veicināšana, datu apkopošana un analīze, proaktīvā drošība (šodien risinot rītdienas riska jautājumus) un sadarbības ar pētniekiem.

EGAST 2010. gadā publicēja vairākas drošības atgādnēs un video materiālus, kā arī norādījumus par definīcijām GA pilotiem.

<http://easa.europa.eu/essi/egast/>.





1. pielikums. Vispārīgas piezīmes par datu apkopošanu un kvalitāti

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

Aģentūra turpinās vākt datus par vieglo gaisa kuģu negadījumiem turpmākajiem gada drošības pārskatiem un cer saņemt pilnīgāku informāciju, jo EASA dalībvalstu ziņošanas sistēmas un izpratne par informācijas trūkumu uzlabojas.

Dati par lielajiem gaisa kuģiem ir pilnīgi tiktāl, cik dalībvalstis ir sniegušas negadījumu datus ICAO saskaņā ar 13. pielikumu. Pārbaudēs konstatēts, ka ne visas valstis ICAO iesniedz pilnīgu un savlaicīgu informāciju.

2. pielikums. Definīcijas un akronīmi

A2-1. VISPĀRĪGĀS DEFINĪCIJAS UN AKRONĪMI

AERIAL WORK (AW)	Speciālie aviācijas darbi - gaisa kuģa lidojumi, kuros gaisa kuģis tiek izmantots, lai sniegtu speciālus pakalpojumus, piemēram, lauksaimniecības, celtniecības, fotografēšanas, ģeodēzijas, novērošanas, patrulēšanas un glābšanas darbus vai reklāmu gaisā.
ANS	Aeronavigācijas dienesti
AST	EASA gada drošības pārskats
ATC	Gaisa satiksmes vadība
ATM	Gaisa satiksmes pārvaldība
COMMERCIAL AIR TRANSPORT (CAT)	Komerčiālie aviopārvadājumi - gaisa kuģa izmantošana cilvēku, kravu vai pasta pārvadājumos par atlīdzību vai to noma.
CICTT	CAST-ICAO kopējās taksonomijas komanda
CNS	Sakari, navigācija un uzraudzība
EASA	Eiropas Aviācijas drošības aģentūra
EASA MS	Eiropas Aviācijas drošības aģentūras dalībvalstis. Šo valstu skaitā ir 27 ES dalībvalstis, kā arī Īslande, Lihtenšteina, Norvēģija un Šveice
ECCAIRS	Aviācijas incidentu ziņošanas sistēmu Eiropas koordinācijas centrs
ECR	Eiropas Centrālais atgadījumu repozitorijs
FATĀLS NEGADĪJUMS	Negadījums, kurā iet bojā vismaz viens cilvēks, lidojuma apkalpes loceklis un/vai pasažieris, vai zemes dienesta darbinieks 30 dienu laikā pēc negadījuma. (Avots: ICAO 13. pielikums).
VISPĀRĒJĀS NOZĪMES AVIĀCIJA (GA)	Gaisa kuģu izmantošana pārvadājumos, kas nav komerciālie aviopārvadājumi vai speciālie aviācijas darbi.
HEMS	Helikopteru neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests
ICAO	Starptautiskā civilās aviācijas organizācija
VIEGLIE GAISA KUĢI	Gaisa kuģi, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa nepārsniedz 2251 kg.
MTOM	Maksimālā sertificētā pacelšanās masa
SAFER	Eurocontrol un ar to saistītā repozitorija veiktā drošības analīzes funkcija
REGULĀRA GAISA SATIKSME	Gaisa satiksme, kas pieejama publiskai izmantošanai un kura tiek īstenota saskaņā ar publicētu kustības sarakstu vai regulāri notiek tik bieži, ka veido viegli atpazīstamu un sistemātisku lidojumu sistēmu, kas tieši pieejama publiskai lidojumu rezervēšanai.
SMS	Drošības pārvaldības sistēma
TREŠĀS VALSTS GAISA KUĢIS	Gaisa kuģis, ko izmanto bez kompetentas ES dalībvalsts iestādes kontroles.

A2-2. NEGADĪJUMU KATEGORIJU AKRONĪMI

ARC	Nepareiza saskare ar zemi
AMAN	Spējš manevrs
ADRM	Lidlauks
ATM/CNS	Gaisa satiksmes pārvaldība/sakari, navigācija un uzraudzība
BIRD	Sadursme/gandrīz notikusi sadursme ar putnu(-iem)
CABIN	Drošība kabīnē
CFIT	Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā
CTOL	Sadursme ar šķērslī (-liem) pacelšanās vai nosēšanās laikā

EVAC	Evakuācija
EXTL	Atgadījums, kas saistīts ar piekārtu kravu
F-NI	Uguns, dūmi (ar sadursmi nesaistīti)
F-POST	Uguns, dūmi (pēc sadursmes)
FUEL	Saistīti ar degvielu
GCOL	Sadursme uz zemes
GTOW	Situācija, kas saistīta ar planiera vilcējtauvu
RAMP	Apkalpošana uz zemes
ICE	Apledošana
LOC-G	Kontroles zaudēšana – uz zemes
LOC-I	Kontroles zaudēšana – lidojumā
LOLI	Cēlējspēka zaudēšana lidojuma laikā
LALT	Darbības nelielā augstumā
MAC	Kustībai bīstams attālums gaisā, TCAS brīdinājumi, nošķiršanas attāluma zaudēšana, potenciāla sadursme paceļoties vai nosēžoties, sadursme paceļoties vai nosēžoties)
OTHR	Citi
RE	Novirzīšanās no skrejceļa
RI-A	Neatļauta atrašanās uz skrejceļa – dzīvnieks
RI-VAP	Neatļauta uzbraukšana uz skrejceļa – transportlīdzeklis, gaisa kuģis vai persona
SEC	Ar drošību saistīti
SCF-NP	Sistēmas vai komponentu atteice vai darbības traucējums (ar dzinēju nesaistīta)
SCF-PP	Sistēmas vai komponentu atteice vai darbības traucējums (dzinējs)
TURB	Turbulence
UIMC	Nejaušs lidojums IMC
USOS	Skrejceļa nesasniedzšana vai pārsniegšana
UNK	Nezināms vai nenoskaidrots
WSTRW	Vēja sānvirze vai negaiss

Negadījumu kategorijas var izmantot, lai precīzi klasificētu atgadījumus un veiktu datu analīzi. GADA DROŠĪBAS PĀRSKATĀ izmantotās negadījumu kategorijas ir izstrādājuši CICTT komanda. Plašāka informācija par šo komandu un negadījumu kategorijām atrodama tīmekļa vietnē (<http://intlaviationstandards.org/index.html>).

A2–3. ATM NEGADĪJUMU KATEGORIJU AKRONĪMI

CLR	Deviation of ATC Clearance (Novirze no gaisa satiksmes vadības atļaujas)
IS	Inadequate Separation (Neatbilstošs attālums starp gaisa kuģiem)
MAC	Mid-Air Collision (Sadursme lidojuma laikā)
SMI	Separation Minima Infringement (Minimālo ešelonēšanas normu pārkāpums)
UAP	Unauthorised Penetration of Airspace (Neatļauta ielaušanās gaisa telpā)
RI	Runway Incursion (Neatļauta uzbraukšana uz skrejceļa) ir atgadījums, kurā gaisa kuģis, transportlīdzeklis vai persona nepareizi atrodas uz aizsargātas virsmas zonas, kas paredzēta gaisa kuģa nosēšanās un paceļšanās vajadzībām.
COL	Sadursme ar transportlīdzekli, personu vai gaisa kuģi, kamēr gaisa kuģis ir uz zemes.



3. pielikums. Attēlu un tabulu saraksts

A3–1. ATTĒLU SARAKSTS

2–1. ATTĒLS:	Pasažieru nāves gadījumi uz 100 miljoniem pasažieru jūdžu pasaulē, regulārie pasažieru komercpārvadājumi, izņemot pretlikumīgas iejaukšanās darbības	11.lpp.
2–2. ATTĒLS:	Negadījumu rādītājs pasaulē, ņemot vērā pasažieru nāves gadījumus uz 10 miljoniem lidojumu regulāros komercpārvadājumos, izņemot pretlikumīgas iejaukšanās darbības	12.lpp.
2–3. ATTĒLS:	Fatālo negadījumu rādītājs pasaules reģionos uz 10 miljoniem lidojumu (2001.–2010. gads, regulārie pasažieru un kravu pārvadājumi)	13.lpp.
3–1. ATTĒLS:	Fatālie negadījumi komerciālos aviopārvadājumos – EASA dalībvalstīs un trešās valstīs reģistrētās lidmašīnas	16.lpp.
3–2. ATTĒLS:	Fatālo negadījumu rādītāji regulāros pasažieru pārvadājumos – EASA dalībvalstīs un trešās valstīs reģistrētās lidmašīnas (fatālie negadījumi uz 10 miljoniem lidojumu).	16.lpp.
3–3. ATTĒLS:	Fatālie negadījumi pēc komerciālo aviopārvadājumu veida – trešās valstīs reģistrētās lidmašīnas.	17.lpp.
3–4. ATTĒLS:	Fatālie negadījumi pēc komerciālo aviopārvadājumu veida – EASA dalībvalstīs reģistrētās lidmašīnas.	17.lpp.
3–5. ATTĒLS:	Negadījumu kategorijas, kas noteiktas fatāliem un citiem negadījumiem – negadījumu skaits ar EASA dalībvalstīs reģistrētām lidmašīnām (2001.–2010. gads).	19.lpp.
3–6. ATTĒLS:	Gada procentuālais ARC RAMP un CFIT negadījumu kategorijas īpatsvars no visiem negadījumiem – EASA dalībvalstu aviosabiedrību lidmašīnas.	19.lpp.
3–7. ATTĒLS:	Fatālie negadījumi komerciālos aviopārvadājumos – EASA dalībvalstīs un trešās valstīs reģistrēto operatoru helikopteri.	21.lpp.
3–8. ATTĒLS:	Fatālo negadījumu skaits pēc komerciālo aviopārvadājumu veida – EASA dalībvalstu un trešo valstu operatoru helikopteri (2001.–2010. gads).	21.lpp.
3–9. ATTĒLS:	Negadījumu kategorijas, kas noteiktas fatāliem un citiem negadījumiem – negadījumu skaits ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem helikopteriem (helikopteri, 2001.–2010. gads).	22.lpp.
4–1. ATTĒLS:	Fatālo negadījumu sadalījums pēc pārvadājumu veida – ar EASA dalībvalstīs reģistrētām lidmašīnām, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg (2001.–2010. gads).	25.lpp.
4–2. ATTĒLS:	Fatālo negadījumu sadalījums pēc pārvadājumu veida – ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem helikopteriem, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg (2001.–2010. gads).	26.lpp.
4–3. ATTĒLS:	Fatālo negadījumu un citu negadījumu kategorijas vispārējās nozīmes aviācijā – ar EASA dalībvalstīs reģistrētām lidmašīnām, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg (2001.–2010. gads).	27.lpp.
4–4. ATTĒLS:	Fatālo negadījumu un citu negadījumu kategorijas vispārējās nozīmes aviācijā – ar EASA dalībvalstīs reģistrētām lidmašīnām, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg (2001.–2010. gads).	28.lpp.
4–5. ATTĒLS:	Fatālo negadījumu un citu negadījumu kategorijas vispārējās nozīmes aviācijā – ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem helikopteriem, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg (2001.–2010. gads).	29.lpp.
4–6. ATTĒLS:	Fatālo negadījumu un citu negadījumu kategorijas vispārējās nozīmes aviācijā – ar EASA dalībvalstīs reģistrētām helikopteriem, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg (2001.–2010. gads).	29.lpp.
4–7. ATTĒLS:	Fatālie negadījumi darījumu aviācijā – EASA dalībvalstīs un trešās valstīs reģistrētās lidmašīnas.	30.lpp.
5–1. ATTĒLS:	Fatālo negadījumu sadalījums pēc pārvadājumu veida – ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem gaisa kuģiem, kuru MTOM nepārsniedz 2250 kg (2006.–2010. gads).	35.lpp.

5–2. ATTĒLS:	Fatālo negadījumu sadalījums pēc gaisa kuģu kategorijas – ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem gaisa kuģiem, kuru MTOM nepārsniedz 2250 kg (2006.–2010. gads).	35.lpp.
5–3. ATTĒLS:	Fatālo un citu negadījumu kategorijas — EASA dalībvalstīs reģistrēto operatoru gaisa kuģi, kuru MTOM nepārsniedz 2250 kg (2006–2009. gads).	36.lpp.
6–1. ATTĒLS:	ECR gada atgadījumu sadalījums	40.lpp.
6–2. ATTĒLS:	ECR atgadījumu sadalījums pēc pārvadājumu veida.	40.lpp.
6–3. ATTĒLS:	ECR atgadījumu sadalījums pēc gaisa kuģu kategorijas	41.lpp.
6–4. ATTĒLS:	ECR atgadījumu sadalījums pēc nopietnības pakāpes	41.lpp.
6–5. ATTĒLS:	ECR 10 galvenās atgadījumu kategorijas	42.lpp.
6–6. ATTĒLS:	ECR sadalījums pēc pirmās situācijas veida katrā atgadījumā	42.lpp.
6–7. ATTĒLS:	VAR gaisa kuģa ekspluatāciju saistīto situāciju sadalījums	43.lpp.
6–8. ATTĒLS:	ECR sadalījums pēc atgadījumu situācijām, kuras bija citu situāciju sekas	43.lpp.
7–1. ATTĒLS:	Ar ATM saistīto negadījumu kategorijas EASA dalībvalstīs (2010. gads).	48.lpp.
7–2. ATTĒLS:	Ar ATM saistīto negadījumu kategorijas EASA dalībvalstīs (2005.–2010. gads)	48.lpp.
7–3. ATTĒLS:	Ar ATM saistīto incidentu kategorijas (2005.–2010. gads)	49.lpp.
7–4. ATTĒLS:	Ar ATM saistītie incidenti, kurus ietekmēja ATM faktors	49.lpp.
7–5. ATTĒLS:	Ar ATM saistīto incidentu skaits pēc to kategorijas un nopietnības	51.lpp.
7–6. ATTĒLS:	Ar ATM saistīto incidentu rādītāja sadalījums pēc nopietnības pakāpes (incidenti uz vienu miljonu lidojuma stundām). Par 2010. gadu tika iesniegti tikai provizoriski dati	51.lpp.
7–7. ATTĒLS:	Minimālo ešelonēšanas normu pārkāpumu rādītāja sadalījums pēc nopietnības pakāpes (incidenti uz vienu miljonu lidojuma stundām). Par 2010. gadu tika iesniegti tikai provizoriski dati.	51.lpp.
7–8. ATTĒLS:	Neatļautu uzbraukšanu uz skrejceļa rādītājs pēc nopietnības pakāpes (incidenti, kas aprēķināti uz vienu miljonu gaisa kuģa kustībām). Par 2010. gadu tika iesniegti tikai provizoriski dati.	52.lpp.

A3–2. TABULU SARAKSTS

3–1. ATTĒLS:	Pārskats par kopējo negadījumu skaitu un fatālo negadījumu skaitu ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem operatoriem (lidmašīnām).	15.lpp.
3–2. ATTĒLS:	Pārskats par kopējo negadījumu skaitu un fatālo negadījumu skaitu ar EASA dalībvalstīs reģistrētu operatoru helikopteriem.	20.lpp.
4–1. ATTĒLS:	Pārskats par visu negadījumu un fatālo negadījumu skaitu pēc pārvadājumu un gaisa kuģa veida –ar EASA dalībvalstīs reģistrētiem gaisa kuģiem, kuru MTOM pārsniedz 2250 kg.	26.lpp.
5–1. ATTĒLS:	Pārskats par kopējo negadījumu un fatālo negadījumu skaitu – EASA dalībvalstīs reģistrētajiem gaisa kuģiem, kuru MTOM nepārsniedz 2250 kg.	34.lpp.
8–1. ATTĒLS:	Lēmumi, kas saistīti ar noteikumu izstrādi.	57.lpp.
8–2. ATTĒLS:	Lēmumi, kas saistīti ar atzinumu izstrādi.	58.lpp.
8–3. ATTĒLS:	Ar noteikumu izstrādi saistītie NPA.	58.lpp.

4. pielikums. Fatālo negadījumu uzskaitījums (2010)

Turpmākajās tabulās sniegts saraksts tikai par 2010. gada fatālajiem negadījumiem komerciālos aviopārvadājumos, kas veikti ar aviopārvadājumos ar lidmašīnām, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 2250 kg.

EASA DALĪBVALSTU OPERATORU GAIŠA KUĢI

Datums	Valsts, kurā notika atgadījums	Gaisa kuģa tips	Pārvadājuma veids	Fatālie negadījumi uz klāja	Fatālie negadījumi uz zemes	CICTT kategorijas
--------	--------------------------------	-----------------	-------------------	-----------------------------	-----------------------------	-------------------

Nav fatālo negadījumu.

TREŠO VALSTU OPERATORU GAIŠA KUĢI

Datums	Valsts, kurā notika atgadījums	Gaisa kuģa tips	Pārvadājuma veids	Fatālie negadījumi uz klāja	Fatālie negadījumi uz zemes	CICTT kategorijas
05/01/2010	Amerikas Savienotās Valstis	Learjet 35	Pārtransportēšana/pozicionēšana	2		LOC-I: kontroles zaudēšana – lidojumā
10/01/2010	Venecuēla	Beechcraft King Air 100	Aviotaksometrs	6		CFT: Kontrolēta lidojuma sākums ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā
21/01/2010	Amerikas Savienotās Valstis	Beechcraft 1900	Kravu pārvadāšana	2		LOC-I: kontroles zaudēšana – lidojumā
						UNK: nezināms vai nenoskaidrots
24/01/2010	Turcija	Airbus A340-300	Pasažieru pārvadāšana		1	GCOL: sākums uz zemes
25/01/2010	Brazīlija	Embraer 110 Bandeirante	Pasažieru pārvadāšana	2		SCF-PP: dzinēja atteice vai darbības traucējumi
25/01/2010	Libāna	Boeing 737-800	Pasažieru pārvadāšana	90		UNK: nezināms vai nenoskaidrots
13/04/2010	Meksika	Airbus A300-B4	Kravu pārvadāšana	5	1	UNK: nezināms vai nenoskaidrots
21/04/2010	Filipīnas	Antonov An-12	Kravu pārvadāšana	3		F-NI: uguns, dūmi (ar sākumsī nesaistīti)
12/05/2010	Libāna-Arābija-Džamahīrija	Airbus A330-200	Pasažieru pārvadāšana	103		UNK: nezināms vai nenoskaidrots
15/05/2010	Surinama	Antonov An-28	Pasažieru pārvadāšana	8		UNK: nezināms vai nenoskaidrots
17/05/2010	Afganistāna	Antonov An-24	Pasažieru pārvadāšana	44		CFT: Kontrolēta lidojuma sākums ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā

Datums	Valsts, kurā notika atgadījums	Gaisa kuģa tips	Pārvadājuma veids	Fatālie negadījumi uz klāja	Fatālie negadījumi uz zemes	CICIT kategorijas
22/05/2010	Indija	Boeing 737-800	Pasažieru pārvadāšana	158		RE: Novirzīšanās no skrejceļa
13/06/2010	Meksika	Cessna 208 Caravan I	Pasažieru pārvadāšana	9		LOC-I: Kontroles zaudēšana – lidojumā
15/06/2010	Austrālija	Piper PA-31P-350 (Mojave)		2		UNK: nezināms vai nenoskaidrots
19/06/2010	Kongo Demokrātiskā Republika	CASA 212-100	Neatliekamā medicīniskā palīdzība	11		SCF-PP: dzinēja atteice vai darbības traucējumi
23/06/2010	Kanāda	Beechcraft King Air 100	Pasažieru pārvadāšana	7		UNK: nezināms vai nenoskaidrots
04/07/2010	Amerikas Savienotās Valstis	Cessna 421B	Aviotaksometrs	5		UNK: nezināms vai nenoskaidrots
16/07/2010	Kanāda	De Havilland DHC2 MK I Beaver	Aviotaksometrs	4		UNK: nezināms vai nenoskaidrots
23/07/2010	Amerikas Savienotās Valstis	De Havilland DHC2 MK I Beaver	Aviotaksometrs	1		UNK: nezināms vai nenoskaidrots
24/07/2010	Kanāda	De Havilland DHC2 MK I Beaver	Aviotaksometrs	2		LOC-I: Kontroles zaudēšana – lidojumā
28/07/2010	Pakistāna	Airbus A321	Pasažieru pārvadāšana	152		CFT: Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā
01/08/2010	Amerikas Savienotās Valstis	Fairchild C-123K Provider	Kravu pārvadāšana	3		F-POST: uguns, dūmi (pēc sadursmes)
03/08/2010	Krievijas Federācija	Antonov An-24	Pasažieru pārvadāšana	12		UNK: nezināms vai nenoskaidrots
05/08/2010	Sentvinsenta un Grenadīnas	Cessna 402	Pasažieru pārvadāšana	1		CFT: Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā
16/08/2010	Kolumbija	Boeing 737-700	Pasažieru pārvadāšana	2		F-POST: uguns, dūmi (pēc sadursmes)
21/08/2010	Amerikas Savienotās Valstis	De Havilland DHC2 MK I Beaver	Aviotaksometrs	4		UNK: nezināms vai nenoskaidrots
24/08/2010	Ķīna	Embraer 190	Pasažieru pārvadāšana	42		WSTRW: Veja sānvirze vai negaiss
24/08/2010	Nepāla	Dornier 228-100	Pasažieru pārvadāšana	14		UNK: nezināms vai nenoskaidrots
						CFT: Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā
						F-POST: uguns, dūmi (pēc sadursmes)
						LOC-I: Kontroles zaudēšana – lidojumā
						SCF-NP: System- oder Komponentenausfall (Nicht-Triebwerk) (System/component failure or malfunction (non-powerplant))

Datums	Valsts, kurā notika atgadījums	Gaisa kuģa tips	Pārvadājuma veids	Fatālie negadījumi uz klāja	Fatālie negadījumi uz zemes	CICIT kategorijas
25/08/2010	Kongo Demokrātiskā Republika	Let L410VP-E	Pasažieru pārvadāšana	20		LOC-I: Kontroles zaudēšana – lidojumā
31/08/2010	Papua-Jaungvineja	Cessna Citation II	Pasažieru pārvadāšana	4		RE: Novirzīšanās no skrejceļa
03/09/2010	Apvienotie Arābu Emirāti	Boeing 747-400	Kravu pārvadāšana	2		F-NI: uguns, dūmi (ar sadursmi nesaistīti)
13/09/2010	Venecuēla	ATR 42-300	Pasažieru pārvadāšana	17		LOC-I: Kontroles zaudēšana – lidojumā
						SCF-NP: Sistēmas vai komponentu atteice vai darbības traucējumi [ar dzinēju nesaistīti]
05/10/2010	Bahamu salas	Cessna 402	Pasažieru pārvadāšana	8		SCF-PP: dzinēja atteice vai darbības traucējumi
06/10/2010	Meksika	Cessna Citation I	Aviotaksometrs	8		CFT: Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā
12/10/2010	Afganistāna	Lockheed L-100-20	Kravu pārvadāšana	8		CFT: Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā
21/10/2010	Kongo Demokrātiskā Republika	Let L410UVP	Kravu pārvadāšana	2		SCF-PP: dzinēja atteice vai darbības traucējumi
						UNK: nezināms vai nenoskaidrots
25/10/2010	Kanāda	Beechcraft King Air 100	Pasažieru pārvadāšana	1		F-POST: uguns, dūmi (pēc sadursmes)
						LOC-I: Kontroles zaudēšana – lidojumā
04/11/2010	Kuba	ATR 72-200	Pasažieru pārvadāšana	68		ICE: aplidošana
						LOC-I: Kontroles zaudēšana – lidojumā
05/11/2010	Pakistāna	Beechcraft 1900	Pasažieru pārvadāšana	21		SCF-PP: dzinēja atteice vai darbības traucējumi
10/11/2010	Kuveita	Airbus A300-600	Pasažieru pārvadāšana	1		EVAC: evakuācija
						SCF-NP: Sistēmas/ komponentu atteice vai darbības traucējumi [ar dzinēju nesaistīti]
11/11/2010	Sudāna	Antonov An-24	Pasažieru pārvadāšana	2		ARC: nepareiza saskare ar zemi
						F-POST: uguns, dūmi (pēc sadursmes)
28/11/2010	Pakistāna	Ilyushin Il-76	Kravu pārvadāšana	8	4	UNK: nezināms vai nenoskaidrots
04/12/2010	Krievijas Federācija	Tupolev Tu-154	Pasažieru pārvadāšana	2		ARC: nepareiza saskare ar zemi
						RE: novirzīšanās no skrejceļa
						SCF-PP: dzinēja atteice vai darbības traucējumi
14/12/2010	Bahamu salas	Beechcraft TC-45	Kravu pārvadāšana	1	0	LOC-I: kontroles zaudēšana – lidojumā
14/12/2010	Kanāda	Cessna 310	Aviotaksometrs	1		UNK: nezināms vai nenoskaidrots
15/12/2010	Nepāla	De Havilland DHC-6 Twin Otter 300	Pasažieru pārvadāšana	22		CFT: Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā

ATRUNA

Par negadījumiem sniegtajiem datiem ir tikai informatīvs nolūks. Tie iegūti no aģentūras datu bāzēm, kurās apkopoti ICAO un aviācijas nozares dati. Tie atspoguļo informāciju, kas bija pieejama ziņojuma izstrādāšanas laikā.

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

Lai saņemtu papildu informāciju vai paskaidrojumus par šo dokumentu, lūdzu, sazinieties ar EASA Sakaru un ārējo attiecību departamentu (communications@easa.europa.eu), izmantojot turpmāk sniegto informāciju.

ATZINĪBAS

Autori vēlas paust savu atzinību dalībvalstīm par to sniegto ieguldījumu un izteikt tām pateicību par atbalstu šī darba veikšanā un pārskata sagatavošanā.

Autori vēlas paust savu atzinību arī ICAO un NLR un pateikties tām par atbalstu šī darba veikšanā.

FOTOGRAFĪJAS

Vāks: *mbbirdy (2011 Stockphoto LP.) / Vāka iekšpuse: Image provided courtesy of Bombardier Inc.; Eurocopter; Ilias Maragakis; ETW; GEFA-FLUG; Image provided courtesy of Bombardier Inc.; Eurocopter; Vasco Morao; Rolls-Royce plc 2010 / 6.lpp.: Vasco Morao / 8.lpp.: ETW / 14.lpp.: Vasco Morao / 24.lpp.: Eurocopter / 31.lpp.: Eurocopter / 32.lpp.: Alexander Schleicher / 38.lpp.: Thales (Alexis Frespuech) / 45.lpp.: Image provided courtesy of Bombardier Inc. / 46.lpp.: Eurocontrol / 53.lpp.: Eurocontrol / 54.lpp.: Vasco Morao / 61.lpp.: Rolls-Royce plc 2010 / 62.lpp.: Rolls-Royce plc 2010 / Umschlaginnenseite hinten: Diamond Aircraft Industries GmbH*

MĀKSLINIECISKAIS NOFORMĒJUMS, DIZAINS UN DRUKA

Thomas Zimmer, Goltsteinstraße 28 – 30, 50968 Kelne, Germany

EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY

IZDEVNIECĪBAS ZIŅAS

Ottoplatz 1, D-50679 Kelne

Tālr.: +49 (221) 89 99 00 00

Fakss: +49 (221) 89 99 09 99

E-pasts: asr@easa.europa.eu

Pārpublicēšana atļauta, norādot avotu.

ISBN 978-92-9210-110-7

Informācija par Eiropas Aviācijas drošības aģentūru ir pieejama tīmekļa vietnē

www.easa.europa.eu.



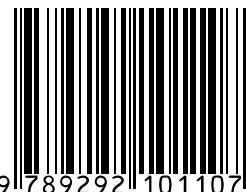


EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRA



Eiropas Savienības aģentūra.

ISBN 978-92-9210-110-7



9 789292 101107