



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

2008





EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

2008

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	ΣΥΝΟΨΗ	5
1.0	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
1.1.	Ιστορικό	7
1.2.	Πεδίο εφαρμογής	7
1.3.	Περιεχόμενο της έκθεσης	7
2.0	ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	8
3.0	ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	11
3.1.	Αεροπλάνα	12
3.1.1.	Θανατηφόρα ατυχήματα	12
3.1.2.	Στοιχεία θανατηφόρων ατυχημάτων	12
3.1.3.	Θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο πτητικής λειτουργίας	13
3.1.4.	Κατηγορίες ατυχημάτων	15
3.2.	Ελικόπτερα	16
3.2.1.	Θανατηφόρα ατυχήματα	17
3.2.2.	Θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο πτητικής λειτουργίας	17
3.2.3.	Κατηγορίες ατυχημάτων	18
4.0	ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ, ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΜΕ ΜΤΟΜ ΑΝΩ ΤΩΝ 2.250 ΚΙΛΩΝ	21
4.1.	Κατηγορίες ατυχημάτων – Γενική αεροπορία - Αεροπλάνα	23
4.2.	Κατηγορίες ατυχημάτων – Εναέριες εργασίες – Αεροπλάνα	24
4.3.	Επαγγελματική αεροπορία - Αεροπλάνα	24
5.0	ΕΛΑΦΡΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ, ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΜΕ ΜΤΟΜ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 2 250 ΚΙΛΩΝ	27
5.1.	Θανατηφόρα ατυχήματα	28
5.2.	Κατηγορίες ατυχημάτων	29
6.0	ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	33
6.1.	Τυποποίηση	33
6.2.	Πιστοποίηση	34
6.3.	Θέσπιση κανόνων	35
6.4.	Ευρωπαϊκή Στρατηγική Πρωτοβουλία για την Ασφάλεια (ESSI)	38
6.4.1.	Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια των Εμπορικών Πτήσεων (ECAST)	38
6.4.2.	Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια των Ελικοπτέρων (EHEST)	38
6.4.3.	Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια της Γενικής Αεροπορίας (EGAST)	39
	ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1: Γενικές παρατηρήσεις επί της συλλογής και της ποιότητας των στοιχείων	40
	ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2: Ορισμοί και ακρώνυμα	41
	ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 3: Κατάλογος γραφημάτων και πινάκων	43
	ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 4: Κατάλογος θανατηφόρων ατυχημάτων κατά το 2008	45
	ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ:	48



ΣΥΝΟΨΗ

Η ασφάλεια της αεροπορίας στην Ευρώπη το 2008 επισκιάστηκε από το τραγικό δυστύχημα ενός αεροσκάφους McDonnell Douglas MD-82 στην Ισπανία με 154 νεκρούς. Αυτό ήταν το σοβαρότερο δυστύχημα παγκοσμίως για το 2008.

Από το ιστορικό για την ασφάλεια πτήσεων προκύπτει ότι ο αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων στις εμπορικές αερομεταφορές κυμάνθηκε στα επίπεδα του 2007 (τρία) και είναι ένας από τους χαμηλότερους της δεκαετίας. Το 2008, μόλις 5,5 % του συνόλου των θανατηφόρων ατυχημάτων στις εμπορικές αερομεταφορές παγκοσμίως σημειώθηκε σε αεροπλάνα νηολογημένα σε κράτη μέλη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA MS). Σε σύγκριση με τον παγκόσμιο μέσο όρο, ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων σε τακτικές επιβατικές μεταφορές στην Ευρώπη είναι χαμηλός. Ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων στις εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα στην Ευρώπη ανήλθε σε δύο. Αν και αυξήθηκε κατά ένα σε σχέση με το 2007, κυμαίνεται κάτω από τον δεκαετή μέσο όρο των τριών ατυχημάτων.

Ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων για τις πτητικές λειτουργίες εναέριων εργασιών και της γενικής αεροπορίας με αεροπλάνα και ελικόπτερα παρέμεινε σχετικά σταθερός. «Η απώλεια ελέγχου κατά την πτήση» (LOC-I) αποτελεί την πιο συχνή κατηγορία ατυχημάτων γι' αυτό τον τύπο πτητικών λειτουργιών. Τα τεχνικά θέματα φαίνεται να παίζουν πολύ μικρότερο ρόλο.

Για τρίτη χρονιά, ο Οργανισμός συνέλεξε στοιχεία ατυχημάτων για ελαφρά αεροσκάφη (μάζας κάτω των 2250 κιλών) από κράτη μέλη του EASA. Συνολικά, ο αριθμός ατυχημάτων το 2008 σε αυτήν την κατηγορία αεροσκαφών παρέμεινε χαμηλότερος από τον αντίστοιχο του 2006 και του 2007. Ωστόσο, τα στοιχεία που ελήφθησαν ήταν ελλιπή. Ο Οργανισμός εξακολουθεί να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη του EASA με στόχο την περαιτέρω βελτίωση της εναρμόνισης της συλλογής στοιχείων και τη διευκόλυνση της ανταλλαγής στοιχείων μεταξύ των κρατών.

Η ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ παρέχει επίσης μια ανασκόπηση των μέτρων για την ασφάλεια της αεροπορίας που ελήφθησαν από διαφορετικές Διευθύνσεις του EASA. Η Διεύθυνση Πιστοποίησης είναι υπεύθυνη

για την αρχική και τη διαρκή αξιοποίηση των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμών. Η Διεύθυνση Κανονιστικού Τομέα καταρτίζει νέους κανονισμούς ή τροποποιήσεις σε υφιστάμενους κανονισμούς για την διασφάλιση υψηλών κοινών προτύπων που αφορούν την ασφάλεια της αεροπορίας στην Ευρώπη. Στη Διεύθυνση Τυποποίησης ελέγχεται η συμμόρφωση με τους κανονισμούς αυτούς.

Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Πρωτοβουλία για την Ασφάλεια (ESSI) σημείωσε αξιοσημείωτη πρόοδο το 2008. Η Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια των Εμπορικών Πτήσεων (European Commercial Aviation Safety Team – ECASST) συγκρότησε δύο ομάδες εργασίας για τα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας (ΣΔΑ) και την επίγεια ασφάλεια. Το υλικό που επεξεργάστηκε η ομάδα για τα ΣΔΑ δημοσιεύθηκε τον Απρίλιο του 2009. Η Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια των Ελικοπτέρων πρόβη σε ανάλυση 186 ατυχημάτων ελικοπτέρων σε συνεργασία με εννέα περιφερειακές ομάδες ανάλυσης από ολόκληρη την Ευρώπη και, βάσει της ανάλυσης αυτής, διατύπωσε προτάσεις για βελτιώσεις της ασφάλειας. Η προκαταρκτική έκθεση δημοσιεύθηκε τον Απρίλιο του 2009. Η Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια της Γενικής Αεροπορίας πρόβη σε έρευνα των πρωτοβουλιών για την ασφάλεια της γενικής αεροπορίας, των εκδόσεων για θέματα ασφαλείας και των συναφών υλικών με σκοπό την κατάρτιση ενός ευρωπαϊκού καταλόγου και την ανάπτυξη προτεραιοτήτων εργασίας.

Διευκρινίζεται ότι η παρούσα ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ καλύπτει την περίοδο μέχρι το τέλος του 2008. Τα ατυχήματα που συνέβησαν το 2009 δεν περιέχονται στην παρούσα έκθεση αλλά θα συμπεριληφθούν στην επόμενη που αναμένεται να δημοσιευθεί το πρώτο εξάμηνο του 2010.



1.0

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν έναν από τους ασφαλέστερους τρόπους μετακίνησης. Καθώς η εναέρια κυκλοφορία συνεχίζει να αυξάνεται, απαιτείται μια κοινή πρωτοβουλία σε ευρωπαϊκό επίπεδο που θα φροντίζει για την ασφάλεια και την βιωσιμότητα των αεροπορικών μεταφορών. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), ο οποίος ξεκίνησε τις εργασίες του το 2003, αποτελεί τον πυρήνα της στρατηγικής της Ε.Ε. για την ασφάλεια της αεροπορίας. Ο Οργανισμός αναπτύσσει κοινούς κανόνες για την Ασφάλεια και το περιβάλλον σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Επίσης, ελέγχει την υλοποίηση των προτύπων μέσω επιθεωρήσεων στα κράτη μέλη και παρέχει τεχνική εμπειρογνωμοσύνη, κατάρτιση και έρευνα. Ο Οργανισμός συνεργάζεται με τις εθνικές αρχές, οι οποίες συνεχίζουν να επιτελούν εκτελεστικές αρμοδιότητες όπως την έκδοση πιστοποιητικών αξιοπλοΐας για μεμονωμένα αεροσκάφη και την αδειοδότηση πιλότων.

Το παρόν έγγραφο εκδίδεται από τον EASA με σκοπό να ενημερωθεί το κοινό για το γενικό επίπεδο ασφάλειας στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Ο Οργανισμός παρέχει την παρούσα επισκόπηση σε ετήσια βάση, όπως προβλέπεται στο άρθρο 15 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Φεβρουαρίου 2008. Η ανάλυση των πληροφοριών που λαμβάνονται από δραστηριότητες εποπτείας και επιβολής είναι δυνατόν να δημοσιεύονται ξεχωριστά.

1.2 ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η παρούσα ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ παρουσιάζει στατιστικά στοιχεία για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο. Τα στατιστικά στοιχεία ομαδοποιούνται σύμφωνα με τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, όπως, για παράδειγμα, τις εμπορικές πτήσεις, καθώς και την κατηγορία των αεροσκαφών, όπως αεροπλάνα, ελικόπτερα και ανεμόπτερα.

Ο Οργανισμός είχε πρόσβαση σε πληροφορίες για ατυχήματα και σε στατιστικά στοιχεία που συνελλέχθησαν από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Τα κράτη μέλη απαιτείται, σύμφωνα με το παράρτημα 13 του ICAO με τίτλο «Αεροπορικό δυστύχημα και έρευνα σχετικά με τα αίτια του δυστυχήματος», να αναφέρουν στον ICAO πληροφορίες για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα σε αεροσκάφη με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MTOM) άνω των 2250 κιλών. Κατά συνέπεια, το μεγαλύτερο μέρος των στατιστικών στοιχείων που

εμπεριέχονται στην παρούσα επισκόπηση, αφορούν σε αεροσκάφη με μάζα μεγαλύτερη της προαναφερόμενης.

Η ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ βασίζεται στα στοιχεία που είχε στη διάθεσή του ο Οργανισμός στις 9 Μαρτίου 2009. Δεν συμπεριλαμβάνονται τυχόν αλλαγές μετά την ημερομηνία αυτή. Σημείωση: μεγάλο μέρος των πληροφοριών βασίζεται σε αρχικά στοιχεία. Τα εν λόγω στοιχεία ενημερώνονται κάθε φορά που δημοσιεύονται αποτελέσματα νέων ερευνών. Καθώς οι έρευνες ενδέχεται να έχουν πολυετή διάρκεια, χρειάζεται να τροποποιηθούν ακόμη και στοιχεία από προηγούμενες χρονιές. Στο γεγονός αυτό οφείλονται οι διαφορές μεταξύ των στοιχείων που περιέχονται στην παρούσα Ετήσια Επισκόπηση Ασφάλειας και των στοιχείων που περιέχονται στις επισκοπήσεις ασφάλειας προηγούμενων ετών.

Στην παρούσα επισκόπηση με τους όρους «Ευρώπη» και «κράτη μέλη του EASA» εκλαμβάνεται το σύνολο των 27 κρατών μελών της ΕΕ πλέον της Ισλανδίας, του Λιχτενστάιν, της Νορβηγίας και της Ελβετίας. Η εκάστοτε περιοχή ορίζεται βάσει του κράτους νηολόγησης του εμπλεκόμενου σε ατύχημα αεροσκάφους.

Στο πλαίσιο των στατιστικών στοιχείων δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στα θανατηφόρα ατυχήματα. Γενικά, αυτά τα ατυχήματα είναι διεθνώς καλά τεκμηριωμένα. Παρουσιάζονται, επίσης, τα γραφήματα που συμπεριλαμβάνουν τα αριθμητικά μεγέθη των μη θανατηφόρων ατυχημάτων. Σε σύγκριση με παλαιότερες εκθέσεις, η παρούσα ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ενδέχεται σε ορισμένες περιπτώσεις να έχει ελαφρώς διαφορετικά αποτελέσματα λόγω της εκ νέου ταξινόμησης των ατυχημάτων σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο ICAO.

1.3 ΠΕΡΙΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ

Στο **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2** παρουσιάζεται μια ανασκόπηση της ιστορικής εξέλιξης της ασφάλειας της αεροπορίας. Στο **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3** παρέχονται στατιστικά στοιχεία για τις εμπορικές πτήσεις. Στο **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4** παρέχονται στοιχεία για τη γενική αεροπορία και τις εναέριες εργασίες. Το **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5** καλύπτει ατυχήματα αεροσκαφών ελαφρύτερων από 2250 κιλά σε κράτη μέλη του EASA. Τέλος, το **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6** παρέχει μια επισκόπηση των μέτρων για την ασφάλεια της αεροπορίας που ελήφθησαν από τις διάφορες Διευθύνσεις του EASA.

Παρατίθεται συνοπτική επισκόπηση των χρησιμοποιηθέντων ορισμών και ακρωνύμων καθώς και πρόσθετες πληροφορίες για τις κατηγορίες ατυχημάτων στο **ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2: ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΑΚΡΩΝΥΜΑ**.

2.0

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Ο ICAO δημοσιεύει, από το 1945, στοιχεία ατυχημάτων για ατυχήματα με θανάτους επιβατών (εξαιρουμένων των έκνομων ενεργειών στην πολιτική αεροπορία) για τακτικές εμπορικές πτήσεις. Τα παρακάτω γραφήματα βασίζονται σε στοιχεία για ατυχήματα, τα οποία έχουν δημοσιευθεί στην ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ του ICAO. Τα ποσοστά για το έτος 2008 βασίζονται σε προκαταρκτικές εκτιμήσεις.

Τα στοιχεία στο **ΓΡΑΦΗΜΑ 2-1**: Συνολικοί θάνατοι επιβατών ανά 100 εκατομμύρια μίλια τακτικών εμπορικών πτήσεων εξαιρουμένων των έκνομων ενεργειών δείχνουν ότι η ασφάλεια της αεροπορίας έχει βελτιωθεί από το 1945 και μετά. Με βάση τις μετρήσεις των θανάτων επιβατών ανά 100 εκατομμύρια μίλια πτήσεων, χρειάστηκαν περί τα 20 έτη (από το 1948 μέχρι το 1968) για να επιτευχθεί η πρώτη βελτίωση με μείωση κατά ένα δέκατο, ήτοι από 5 σε 0,5. Μία επιπλέον βελτίωση με μείωση κατά ένα δέκατο του αριθμού θανάτων επιτεύχθηκε το 1997, περί τα 30 έτη αργότερα, όταν ο αριθμός μειώθηκε κάτω του 0,05. Για το έτος 2008 ο αριθμός αυτός αναμένεται να μειωθεί στους 0,010 θανάτους ανά 100 εκατομμύρια μίλια πτήσεων.

Στο εν λόγω Γράφημα, τα τελευταία έτη η καμπύλη του αριθμού ατυχημάτων φαίνεται να ομαλοποιείται. Αυτό οφείλεται στην κλίμακα η οποία χρησιμοποιείται προκειμένου να απεικονίζεται ο υψηλός αριθμός ατυχημάτων κατά το τέλος της δεκαετίας του 1940.

Στην ετήσια έκθεση του Συμβουλίου, ο ICAO παρουσιάζει, επίσης, στοιχεία ατυχημάτων για ατυχήματα με θανάτους επιβατών. Η συνεχής βελτίωση αυτού του αριθμού, κατά τα τελευταία 20 έτη φαίνεται στο **ΓΡΑΦΗΜΑ 2-2**: Συνολικός αριθμός ατυχημάτων με θανάτους επιβατών ανά 10 εκατομμύρια τακτικών εμπορικών πτήσεων εξαιρουμένων των έκνομων ενεργειών.

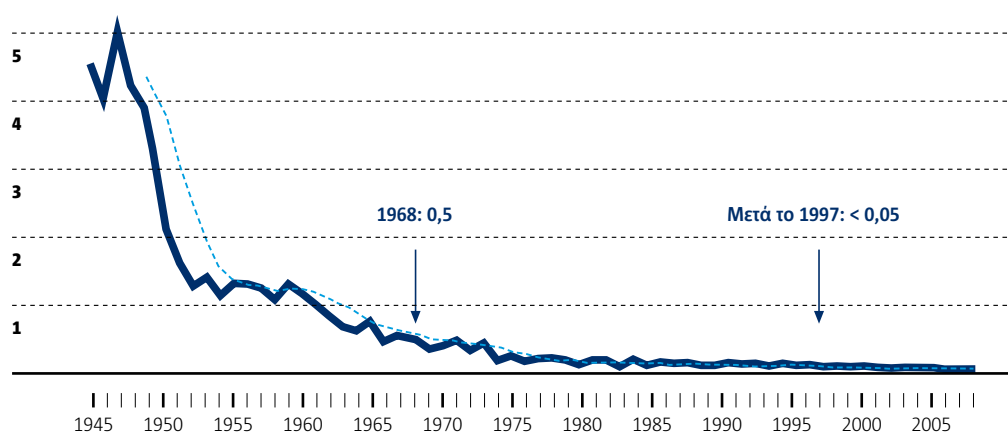
Ο αριθμός ατυχημάτων στα οποία επιβάτες έχασαν τη ζωή τους κατά τη διάρκεια τακτικών μεταφορών (εξαιρουμένων των έκνομων ενεργειών) ανά 10 εκατομμύρια πτήσεων κυμαίνεται από 16 (1990) έως 21 (1993) και δεν σημείωσε βελτίωση μέχρι το 1993. Από το έτος αυτό και μετά ο αριθμός μειωνόταν συνεχώς έως το 2003 όταν προσέγγισε τη χαμηλότερη τιμή του 3. Στη συνέχεια σημειώνεται αύξηση τα έτη 2004 και 2005, ενώ το 2007 ο αριθμός μειώθηκε στο 4 συμβαδίζοντας με το μειούμενο αριθμό θανατηφόρων ατυχημάτων και παρέμεινε στο επίπεδο αυτό και κατά τη διάρκεια του 2008. Ο κινητός μέσος όρος της πενταετίας παρέμεινε σχεδόν σταθερός από το 2004. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο αριθμός ατυχημάτων για τακτικές μεταφορές διαφέρει σημαντικά ανά περιοχές της υφελίου (**ΓΡΑΦΗΜΑ 2-3**).

Το **ΓΡΑΦΗΜΑ 2-3** δείχνει τη μέση τιμή θανατηφόρων ατυχημάτων ανά 10 εκατομμύρια πτήσεις από το 2001 μέχρι το 2008 ανά περιοχή της υφελίου. Η περιοχή της Νότιας Αμερικής συμπεριλαμβάνει την Κεντρική Αμερική και την Καραϊβική. Οι περιοχές της Βόρειας Αμερικής, της Ανατολικής Ασίας και των κρατών μελών του EASA εμφανίζουν τις χαμηλότερες τιμές θανατηφόρων ατυχημάτων στον κόσμο.

ΓΡΑΦΗΜΑ 2-1

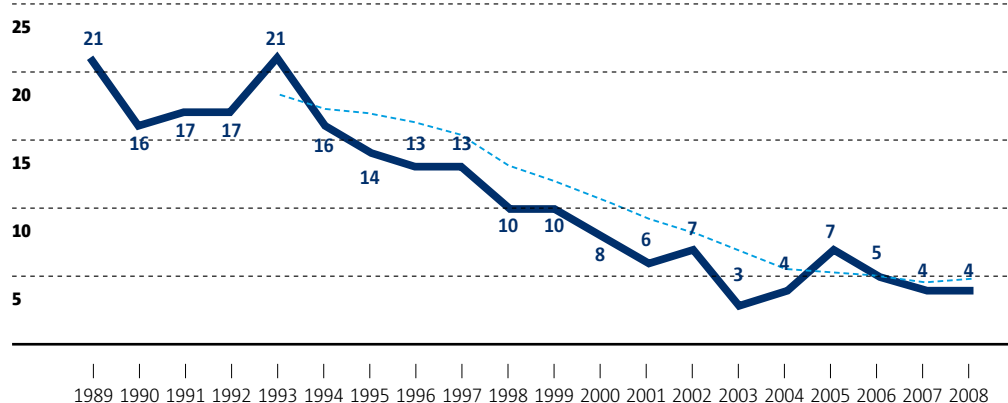
Συνολικοί θάνατοι επιβατών ανά 100 εκατομμύρια μίλια τακτικών εμπορικών πτήσεων εξαιρουμένων των έκνομων ενεργειών

Θάνατοι επιβατών
Κινητός μέσος όρος 5 ετών

**ΓΡΑΦΗΜΑ 2-2**

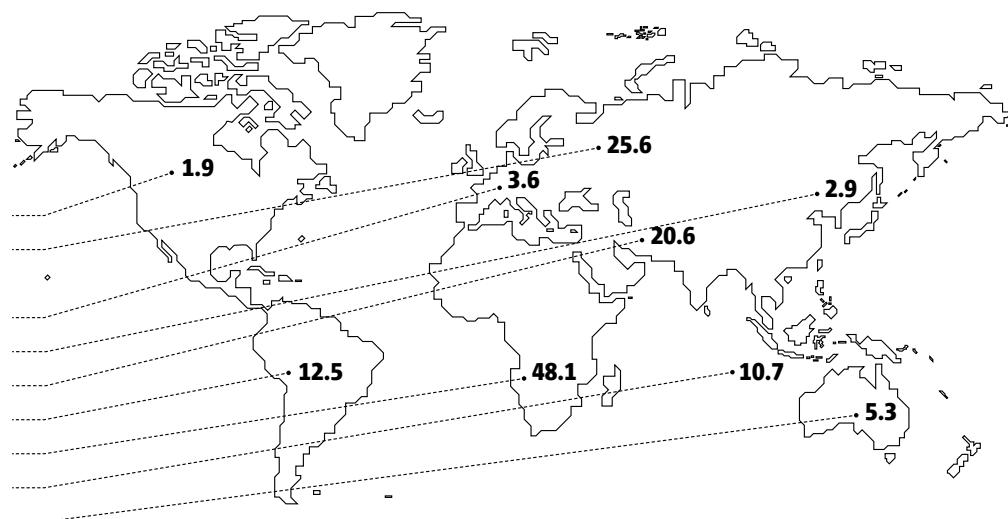
Συνολικός αριθμός ατυχημάτων με θανάτους επιβατών ανά 10 εκατομμύρια τακτικών εμπορικών πτήσεων εξαιρουμένων των έκνομων ενεργειών

Θανατηφόρα ατυχήματα
Κινητός μέσος όρος 5 ετών

**ΓΡΑΦΗΜΑ 2-3**

Αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων ανά 10 εκατομμύρια πτήσεις ανά περιοχή της υφελίου – 2001–08, τακτικές επιβατικές μεταφορές και εμπορικά δρομολόγια

Βόρεια Αμερική
Ευρώπη
Μη κράτη μέλη του EASA
Κράτη μέλη του EASA
Ανατολική Ασία
Δυτική και Κεντρική Ασία
Νότια Αμερική
Αφρική
Νότια και Νοτιοανατολική Ασία
Αυστρία και Νέα Ζηλανδία



3.0

ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ
ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η παρούσα ενότητα επισκοπεί τα στοιχεία αεροπορικών ατυχημάτων για τις εμπορικές πτήσεις. Σε αυτές τις πτητικές λειτουργίες περιλαμβάνονται η μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή μίσθωσης. Τα εν λόγω ατυχήματα αφορούσαν τουλάχιστον ένα θανατηφόρο τραυματισμό και αεροσκάφος με πιστοποιημένη μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM) άνω των 2250 κιλών κατά την περίοδο 1999–2008. Αυτά τα αεροσκάφη μπορεί να είναι αεροπλάνα ή ελικόπτερα. Τα στοιχεία για ατυχήματα σε αεροπλάνα συγκεντρώθηκαν βάσει του κράτους νηολόγησης. Η χρήση του σήματος νηολόγησης του αεροσκάφους για τον καθορισμό της γεωγραφικής διασποράς των ατυχημάτων έχει ορισμένες επιπτώσεις. Για παράδειγμα, συμπεριελήφθησαν ατυχήματα, στα οποία εμπλέκονται αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA, παρότι τα εν λόγω αεροσκάφη εκμεταλλεύονταν εμπορικά φορείς εκτός της δικαιοδοσίας των κρατών αυτών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3-1

Συνοπτική επισκόπηση του συνολικού αριθμού ατυχημάτων και θανατηφόρων ατυχημάτων για αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ
1997–2006 (σύνολο)	32	6	105	1
2007 (σύνολο)	37	3	25	1
2008 (σύνολο)	35	3	160	2

3.1. ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

Διάφορες μέθοδοι υπολογισμού μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να αξιολογηθεί το επίπεδο ασφάλειας. Ο αριθμός ατυχημάτων που επέφεραν τουλάχιστον ένα θανατηφόρο τραυματισμό είναι μία τέτοια μέθοδος υπολογισμού. Τα θανατηφόρα αεροπορικά ατυχήματα σπανίζουν και για το λόγο αυτό σε ένα έτος μπορεί να εμφανιστεί ένας αριθμός ατυχημάτων που διαφέρει σημαντικά από το προηγούμενο έτος.

3.1.1. ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Ο αριθμός των θανάτων επιβαινόντων το 2008 (160 θάνατοι) υπερβαίνει τον μέσο όρο της δεκαετίας 1997–2006 (105 θάνατοι). Συνολικά, σκοτώθηκαν 154 άνθρωποι όταν ένα αεροσκάφος McDonnell Douglas MD-82 συνετρίβη στη Μαδρίτη κατά την απογείωση στις 20 Αυγούστου. Το δεύτερο ατύχημα αφορούσε ένα Airbus A320 στην Ονδούρα το οποίο εξετράπη από τον αεροδιάδρομο κατά την προσγείωση. Παρότι το συγκεκριμένο αεροσκάφος εκμεταλλευόταν αεροπορική εταιρεία εκτός Ευρώπης, ήταν νηολογημένο σε κράτος μέλος του EASA. Το **ΓΡΑΦΗΜΑ 3-1**: Συνολικοί θάνατοι επιβατών ανά 100 εκατομμύρια μίλια τακτικών εμπορικών πτήσεων εξαιρουμένων των έκνομων ενεργειών παρουσιάζει τον αριθμό ατυχημάτων με αεροπλάνα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και με ξένα αεροπλάνα (νηολογημένα σε μη κράτη μέλη του EASA) κατά τη δεκαετία 1999–2008. Όσον αφορά τα νηολογημένα σε ξένο κράτος αεροπλάνα, ο αριθμός των

θανατηφόρων ατυχημάτων μειώθηκε από 53 ατυχήματα κατά το έτος 2007 σε 51 το 2008. Ο αριθμός ατυχημάτων το 2008 κυμαίνεται εντός του μέσου όρου της δεκαετίας (53 ατυχήματα). Η τάση για τη δεκαετία αυτή υποδεικνύει ότι η τάση ατυχημάτων παγκοσμίως είναι πτωτική.

Ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων με εμπλεκόμενα αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA παρέμεινε ο ίδιος για τα προηγούμενα δύο συνεχόμενα χρόνια (τρία ατυχήματα). Ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων το 2008 είναι ένας από τους χαμηλότερους της δεκαετίας, πολύ πιο κάτω από τον μέσο όρο των έξι θανατηφόρων ατυχημάτων κατ' έτος. Ο αριθμός των ατυχημάτων με εμπλεκόμενα αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA αντιπροσωπεύει το 6 % του συνολικού αριθμού που σημειώθηκαν παγκοσμίως το 2008.

3.1.2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Προκειμένου να εξαχθούν ουσιαστικά συμπεράσματα από τους απόλυτους αριθμούς ατυχημάτων που παρουσιάζονται ανωτέρω, ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων σε πτήσεις τακτικών αερομεταφορών συνδυάστηκε με τον αριθμό πτήσεων που εκτελέστηκαν σε εν λόγω πτητικές λειτουργίες. Αυτά τα στοιχεία επιτρέπουν τη σύγκριση των τάσεων που αφορούν την ασφάλεια λαμβανομένων υπόψη των αλλαγών στα επίπεδα κυκλοφορίας. Το **ΓΡΑΦΗΜΑ 3-2**: Αριθμός θανατηφόρων

ΓΡΑΦΗΜΑ 3-1

Θανατηφόρα ατυχήματα στις εμπορικές αερομεταφορές — αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη

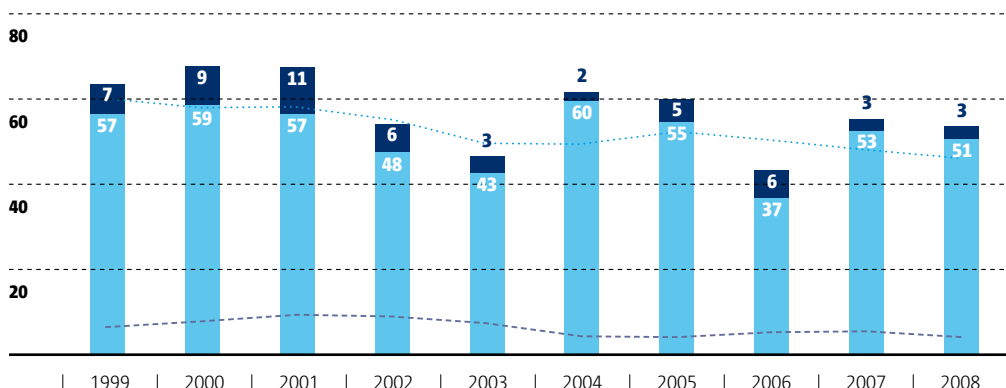
Θανατηφόρα ατυχήματα σε αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA

Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA — μέσος όρος 3ετίας

Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA — μέσος όρος 3ετίας

Θανατηφόρα ατυχήματα σε αεροσκάφη νηολογημένα σε ξένα κράτη

ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ



ΓΡΑΦΗΜΑ 3-2

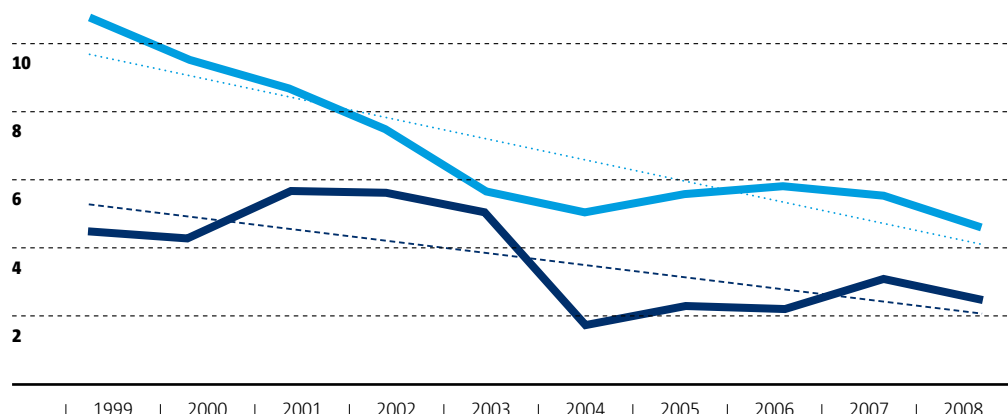
Αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων σε τακτικές επιβατικές μεταφορές — αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη

Αεροσκάφη νηολογημένα σε ξένα κράτη — μέσος όρος Ζετίας

Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA — μέσος όρος Ζετίας

Γραμμική απεικόνιση (αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA — μέσος όρος Ζετίας)

Γραμμική απεικόνιση (αεροσκάφη νηολογημένα σε ξένα κράτη — μέσος όρος Ζετίας)



ΓΡΑΦΗΜΑ 3-3

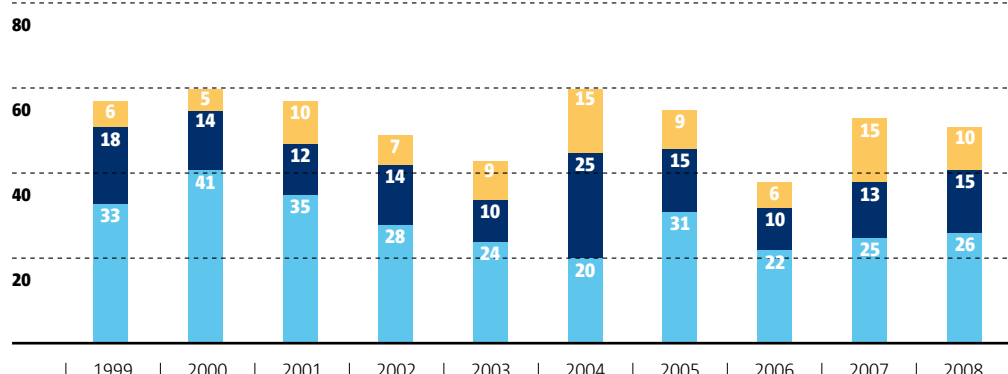
Θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο λειτουργίας — ξένα αεροσκάφη

Λοιπά αεροσκάφη νηολογημένα σε ξένα κράτη

Αεροσκάφη μεταφορών εμπορευμάτων νηολογημένα σε ξένα κράτη

Επιβατικά αεροσκάφη νηολογημένα σε ξένα κράτη

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ



ατυχημάτων σε τακτικές επιβατικές μεταφορές — αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη παρέχει τον αριθμό των θανατηφόρων ατυχημάτων ανά 10 εκατομμύρια τακτικών επιβατικών πτήσεων για τριετείς, κατά μέσο όρο, περιόδους.

Το ιστορικό στην ασφάλεια πτήσεων για αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA, τα οποία εκτελούν τακτικές επιβατικές μεταφορές, είναι σημαντικά καλύτερο από αυτό του υπολοίπου της υψηλίου. Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας ο αριθμός ατυχημάτων για αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA μειώθηκε από το μέσο όρο των τεσσάρων στα τρία ατυχήματα ανά 10 εκατομμύρια πτήσεις.

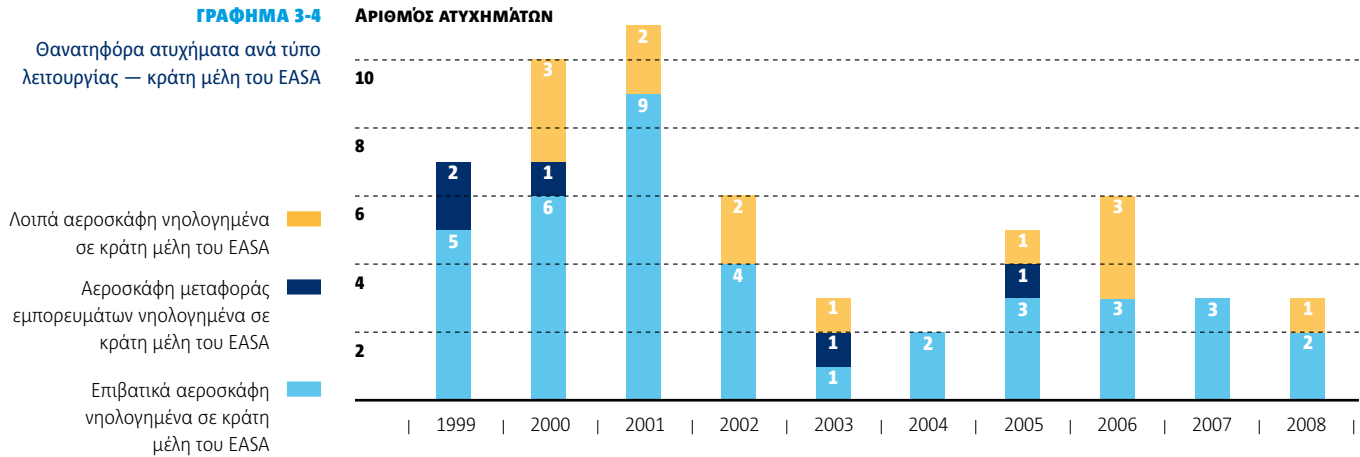
Στο **ΓΡΑΦΗΜΑ 3-2**: Αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων σε τακτικές επιβατικές μεταφορές — αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη παρατηρούμε ότι, κατά

τη διάρκεια του 2001, ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων αυξήθηκε σε σημαντικό βαθμό πάνω από το μέσο όρο της δεκαετίας. Κατά τη διάρκεια αυτού του έτους σημειώθηκαν επτά ατυχήματα — σε τακτικές επιβατικές πτήσεις — που αντιπροσωπεύουν το ένα τρίτο όλων των ατυχημάτων που σημειώθηκαν κατά την δεκαετία αυτή. Λόγω του χρησιμοποιούμενου μέσου όρου της ζετίας, το 2004 ο αριθμός ατυχημάτων για αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA μειώθηκε σημαντικά σε σύγκριση με προηγούμενα έτη.

Ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων μπορεί να μην παρέχει αναγκαστικά μια συνολική επισκόπηση των επιπέδων ασφάλειας. Αυτό συμβαίνει επειδή ένα ατύχημα με έναν θάνατο έχει την ίδια βαρύτητα με αυτήν ενός ατυχήματος στο οποίο προκλήθηκαν πολύ περισσότεροι θάνατοι.

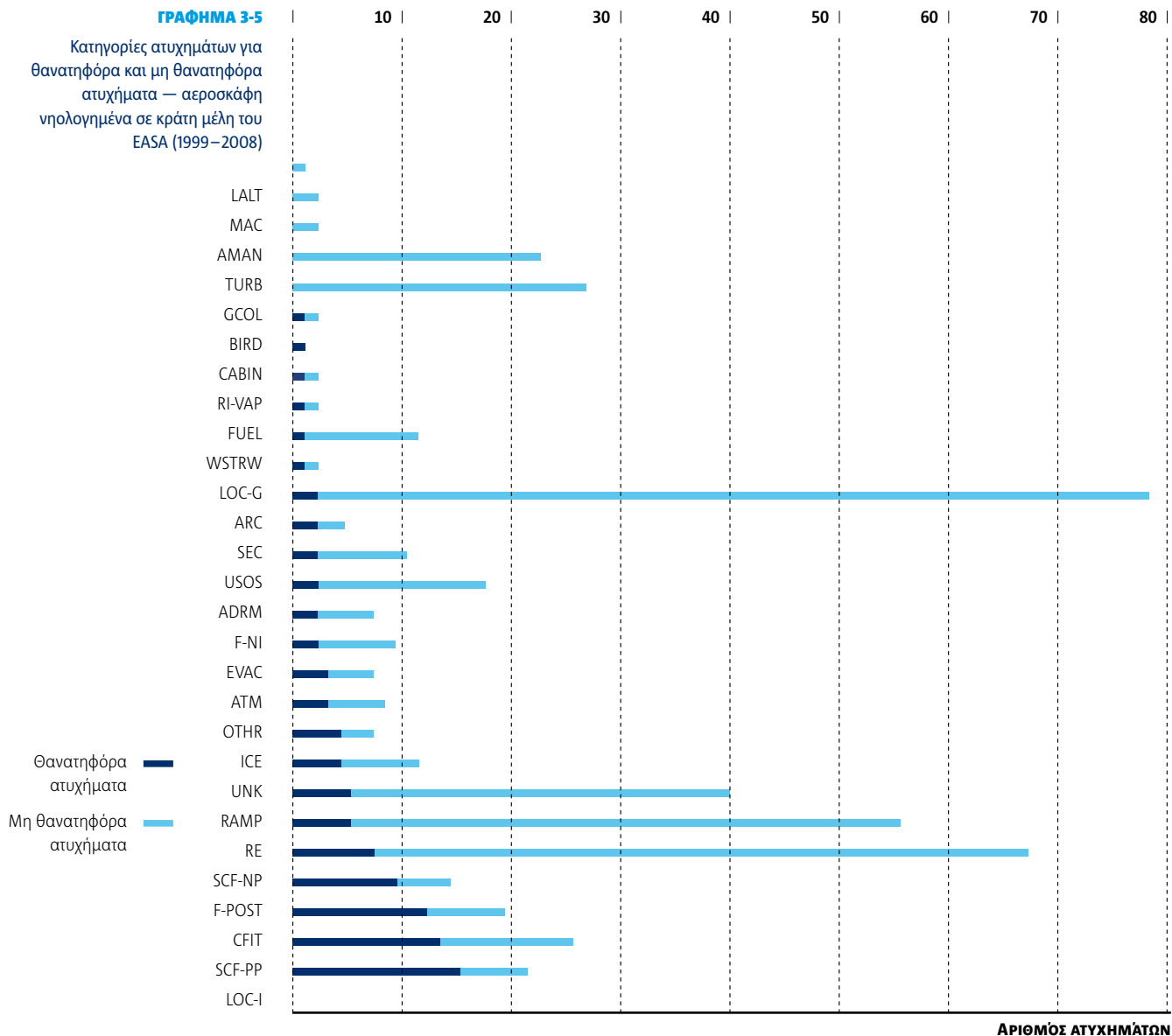
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-4

Θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο λειτουργίας — κράτη μέλη του EASA



ΓΡΑΦΗΜΑ 3-5

Κατηγορίες ατυχημάτων για θανατηφόρα και μη θανατηφόρα ατυχήματα — αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA (1999–2008)

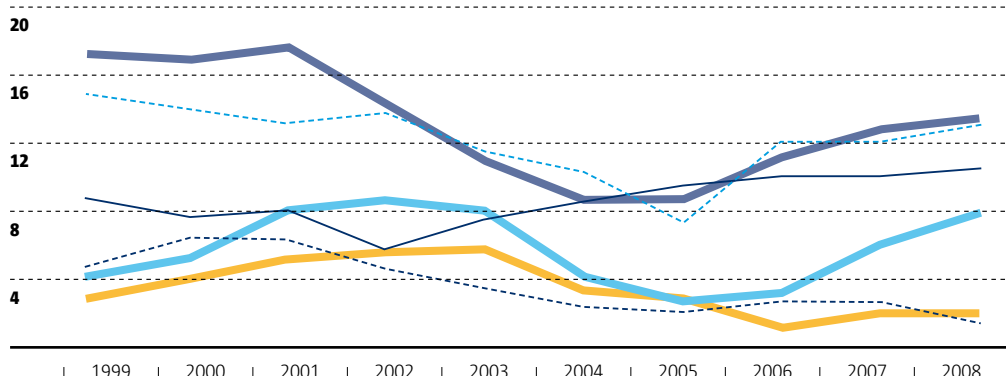


ΓΡΑΦΗΜΑ 3-6

Ποσοστό θανατηφόρων και μη θανατηφόρων ατυχημάτων υποκείμενων στις διάφορες κατηγορίες ατυχημάτων – αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA

ARC: Ανώμαλη επαφή με το διάδρομο προσαπογείωσης
SCF-NP: Αστοχία ή βλάβη συστήματος/εξαρτήματος (όχι του συστήματος ισχύος)
RE: Υπέρβαση διαδρόμου προσαπογείωσης
CFIT: Πρόσκρουση στο έδαφος υπό ελεγχόμενη πτήση
RAMP: Επίγεια εξυπηρέτηση
LOC-I: Απώλεια ελέγχου κατά την πτήση

ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΑ 10 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ



3.1.3. ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων διαφέρει ανάλογα με τον τύπο πτητικής λειτουργίας. Όπως φαίνεται στο **ΓΡΑΦΗΜΑ 3-3**: Θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο λειτουργίας — ξένα αεροσκάφη, οι επιβατικές πτήσεις εμπορικών αερομεταφορών παγκοσμίως (εξαιρουμένων των κρατών μελών του EASA) φαίνεται να έχουν ένα μειούμενο ποσοστό επί του συνολικού αριθμού των θανατηφόρων ατυχημάτων. Άλλες πτητικές λειτουργίες εμπορικών αερομεταφορών, όπως οι ναυλωμένες πτήσεις αεροσκαφών ή οι πτήσεις αυτομεταφοράς, έχουν ένα αυξανόμενο ποσοστό επί του συνόλου (κατηγορία: λοιπά). Σχεδόν στο ένα τέταρτο όλων των ατυχημάτων φαίνεται να ενέχονται αεροσκάφη που εκτελούσαν πτητικές λειτουργίες αυτής της κατηγορίας. Αξίζει να υπομνησθεί ότι το ποσοστό ατυχημάτων αυτής της κατηγορίας είναι αναλογικά σημαντικά υψηλότερο από το ποσοστό των αεροσκαφών που εκτελούν τέτοιες πτητικές λειτουργίες. Στην παρούσα επισκόπηση ασφάλειας δεν παρέχονται πληροφορίες για τον αριθμό αεροσκαφών και τον τύπο πτητικών λειτουργιών για τις οποίες αυτά χρησιμοποιούνται.

Όπως φαίνεται στο **ΓΡΑΦΗΜΑ 3-4**:

Θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο λειτουργίας — κράτη μέλη του EASA τα ατυχήματα, ανά τύπο πτητικής λειτουργίας, για τα κράτη μέλη του EASA, φαίνεται να είναι διαφορετικά. Ο μικρός αριθμός ατυχημάτων καθιστά τον τύπο πτητικής λειτουργίας, κατά την διάρκεια της οποίας σημειώθηκε το ατύχημα, ένα σχεδόν τυχαίο

χαρακτηριστικό. Εν τούτοις, παρά τον σταθερά μειούμενο αριθμό ατυχημάτων, υπάρχει μια σταθερή συχνότητα εμφάνισης ατυχημάτων στις επιβατικές αερομεταφορές.

3.1.4. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Η κατανομή ατυχημάτων σε μία ή πολλαπλές κατηγορίες βοηθά στον προσδιορισμό ιδιαίτερων θεμάτων ασφάλειας. Τα θανατηφόρα και μη θανατηφόρα ατυχήματα, στα οποία ενέχονται αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και τα οποία σημειώθηκαν κατά τη διάρκεια εμπορικών αερομεταφορών, κατανεμήθηκαν σε συναφείς κατηγορίες ατυχημάτων. Οι κατηγορίες αυτές βασίζονται στην εργασία ⁽¹⁾ που έγινε από την Ομάδα Κοινής Ταξινόμησης της Ομάδας για την Ασφάλεια των Εμπορικών Πτήσεων (CAST) και του Διεθνούς Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (ICAO) (CICTT). Το **ΓΡΑΦΗΜΑ 3-5**: Κατηγορίες ατυχημάτων για θανατηφόρα και μη θανατηφόρα ατυχήματα — αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA (1999–2008) απεικονίζει τις κατηγορίες ατυχημάτων για όλα τα ατυχήματα με εμπλεκόμενα αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA MS τη δεκαετία 1999–2008.

Όπως φαίνεται στο **ΓΡΑΦΗΜΑ 3-5**:

Κατηγορίες ατυχημάτων για θανατηφόρα και μη θανατηφόρα ατυχήματα — αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA (1999–2008), στις κατηγορίες με υψηλό αριθμό θανατηφόρων ατυχημάτων συγκαταλέγονται, μεταξύ άλλων, η LOC-I (απώλεια ελέγχου κατά την πτήση), η SCF-PP (αστοχία ή βλάβη

(1) Η CICTT ανέπτυξε ένα σύστημα κοινής ταξινόμησης για συστήματα αναφοράς ατυχημάτων και συμβάντων. Περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να βρείτε στο Προσάρτημα 2: Ορισμοί και ακρώνυμα

συστήματος ή εξαρτήματος σχετιζόμενη με τον κινητήρα ή το σύστημα ισχύος) και η CFIT (πρόσκρουση στο έδαφος υπό ελεγχόμενη πτήση).

Τα περιστατικά, που εντάσσονται στην κατηγορία LOC-I, αφορούν τη στιγμιαία ή καθολική απώλεια ελέγχου του αεροσκάφους από το πλήρωμα. Η απώλεια ελέγχου μπορεί να προκύπτει είτε εξαιτίας της μειωμένης επίδοσης του αεροσκάφους είτε λόγω του ότι το αεροσκάφος εκτελούσε πτήση εκτός των δυνατοτήτων ελέγχου του. Η κατηγορία SCF-PP αφορά βλάβες ενός ή περισσότερων κινητήρων λόγω αστοχίας συναφούς εξαρτήματος ή συστήματος.

Ένα ατύχημα μπορεί να ενταχθεί σε περισσότερες από μία κατηγορίες ανάλογα με τον αριθμό των παραγόντων που συμβάλλουν στην πρόκληση του ατυχήματος. Όπως φαίνεται στο **ΓΡΑΦΗΜΑ 3-6**, οι κατηγορίες με το υψηλότερο ποσοστό κατηγοριοποιημένων ατυχημάτων είναι η ARC (ανώμαλη επαφή με τον διάδρομο προσαπογείωσης), η SCF-NP (αστοχία εξαρτήματος εκτός του συστήματος ισχύος), η

RE (υπέρβαση διαδρόμου προσαπογείωσης) και η RAMP (επίγεια εξυπηρέτηση). Τα ατυχήματα εντάσσονται στην κατηγορία «υπέρβαση διαδρόμου προσαπογείωσης» εάν κατά τη διάρκεια του ατυχήματος το αεροσκάφος παρεξέκλινε του διαδρόμου προσαπογείωσης ή τον υπερέβη. Σε πολλές περιπτώσεις οι υπερβάσεις διαδρόμου προσαπογείωσης είναι παρεπόμενα γεγονότα σε ατυχήματα και, κατά συνέπεια, ένας μεγάλος αριθμός ατυχημάτων εντάσσεται σε αυτήν την κατηγορία. Σημειώθηκε αύξηση του ποσοστού των ατυχημάτων που σχετίζονται με την προετοιμασία των πτήσεων, τη φόρτωση ή την παροχή επίγεια εξυπηρέτησης (όλα αυτά τα ατυχήματα εντάσσονται στην κατηγορία RAMP). Παρότι το ποσοστό αυτό αυξήθηκε κατά μέσο όρο σε περίπου 8 ατυχήματα ανά 10 εκατομμύρια πτήσεων, εξακολουθεί να είναι σχετικά χαμηλό. Παρατηρείται επίσης αύξηση των ατυχημάτων αεροσκαφών νηολογημένων σε κράτη μέλη του EASA τα οποία οφείλονται σε αστοχίες συστημάτων ή εξαρτημάτων μη σχετιζόμενες με

ΤΑΒΛΙΤΣΑ 3-2

Συνοπτική επισκόπηση συνολικού αριθμού ατυχημάτων και θανατηφόρων ατυχημάτων – ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ
1997–2006 (μέσος όρος)	8	3	12	0
2007 (σύνολο)	7	1	7	0
2008 (σύνολο)	8	2	4	0

ΓΡΑΦΗΜΑ 3-7

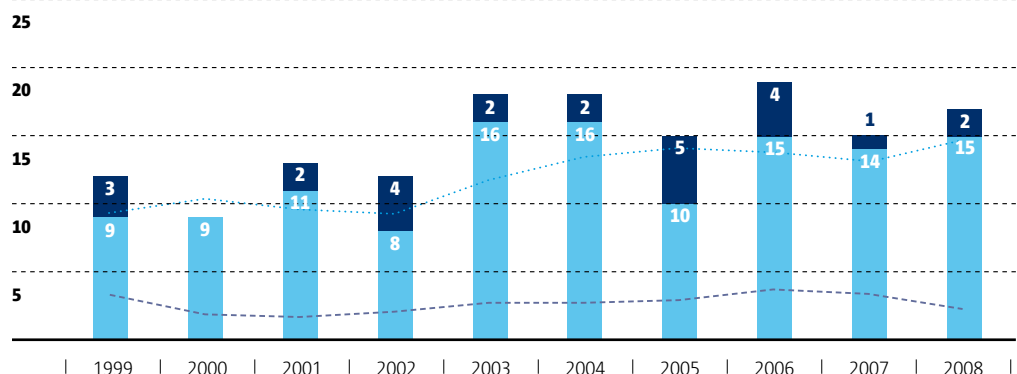
Αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων — ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη

Θανατηφόρα ατυχήματα σε ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA

Θανατηφόρα ατυχήματα σε ελικόπτερα νηολογημένα σε ξένα κράτη

Ελικόπτερα νηολογημένα σε ξένα κράτη — μέσος όρος 3ετίας

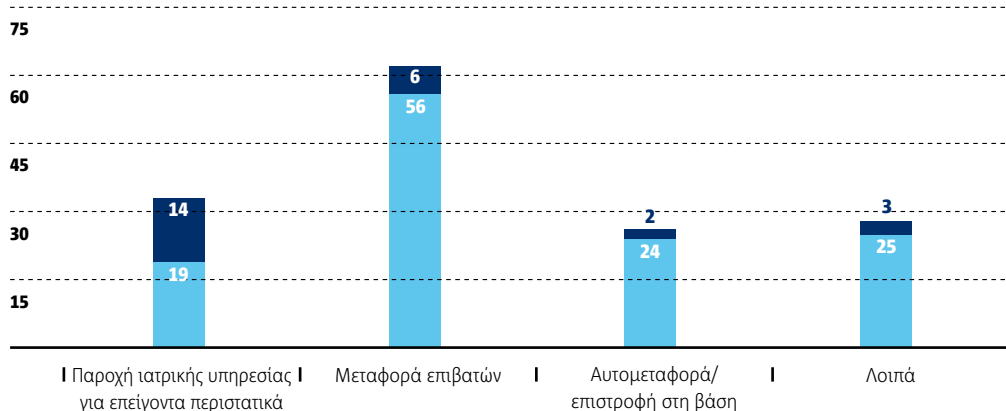
Ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA — μέσος όρος 3ετίας

ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΗΜΑ 3-8

Θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο πτητικής λειτουργίας — ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη

Νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA
Νηολογημένα σε ξένα κράτη

ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

τους κινητήρες (SCF-NP). Τα ατυχήματα που εντάσσονται στην κατηγορία CFIT (πρόσκρουση στο έδαφος υπό ελεγχόμενη πτήση) παρουσιάζουν συνολικά πτωτική τάση.

3.2. ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

Η επόμενη ενότητα παρέχει μία επισκόπηση των ατυχημάτων σε εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα (MTOM άνω των 2250 κιλών). Όσον αφορά την παρούσα έκθεση, δεν υπήρχαν διαθέσιμα ολοκληρωμένα στοιχεία για τις πτητικές λειτουργίες (π.χ. ώρες πτήσης) των ελικοπτέρων.

Γενικά, οι πτητικές λειτουργίες των ελικοπτέρων διαφέρουν από τις πτητικές λειτουργίες των αεροπλάνων. Τα ελικόπτερα εκτελούν συχνά πτήσεις πολύ κοντά στο έδαφος και απογειώνονται ή προσγειώνονται σε περιοχές εκτός αεροδρομίων όπως σε γήπεδα προσγείωσης ελικοπτέρων, σε ιδιωτικές τοποθεσίες και αυτοσχέδιους χώρους προσγείωσης. Επίσης, ένα ελικόπτερο έχει διαφορετικά αεροδυναμικά χαρακτηριστικά και χαρακτηριστικά χειρισμού από τα αεροπλάνα. Όλα αυτά αντανakλνώνται σε διαφορετικά χαρακτηριστικά ατυχημάτων.

3.2.1. ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Το **ΓΡΑΦΗΜΑ 3-7** δείχνει ότι, μεταξύ των ετών 1999 και 2008, σημειώθηκαν 25 θανατηφόρα ατυχήματα στα οποία ενέχονται ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA, σε σύγκριση με 124 θανατηφόρα ατυχήματα στα οποία ενέχονται αεροσκάφη νηολογημένα σε ξένα κράτη. Αναλογικά, τα ατυχήματα που σημειώθηκαν σε κράτη μέλη του EASA

αντιπροσωπεύουν το 17 % του συνόλου.

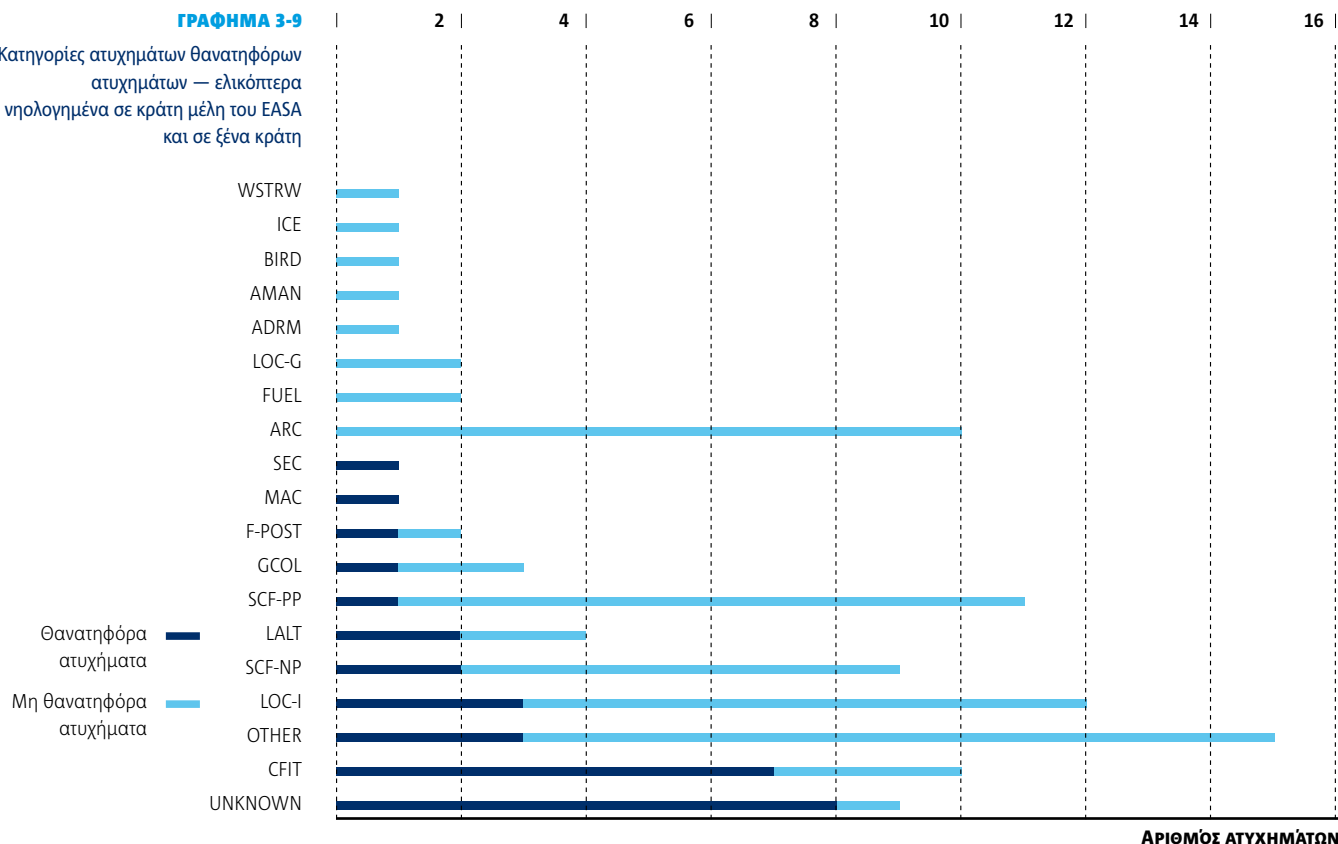
Ο αριθμός των ατυχημάτων ποικίλει κατά τη διάρκεια της δεκαετίας. Εάν εξετάσουμε τον κινητό μέσο όρο της τριετίας, φαίνεται ότι ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων παγκοσμίως αυξήθηκε κατά το δεύτερο μισό της δεκαετίας, ενώ ο μέσος όρος για τα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA αεροσκάφη παρέμεινε σχεδόν σταθερός.

3.2.2. ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Το **ΓΡΑΦΗΜΑ 3-8**: Θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο πτητικής λειτουργίας — ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη παρουσιάζει τον τύπο πτητικής λειτουργίας που ενέχεται σε θανατηφόρα ατυχήματα. Κατά την ανασκόπηση του τύπου πτητικής λειτουργίας, ο οποίος ενέχεται σε θανατηφόρα ατυχήματα, μπορεί να παρατηρηθεί μια διαφορά ανάμεσα σε ελικόπτερα νηολογημένα στα κράτη μέλη του EASA και σε ελικόπτερα νηολογημένα σε ξένα κράτη. Εάν εξετάσουμε τα νηολογημένα σε ξένα κράτη ελικόπτερα, η μεταφορά επιβατών είναι ο κύριος τύπος πτητικής λειτουργίας που ενέχεται σε θανατηφόρα ατυχήματα. Τα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα (14) αεροσκαφών κρατών μελών του EASA αφορούσαν ελικόπτερα που εκτελούσαν πτητική λειτουργία για παροχή ιατρικών υπηρεσιών για επείγοντα περιστατικά (HEMS). Αυτός ο αριθμός αντιπροσωπεύει το 42 % του συνολικού αριθμού θανατηφόρων ατυχημάτων που αφορούν πτητικές λειτουργίες HEMS παγκοσμίως. Αυτές οι πτήσεις

ΓΡΑΦΗΜΑ 3-9

Κατηγορίες ατυχημάτων θανατηφόρων ατυχημάτων — ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη



ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

διευκολύνουν την ιατρική αρωγή για επείγοντα περιστατικά, στις περιπτώσεις όπου είναι απαραίτητη η άμεση και ταχεία μεταφορά ιατρικού προσωπικού, ιατρικών εφοδίων ή η διακομιδή τραυματισμένων ατόμων.

Στην κατηγορία των «λοιπών» πτητικών λειτουργιών περιλαμβάνονται τα εμπορικά δρομολόγια, οι πτήσεις εμπορικής επιμόρφωσης ή πτητικές λειτουργίες ο τύπος των οποίων είναι άγνωστος.

Είναι αξιοσημείωτο το ότι, κατά την τελευταία δεκαετία, 24 ελικόπτερα, παγκοσμίως, που ενέχονται σε θανατηφόρα ατυχήματα, εκτελούσαν υπεράκτιες πτήσεις: πτήσεις προς ή από μία υπεράκτια εγκατάσταση. Τα ατυχήματα αυτά συμπεριλαμβάνονται και στις τέσσερις κατηγορίες που αναφέρονται ανωτέρω.

3.2.3. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Οι κατηγορίες ατυχημάτων της CICTT αναπτύχθηκαν αρχικά για ατυχήματα στα οποία ενέχονται μεγάλα εμπορικά αεροπλάνα. Στο πλαίσιο της παρούσας ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, αυτές οι κατηγορίες ατυχημάτων

έχουν, επίσης, χρησιμοποιηθεί για τα θανατηφόρα ατυχήματα ελικοπτέρων. Περισσότερες από μία κατηγορίες μπορούν να ενέχονται σε ένα ατύχημα.

Όπως φαίνεται στο **ΓΡΑΦΗΜΑ 3-9**:

Κατηγορίες ατυχημάτων θανατηφόρων ατυχημάτων — ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη, η πλειονότητα των ατυχημάτων ελικοπτέρων κατηγοριοποιούνται ως «άγνωστης αιτιολογίας». Αυτό συμβαίνει όταν δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία για να προσδιοριστεί η κατηγορία του ατυχήματος. Τα τελευταία χρόνια, ο Οργανισμός επιχειρεί να συγκεντρώσει πρόσθετα στοιχεία προκειμένου να μειώσει ολοένα και περισσότερο το ποσοστό των ατυχημάτων που κατηγοριοποιούνται ως «άγνωστης αιτιολογίας».

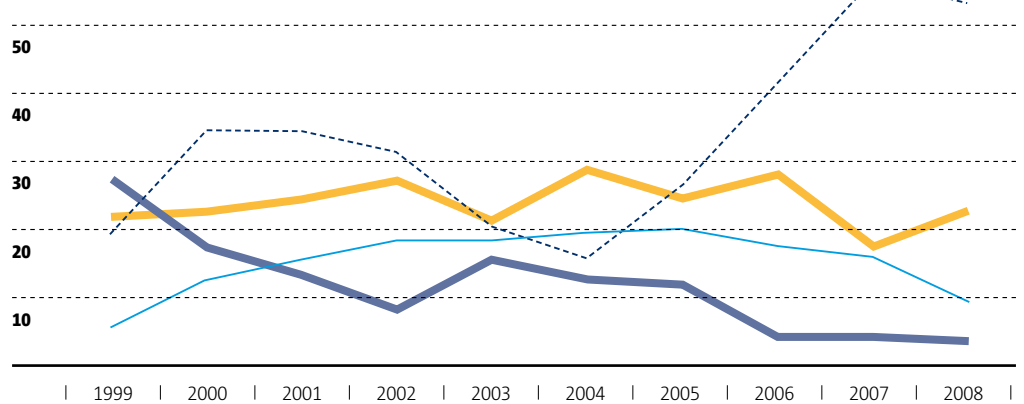
Η κατηγορία στην οποία αποδίδεται ο δεύτερος υψηλότερος αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων είναι η CFIT («πρόσκρουση στο έδαφος υπό ελεγχόμενη πτήση»). Στις περισσότερες περιπτώσεις επικρατούσαν αντίξοες καιρικές συνθήκες όπως επιδεινούμενη ορατότητα λόγω καταιγίδας ή ομίχλης. Επιπλέον, αρκετές πτήσεις είχαν λάβει χώρα κατά τη νύχτα.

ΓΡΑΦΗΜΑ 3-10

Ποσοστό των κορυφαίων
τεσσάρων κατηγοριών ατυχημάτων
— θανατηφόρα ατυχήματα —
εμπορικές αερομεταφορές με
ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη
μέλη του EASA και σε ξένα κράτη

TECH: Αστοχία ή βλάβη
συστήματος ή εξαρτήματος
CFIT: Πρόσκρουση στο
έδαφος υπό ελεγχόμενη πτήση
UNK: Άγνωστης ή
απροσδιόριστης αιτιολογίας
LOC-I: Απώλεια ελέγχου
κατά την πτήση

Ποσοστό, %



Στην κατηγορία «απώλεια ελέγχου κατά την πτήση» (LOC-I) αποδίδεται ο τέταρτος υψηλότερος αριθμός ατυχημάτων. Στα περισσότερα ατυχήματα αναφέρθηκαν δυσκολίες στο χειρισμό των ελικοπτέρων παράλληλα με την παρουσία αντίξωων καιρικών συνθηκών. Στην κατηγορία «λοιπά» (OTHR) εντάσσονται κυρίως ατυχήματα που σημειώθηκαν κατά τη διάρκεια των φάσεων της απογείωσης και της προσγείωσης όπου έλαβαν χώρα προσκρούσεις σε αντικείμενα επί του εδάφους.

Τα ατυχήματα πτητικών λειτουργιών σε χαμηλό ύψος (LALT) αφορούσαν προσκρούσεις στο έδαφος και σε εμπόδια που έλαβαν χώρα ενόσω γίνονταν χειρισμοί, ηθελημένα, κοντά στην επιφάνεια του εδάφους, εξαιρουμένων των φάσεων της απογείωσης και της προσγείωσης. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ένας αξιόλογος αριθμός ατυχημάτων LALT και OTHR αφορούσε σύγκρουση με γραμμές μεταφοράς ηλεκτρικής ισχύος.

Οι SCF-NP και SCF-PP μπορούν να ομαδοποιηθούν από κοινού ως οι πλέον συναφείς με τεχνικά προβλήματα κατηγορίες ή ως κατηγορία TECH. Στα ατυχήματα της κατηγορίας αυτής εμπλέκονται κυρίως συστήματα καθοριστικής σημασίας όπως: βλάβες κινητήρα(-ων) ή βλάβες συστήματος κύριου στροφείου ή ουραίου στροφείου ελικοπτέρου.

Το **ΓΡΑΦΗΜΑ 3-10** παρουσιάζει την τάση των κορυφαίων έξι κατηγοριών κατά τη διάρκεια της δεκαετίας (κινητοί μέσοι όροι τριετίας). Η απότομη αύξηση στην κατηγορία «άγνωστης αιτιολογίας» οφείλεται στην έλλειψη πληροφοριών για τα έτη αυτά. Ο Οργανισμός συνεργάζεται με την Ευρωπαϊκή Ομάδα Ανάλυσης της Ασφάλειας των Ελικοπτέρων (EHSAT) για τη διευθέτηση του θέματος.



4.0

ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ,

ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΜΕ ΜΤΟΜ ΑΝΩ ΤΩΝ 2.250 ΚΙΛΩΝ

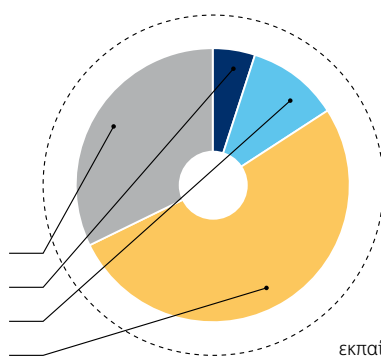
Στην ενότητα αυτή παρέχονται στοιχεία για ατυχήματα σε αεροσκάφη εμπλεκόμενα σε πτητικές λειτουργίες γενικής αεροπορίας και εναέριων εργασιών. Οι παρεχόμενες στην ενότητα αυτή πληροφορίες βασίζονται σε στοιχεία που ελήφθησαν από τον ICAO. Στα έγγραφα του ICAO, ο όρος «εναέρια εργασία» ορίζεται ως μια πτητική λειτουργία αεροσκάφους κατά την οποία αυτό χρησιμοποιείται για εξειδικευμένες υπηρεσίες όπως στη γεωργία, στις κατασκευές, στη φωτογράφιση, στην τοπογραφική αποτύπωση, στην παρατήρηση και στην περιπολία, στην έρευνα και διάσωση ή στην εναέρια διαφήμιση. Ο ICAO ορίζει ως «γενική αεροπορία» κάθε δραστηριότητα της πολιτικής αεροπορίας πλην των τακτικών ή μη τακτικών αερομεταφορών που γίνονται με αμοιβή ή ως μίσθωση ή των εναέριων εργασιών. Η κατανομή θανατηφόρων ατυχημάτων, ανά τύπο πτητικής λειτουργίας, για τη δεκαετία 1999–2008, φαίνεται παρακάτω.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4-1

Αεροπλάνα άνω των 2 250 κιλών
— θανατηφόρα ατυχήματα — κράτη
μέλη του EASA

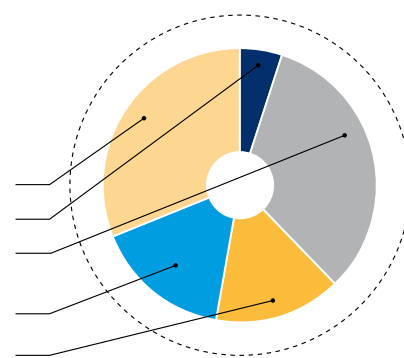
Λοιπές 32%
Άγνωστες 5%
Γεωργικές δραστηριότητες 11%
Πυρόσβεση 52%

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Αναψυχή 31%
Άγνωστοι 5%
Λοιπές 33%
Επιχειρηματικές δραστηριότητες 15%
Εκπαίδευση/κατάρτιση 16%

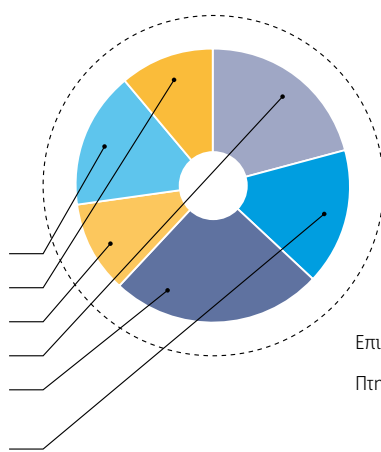


ΓΡΑΦΗΜΑ 4-2

Ελικόπτερα άνω των 2 250 κιλών
— θανατηφόρα ατυχήματα — κράτη
μέλη του EASA

Γεωργικές δραστηριότητες 16%
διάσωση 11%
Πυρόσβεση 11%
Λοιπές/Άγνωστες 21%
Υλοτομία 25%
Κατασκευές και εξωτερικά φορτία 16%

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Αναψυχή 20%
Επιχειρηματικές δραστηριότητες 20%
Λοιποί/Άγνωστοι 33%
Αυτομεταφορά/Επιστροφή στη βάση 13%
Πτητική εκπαίδευση/κατάρτιση 7%
Δοκιμαστική/Πειραματική πτήση 7%



ΠΙΝΑΚΑΣ 4-1

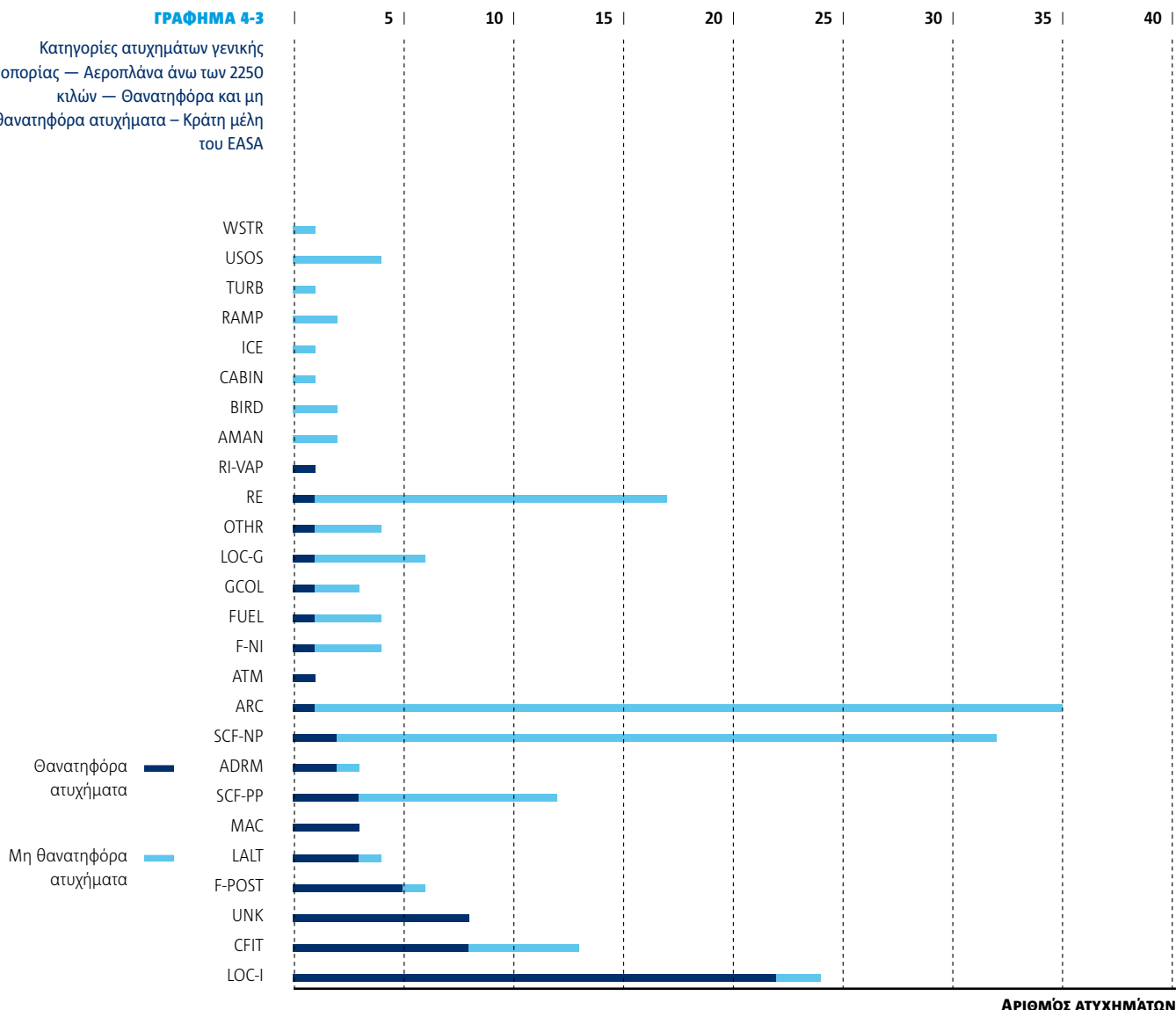
Αεροσκάφη άνω των 2250 κιλών — Αριθμός ατυχημάτων, θανατηφόρων ατυχημάτων και θανάτων ανά τύπο αεροσκάφους και τύπο πτητικής λειτουργίας — Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA

ΤΥΠΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ	ΤΥΠΟΣ ΠΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ
Αεροπλάνο	Εναέριες εργασίες	1997–2006 (μέσος όρος)	6	2	4	0
		2007 (σύνολο)	4	2	3	0
		2008 (σύνολο)	7	2	3	1
Αεροπλάνο	Γενική αεροπορία	1997–2006 (μέσος όρος)	16	5	13	< 1
		2007 (σύνολο)	14	4	5	0
		2008 (σύνολο)	17	7	17	1
Ελικόπτερο	Εναέριες εργασίες	1997–2006 (μέσος όρος)	6	2	4	< 1
		2007 (σύνολο)	8	1	0	1
		2008 (σύνολο)	5	1	2	0
Ελικόπτερο	Γενική αεροπορία	1997–2006 (μέσος όρος)	4	1	2	0
		2007 (σύνολο)	4	3	10	0
		2008 (σύνολο)	3	1	3	0

Ο ΠΙΝΑΚΑΣ 4-1 παρέχει μία συνοπτική επισκόπηση του αριθμού ατυχημάτων και θανατηφόρων ατυχημάτων από το 1997. Ο αριθμός ατυχημάτων σε πτητικές λειτουργίες εναέριων εργασιών είναι παρόμοιος για αεροπλάνα και ελικόπτερα για την δεκαετία 1997–2006. Στη γενική αεροπορία, ο μικρός αριθμός ατυχημάτων στα οποία ενέχονται ελικόπτερα σε σχέση με τα αεροπλάνα αντικατοπτρίζει ενδεχομένως τον σχετικά μικρό αριθμό ελικοπτέρων που χρησιμοποιούνται σε αυτόν τον τύπο πτητικής λειτουργίας.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4-3

Κατηγορίες ατυχημάτων γενικής αεροπορίας — Αεροπλάνα άνω των 2250 κιλών — Θανατηφόρα και μη θανατηφόρα ατυχήματα — Κράτη μέλη του EASA



ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

4.1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ – ΓΕΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

Παρατηρήθηκε ότι αρκετά ατυχήματα για τα οποία ελήφθησαν στοιχεία από τον ICAO δεν είχαν ταξινομηθεί σε ό,τι αφορά τις κατηγορίες ατυχημάτων. Συνεπώς, οι αριθμοί που παρουσιάζονται παρέχουν μια χαμηλή εκτίμηση της συχνότητας όλων των κατηγοριών ατυχημάτων. Όλα τα στοιχεία αφορούν τη δεκαετία 1999–2008.

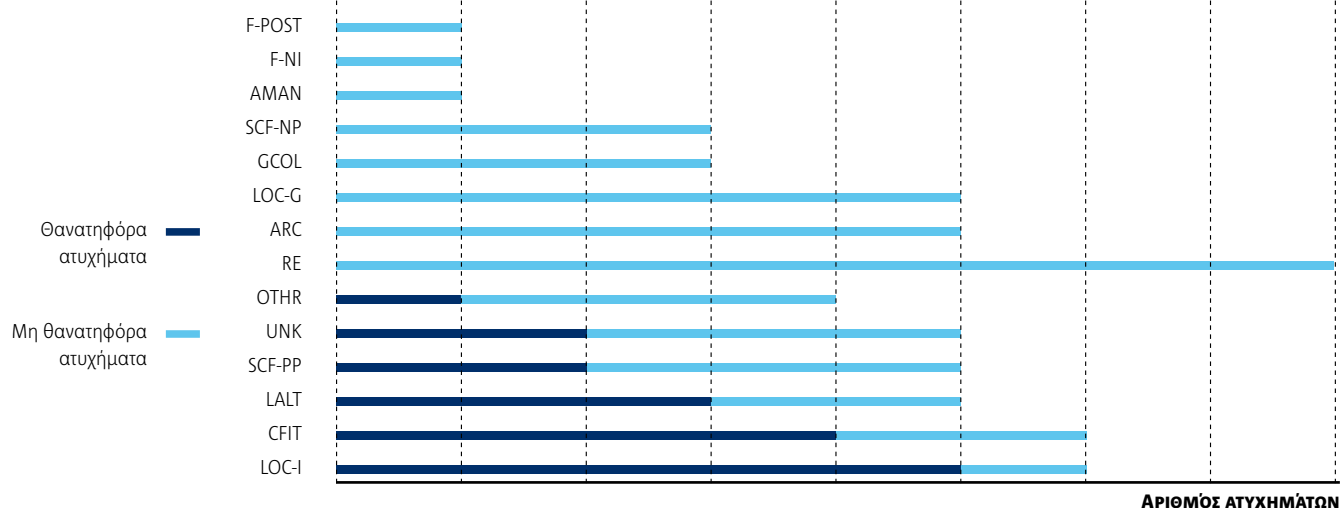
Το ΓΡΑΦΗΜΑ 4-3 δείχνει ότι, για τα αεροσκάφη γενικής αεροπορίας παγκοσμίως και εντός των κρατών μελών του EASA, η προεξάρχουσα κατηγορία ατυχημάτων είναι η

LOC-I («απώλεια ελέγχου κατά την πτήση»). Ο αριθμός των περιστατικών της CFIT παγκοσμίως («πρόσκρουση στο έδαφος υπό ελεγχόμενη πτήση») είναι περίπου στο μισό εκείνου της «απώλειας ελέγχου κατά την πτήση», ενώ για τα κράτη μέλη του EASA είναι περίπου στο ένα τρίτο. Τα τεχνικά θέματα φαίνεται να παίζουν πολύ μικρότερο ρόλο.

Γενικά, η εμπειρία της γενικής αεροπορίας είναι παρόμοια με εκείνη των εμπορικών αερομεταφορών ως προς το ότι η CFIT και η «απώλεια ελέγχου κατά την πτήση» αποτελούν τις προεξάρχουσες κατηγορίες για θανατηφόρα ατυχήματα.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4-4

Εναέριες εργασίες: κατηγορίες ατυχημάτων — Αεροπλάνα άνω των 2250 κιλών — Θανατηφόρα και μη θανατηφόρα ατυχήματα — Κράτη μέλη του EASA



ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

4.2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ – ΕΝΑΕΡΙΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ – ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

Όπως προαναφέρθηκε, στις εναέριες εργασίες περιλαμβάνονται εξειδικευμένες πτητικές λειτουργίες όπως η πυρόσβεση, οι γεωργικές δραστηριότητες και η εναέρια παρατήρηση.

Υφίσταται ένα ιδιαίτερο πρόβλημα στη λήψη δεδομένων σχετικά με τα ατυχήματα εναέριων εργασιών. Ένας από τους πιο επικίνδυνους τύπους πτητικής λειτουργίας, από αυτήν την άποψη, είναι η πυρόσβεση. Ωστόσο, σε ορισμένα κράτη, αυτή η δραστηριότητα διεκπεραιώνεται από κρατικούς φορείς (π.χ. την πολεμική αεροπορία) και, κατά συνέπεια, οι συναφείς δραστηριότητες δεν ταξινομούνται ως εναέριες εργασίες αλλά ως «κρατικές πτήσεις» και, επομένως, τα σχετικά ατυχήματα δεν συμπεριλαμβάνονται στην παρούσα επισκόπηση.

Στο **ΓΡΑΦΗΜΑ 4-4**, ο υψηλός αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων που σχετίζονται με «ΑΠΩΛΕΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΤΗΣΗ» (LOC-I), «πρόσκρουση στο έδαφος υπό ελεγχόμενη πτήση» (CFIT) και «πτητικές λειτουργίες σε χαμηλό ύψος» (LALT) δεν προκαλεί έκπληξη καθώς η φύση των εναέριων εργασιών συχνά καλύπτει πτητικές λειτουργίες που εκτελούνται πλησίον του εδάφους όπως π.χ. γεωργικές δραστηριότητες.

Οι πτητικές λειτουργίες σε χαμηλό ύψος καθιστούν δυσκολότερη την ανάκαμψη από μια απώλεια ελέγχου ή από ένα απρόβλεπτο γεγονός. Ο υψηλός αριθμός ατυχημάτων που εντάσσονται στην κατηγορία «άγνωστης αιτιολογίας» αποτελεί απόδειξη του ότι η διερεύνηση και η αναφορά αυτών των ατυχημάτων μπορεί να βελτιωθεί.

4.3. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ – ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

Σύμφωνα με τους ορισμούς του ICAO που περιέχονται στο παράρτημα 6 της ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, η επαγγελματική αεροπορία αποτελεί ένα υποσύνολο της γενικής αεροπορίας. Τα στοιχεία για τη γενική αεροπορία παρουσιάζονται ξεχωριστά βάσει της σπουδαιότητας του τομέα αυτού.

Ο αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων επαγγελματικής αεροπορίας για αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA είναι χαμηλός. Ο αριθμός των ατυχημάτων που αφορούν τον συγκεκριμένο τύπο πτητικής λειτουργίας φαίνεται να παρουσιάζει μείωση σε ολόκληρο τον κόσμο το 2008, παρά τη σαφώς διαπιστωμένη αύξηση του στόλου των αεροσκαφών που εκτελούν τέτοιου τύπου πτητικές λειτουργίες.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4-5

Θανατηφόρα ατυχήματα
επαγγελματικής αεροπορίας -
Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη
μέλη του EASA και σε ξένα κράτη

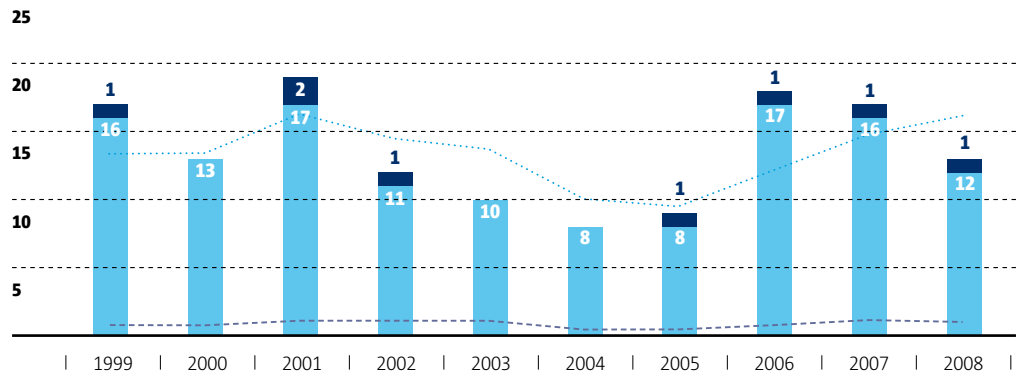
Ατυχήματα αεροσκαφών
νηολογημένων σε κράτη μέλη
του EASA

Ατυχήματα αεροσκαφών
νηολογημένων σε ξένα κράτη

Μέσος όρος τριετίας σκαφών
κρατών μελών του EASA

Μέσος όρος τριετίας σκαφών
ξένων κρατών

ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ





5.0

ΕΛΑΦΡΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ, ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΜΕ ΜΤΟΜ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 2 250 ΚΙΛΩΝ

Τον Ιανουάριο 2009 ζητήθηκαν από τα κράτη μέλη του EASA στοιχεία για ατυχήματα ελαφρών αεροσκαφών. Μέχρι τον Απρίλιο του 2009, τα περισσότερα κράτη είχαν παράσχει τις εν λόγω πληροφορίες. Στοιχεία δεν έστειλαν η Ιταλία, το Λιχτενστάιν, το Λουξεμβούργο και η Σλοβενία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5-1

Αεροσκάφη κάτω των 2 250 κιλών
— Αριθμός ατυχημάτων,
θανατηφόρων ατυχημάτων και
θανάτων ανά τύπο αεροσκάφους και
τύπο πτητικής λειτουργίας —
Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη
μέλη του EASA

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ	ΈΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	ΘΑΝΑΤΟΦ ΌΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝ ΤΩΝ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ
Αεροπλάνα	2006	546	72	124	1
Αεροπλάνα	2007	533	61	120	0
Αεροπλάνα	2008	517	53	98	2
Αερόστατα	2006	21	0	0	0
Αερόστατα	2007	14	0	0	0
Αερόστατα	2008	25	1	1	0
Ανεμόπτερα	2006	175	17	17	0
Ανεμόπτερα	2007	187	20	21	1
Ανεμόπτερα	2008	178	16	16	0
Γυροπλάνα	2006	5	1	1	0
Γυροπλάνα	2007	6	3	4	0
Γυροπλάνα	2008	12	3	3	0
Ελικόπτερα	2006	89	7	17	0
Ελικόπτερα	2007	86	11	23	4
Ελικόπτερα	2008	64	7	12	0
Υπερελαφρά αεροπλάνα	2006	177	34	44	0
Υπερελαφρά αεροπλάνα	2007	213	26	35	0
Υπερελαφρά αεροπλάνα	2008	261	45	70	0
Ανεμόπτερα με κινητήρα	2006	52	9	15	0
Ανεμόπτερα με κινητήρα	2007	46	9	19	0
Ανεμόπτερα με κινητήρα	2008	41	10	11	0
Λοιπά	2006	56	11	13	2
Λοιπά	2007	72	12	16	0
Λοιπά	2008	46	5	5	0
Άγνωστα	2006	0	0	0	0
Άγνωστα	2007	0	0	0	0
Άγνωστα	2008	1	0	0	0
Σύνολο	2006	1121	151	231	3
	2007	1157	142	238	5
	2008	1145	140	216	2
Γενικό σύνολο		3423	433	685	10

Ο ακόλουθος πίνακας παρέχει τον αριθμό ατυχημάτων και των σχετιζόμενων με αυτά θανάτων για τα έτη 2006, 2007 και 2008 βάσει των αναφερθέντων στοιχείων.

Η αναφορά στοιχείων από τα κράτη είναι ανομοιόμορφη. Ορισμένα κράτη υπέβαλαν διορθωμένα στοιχεία για προηγούμενα έτη. Είκοσι τέσσερα κράτη υπέβαλαν στοιχεία για το 2006, 25 για το 2007 και 27 για το 2008. Όσον αφορά την κατηγορία του αεροσκάφους, ορισμένα κράτη μέλη του EASA παρείχαν στοιχεία για ατυχήματα αλεξιπτωτιστών, μηχανοκίνητων αλεξιπτωτών πλαγιάς και δελταπτερυγίων, η πλειοψηφία όμως όχι. Ορισμένα κράτη μέλη έθεσαν ως όριο μάζας τα 454 κιλά (1.000 λίβρες) για να διαφοροποιήσουν τα «υπερελαφρά» αεροσκάφη από τα «κανονικά» αεροπλάνα, ενώ άλλα όχι. Η ανομοιογένεια της εν λόγω ταξινόμησης θα είχε μετριαστεί εάν είχαν χρησιμοποιηθεί τα όρια που προβλέπονται στο στοιχείο ε) του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008. Σημαντικές διαφορές

υπάρχουν επίσης όσον αφορά τον βαθμό συμπλήρωσης των πεδίων που είναι απαραίτητα για την έκδοση στατιστικών στοιχείων και το επίπεδο της ποιότητας κωδικοποίησης των κατηγοριών, συμβάντων, κ.λπ.

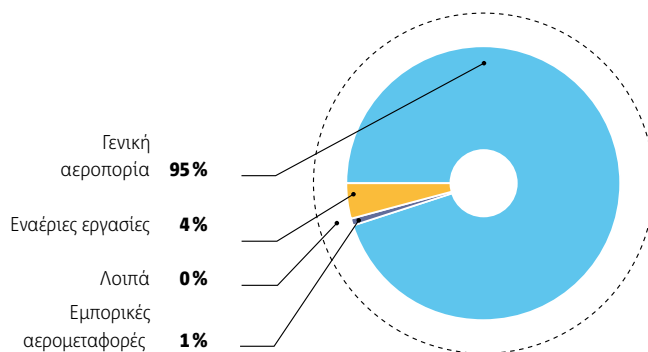
5.1. ΘΑΝΑΤΟΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Η μεγάλη πλειονότητα των ελαφρών αεροσκαφών, στα κράτη μέλη του EASA, εμπλέκεται σε πτητικές λειτουργίες γενικής αεροπορίας. Ορισμένα αεροσκάφη, και ιδιαίτερα τα ελικόπτερα, εμπλέκονται, επίσης, σε πτητικές λειτουργίες εναέριων εργασιών, όπως π.χ. σε δραστηριότητες εναέριας παρατήρησης.

Η πλειονότητα των ελαφρών αεροσκαφών που ενεπλάκησαν σε ατυχήματα την περίοδο 2006–2007 είναι αεροπλάνα. Τα εν λόγω στοιχεία ενδέχεται να είναι ελαφρώς διαφοροποιημένα λόγω του ανομοιογενούς τρόπου κατάταξης των αεροσκαφών στις διάφορες κατηγορίες (π.χ. υπερελαφρά έναντι αεροπλάνων ή γυροπλάνων).

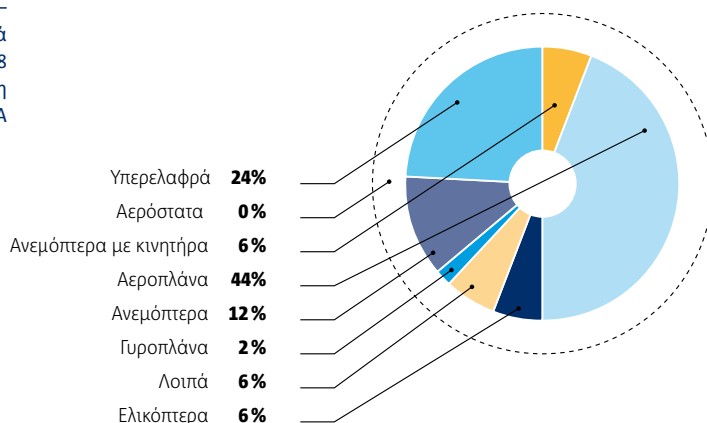
ΓΡΑΦΗΜΑ 5-1

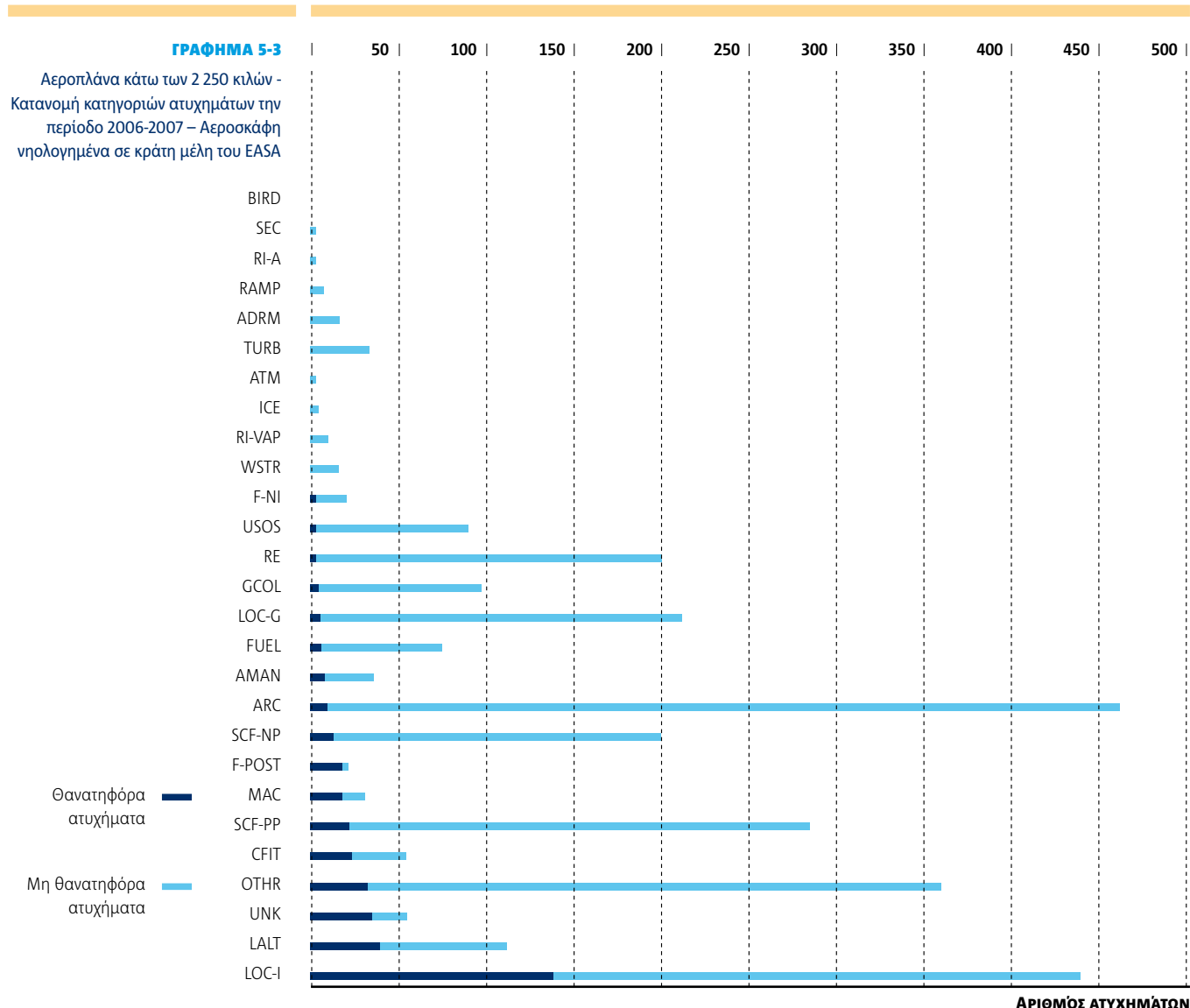
Αεροσκάφη κάτω των 2 250 κιλών –
Θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο
πτητικής λειτουργίας, 2006-2008
– Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη
μέλη του EASA μόνο



ΓΡΑΦΗΜΑ 5-2

Αεροσκάφη κάτω των 2 250 κιλών –
Θανατηφόρα ατυχήματα ανά
κατηγορία αεροσκάφους, 2006-2008
– Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη
μέλη του EASA





5.2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Οι κατηγορίες ατυχημάτων των CAST-ICAO χρησιμοποιήθηκαν από τα κράτη που υπέβαλαν στοιχεία στο σύνολο των στοιχείων ατυχημάτων ελαφρών αεροσκαφών για την περίοδο 2006-2008. Οι κατηγορίες ατυχημάτων έχουν καθοριστεί από πολύ παλιά προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποτύπωση των προσπαθειών για βελτίωση της ασφάλειας των πτητικών λειτουργιών αεροσκαφών σταθερής πτέρυγας. Για την καλύτερη αντιμετώπιση των αναγκών αυτού του τομέα του συστήματος της αεροπλοΐας αναπτύσσονται επί του παρόντος νέες προσεγγίσεις, οι οποίες δεν έχουν ακόμη εφαρμοστεί πλήρως, καθώς η εφαρμογή τους στα ελαφρά αεροσκάφη αποδείχθηκε δύσκολη.

Η ανάλυση βασίστηκε αποκλειστικά σε στοιχεία που υποβλήθηκαν για τα έτη 2006 και 2007, καθώς η ανάλυση των περιστατικών που καταγράφηκαν το 2008 δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί στις περισσότερες χώρες.

Το παραπάνω γραφικό ενδέχεται να έχει κάποια μικρά σφάλματα λόγω της ανομοιογενούς εφαρμογής της κωδικοποίησης των κατηγοριών ατυχημάτων από τα κράτη που υποβάλουν τα σχετικά στοιχεία. Τα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα εντάχθηκαν στις κατηγορίες LOC-I «απώλεια ελέγχου κατά την πτήση» και LALT «πτητικές λειτουργίες σε χαμηλό ύψος». Συγκεκριμένα, η κατηγορία LOC-I προβάλλει ως μία από τις πλέον σημαντικές κατηγορίες όσον αφορά τα μη θανατηφόρα



ατυχήματα. Οι εν λόγω κατηγορίες έχουν επίσης υψηλό ποσοστό θανάτων σε σχέση με τον συνολικό αριθμό ατυχημάτων.

Ο υψηλός αριθμός ατυχημάτων που ταξινομούνται στην κατηγορία «Λοιπά» αποτελεί ένδειξη της αδυναμίας που υπάρχει σε επίπεδο ταξινόμησης, ενώ ο υψηλός αριθμός ατυχημάτων που ταξινομούνται στην κατηγορία «Άγνωστης αιτιολογίας» ενδέχεται να αντικατοπτρίζει τη δυσκολία ανάλυσης των ατυχημάτων σε αεροσκάφη που δεν διαθέτουν συνήθως συσκευές καταγραφής.

Παρότι δεν είναι διαθέσιμα επί του παρόντος αξιόπιστα ποσοστά έκθεσης για τα κράτη μέλη του EASA, ο αριθμός των ατυχημάτων (πάνω από 1.100) και ο αριθμός των συναφών θανάτων (από 216 έως 238) αποτελούν πηγή ανησυχίας. Απαιτείται ακριβής εκτίμηση των ωρών πτήσης ή των σχεδίων πτήσης προκειμένου να καταστεί εφικτή η ουσιαστική ανάλυση των στοιχείων, σε σύγκριση με τα διαθέσιμα στοιχεία για τα μεγάλα αεροσκάφη.

Με διαθέσιμα μόνο τα στοιχεία τριών ετών δεν ήταν εφικτός ο προσδιορισμός της σχετικής τάσης. Επιπλέον, η ανάλυση των αιτιών περιορίστηκε από την έλλειψη πλήρη στοιχείων από τα κράτη. Η δημοσιοποίηση ολοκληρωμένων στοιχείων για την πλειονότητα των ατυχημάτων που σημειώθηκαν την περίοδο 2006/2007 αναμενόταν για το 2009, όμως αυτό δεν συνέβη. Δεδομένου ότι δεν είναι άμεσα διαθέσιμα τα αποτελέσματα των ερευνών και ότι δεν έχουν παρασχεθεί πλήρως και εγκαίρως τα στοιχεία από τα κράτη, ο Οργανισμός δεν μπορεί να παρουσιάσει μια πλήρη εικόνα όλων των πτυχών της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρώπη. Ο Οργανισμός θα συνεχίσει να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη του για τη βελτίωση αυτής της εικόνας.



6.0

ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Βασικός στόχος του Οργανισμού είναι η προώθηση και η διατήρηση υψηλού ομοιογενούς επιπέδου ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας. Προκειμένου να επιτύχει τον στόχο αυτό, ο EASA ασχολείται με επιμέρους δραστηριότητες στον τομέα της ασφάλειας μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται η πιστοποίηση, η θέσπιση κανόνων και η τυποποίηση. Οι δραστηριότητες αυτές αντανakλώνται στην οργανωτική διάρθρωση του Οργανισμού μέσω των οικείων διευθύνσεών του. Η Διεύθυνση Πιστοποίησης είναι υπεύθυνη, μεταξύ άλλων, για την πιστοποίηση νέων ή υφιστάμενων αεροσκαφών, κινητήρων και συστημάτων. Στις δραστηριότητες της Διεύθυνσης Κανονιστικού Τομέα περιλαμβάνονται η κατάρτιση νέων κανονισμών ή η τροποποίηση υφιστάμενων κανονισμών που αφορούν την ασφάλεια της αεροπορίας. Η Διεύθυνση Τυποποίησης στοχεύει στην τυποποίηση και τη διατήρηση των κανόνων ασφαλείας σε όλα τα κράτη μέλη του EASA. Για τον σκοπό αυτό, η Διεύθυνση αυτή πραγματοποιεί, μεταξύ άλλων, επιθεωρήσεις των αρχών πολιτικής αεροπορίας, των χειριστών αεροσκαφών και άλλων ενδιαφερομένων μερών στον κλάδο των αερομεταφορών.

6.1. ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗ

Από τις επιθεωρήσεις που διενήργησε ο Οργανισμός το 2008 προέκυψε ότι η διαδικασία τυποποίησης έχει ωριμάσει αρκετά όσον αφορά την αρχική και τη διαρκή αξιοπλοΐα, τομέα στον οποίο ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 736/2006 της Επιτροπής παρέχει ένα εύρωστο πλαίσιο για την παρακολούθηση της εφαρμογής του από τα κράτη μέλη, συναρθρωμένο με τον βασικό κανονισμό 216/2008 και τους κανόνες εφαρμογής (2042/2003 και 1702/2003). Παρ' όλα αυτά, εξακολουθεί να υπάρχει ανάγκη για σημαντικές βελτιώσεις στους τομείς των πτητικών λειτουργιών, των προσομοιωτικών συσκευών πτητικής εκπαίδευσης και της αδειοδότησης του ιπτάμενου προσωπικού. Στο συγκεκριμένο τομέα, δεν έχουν εκδοθεί ακόμη κανόνες εφαρμογής, ενώ το σύστημα του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA) βρίσκεται σε φθίνουσα πορεία και θα πάψει να ισχύει στις 30 Ιουνίου 2009.

Σε επίπεδο κοινοτικής νομοθεσίας, ο αριθμός των επιθεωρήσεων (13 για την αρχική αξιοπλοΐα, 26 για τη διαρκή αξιοπλοΐα) βάσει εκτίμησης κινδύνου παρέμεινε σχετικά σταθερός σε σύγκριση με το περασμένο έτος.

Όσον αφορά την αρχική αξιοπλοΐα, επιβεβαιώνεται η κατάσταση των περασμένων ετών, καθώς διαπιστώνεται ικανοποιητικό και ομοιογενές επίπεδο κατανόησης και εφαρμογής σε όλες τις συμμετέχουσες χώρες. Όσον αφορά τη διαρκή αξιοπλοΐα, όπου όλα τα κράτη μέλη ασκούν τις αρμοδιότητές τους, παρά τη γενική μέση βελτίωση, απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες για την ομοιογενή και ορθή εφαρμογή των κανόνων. Η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώνει την κατάσταση των περασμένων ετών στον τομέα της διαρκούς αξιοπλοΐας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι και στους δύο τομείς έχει μειωθεί σημαντικά ο αριθμός των εντοπισθεισών περιπτώσεων μη συμμόρφωσης ανά αριθμό επιθεωρήσεων. Αυτό συμβαίνει διότι το 2008 ξεκίνησε πλήρης δεύτερος κύκλος επιθεωρήσεων. Είναι προφανές ότι, μέχρι να αρχίσει να εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) 736/2006, η διαδικασία τυποποίησης διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο βοηθώντας τις Εθνικές Αεροπορικές Αρχές (NAAs) να συμμορφώνονται με τους κοινοτικούς κανονισμούς. Αυτό ισχύει ιδίως για πολλά νέα κράτη μέλη, στα οποία, ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν κάποιες δυσκολίες.

Οι περισσότερες αρμόδιες αρχές, συμπεριλαμβανομένων των αρχών των νέων κρατών μελών, συνέχισαν να στηρίζουν ενεργά τη διαδικασία τόσο σε επίπεδο εφαρμογής όσο και παροχής στον EASA πόρων για τις ομάδες τυποποίησης. Αυτό επιβεβαιώνει, σε συνδυασμό με την αυξανόμενη επιτυχία των συναντήσεων τυποποίησης που οργανώνει ο Οργανισμός, ότι η προσέγγιση της προορατικής τυποποίησης έχει τύχει ευνοϊκής υποδοχής.

Η εκπαιδευτική στρατηγική του EASA να παράσχει εκπαίδευση σε επιθεωρητές των Εθνικών Αεροπορικών Αρχών αποτελεί κατά πως φαίνεται χρήσιμο εργαλείο για τη βελτίωση της ομοιόμορφης εφαρμογής των κανόνων σε όλα τα κράτη μέλη. Εντούτοις, απαιτείται περαιτέρω πρόοδος.

Ως προς το αρχικό πεδίο εφαρμογής του Οργανισμού, η δραστηριότητα σε σχέση με τις εγκρίσεις φορέων έχει φτάσει σε ικανοποιητικό επίπεδο ωριμότητας όσον αφορά τόσο την ίδια τη

δραστηριότητα όσο και τις μεθοδολογίες.

Όσον αφορά τη δραστηριότητα σε σχέση με τις εγκρίσεις φορέων παραγωγής (Production Organisation Approval – POA), το 2008 σηματοδοτείται από ένα σημαντικό επίτευγμα: την έκδοση της ενιαίας ευρωπαϊκής POA για τα Airbus στις 21 Ιουλίου. Η δραστηριότητα του τομέα έχει αυξηθεί προς αυτή την κατεύθυνση με τις εγκαταστάσεις παραγωγής που αναπτύσσονται στην Κίνα. Μάλιστα, αναμένεται να αυξηθεί στο μέλλον και με τη Ρωσία.

Οι συντονιστικές δραστηριότητες του προγράμματος SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft - Αξιολόγηση της ασφάλειας των ξένων αεροσκαφών) μεταβιβάστηκαν από τον Σύνδεσμο Αεροπορικών Αρχών (JAA) στον Οργανισμό την 1η Ιανουαρίου 2007. Ο ρόλος του Οργανισμού στον συγκεκριμένο τομέα είναι διττός. Αφενός, οφείλει να διατηρήσει και να βελτιώσει τη βάση δεδομένων SAFA και, αφετέρου, πραγματοποιεί τρεις μηνιαίες αναλύσεις στοιχείων καθώς και ειδικές αναλύσεις κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής. Το 2008, ο Οργανισμός προέβη σε μείζονα ενημέρωση της βασιζόμενης στο Διαδίκτυο εφαρμογής του προγράμματος SAFA η οποία θα βελτιώσει το επίπεδο εναρμόνισης και θα προσφέρει στα κράτη που συμμετέχουν στο πρόγραμμα SAFA νέες λειτουργίες (εκ των προτέρων περιγραφή ευρημάτων, καλύτερη στήριξη για δράσεις παρακολούθησης και για στοχοθετημένες επιθεωρήσεις). Επιπλέον, η ανάλυση των δεδομένων του SAFA παρέχει σημαντικούς δείκτες σχετικά με το συνολικό επίπεδο ασφάλειας των αερογραμμών που εκτελούν πτητικές λειτουργίες στην Ευρώπη, οι οποίοι βοηθούν στον προσδιορισμό των δυνητικών παραγόντων κινδύνου και στην άμεση ποιοτική στοχοθέτηση. Τέλος, σε συνέχεια της διαβούλευσης με τα κράτη που συμμετέχουν στο πρόγραμμα SAFA και με άλλους ενδιαφερόμενους φορείς, το υλικό καθοδήγησης για τα προσόντα των επιθεωρητών SAFA εγκρίθηκε στις 29 Σεπτεμβρίου και δημοσιεύθηκε ακολούθως στον ιστοτόπο του EASA. Το υλικό καθοδήγησης που απομένει αναμένεται να δημοσιευθεί μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2009.

6.2. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ

Η Διεύθυνση Πιστοποίησης συμβάλλει άμεσα στην ασφάλεια της αεροπορίας μέσω της εκτέλεσης δραστηριοτήτων πιστοποίησης που οδηγούν στην έγκριση, σε κοινοτικό επίπεδο,

αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμών στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο ασφάλειας. Σε αυτό το πλαίσιο, ένα αεροναυτικό προϊόν μπορεί να λάβει την έγκριση σχεδιασμού του μόνον εφόσον συμμορφώνεται με όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφάλειας. Ο Οργανισμός εξέδωσε το 2008, συνολικά, 5.379 πιστοποιητικά σχεδιασμού.

Πέραν των δραστηριοτήτων πιστοποίησης, ένα άλλο βασικό καθήκον της Διεύθυνσης Πιστοποίησης είναι η διασφάλιση της διαρκούς αξιοπλοΐας των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμών καθ' όλη την διάρκεια του κύκλου ζωής τους. Η Διεύθυνση Πιστοποίησης έχει, ως εκ τούτου, θεσπίσει μια ενδεδειγμένη διαδικασία για τη διαρκή αξιοπλοΐα με στόχο την πρόληψη μη ασφαλών καταστάσεων και ατυχημάτων. Η διαδικασία αυτή βασίζεται σε στοιχεία που παρέχονται μέσω της υποχρεωτικής αναφοράς περιστατικών, στις έρευνες για ατυχήματα ή συμβάντα, στις επιθεωρήσεις σχεδιασμού τύπου και σε διάφορες άλλες δραστηριότητες.

Βάσει της έρευνας και της ανάλυσης, που πραγματοποιείται για τον κάτοχο του πιστοποιητικού, ή των οποιωνδήποτε άλλων συναφών πληροφοριών, ο EASA καθορίζει τις κατάλληλες ενέργειες που μπορούν να οδηγήσουν, στην περίπτωση εντοπισμού μιας μη ασφαλούς κατάστασης, στην έκδοση οδηγιών για την αξιοπλοΐα (AD) που επιτάσσουν τη λήψη των απαραίτητων διορθωτικών μέτρων.

Κατά το 2008, ο Οργανισμός όρισε ως κατά νόμο απαιτούμενες 261 AD και 45 AD έκτακτης ανάγκης. Ο τομέας «Οδηγιών αξιοπλοΐας, έρευνας και διαχείρισης ασφαλείας» της Διεύθυνσης Πιστοποίησης διασφαλίζει τη συνοχή της διαδικασίας διαρκούς αξιοπλοΐας.

Υλοποιούνται πρόσθετες δράσεις, όπως η εφαρμογή Δικτύων Ενημέρωσης για την Αξιοπλοΐα με τις Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας που έχουν επικυρώσει τα πιστοποιητικά του EASA για σημαντικά ευρωπαϊκά προϊόντα (π.χ. A380). Τακτικές συναντήσεις με θέμα τη διαρκή αξιοπλοΐα λαμβάνουν χώρα με τη συμμετοχή κατασκευαστών και ξένων αρχών. Στο πλαίσιο των εν λόγω συναντήσεων εξετάζονται πιθανά θέματα ασφαλείας. Όλες αυτές οι ενέργειες και δράσεις αποτελούν μέρος της προσέγγισης του Οργανισμού και της Διεύθυνσης Πιστοποίησης ούτως ώστε να υπάρχει στενή συνεργασία με ευρωπαϊκούς και μη ευρωπαϊκούς φορείς μέσω

διμερών συμφωνιών, και να αναπτυχθεί ένα καινοτόμο δίκτυο ασφάλειας με το κράτος νηολόγησης, κ.λπ.

Τακτικοί έλεγχοι από ανεξάρτητα μέρη (όπως ο ICAO) επιβεβαίωσαν ότι η Διεύθυνση Πιστοποίησης και ο Οργανισμός βρίσκονται συνολικά στο σωστό δρόμο ως προς την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους και την παροχή υψηλού επιπέδου ασφάλειας της αεροπορίας.

6.3. ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΑΝΟΝΩΝ

Η Διεύθυνση Κανονιστικού Τομέα του Οργανισμού συμβάλλει στην εκπόνηση όλης της κοινοτικής νομοθεσίας και του υλικού εφαρμογής σε σχέση με την κανονιστική ρύθμιση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και τη συμβατότητας με το περιβάλλον. Υποβάλλει γνωμοδοτήσεις στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή η οποία οφείλει με τη σειρά της να τη συμβουλευτεί για κάθε τεχνικό θέμα που εμπίπτει στην αρμοδιότητά της. Είναι επίσης αρμόδια για τη συναφή διεθνή συνεργασία. Στον **ΠΙΝΑΚΑ 6-1** καταγράφονται τα τρέχοντα καθήκοντα θέσπισης κανόνων που σχετίζονται άμεσα με κάθε καθορισμένη κατηγορία ατυχήματος και συμβάντος.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6-1

Καθήκοντα θέσπισης κανόνων του Οργανισμού, κατανεμημένα με βάση τον αντίκτυπο στις κατηγορίες ατυχημάτων

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	ΚΑΘΗΚΟΝ ΘΕΣΠΙΣΗΣ ΚΑΝΟΝΩΝ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ
RI-VAP (Παρείσφρηση στο διάδρομο προσαπογείωσης – Όχημα, αεροσκάφος ή άνθρωπος)	OPS.009 Εξέλιξη των κανόνων εφαρμογής σχετικά με την παρείσφρηση στους διαδρόμους προσαπογείωσης βάσει των μεταβιβασθέντων καθηκόντων από τον Σύνδεσμο Αεροπορικών Αρχών (JAA) και την έκθεση EUROCONTROL EAPRI	2012–2015
ARC (Ανώμαλη επαφή με τον διάδρομο προσαπογείωσης)	OPS.012 Μη αναμενόμενο καθήκον για αλλαγές στους διαδρόμους προσαπογείωσης μεταβιβασθέν από τη Διευθύνουσα Ομάδα Επιχειρησιακών Διαδικασιών (OPSG) του JAA	2012–2015
	25.026 Ηλεκτρονικός κατάλογος ελέγχου, έξυπνο σύστημα προειδοποίησης και αυτόματη ειδοποίηση υψομετρικής θέσης	2011–2012
	25.027 Σχεδιασμός αεροσκαφών	2012–2014
	AWO.006 Σύστημα προσγείωσης του Παγκόσμιου Δορυφορικού Συστήματος Πλοήγησης (GNSS)	2011–2013
RE (Υπέρβαση διαδρόμου προσαπογείωσης)	OPS.012 Μη αναμενόμενο καθήκον για αλλαγές στους διαδρόμους προσαπογείωσης μεταβιβασθέν από τη Διευθύνουσα Ομάδα Επιχειρησιακών Διαδικασιών (OPSG) του JAA	2012–2015
	25.026 Ηλεκτρονικός κατάλογος ελέγχου, έξυπνο σύστημα προειδοποίησης και αυτόματη ειδοποίηση υψομετρικής θέσης	2011–2012
	25.027 Σχεδιασμός αεροσκαφών	2012–2014
	AWO.006 Σύστημα προσγείωσης του Παγκόσμιου Δορυφορικού Συστήματος Πλοήγησης (GNSS)	2011–2013
LATL (Πτητικές λειτουργίες σε χαμηλό ύψος)	OPS.054 Ραδιοϋψομετρικά όργανα ελικοπτερίων, αναθεώρηση κανόνα εφαρμογής με αφορμή την εφαρμογή του/προβλήματα ερμηνείας	2012–2015
CFIT (Πρόσκρουση στο έδαφος υπό ελεγχόμενη πτήση)	OPS.057 Μεταφορά των πτητικών λειτουργιών σε βουνά	2012–2015
	TGL-43 HEMS του JAA	
	20.003 Απαιτούμενη επίδοση αεροναυτιλίας/αεροναυτιλία περιοχής (RNAV)	2009
	20.006 APV/LPV RNAV	2009
	25.026 Ηλεκτρονικός κατάλογος ελέγχου, έξυπνο σύστημα προειδοποίησης και αυτόματη ειδοποίηση υψομετρικής θέσης	2011–2012
	25.027 Σχεδιασμός αεροσκαφών	2011–2014
ATM/CNS (Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας/Επικοινωνία, Πλοήγηση και Εποπτεία)	20.003 Απαιτούμενη επίδοση αεροναυτιλίας/αεροναυτιλία περιοχής (RNAV)	2009
	20.006 Διαδικασία προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV)/LPV RNAV	2009
	AWO.006 Σύστημα προσγείωσης του Παγκόσμιου Δορυφορικού Συστήματος Πλοήγησης (GNSS)	2011–2013
	ANS/ATM. 001 IR, CS και AMC για ANS/ATM	2009–2013

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	ΚΑΘΗΚΟΝ ΘΕΣΠΙΣΗΣ ΚΑΝΟΝΩΝ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ
F-NI (Πυρκαγιά/καπνός - χωρίς πρόσκρουση)	25.006 Θερμο/ηχομονωτικά υλικά	2009
	MDM.002 Συστήματα διασύνδεσης ηλεκτρικών καλωδιώσεων	περατώθηκε
	25.028 Προστασία από αντικείμενα, πρόσκρουση και πυρκαγιά	άρχισε – 2011
	26.003 Χώρος εμπορευμάτων από κατηγορία Δ σε κατηγορία C	2010 – 2011
	26.004 Θερμο/ηχομονωτικά υλικά	2010 – 2011
	26.005 Κατηγορία B/F χώρου εμπορευμάτων	
	25.056(β) Μείωση αναφλεξιμότητας/ασφάλεια δεξαμενής καυσίμων	2009
F-POST (Πυρκαγιά/καπνός – μετά την πρόσκρουση)	25.006 Θερμο/ηχομονωτικά υλικά	2009
EVAC (Εκκένωση)	25.004	2009 – 2011
	25.039 Τύπος και αριθμός εξόδων κινδύνου επιβατών	
	26.001 Εξόδος τύπου II: πρόσβαση και ευχρηστία	άρχισε – 2011
	27/29.008 Επιβίωση επιβατών σε περίπτωση αναγκαστικής προσθαλάσωσης	2011 – 2013
SCF-NP (Αστοχία ή βλάβη συστήματος/εξαρτήματος - όχι του συστήματος ισχύος)	25.056(β) Μείωση αναφλεξιμότητας/ασφάλεια δεξαμενής καυσίμων	2009
	MDM.002 Συστήματα διασύνδεσης ηλεκτρικών καλωδιώσεων	περατώθηκε
	25.055 Ένδειξη χαμηλής στάθμης καυσίμων/εξάντληση καυσίμων	2009 – 2011
	25.027 Σχεδιασμός αεροσκαφών	2012 – 2014
	25.028 Προστασία από αντικείμενα, πρόσκρουση και πυρκαγιά	άρχισε – 2011
	27/29.002 Αντοχή σε βλάβες και αξιολόγηση κόπωσης	2009 – 2011
	MDM.028 Γήρανση δομής αεροσκαφών	άρχισε – 2013
SCF-PP (Αστοχία ή βλάβη συστήματος/εξαρτήματος σχετιζόμενη με το σύστημα ισχύος)	25.055 Ένδειξη χαμηλής στάθμης καυσίμων/εξάντληση καυσίμων	2009 – 2011
	E.009 Προστασία από τον πάγο	άρχισε – 2010
	E.011 Λιπαντικά έλαια συστήματος προώθησης	2012 – 2013
LOC-I (Απώλεια ελέγχου κατά την πτήση)	E.014 Κεντρικό σύστημα κλειδώματος κινητήρα	2010 – 2012
	23.010 Αξιολόγηση της ανθεκτικότητας στην περιδίνηση του CS-23	2011 – 2013
	25.028 Προστασία από αντικείμενα, πρόσκρουση και πυρκαγιά	άρχισε – 2011
	27/29.003 Συνθήκες εκτροπής	άρχισε – 2011
	21.039 OSC	άρχισε – 2010
USOS (Προσγείωση «πριν»/«μετά» από τον διάδρομο προσγείωσης)	25.026 Ηλεκτρονικός κατάλογος ελέγχου, έξυπνο σύστημα προειδοποίησης και αυτόματη ειδοποίηση υψομετρικής θέσης	2011 – 2012
	25.027 Σχεδιασμός αεροσκαφών	2012 – 2014
	AWO.006 Σύστημα προσγείωσης του Παγκόσμιου Δορυφορικού Συστήματος Πλοήγησης (GNSS)	2011 – 2013
ADRM (αεροδρόμιο)	ADR.001 Κανόνες εφαρμογής και CS/AMC	2010 – 2013
CABIN (Συμβάντα ασφάλειας στο πιλοτήριο)	25.035 Ποιότητα αέρα στον θάλαμο επιβατών -ANPA	άρχισε – 2011
	26.002 Δυναμικός έλεγχος καθισμάτων (16g)	2009 – 2011
	27/29.008 Επιβίωση επιβατών σε περίπτωση αναγκαστικής προσθαλάσωσης	2011 – 2013
FUEL (Σχετικά με καύσιμα)	25.055 Ένδειξη χαμηλής στάθμης καυσίμων/εξάντληση καυσίμων	2009 – 2011
SEC (Σχετικά με ασφάλεια)	25.057 Ασφάλεια	2009 – 2011
	26.006 Ενισχυμένες πόρτες πιλοτηρίου – αδιαθεσία αμφότερων των χειριστών	2012 – 2014
ICE (Παγοποίηση)	MDM.054 AMC για φορείς συντήρησης σύμφωνα με ANPA 2007-13	2009 – 2010

6.4. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (ESSI)

Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική Πρωτοβουλία για την Ασφάλεια (ESSI) είναι μια εθελοντική, ιδιωτικά χρηματοδοτούμενη και νομικώς μη δεσμευτική σύμπραξη για την ασφάλεια της αεροπορίας μεταξύ του EASA, των Εθνικών Αεροπορικών Αρχών (NAAs), του EUROCONTROL, φορέων εκμετάλλευσης, κατασκευαστών, ενώσεων, εργαστηρίων έρευνας και άλλων ενδιαφερομένων, με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρώπη και των ευρωπαϊών πολιτών παγκοσμίως. Στην πρωτοβουλία συμμετέχουν περισσότεροι από 150 φορείς. Η ESSI, που δρομολογήθηκε τον Απρίλιο του 2006, διαδέχθηκε την Κοινή Πρωτοβουλία για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (JSSI) του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA).

Για γενικές πληροφορίες, τους όρους αναφοράς και τον κατάλογο των συμμετεχόντων φορέων, επισκεφθείτε τον δικτυακό τόπο της ESSI www.easa.europa.eu/essi.

Η πρωτοβουλία ESSI είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ομάδας Συνεργασίας για την Έρευνα στον τομέα της Αεροπορίας (EARPG) με επικεφαλής τον EASA, στους κόλπους της οποίας μπορεί να διατυπώνει προτάσεις για ερευνητικά προγράμματα.

Η ESSI διαθέτει τρεις ομάδες για την ασφάλεια:

- Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια των Εμπορικών Πτήσεων (ECAST),
- Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια των Ελικοπτήρων (EHEST),
- Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια της Γενικής Αεροπορίας (EGAST).

6.4.1. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΜΑΔΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΤΗΣΕΩΝ (ECAST)

Με περισσότερους από 60 συμμετέχοντες φορείς, η ECAST αποτελεί το αντίστοιχο της CAST των ΗΠΑ για την Ευρώπη. Ιδρύθηκε τον Οκτώβριο του 2006 και την προεδρία της ασκούν από κοινού η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (IATA) και ο EASA.

Η ECAST παρακολουθεί την ολοκλήρωση των σχεδίων δράσης στην Ευρώπη, τα οποία της μεταβιβάστηκαν από την JSSI. Σε αυτά τα σχέδια εξετάζεται η μείωση των κινδύνων από ατυχήματα τα οποία οφείλονται σε «πρόσκρουση στο έδαφος υπό ελεγχόμενη πτήση» (CFIT), στην «προσέγγιση και προσγείωση» και σε «απώλεια ελέγχου». Την περίοδο 2007-2008 εκπονήθηκαν δύο έρευνες

ολοκλήρωσης σχεδίων δράσης από κοινού με τις Εθνικές Αεροπορικές Αρχές και με τις αεροπορικές εταιρείες. Επί του παρόντος, από τα 23 σχέδια δράσης που της μεταβιβάστηκαν από την JSSI, έχουν ολοκληρωθεί τα 20, ενώ 3 βρίσκονται υπό εξέλιξη.

Παράλληλα, η ECAST ανέπτυξε το 2007 μια διαδικασία τριών φάσεων:

- **Φάση 1:** Καθορισμός και επιλογή θεμάτων ασφάλειας στην Ευρώπη,
- **Φάση 2:** Ανάλυση θεμάτων ασφάλειας, και
- **Φάση 3:** Ανάπτυξη, εφαρμογή και παρακολούθηση των σχεδίων δράσης.

Η **φάση 1** ξεκίνησε τον Απρίλιο του 2007. Ο αντικειμενικός στόχος ήταν ο καθορισμός προτεραιοτήτων για περαιτέρω εργασίες της ECAST βάσει τριών κριτηρίων: σημασία της ασφάλειας, κάλυψη (στο βαθμό που τα αντικείμενα είχαν ήδη καλυφθεί σε άλλες εργασίες για την ασφάλεια) και τα πλεονεκτήματα των μεγεθών κόστους υψηλού επιπέδου ή τα ζητήματα ανάλυσης επιπτώσεων.

Στο πλαίσιο της **φάσης 2**, η ECAST δημιούργησε το 2008 δύο ομάδες εργασίας για τα συστήματα διαχείρισης ασφάλειας (ΣΔΑ) και την επίγεια ασφάλεια, και μία υποομάδα για τη μεθοδολογία ανάλυσης των θεμάτων ασφαλείας. Η ομάδα εργασίας για τα ΣΔΑ επιφορτίστηκε με την ανάπτυξη υλικού βέλτιστων πρακτικών ώστε να βοηθήσει τους ενδιαφερόμενους να συμμορφωθούν με τα πρότυπα του ICAO και τους μελλοντικούς κανόνες του EASA σχετικά με τη διαχείριση της ασφάλειας. Το υλικό δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο της ESSI τον Απρίλιο του 2009 και είναι διαθέσιμο σε κάθε ενδιαφερόμενο.

Για περισσότερες πληροφορίες, επισκεφθείτε τον δικτυακό τόπο της ECAST www.easa.europa.eu/essi/ecastEN.html.

6.4.2. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΜΑΔΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΩΝ (EHEST)

Η EHEST, η οποία συστάθηκε τον Νοέμβριο του 2006, συνενώνει τους μεγαλύτερους κατασκευαστές ατράκτων, κινητήρων και συστημάτων ελικοπτήρων, αερομεταφορείς, ρυθμιστικές αρχές, ενώσεις ελικοπτήρων και χειριστών, ερευνητικούς οργανισμούς, διερευνητές ατυχημάτων από ολόκληρη την Ευρώπη και ορισμένους στρατιωτικούς αερομεταφορείς που χρησιμοποιούν ελικοπτερα. Την προεδρία της EHEST ασκούν από κοινού ο EASA, η Ευρωπαϊκή

Επιτροπή Φορέων Εκμετάλλευσης Ελικοπτέρων (EHOC), και το EUROCOPTER.

Η EHEST αποτελεί, επίσης, την ευρωπαϊκή συνιστώσα της Διεθνούς Ομάδας για την Ασφάλεια των Ελικοπτέρων (IHST). Η EHEST δεσμεύεται να συμβάλλει στην υλοποίηση του στόχου της IHST για την επίτευξη της μείωσης του ποσοστού ατυχημάτων παγκοσμίως κατά 80% μέχρι το 2016.

Το 2008, η Ευρωπαϊκή Ομάδα Ανάλυσης της Ασφάλειας των Ελικοπτέρων (η ομάδα ανάλυσης της EHEST) προέβη σε ανάλυση 186 ατυχημάτων για τα οποία είχε εκδοθεί τελική έκθεση έρευνας από την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχήματος. Πρόκειται για ποσοστό το οποίο αντιπροσωπεύει περίπου το 58% περίπου του συνόλου για το συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα.

Για την αποτελεσματική διαχείριση της πληθώρας γλωσσών που χρησιμοποιούνται στις εκθέσεις ατυχημάτων, αλλά και για τη βελτιστοποίηση της χρήσης των πόρων, η EHSAT έχει συγκροτήσει εννέα περιφερειακές ομάδες ανάλυσης σε ολόκληρη την Ευρώπη. Οι περιφερειακές αναλύσεις έχουν παγιωθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η πρωτοβουλία αυτή είναι η μοναδική που ασχολείται με την εκπόνηση πανευρωπαϊκής ανάλυσης των ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται ελικόπτερα.

Από τις αναλύσεις η EHSAT έχει επίσης εξαγάγει προτάσεις για την ενίσχυση της ασφάλειας. Οι περισσότερες αφορούν την εκπαίδευση και την κατάρτιση, τις πτητικές λειτουργίες, τη διαχείριση της ασφάλειας και τη νοοτροπία ασφάλειας, καθώς και κανονισμούς και πρότυπα. Από τον Φεβρουάριο του 2009 την επεξεργασία τους έχει αναλάβει η Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια των Ελικοπτέρων (EHSIT) που ανήκει στην EHEST. Η προκαταρκτική έκθεση δημοσιεύθηκε τον Απρίλιο του 2009.

Για περισσότερες πληροφορίες, επισκεφθείτε τον δικτυακό τόπο της EHEST www.easa.europa.eu/essi/ehestEN.html.

6.4.3. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΜΑΔΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (EGAST)

Η EGAST είναι η τρίτη συνιστώσα της ESSI. Η ιδρυτική συνάντηση έλαβε χώρα στον EASA τον Οκτώβριο του 2007 και σε αυτήν συμμετείχαν περισσότεροι από 60 αντιπρόσωποι της κοινότητας της γενικής αεροπορίας από ολόκληρη την Ευρώπη. «Η γενική αεροπορία έχει υψηλή προτεραιότητα για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας. Η EGAST

αποτελεί ένα νέο εγχείρημα για την Ευρώπη και μία πρόκληση. Ο Οργανισμός χαιρετίζει την πλατιά συμμετοχή της κοινότητας της αεροπορίας ως μέρος των συνολικών προσπάθειών για την αναζωογόνηση της γενικής αεροπορίας», ανέφερε ο Patrick Goudou, Εκτελεστικός Διευθυντής του EASA, στην εναρκτήρια σύσκεψη.

Η EGAST ανταποκρίνεται στην ανάγκη για μια συντονισμένη ευρωπαϊκή προσπάθεια. Την προεδρία της EGAST, η οποία στηρίζεται σε υφιστάμενες πρωτοβουλίες, ασκούν από κοινού ο EASA, η Ευρωπαϊκή Ένωση Αεροπορίας Επιχειρηματιών (European Business Aviation Association - EBAA), το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Εκδηλώσεων σε Αεροπορικές Βάσεις (European Airshow Council - EAC) και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για τη Στήριξη της Γενικής Αεροπορίας (European Council for General Aviation Support - ECOGAS).

Στην πρωτοβουλία συμμετέχουν εκπρόσωποι ενώσεων, κατασκευαστές, ρυθμιστικές αρχές, αερολέσχες, ερευνητές ατυχημάτων, ερευνητικοί οργανισμοί και άλλοι ενδιαφερόμενοι στον τομέα της γενικής αεροπορίας. Είναι διαρθρωμένη σε τρία επίπεδα που αντιπροσωπεύουν διαφορετικούς βαθμούς συμμετοχής: Επίπεδο 1, είναι η βασική ομάδα που υλοποιεί την πρωτοβουλία. Αποτελείται από 20 περίπου συμμετέχοντες οι οποίοι αντιπροσωπεύουν τους διάφορους τομείς της γενικής αεροπορίας. Το επίπεδο 2 της EGAST αποτελείται από περίπου 60 φορείς οι οποίοι συμμετέχουν στην πρωτοβουλία, όχι όμως και στην υλοποίησή της. Το επίπεδο 3 της EGAST αντιστοιχεί σε ολόκληρη την ευρωπαϊκή κοινότητα της γενικής αεροπορίας.

Το 2008, η EGAST προέβη σε έρευνα των υφιστάμενων πρωτοβουλιών για την ασφάλεια της γενικής αεροπορίας, των εκδόσεων για θέματα ασφάλειας και των συναφών υλικών, καθώς και των προτεραιοτήτων ασφάλειας στην Ευρώπη με σκοπό τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού καταλόγου και τον καθορισμό προτεραιοτήτων εργασίας. Δημιουργήθηκαν όροι αναφοράς, αναπτύχθηκε ο δικτυακός τόπος της EGAST και εγκαινιάστηκε στενή συνεργασία με το Ινστιτούτο για τη βελτίωση της εναέριας ασφάλειας (Institut pour l'Amélioration de la Sécurité Aérienne - IASA) της Γαλλίας.

Για περισσότερες πληροφορίες, επισκεφθείτε τον δικτυακό τόπο της EGAST www.easa.europa.eu/essi/egastEN.html

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Τα στοιχεία που παρατίθενται δεν είναι πλήρη. Λείπουν οι πληροφορίες για τα ελαφρά αεροσκάφη από ορισμένα κράτη μέλη. Δεδομένου ότι δεν είναι άμεσα διαθέσιμα τα αποτελέσματα των ερευνών και δεν έχουν παρασχεθεί πλήρως και εγκαίρως τα στοιχεία από τα κράτη, ο Οργανισμός δεν μπορεί να παρουσιάσει μια πλήρη εικόνα όλων των πτυχών της ασφάλειας της αεροπορίας στην Ευρώπη.

Ο Οργανισμός θα συνεχίσει να καταβάλλει προσπάθειες για την εξασφάλιση των στοιχείων για τα ατυχήματα ελαφρών αεροσκαφών για μελλοντικές ΕΤΗΣΙΕΣ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ και αναμένει καλύτερη κάλυψη των στοιχείων ενόσω τα συστήματα αναφοράς και η επίγνωση για την έλλειψη στοιχείων ωριμάζουν στα κράτη μέλη του EASA.

Η εργασία, που έχει γίνει πάνω στα στοιχεία, δείχνει ότι η ταξινόμηση κατηγοριών συμβάντων της CICTT έχει περιορισμένη χρησιμότητα όταν εφαρμόζεται στα ελικόπτερα, στα ελαφρά αεροσκάφη και σε άλλες αεροπορικές δραστηριότητες όπως η πτήση με αετό [δελταπτέρυγο] ή η πτώση με αλεξίπτωτο. Για τον σκοπό αυτό, αναπτύχθηκαν νέες προσεγγίσεις για την καλύτερη αποτύπωση των ανησυχιών για την ασφάλεια σε αυτόν τον τομέα του συστήματος της αεροπλοΐας. Οι συναφείς αλλαγές που έχουν ήδη γίνει στην ταξινόμηση κατηγοριών συμβάντων της CICTT δεν μπορούν να εφαρμοστούν στα ατυχήματα αυτού του έτους καθώς οι αρχές θα αρχίσουν να χρησιμοποιούν το νέο σύστημα ταξινόμησης από το 2009 και μετά.

Όσον αφορά τα μεγαλύτερα αεροσκάφη, τα στοιχεία είναι πλήρη στο βαθμό που τα κράτη έχουν αναφέρει στοιχεία δεδομένων στον ICAO σύμφωνα με το Παράρτημα 13. Οι έλεγχοι αποκάλυψαν ότι δεν έχουν όλα τα κράτη αναφέρει πλήρως και έγκαιρα τα σχετικά στοιχεία στον ICAO.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2:

ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΑΚΡΩΝΥΜΑ

A2-1: ΓΕΝΙΚΑ

AD	Οδηγία αξιοπλοΐας: κοινοποίηση προς ιδιοκτήτες αεροσκαφών και αερομεταφορείς γνωστού θέματος ασφάλειας που αφορά σε ένα συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους, κινητήρα, αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού ή άλλου συστήματος.
Εναέρια Εργασία	Πτητική λειτουργία αεροσκάφους, κατά την οποία αυτό χρησιμοποιείται για ειδικευμένες υπηρεσίες όπως στη γεωργία, τις κατασκευές, τη φωτογράφιση, την τοπογραφική αποτύπωση, την παρατήρηση και την περιπολία, την έρευνα και διάσωση ή την εναέρια διαφήμιση.
ATM	Διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας
Εμπορικές αερομεταφορές (CAT)	Πτητική λειτουργία ενός αεροσκάφους για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή μίσθωσης.
CAST	Ομάδα για την Ασφάλεια των Εμπορικών Πτήσεων. Η ECAST αποτελεί Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία.
CICTT	Ομάδα Κοινής Ταξινόμησης της Ομάδας για την Ασφάλεια των Εμπορικών Πτήσεων και του Διεθνούς Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας
CNS	Επικοινωνία, Πλοήγηση και Εποπτεία/ Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας
EASA	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας
EASA MS	Κράτη μέλη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας. Αυτά τα κράτη είναι τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ πλέον της Ισλανδίας, του Λιχτενστάιν, της Νορβηγίας και της Ελβετίας.
ECAST	Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια των Εμπορικών Πτήσεων.
EGAST	Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια της Γενικής Αεροπορίας
EHEST	Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Ασφάλεια των Ελικοπτέρων
ESSI	Ευρωπαϊκή Στρατηγική Πρωτοβουλία για την Ασφάλεια
Θανατηφόρο ατύχημα	Ατύχημα, το οποίο επέφερε τουλάχιστον έναν θάνατο, πληρώματος και / ή επιβάτη κατά την πτήση ή επί του εδάφους, εντός 30 ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος. (Πηγή: Παράρτημα 13 του ICAO)
Αεροσκάφος νηολογημένο σε ξένο κράτος	Όλα τα αεροσκάφη, τα οποία δεν είναι νηολογημένα σε ένα από τα κράτη μέλη του EASA
Γενική Αεροπορία (GA)	Πτητική λειτουργία ενός αεροσκάφους πλην των εμπορικών αερομεταφορών ή των εναέριων εργασιών
ICAO	Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας
Ελαφρύ αεροσκάφος	Αεροσκάφος με πιστοποιημένη μέγιστη μάζα απογείωσης κάτω των 2.251 κιλών
MTOM	Πιστοποιημένη μέγιστη μάζα απογείωσης
SAFA	Αξιολόγηση της Ασφάλειας των Ξένων Αεροσκαφών
Τακτικές Αεροπορικές	Αεροπορική γραμμή, η οποία προσφέρεται προς χρήση στο ευρύ κοινό και η οποία εκτελείται σύμφωνα με ένα δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων ή με συχνότητα τέτοια ώστε να συνιστά μια εύκολα αναγνωρίσιμη συστηματική σειρά πτήσεων, οι οποίες προσφέρονται για άμεση κράτηση θέσεων από τους πολίτες.
SISG	Ομάδα Μελέτης Δεικτών Ασφαλείας του ICAO
Αεροσκάφος τρίτης χώρας	Αεροσκάφος το οποίο δεν χρησιμοποιείται ή δεν είναι υπό τον έλεγχο αρμόδιας αρχής κράτους μέλους της ΕΕ.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2:

ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΑΚΡΩΝΥΜΑ

A2-2: ΑΚΡΩΝΥΜΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ARC	ανώμαλη επαφή με τον διάδρομο προσαπογείωσης
AMAN	Απότομος ελιγμός
ADRM	Αεροδρόμιο
ATM/CNS	Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας / Επικοινωνία, Πλοήγηση και Εποπτεία
BIRD	Σύγκρουση / παρ' ολίγον σύγκρουση με πουλι(-ιά)
CABIN	Συμβάντα ασφάλειας στο πιλοτήριο
CFIT	Πρόσκρουση υπό ελεγχόμενη πτήση
EVAC	Εκκένωση
F-NI	Πυρκαγιά / καπνός (χωρίς πρόσκρουση)
F-POST	Πυρκαγιά / καπνός (μετά την πρόσκρουση)
FUEL	Σχετικά με καύσιμα
GCOL	Σύγκρουση στο έδαφος
RAMP	Επίγεια εξυπηρέτηση
ICE	Παγοποίηση
LOC-G	Απώλεια Ελέγχου στο Έδαφος
LOC-I	Απώλεια Ελέγχου Κατά την Πτήση
LALT	Πτητικές λειτουργίες σε χαμηλό ύψος
MAC	Airprox/tcas συναγερμός/ απώλεια διαχωρισμού/ παρ' ολίγον σύγκρουση στον αέρα /σύγκρουση στον αέρα
OTHR	Λοιπά
RE	Υπέρβαση διαδρόμου προσαπογείωσης
RI-A	Παρέισφρηση στο διάδρομο προσαπογείωσης – Ζώο
RI-VAP	Παρέισφρηση στο διάδρομο προσαπογείωσης – Όχημα, αεροσκάφος ή άνθρωπος
SEC	Σχετικά με ασφάλεια
SCF-NP	Αστοχία ή βλάβη συστήματος/εξαρτήματος (όχι του συστήματος ισχύος)
SCF-PP	Αστοχία ή βλάβη συστήματος/εξαρτήματος (σύστημα ισχύος)
TURB	Αντιμετώπιση τύρβωσης
USOS	Προσγείωση «πριν» / «μετά» από τον διάδρομο προσγείωσης.
UNK	Άγνωστη ή απροσδιόριστη αιτιολογία
WSTRW	Απότομες εναλλαγές ανέμου ή καταιγίδα

Οι κατηγορίες ατυχημάτων μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ταξινόμηση περιστατικών σε υψηλό επίπεδο προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα ανάλυσης των στοιχείων. Οι κατηγορίες ατυχημάτων που χρησιμοποιούνται στην παρούσα ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ έχουν αναπτυχθεί από την CICTT. Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με την ομάδα αυτή και τις κατηγορίες ατυχημάτων συμβουλευτείτε τον ιστότοπο www.intlaviationstandards.org/index.html.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 3:

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

Α3-1: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΦΗΜΑ 2-1:	Συνολικοί θάνατοι επιβατών ανά 100 εκατομμύρια μίλια τακτικών εμπορικών πτήσεων εξαιρουμένων των έκνομων ενεργειών.....	7
ΓΡΑΦΗΜΑ 2-2:	Συνολικός αριθμός ατυχημάτων με θανάτους επιβατών ανά 10 εκατομμύρια τακτικών εμπορικών πτήσεων εξαιρουμένων των έκνομων ενεργειών	8
ΓΡΑΦΗΜΑ 2-3:	Αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων ανά 10 εκατομμύρια πτήσεων ανά περιοχή της υφελίου – 2001–08 - τακτικές επιβατικές μεταφορές και εμπορικά δρομολόγια	9
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-1:	Θανατηφόρα ατυχήματα στις εμπορικές αερομεταφορές — αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη	12
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-2:	Αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων σε τακτικές επιβατικές μεταφορές — αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη	12
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-3:	Θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο λειτουργίας — ξένα αεροσκάφη.....	13
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-4:	Θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο λειτουργίας — κράτη μέλη του EASA	14
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-5:	Κατηγορίες ατυχημάτων για θανατηφόρα και μη θανατηφόρα ατυχήματα — αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA (1999-2008)	15
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-6:	Ποσοστό θανατηφόρων και μη θανατηφόρων ατυχημάτων υποκείμενων στις διάφορες κατηγορίες ατυχημάτων — αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA	16
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-7:	Αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων — ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη	18
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-8:	Θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο πτητικής λειτουργίας — ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη	19
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-9:	Κατηγορίες ατυχημάτων θανατηφόρων ατυχημάτων — ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη	20
ΓΡΑΦΗΜΑ 3-10:	Ποσοστό των κορυφαίων τεσσάρων κατηγοριών ατυχημάτων — θανατηφόρα ατυχήματα — εμπορικές αερομεταφορές με ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη	21
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-1:	Αεροπλάνα άνω των 2 250 κιλών — θανατηφόρα ατυχήματα — κράτη μέλη του EASA	22
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-2:	Ελικόπτερα άνω των 2 250 κιλών — θανατηφόρα ατυχήματα — κράτη μέλη του EASA	23
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-3:	Κατηγορίες ατυχημάτων γενικής αεροπορίας — Αεροπλάνα άνω των 2250 κιλών — θανατηφόρα και μη θανατηφόρα ατυχήματα — Κράτη μέλη του EASA	24
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-4:	Εναέριες εργασίες: κατηγορίες ατυχημάτων — Αεροπλάνα άνω των 2250 κιλών — θανατηφόρα και μη θανατηφόρα ατυχήματα — Κράτη μέλη του EASA	25
ΓΡΑΦΗΜΑ 4-5:	Θανατηφόρα ατυχήματα επαγγελματικής αεροπορίας - Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA και σε ξένα κράτη	26
ΓΡΑΦΗΜΑ 5-1:	Αεροσκάφη κάτω των 2 250 κιλών - θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο πτητικής λειτουργίας, 2006-2008 — Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA μόνο	28
ΓΡΑΦΗΜΑ 5-2:	Αεροσκάφη κάτω των 2 250 κιλών — θανατηφόρα ατυχήματα ανά κατηγορία αεροσκάφους, 2006-2008 — Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA	28
ΓΡΑΦΗΜΑ 5-3:	Αεροπλάνα κάτω των 2 250 κιλών - Κατανομή κατηγοριών ατυχημάτων την περίοδο 2006-2007 — Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA	29

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 3:

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

A3-2 ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 3-1:	Συνοπτική επισκόπηση του συνολικού αριθμού ατυχημάτων και θανατηφόρων ατυχημάτων για αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA	10
ΠΙΝΑΚΑΣ 3-2:	Συνοπτική επισκόπηση συνολικού αριθμού ατυχημάτων και θανατηφόρων ατυχημάτων – ελικόπτερα νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA	17
ΠΙΝΑΚΑΣ 4-1:	Αεροσκάφη άνω των 2250 κιλών — Αριθμός ατυχημάτων, θανατηφόρων ατυχημάτων και θανάτων ανά τύπο αεροσκάφους και τύπο πτητικής λειτουργίας — Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA.....	23
ΠΙΝΑΚΑΣ 5-1:	Αεροσκάφη κάτω των 2 250 κιλών — Αριθμός ατυχημάτων, θανατηφόρων ατυχημάτων και θανάτων ανά τύπο αεροσκάφους και τύπο πτητικής λειτουργίας — Αεροσκάφη νηολογημένα σε κράτη μέλη του EASA	27
ΠΙΝΑΚΑΣ 6-1:	Καθήκοντα θέσπισης κανόνων του Οργανισμού, κατανεμημένα με βάση τον αντίκτυπο στις κατηγορίες ατυχημάτων	36

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 4:

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 2008

Οι ακόλουθοι πίνακες περιέχουν έναν κατάλογο θανατηφόρων ατυχημάτων το 2008 στα οποία ενέχονται μόνο αεροπλάνα εμπορικών αερομεταφορών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 2 250 κιλών.

ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΚΡΑΤΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ	ΤΥΠΟΣ ΠΗΤΗΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ
	30.05.2008	Ονδούρα	AIRBUS INDUSTRIES - A320	Μεταφορά επιβατών	3	2
	20.06.2008	Νορβηγία	FAIRCHILD - 300	Εκπαίδευση/Ελεγχος	3	0
	20.08.2008	Ισπανία	MCDONNELL-DOUGLAS - MD80 SERIES	Μεταφορά επιβατών	154	0

ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΝΗΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΣΤΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ ΤΗΣ ΥΦΗΛΙΟΥ (ΝΗΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΣΕ ΞΕΝΑ ΚΡΑΤΗ)	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΚΡΑΤΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ	ΤΥΠΟΣ ΠΗΤΗΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ
	04.01.2008	Βενεζουέλα	LET AERONAUTICAL WORKS L410UVP	Μεταφορά επιβατών	14	
	05.01.2008	ΗΠΑ	PIPER PA-31P-350 (MOJAVE)	Μεταφορά επιβατών	6	
	14.01.2008	ΗΠΑ	BEECH 1900	Μεταφορά εμπορευμάτων	1	
	16.01.2008	ΗΠΑ	NORTH AMERICAN COMMANDER 500	Μεταφορά εμπορευμάτων	1	
	16.01.2008	ΗΠΑ	RAYTHEON 58 BARON	Αυτομεταφορά/ Επιστροφή στη βάση	1	
	19.01.2008	Αγκόλα	BEECH 200 KING AIR	Μεταφορά επιβατών	13	
	26.01.2008	Ινδονησία	IPTN NC-212-100	Μεταφορά εμπορευμάτων	3	
	30.01.2008	Ινδονησία	DE HAVILLAND DHC6-300	Μεταφορά επιβατών	1	
	13.02.2008	ΗΠΑ	PIPER PA-23-250 AZTEC	Μεταφορά εμπορευμάτων	1	
	21.02.2008	Βενεζουέλα	AVIONS DE TRANSPORT REGIONAL ATR 42-300	Μεταφορά επιβατών	46	
	04.03.2008	ΗΠΑ	CESSNA 500/501 CITATION	Μεταφορά επιβατών	5	
	15.03.2008	Νιγηρία	RAYTHEON 1900	Αυτομεταφορά/ Επιστροφή στη βάση	3	
	30.03.2008	Ηνωμένο Βασίλειο	CESSNA 500/501 CITATION	Μεταφορά επιβατών	5	
	31.03.2008	Βραζιλία	NEIVA NE-821 (CARAJA)	Μεταφορά εμπορευμάτων	2	
	03.04.2008	Σουρινάμ	PZL-Polskie Zaklady Lotnicze AN-28	Μεταφορά επιβατών	19	
	09.04.2008	Αυστραλία	FAIRCHILD SA227 III	Μεταφορά εμπορευμάτων	1	
	11.04.2008	Δημοκρατία της Μολδαβίας	ANTONOV AN-32	Αυτομεταφορά/ Επιστροφή στη βάση	8	

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΚΡΑΤΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ	ΤΥΠΟΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ
15.04.2008	Δημοκρατία του Κονγκό	MCDONNELL-DOUGLAS DC-9-50	Μεταφορά επιβατών	15	33
02.05.2008	Βραζιλία	CESSNA 310	Αεροσκάφη για ναύλωση	6	
02.05.2008	Σουδάν	BEECH 1900	Μεταφορά επιβατών	21	
10.05.2008	Νότια Αφρική	BRITTEN-NORMAN BN-2A ISLANDER	Μεταφορά επιβατών	9	
17.05.2008	ΗΠΑ	DE HAVILLAND DHC2 MK I BEAVER	Μεταφορά επιβατών	2	
23.05.2008	ΗΠΑ	BEECH 1900	Μεταφορά εμπορευμάτων	1	
26.05.2008	Ρωσική Ομοσπονδία	ANTONOV AN-12	Αυτομεταφορά/ Επιστροφή στη βάση	9	
07.06.2008	Χιλή	CESSNA 208 CARAVAN I	Μεταφορά επιβατών	1	
18.06.2008	ΗΠΑ	DE HAVILLAND DHC6 TWIN OTTER	Μεταφορά εμπορευμάτων	1	
27.06.2008	Σουδάν	ANTONOV AN-12	Μεταφορά εμπορευμάτων	7	
30.06.2008	Σουδάν	ILYUSHIN IL-76	Μεταφορά εμπορευμάτων	4	
06.07.2008	Μεξικό	MCDONNELL-DOUGLAS DC-9-10	Μεταφορά εμπορευμάτων	1	
07.07.2008	Κολομβία	BOEING 747-100/200	Μεταφορά εμπορευμάτων		2
10.07.2008	Χιλή	BEECH 99 AIRLINER	Μεταφορά επιβατών	9	
31.07.2008	ΗΠΑ	BRITISH AEROSPACE 125 SERIES 800	Μεταφορά επιβατών	8	
03.08.2008	Καναδάς	GRUMMAN G21 GOOSE	Αεροσκάφη για ναύλωση	5	
09.08.2008	Ινδονησία	PILATUS PC-6B TURBO-PORTER	Μεταφορά εμπορευμάτων	1	
13.08.2008	Σομαλία	FOKKER F27 MK 500	Μεταφορά εμπορευμάτων	3	
24.08.2008	Κιργιζία	BOEING 737-200	Μεταφορά επιβατών	65	
24.08.2008	Γουατεμάλα	CESSNA 208 CARAVAN I	Μεταφορά επιβατών	11	
30.08.2008	Βενεζουέλα	BOEING 737-200	Μεταφορά επιβατών	3	
30.08.2008	Ισημερινός	BOEING 737-200	Αυτομεταφορά/ Επιστροφή στη βάση	3	
01.09.2008	Δημοκρατία του Κονγκό	BEECH 1900	Μεταφορά επιβατών	17	
14.09.2008	Ρωσική Ομοσπονδία	BOEING 737-300	Μεταφορά επιβατών	88	
19.09.2008	ΗΠΑ	LEARJET 60	Μεταφορά επιβατών	4	

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΚΡΑΤΟΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ	ΤΥΠΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ	ΤΥΠΟΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΩΝ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ
06.10.2008	Σουδάν	AIRBUS INDUSTRIES A310	Μεταφορά επιβατών	33	
08.10.2008	Νεπάλ	DE HAVILLAND DHC6-300	Μεταφορά επιβατών	18	
13.11.2008	Ιράκ	ANTONOV AN-12	Μεταφορά εμπορευμάτων	7	
16.11.2008	Καναδάς	GRUMMAN G21 GOOSE	Αεροσκάφη για ναύλωση	7	
03.12.2008	Πουέρτο Ρίκο	NORTH AMERICAN COMMANDER 690/1685	Μεταφορά επιβατών	3	
03.12.2008	Κολομβία	NORTH AMERICAN COMMANDER 500	Επείγουσα παροχή ιατρικών υπηρεσιών	2	
15.12.2008	Βόρειος Ατλαντικός Ωκεανός	BRITTEN-NORMAN BN-2A MK3 TRISLANDER	Μεταφορά επιβατών	12	
18.12.2008	Αργεντινή	AERO INDUSTRIAL COLOMBIANA SA PA-31T- 620/T2-620 CHEYENNE 2	Άγνωστος	2	
19.12.2008	Βανουάτου	BRITTEN-NORMAN BN-2A ISLANDER	Μεταφορά επιβατών	1	

Δήλωση απέκδυσης αρμοδιότητας:

Τα εκτιθέμενα στοιχεία ατυχημάτων έχουν απολύτως ενημερωτικό χαρακτήρα. Τα εν λόγω στοιχεία προέρχονται από τις βάσεις δεδομένων του Οργανισμού, συναπαρτίζονται, δε, από στοιχεία του ICAO, των κρατών μελών του EASA για ελαφρά αεροσκάφη και του κλάδου των αερομεταφορών. Τα στοιχεία αυτά αντανakλούν την συσσωρευθείσα γνώση κατά το χρόνο κατάρτισης της έκθεσης. Παρά το γεγονός ότι κατά την προετοιμασία του περιεχόμενου της έκθεσης λήφθηκε κάθε μέριμνα για την αποφυγή σφαλμάτων, ο Οργανισμός δεν εγγυάται για την ακρίβεια, την πληρότητα ή το κύρος του περιεχόμενου της. Ο Οργανισμός δεν φέρει ευθύνη για τυχόν αποζημιώσεις οιοδήποτε τύπου ή άλλες αξιώσεις ή απαιτήσεις, που επισύρονται ή προκύπτουν ως αποτέλεσμα ανακριβών, ανεπαρκών ή μη έγκυρων στοιχείων, ή που απορρέουν από, ή συνδέονται με, τη χρήση, αντιγραφή ή προβολή του περιεχομένου, στο μέτρο που αυτό επιτρέπεται από την ευρωπαϊκή και την εθνική νομοθεσία. Οι πληροφορίες, που εμπεριέχονται στην έκθεση, δεν πρέπει να ερμηνεύονται ως νομικές συμβουλές.

Για οποιοδήποτε περαιτέρω πληροφορίες ή διευκρινίσεις επί του παρόντος εγγράφου, παρακαλούμε μην διστάσετε να επικοινωνήσετε με το Τμήμα Ανάλυσης και Έρευνας Ασφάλειας του EASA.

Ευχαριστίες:

Οι συντάκτες επιθυμούν να ευχαριστήσουν τα κράτη μέλη για τη συνεισφορά τους καθώς και για την υποστήριξη που παρείχαν κατά την πραγματοποίηση του έργου αυτού και την εκπόνηση της παρούσας έκθεσης.

Οι συντάκτες επιθυμούν ακόμη να ευχαριστήσουν τον ICAO και το Ινστιτούτο Ασφάλειας Αερομεταφορών NLR για την υποστήριξη που παρείχαν κατά την εκπόνηση του έργου αυτού.

Φωτογραφίες:

Εξώφυλλο: Tom Davison, fotolia / Εσωτερικό εξώφυλλο: Dassault Falcon /
Σελίδα 4: Rolls-Royce plc 2009, Elisabeth Schöffmann, EASA /
Σελίδα 6: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Thomas Zimmer / Σελίδα 10: BananaStock Ltd. /
Σελίδα 20: Eurocopter, aerosud elicotteri / Σελίδα 26: Eurocopter, 2008 Diamond Aircraft Industries GmbH / Σελίδα 30: Jeffrey van Daele, fotolia, Schröder fire balloons /
Σελίδα 32: BananaStock Ltd., Heller & C / Οπίσθια όψη οπισθόφυλλο: BananaStock Ltd.

Καλλιτεχνική Διευθυνση, σχεδιασμός και εκτύπωση

Thomas Zimmer, Lindenstrasse 43, D-50674 Cologne

ΜΝΕΙΑ ΕΚΔΟΤΗ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Τμήμα Ανάλυσης και Έρευνας Ασφάλειας

Ottoplatz 1

D-50679 Cologne

Τηλ.: +49 (221) 89 99 00 00

Τηλεομοιοτυπία: +49 (221) 89 99 09 99

Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο: asr@easa.europa.eu

Επιτρέπεται η αναπαραγωγή εφόσον γίνεται μνεία της πηγής.

Πληροφορίες για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας διατίθενται στο Διαδίκτυο www.easa.europa.eu.





ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

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

ISBN 978-92-9210-041-4



9 789292 100414