



Európai Repülésbiztonsági Ügynökség

ISSN 1831-1636

ÉVES REPÜLÉSBIZTONSÁGI JELENTÉS, 2007

ÉVES REPÜLÉSBIZTONSÁGI JELENTÉS, 2007

TARTALOMJEGYZÉK

04		ÖSSZEFOGLALÓ
05	1.0	BEVEZETŐ
05	1.1	Háttér
05	1.2	Alkalmazási kör
06	1.3	A jelentés tartalma
07	2.0	A REPÜLÉSBIZTONSÁG TÖRTÉNETI FEJLŐDÉSE
10	3.0	KERESKEDELMI LÉGISZÁLLÍTÁS
10	3.1	Repülőgépek
10	3.1.1	Halálos balesetek
11	3.1.2	Halálos balesetek száma
12	3.1.3	Halálos balesetek a szállítási tevékenység típusa szerint
14	3.1.4	Baleseti kategóriák
16	3.2	Helikopterek
16	3.2.1	Halálos balesetek
17	3.2.2	Halálos balesetek a tevékenység típusa szerint
18	3.2.3	Baleseti kategóriák
21	4.0	ÁLTALÁNOS CÉLÚ REPÜLÉS ÉS LÉGI MUNKAVÉGZÉS, 2250 KG MTOM FELETTI LÉGIJÁRMŰVEK
23	4.1	Baleseti kategóriák – Általános célú repülés
23	4.2	Baleseti kategóriák – Légi munkavégzés – Repülőgépek
25	4.3	Üzleti célú repülés – Repülőgépek
26	5.0	5. KÖNNYŰ LÉGIJÁRMŰ (2250 KG ALATTI TÖMEG)
27	5.1	Halálos balesetek
28	5.2	Baleseti kategóriák
30	6.0	AZ ÜGYNÖKSÉG REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEI
30	6.1	Szabványosítás
31	6.2	Típusalkalmassági vizsgálat
32	6.3	Szabályalkotás
34	6.4	SAFA
35	6.5	Az európai stratégiai repülésbiztonsági kezdeményezés (ESSI)
35	6.5.1	Az ESSI repülésbiztonsági csoportjai
38		FÜGGELÉK
38		1. függelék: Az adatgyűjtésre és -minőségre vonatkozó általános megjegyzések
39		2. függelék: Fogalom-meghatározások és rövidítések
41		3. függelék: Számadatok és táblázatok jegyzéke
42		4. függelék: A halálos balesetek felsorolása (2007)
45		NYILATKOZAT

ÖSSZEFOGLALÓ

2007 jó év volt a polgári repülés biztonsága szempontjából Európában. A kereskedelmi légiszállításban bekövetkezett halálos kimenetelű balesetek száma a 2006. évi hatról 2007-ben háromra csökkent, amely az évtizedben a legalacsonyabb. 2007-ben a kereskedelmi célú légi fuvarozásban világszerte bekövetkezett valamennyi baleset csupán öt százaléka történt az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség valamely tagállamában (EASA MS) lajstromba vett repülőgépekkel. A menetrend szerinti utasszállítás halálos baleseteinek aránya lényegesen alacsonyabb Európában, mint a világ más részein. A helikopteres kereskedelmi repülések során bekövetkezett halálos kimenetelű balesetek száma szintén csökkent, a 2006. évi négyről a 2007. évi egyre.

A légi munkavégzés, valamint a repülőgéppel és helikopterrel folytatott általános célú repülés esetében a halálos kimenetelű balesetek száma viszonylag stabil maradt. Az „irányítás levegőben való elvesztése” (LOC-I) a leggyakoribb balesetkategória az ilyen típusú repülések esetén. Úgy tűnik, hogy a műszaki problémák sokkal kisebb szerepet játszanak.

Az Ügynökség második alkalommal végezte el a könnyű (2250 kg alatti tömegű) légijárművekre vonatkozó baleseti adatok gyűjtését az EASA tagállamaiból. A balesetek száma ebben a kategóriában összességében a 2006. évi számadatok alatt maradt. Mindazonáltal az Ügynökség szükségét látja az adatgyűjtés harmonizálásának és az államok közötti adatmegosztás továbbfejlesztésének.

Az *Éves repülésbiztonsági jelentés* a különböző EASA-igazgatóságok által hozott repülésbiztonsági intézkedések áttekintését is tartalmazza. A Tanúsítási Igazgatóság a repülőgépek, alkatrészek és berendezések kezdeti és folyamatos légi alkalmasságáért felelős. A Szabályalkotási igazgatóság a szigorú közös európai repülésbiztonsági szabályokat biztosító új előírások megszövegezését vagy a meglévő előírások módosításának megszövegezését végzi. A Szabványosítási igazgatóság az ezeknek az előírásoknak való megfelelést ellenőrzi.

2007. január 1-je óta az EASA felel a külföldi légijárművek repülésbiztonsági értékelését gyűjtő (Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA) adatbázis kezeléséért és továbbfejlesztéséért. Ilyen módon az Ügynökség az adatbázist sikerrel átvette az Egyesült Légyügyi Hatóságoktól (Joint Aviation Authorities, JAA), valamint rendszeres ellenőrzéseket hajt rajta végre.

Az Európai Stratégiai Repülésbiztonsági Kezdeményezés (European Strategic Safety Initiative, ESSI) tekintetében jelentős előrehaladást értek el 2007-ben. Miközben sor került a már korábban létrehozott két alcsoporthoz, az Európai Kereskedelmi Repülésbiztonsági Csoport (European Commercial Aviation Safety Team, ECAST) és az Európai Helikopterbiztonsági Csoport (European Helicopter Safety Team, EHEST) konszolidációjára, elindult a kezdeményezés harmadik pillére. Az Európai Általános Célú Repülésbiztonsági Csoport (European General Aviation Safety Team, EGAST) alapító ülésére 2007 októberében, több mint 60 résztvevővel került sor. A csoport célja a repülésbiztonság növelése, az adatgyűjtés és -elemzés hatásfokának javítása, valamint a gyakorlati tapasztalatok megosztása a általános célú repülés szerteágazó közösségének körében.

1.0 1. BEVEZETŐ

1.1 Háttér

A légiközlekedés az egyik legbiztonságosabb utazási forma. Mivel a légiközlekedés szerepe tovább növekszik, európai szintű közös kezdeményezés szükséges a légiközlekedés biztonságának és a fejlődés fenntarthatóságának megőrzéséhez. Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (European Aviation Safety Agency, EASA) az Európai Unió repülésbiztonsági stratégiájának központi eleme. Az Ügynökség közös repülésbiztonsági és környezetvédelmi szabályokat dolgoz ki európai szinten. Emellett a tagállamokban folytatott ellenőrzések révén nyomon követi a szabványok végrehajtását, és műszaki szakértelmet, képzést és kutatási támogatást biztosít. Az Ügynökség együtt dolgozik a nemzeti hatóságokkal, amelyek továbbra is ellátják a következő operatív feladatokat: az egyes légi járművek légialkalmassági bizonyítványának és a repülőszemélyzet szakszolgálati engedélyének kiállítása.

Ezt a repülésbiztonsági jelentést az EASA teszi közzé annak érdekében, hogy tájékoztassa a nyilvánosságot a polgári repülés biztonságának általános szintjéről. Az Ügynökség ezt a dokumentumot a 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 15. cikkének (4) bekezdése alapján évente adja ki. A felügyeleti és az ellenőrzési tevékenységekből származó információ elemzése különállóan tehető közzé.

1.2 Alkalmazási kör

Ez az *Éves repülésbiztonsági jelentés* az európai és a nemzetközi polgári repülésbiztonságra vonatkozó statisztikákat ismerteti. A statisztikák a légiforgalom típusa – például kereskedelmi légiközlekedés – és a légi jármű kategóriája – például repülőgépek, helikopterek és vitorlázó repülőgépek – szerint vannak csoportosítva.

Az Ügynökség hozzáféréssel rendelkezik a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (Civil Aviation Organisation, ICAO) által összegyűjtött baleseti és statisztikai információkhoz. A nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény 13. függeléke – „A légi járművek baleseteinek és repülőeseményeinek vizsgálata” – előírja a tagállamoknak, hogy a 2250 kg maximális engedélyezett felszálló tömegű (MTOM) légi járművek baleseteire vonatkozó információkat jelentsék be az ICAO-nak. Ezért az ebben a jelentésben szereplő legtöbb statisztika az említett tömeget meghaladó légi járművekre vonatkozik. Az ICAO adatai mellett felkérték az EASA tagállamait, hogy szerezzék be a könnyű légi járművek 2006. és 2007. évi baleseteire vonatkozó adatokat. Ezenkívül az ICAO-tól és az NLR Air Transport Safety Institute-től is beszerezték a kereskedelmi légiszállítás légi járműveinek üzemeltetésére vonatkozó adatokat.

Ebben a jelentésben az “Európa” és az “EASA tagállamai” kifejezés az EU 27 tagállamára, valamint Izlandra, Liechtensteinre, Norvégiára és Svájcra vonatkozik. A régió kijelölése a balesetet szenvedett légi jármű lajstromozó állama szerint történik.

A statisztikákon belül kiemelt szerepet kapnak a halálos balesetek. Az ilyen baleseteket általában nemzetközi szinten is jól dokumentálják. A nem halálos balesetekre vonatkozó számadatok is szerepelnek.

Ez az *Éves repülésbiztonsági jelentés* a korábbi, 2005. és 2006. évi jelentéssel összevetve több adatot tartalmaz az európai légijárművekkel kapcsolatos baleseti számadatokra, valamint a helikopterek és könnyű légijárművek baleseteire. Mivel az adatforrások minősége javul, a jövőbeni éves biztonsági jelentések tartalma is értékelhetőbb lesz.

1.3 A jelentés tartalma

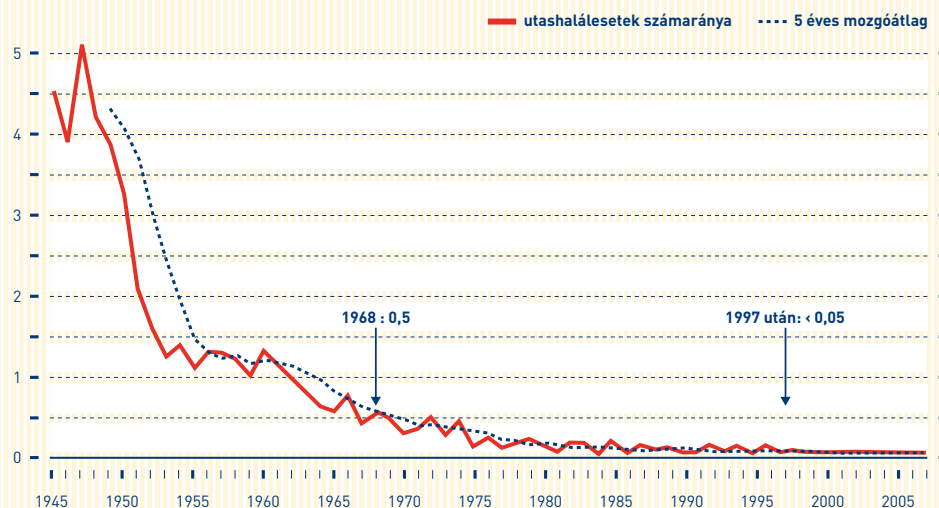
A 2. fejezet a repülésbiztonság történeti fejlődéséről ad áttekintést. A kereskedelmi légiszállítás statisztikái a 3. fejezetben szerepelnek. A 4. fejezet az általános célú repülésről és a légi munkavégzésről tartalmaz adatokat. Az 5. fejezet a könnyű légijárművek EASA tagállamokban bekövetkezett baleseteiről szól.

A 2. függelék: "Fogalom-meghatározások és rövidítések" a felhasznált fogalom-meghatározások és rövidítések áttekintését, valamint a baleseti kategóriákra vonatkozó további információkat tartalmazza.

2.0 A REPÜLÉSBIZTONSÁG TÖRTÉNETI FEJLŐDÉSE

Az ICAO 1945 óta teszi közzé a menetrendszerű kereskedelmi szállításra vonatkozóan a halálos utasbalesettel járó balesetek számadatait (a polgári légiközlekedést érintő jogsértő cselekmények nélkül). Az alábbi ábrák alapjául az ICAO Tanácsának Éves jelentésében közzétett baleseti számarányok szolgálnak. A 2007. évre vonatkozó számarányok előzetes becslésen alapulnak.

1. ÁBRA 100 millió utasmérföldenkénti halálos utasbalesetek a menetrend szerinti kereskedelmi szállításban, a jogsértő cselekmények kivételével

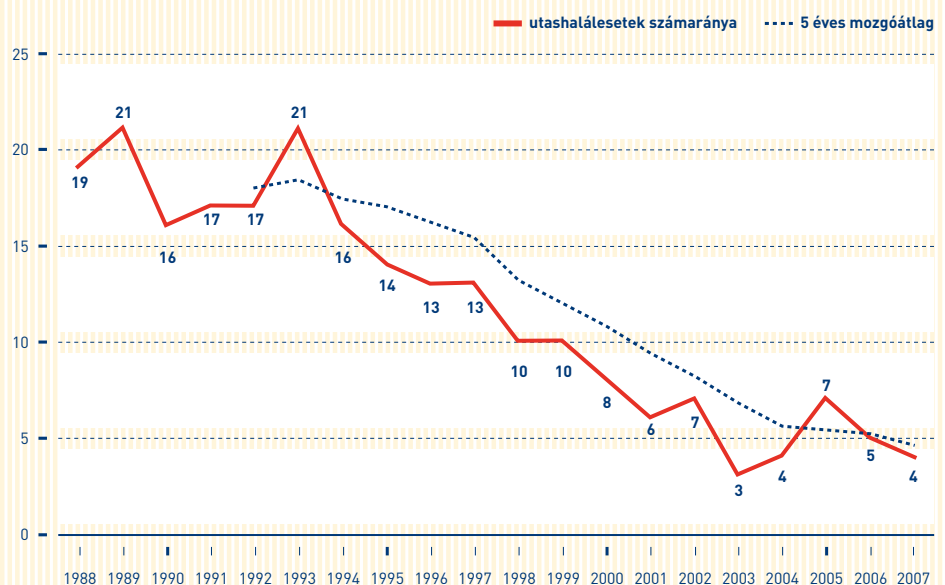


A 1. ábra szerinti adatok azt mutatják, hogy a repülés biztonsága 1945-től kezdődően folyamatosan javult. A 100 millió repült mérföldenkénti halálos utasbalesetek számának első tízszeres javulására, 5-ről 0,5-re, 20 év (1948-1968) után került sor. Az újabb tízszeres javulást 1997-ben, körülbelül 30 évvel később érték el, amikor az arány 0,05 alá esett. A 2007. évre nézve ez az arány a becslések szerint 0,014 halálesetre csökkent 100 millió repült mérföldenként.

A balesetek száma az ábra szerint az utóbbi években állandó. Ez az 1940-es évek végi nagy számarányokat megjelenítő skála használatának eredménye.

A Tanács éves jelentésében az ICAO az utashalálesetekkel járó balesetek számarányait is közli. A számarányoknak az elmúlt 20 év során való alakulását a 2. ábra tartalmazza.

2. ÁBRA A 10 millió repülésre jutó utashalálesettel járó balesetek száma a világon a menetrendszerű kereskedelmi szállításban, a jogsértő cselekmények kivételével



A 10 millió repülésre eső, menetrend szerinti légiforgalomban bekövetkezett utashalálesettel járó balesetek száma (a jogsértő cselekmények nélkül) 19 (1988) és 21 (1993) között volt, és nem mutatott javulást 1987 és 1993 között. 1993-tól kezdődően a szám folyamatosan csökkent 2003-ig, amikor elérte a legalacsonyabb, 3 értéket. A 2004. és 2005. évi növekedést követően, összhangban a halálos balesetek csökkenő számával, 2007-re az arányszám 4-re csökkent. Meg kell jegyezni, hogy a menetrend szerinti légiforgalom balesetszáma jelentős mértékben különbözik a világ régiói szerint (3. ábra).

3. ÁBRA A 10 millió repülésre jutó halálos balesetek számaránya a világ régiói szerint (2000–07, menetrend szerinti utas- és teherszállítás)



3. ábra a 10 millió repülésre jutó halálos balesetek átlagos számarányát mutatja a 2000-től 2007-ig tartó időszakban a világ régióiban. Dél-Amerika régiója magában foglalja Közép-Amerikát és a Karib-tenger térségét. Észak-Amerika, Kelet-Ázsia és az EASA tagállamok esetében a legalacsonyabb a halálos balesetek számaránya a világon.

3.0 KERESKEDELMI LÉGIKÖZLEKEDÉS

Ez a fejezet a kereskedelmi légi közlekedés repülőbaleseteinek adatait tekinti át. E műveletek az utasok, áruk vagy postai küldemények díj ellenében történő szállítását foglalják magukban. Az érintett balesetek legalább egy halálos sérülést és egy 2250 kg maximális engedélyezett felszálló tömegű légi járművet foglalnak magukban az 1998 és 2007 közötti időszakokra nézve. Ezek a légi járművek repülőgépek vagy helikopterek lehetnek. A légi járművek baleseteinek összesítésére a lajstromozó állam szerint került sor. A légi jármű lajstromjelének a balesetek földrajzi eloszlására való felhasználása bizonyos sajátosságokkal bír. Például az EASA tagállamaiban lajstromba vett légi járműveket érintő baleseteket is befoglaltak, noha a légi járműveket az említett államok joghatóságán kívüli szervezetek üzemeltették.

3.1 Repülőgépek

A biztonság szintjének értékeléséhez különböző mérések használhatók fel. A legalább egy halálessettel járó balesetek száma is ilyen mértékegység lehet. A halálessettel járó repülőgép-balesetek véletlenszerűen bekövetkező események, és ezért egyik év jelentősen eltérő számú balesetet mutathat fel, mint az előző év.

1. TÁBLÁZAT A balesetek és halálos balesetek teljes számának áttekintése az EASA tagállamokban lajstromba vett légi járművekre vonatkozóan.

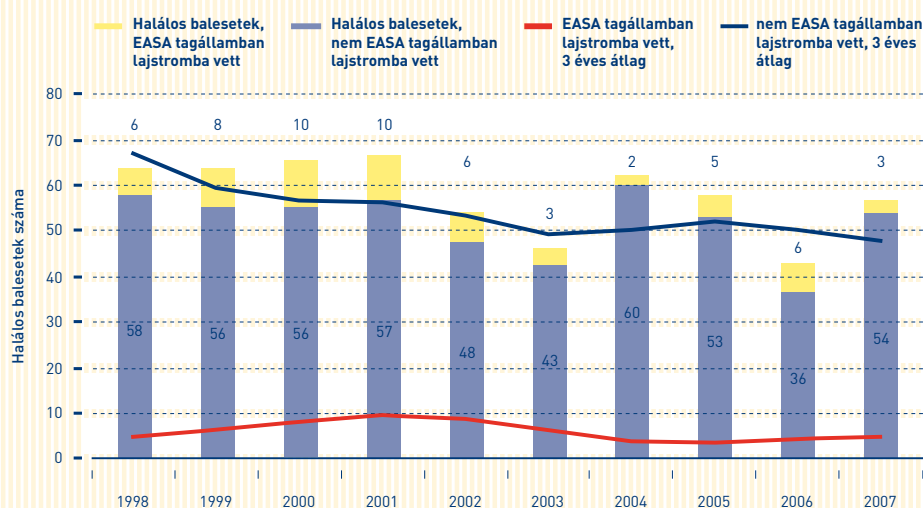
Időszak	Balesetek száma	Amelyből halálos baleset	Fedélzeten bekövetkezett halálesset	Földön bekövetkezett halálesset
1996–2005 (átlag)	31	6	79	1
2006 (összes)	39	6	146	0
2007 (összes)	34	3	25	1

3.1.1 Halálos balesetek

A 4. ábra az EASA tagállamokban és a nem EASA tagállamokban lajstromba vett balesetek számát jeleníti meg. Ami a nem EASA tagállami lajstromozású repülőgépeket illeti, a halálos balesetek száma a 2006. évi 36-ról 2007-ben 54 balesetre növekedett. A balesetek száma 2007-ben meghaladja a tízéves átlagot (52), de nem a legnagyobb az elmúlt tíz év során. Az évtizedre jellemző tendencia azt jelzi, hogy a balesetek száma világszerte csökken.

Az EASA tagállamokban lajstromba vett légi járművekkel történt halálos balesetek száma a 2006. évi hatról 2007-ben háromra csökkent. A 2007. évi balesetek száma az egyik legalacsonyabb az elmúlt tíz évben, jóval alatta marad az évi átlag hat halálos balesetnek. Az EASA tagállamokban lajstromba vett légi járművekkel történt balesetek száma a 2007-ben világszerte bekövetkezett összes baleset számának 5%-át teszi ki.

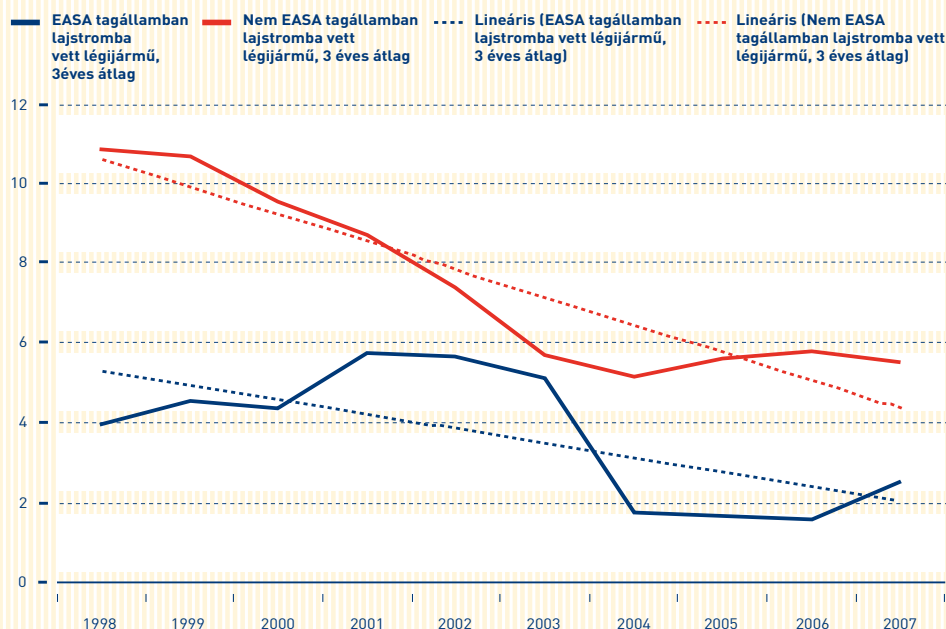
4. ÁBRA Halálos balesetek – EASA tagállamban és nem EASA tagállamban lajstromba vett légitársaságok



3.1.2 Halálos balesetek száma

Annak érdekében, hogy ésszerű következtetéseket lehessen levonni a fentebb ismertetett abszolút baleseti számokból, a menetrend szerinti légitársaságok során bekövetkezett halálos balesetek száma összevonásra került az ilyen repülések számával. Ezek a számok lehetővé teszik a repülésbiztonsági trendeknek a forgalom változó mértékének figyelembevételével való összehasonlítását.

5. ÁBRA Menetrend szerinti utasszállítás során bekövetkezett halálos balesetek száma – EASA tagállamban és nem EASA tagállamban lajstromba vett légitársaságok



5. ábra a 10 millió menetrend szerinti utasszállító járatra jutó halálos balesetek számárányát tartalmazza hároméves időszakok átlagában.

Az EASA tagállamaiban lajstromba vett és menetrend szerinti utasszállítást végrehajtó légijárművek biztonsági adatai sokkal jobbak, mint a világ más részein. Az elmúlt tíz év során a balesetek számáránya a 10 millió repülésenkénti átlag négyről háromra csökkent az EASA tagállamai esetében.

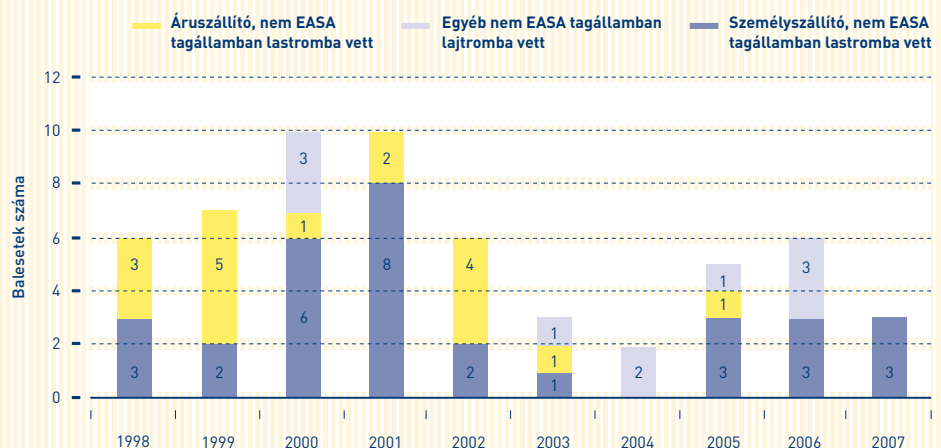
A 5. ábra esetében megfigyelhető, hogy 2001 során a halálos balesetek száma jelentős mértékben, a tízéves átlagot meghaladóan növekedett. Csak 2001-ben hat – menetrend szerinti utasszállítás közbeni – baleset következett be, ami majdnem a negyede a tíz év alatt bekövetkezett valamennyi balesetnek. E balesetek a következők voltak: egy Britten-Norman Islander nyolc halálos áldozattal, egy De Havilland DHC-6-300 20 halálos áldozattal, egy Avro RJ100 24 halálos áldozattal, egy Antonov An-28 két halálos áldozattal, egy CASA CN-235 négy halálos áldozattal és egy Boeing 777-200 egy halálos áldozattal. Az utolsó baleset a földi üzemanyag-újrátöltés során esett halálos áldozatot jelent.

A halálos balesetek száma nem szükségszerűen ad átfogó képet a biztonsági szintekről. Ennek az az oka, hogy az egyetlen halálos áldozattal járó baleset ugyanolyan súlyos esik latba, mint a több halálos áldozattal járó baleset.

3.1.3 Halálos balesetek a szállítási tevékenység típusa szerint

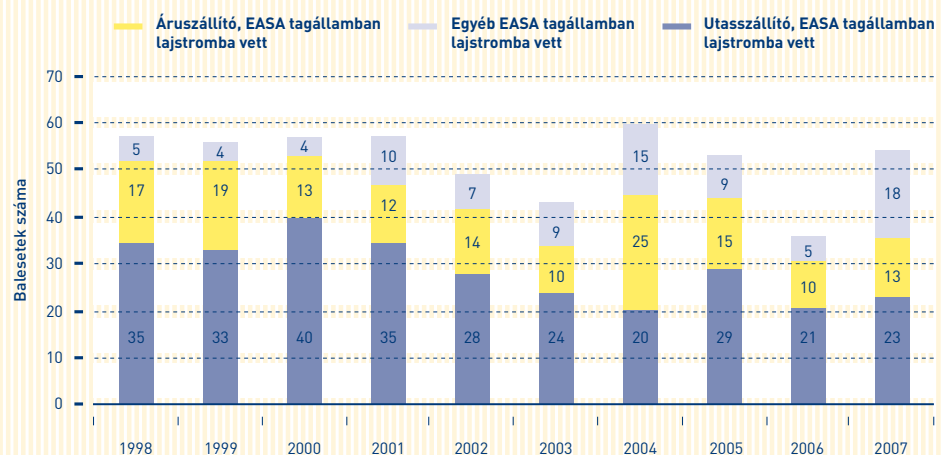
A halálos balesetek száma a szállítási tevékenység típusa szerint változik. Ahogyan a 6. ábra esetében látható, a világ országai esetében (az EASA tagállamok nélkül) a személyforgalmi kereskedelmi légiszállítási repülések csökkenő arányt képviselnek a halálos balesetek teljes számában. Az egyéb kereskedelmi légiközlekedési tevékenységek, például a légitaxi vagy a repülőgép üres átrepülése növekvő arányban vannak jelen (kategória: egyéb). Az összes baleset majdnem egyharmadát adják az ebbe a kategóriába tartozó tevékenységet végrehajtó légijárművek. Meg kell jegyezni, hogy a balesetek aránya ebben a kategóriában jóval nagyobb, mint az ilyen tevékenységet végrehajtó légijárművek aránya. A repülésbiztonsági jelentés nem tartalmaz a légijárművek számára és a tevékenységek típusára vonatkozó információt.

6. ÁBRA Halálos balesetek a tevékenységek típusa szerint – Nem EASA tagállamban lajstromba vett repülőgépek



Az EASA tagállamai esetében a tevékenység típusa szerint a balesetek különbözőek, amint az a 7. ábra esetében látható. A balesetek kis száma a tevékenység típusát, amely során a baleset bekövetkezett, majdnem véletlenszerű jellemzővé teszi. A balesetek folyamatosan csökkenő száma ellenére állandó az utasszállítási légiközlekedési tevékenységek során bekövetkező balesetek előfordulása.

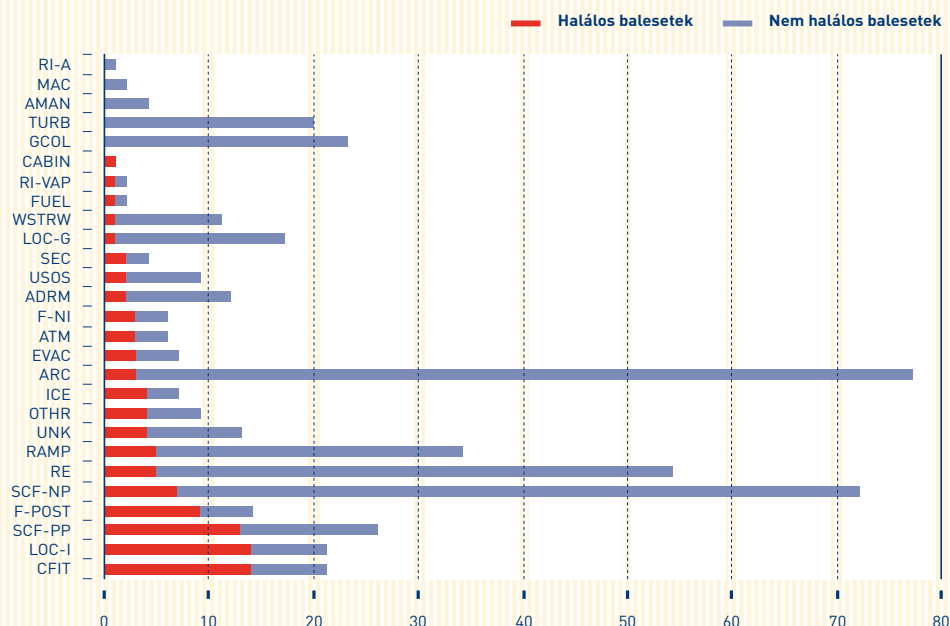
7. ÁBRA Halálos balesetek a művelet típusa szerint – EASA tagállamok



3.1.4 Baleseti kategóriák

A balesetek egy vagy több kategóriába sorolása hozzásegít adott biztonsági problémák meghatározásához. Az EASA tagállamaiban lajstromba vett légitársaságokkal kereskedelmi légiszállítási tevékenység során bekövetkezett halálos és nem halálos baleseteket a kapcsolódó baleseti kategóriákba sorolták. Ezek a kategóriák a CICTT munkáján ⁽¹⁾ alapulnak.

8. ÁBRA Baleseti kategóriák – EASA tagállamok



Ahogyan a baleseti kategóriák között is szerepel, halálos balesetek között nagy számban fordulnak elő a CFIT (irányított földnek repülés), az LOC-I (irányítás elvesztése – levegőben) és az SCF-PP (a motorhoz vagy hajtóműhöz kapcsolódó rendszer- vagy alkatrészhiba vagy hibás működés).

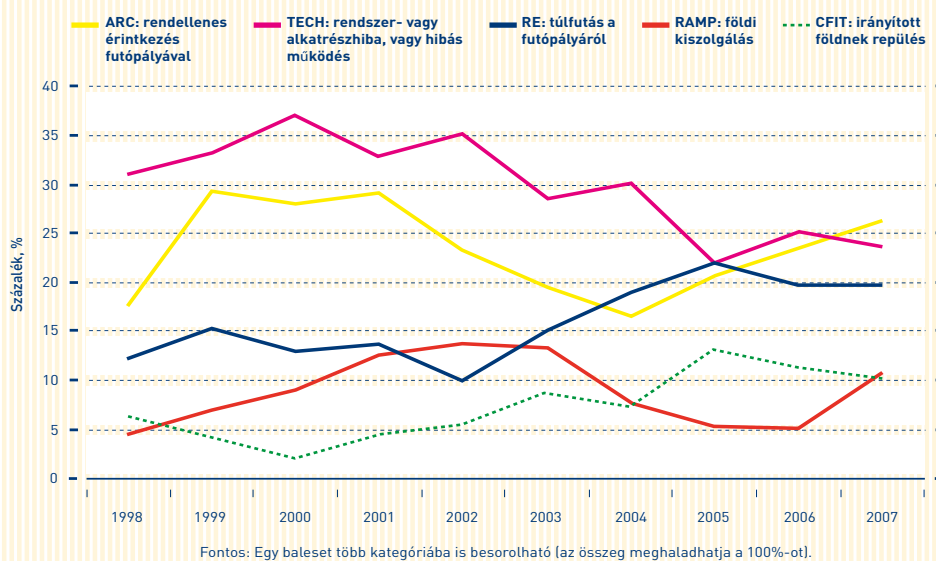
A CFIT a földdel vagy valamely tárggyal való ütközést jelenti a légitársaság feletti teljes uralom mellett. A kedvezőtlen időjárási körülmények vagy a korlátozott látási viszonyok voltak a leginkább jellemzőek a CFIT kategóriába sorolt balesetek esetében. A LOC-I kategóriába sorolt események a személyzet jármű feletti uralmának pillanatnyi vagy teljes elvesztését foglalták magukban. Az uralom elvesztése ebben az esetben a légitársaság csökkent teljesítményének, vagy annak eredménye lehet, hogy a légitársaságot az irányíthatóságának korlátain kívül üzemeltették.

Az SCF-PP az olyan balesetekre utal, amelyek során a légitársaság hajtóművéhez kapcsolódó rendszer vagy alkatrész hibásodott meg. A baleseti kategóriák tendenciáinak részlete-

¹ A CICTT közös rendszerezést dolgozott ki a balesetek és a váratlan események jelentési rendszerére. További információ a következő részben található: 2. függelék: Fogalom-meghatározások és rövidítések.

sebb elemzése érdekében az utóbbi években az SCF-PP és az SCF-NP (nem hajtóművel kapcsolatos) kategóriák a műszaki problémákhoz kapcsolódó egyetlen kategóriába kerültek összevonásra (TECH).

9. ÁBRA A négy leggyakoribb kategóriába és a CFIT kategóriába sorolt balesetek százalékaránya



Egy baleset több kategóriába is besorolható a balesethez hozzájáruló tényezők számától függően. A balesetek legnagyobb százalékarányával hozzárendelt kategória a RE (túlfutás a futópályáról), a TECH, az ARC (rendellenes érintkezés a futópályával) és a RAMP. A baleseteket a futópályáról való túlfutás kategóriájába is besorolják, ha a baleset során a légi jármű túlfutott a futópálya felületén. Számos esetben a túlfutás a futópályáról következményként jelentkezik a baleset során, ezért nagyszámú balesetet sorolnak ebbe a kategóriába.

Az ARC a légi jármű törzsének vagy szárnyainak a futópályával való rendellenes érintkezését foglalja magában. A rendellenes érintkezés leszállás vagy felszállás közben jelentkezhet, és többek között annak következménye lehet, hogy a futómű megfelelő kiengedése elmarad. Noha a CFIT kategóriába sorolt balesetek csökkenő tendenciát mutatnak, ez a jelentés az elmúlt évtizedek során fogatosított biztonsági intézkedések miatt mégis kitér rájuk.

3.2 Helikopterek

A következő szakasz a helikopterekkel végrehajtott kereskedelmi légiközlekedési tevékenységek során bekövetkezett baleseteket tekinti át (2250 kg feletti MTOM). Átfogó üzemeltetési adatok (pl. repülési órák száma) általában nem állnak rendelkezésre a helikopterekre vonatkozóan.

A helikopteres tevékenységek általában eltérnek a repülőgépes tevékenységektől. A helikopterek gyakran a repülőterektől eltérő területeken szállnak fel vagy le, például helikopter-leszállókra, magántulajdonú leszállóhelyekre és előkészítetlen leszállóhelyekre. A helikopterek emellett a repülőgépektől eltérő aerodinamikai és kezelési tulajdonságokkal rendelkeznek. Mindez az eltérő baleseti jellemzőkben is tükröződik.

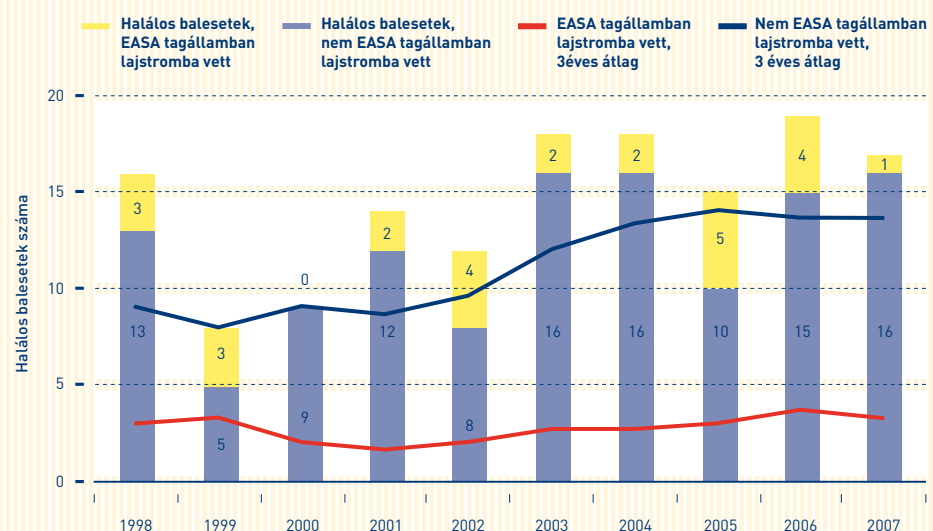
2. TÁBLÁZAT: A balesetek és halálos balesetek teljes számának áttekintése kizárólag az EASA tagállamokban lajstromba vett helikopterekre vonatkozóan.

Időszak	Balesetek száma	Amelyből halálos baleset	Fedélzeten bekövetkezett haláleset	Földön bekövetkezett haláleset
1996–2005 (átlag)	7	3	11	0
2006 (összes)	15	4	13	0
2007 (összes)	7	1	7	0

3.2.1 Halálos balesetek

Az adatok azt mutatják, hogy 1998 és 2007 között 26 halálos baleset következett be EASA tagállamokban lajstromozott helikopterekkel, szemben a nem EASA tagállamban lajstromba vett légijárművek 120 halálos balesetével. Arányaikat tekintve az EASA tagállamait érintő balesetek az összes baleset 18%-át teszik ki. A balesetek száma az elmúlt tíz évben változó volt. A hároméves mozgóátlagot tekintve az látható, hogy a halálos balesetek száma az évtized második felében növekedést mutat.

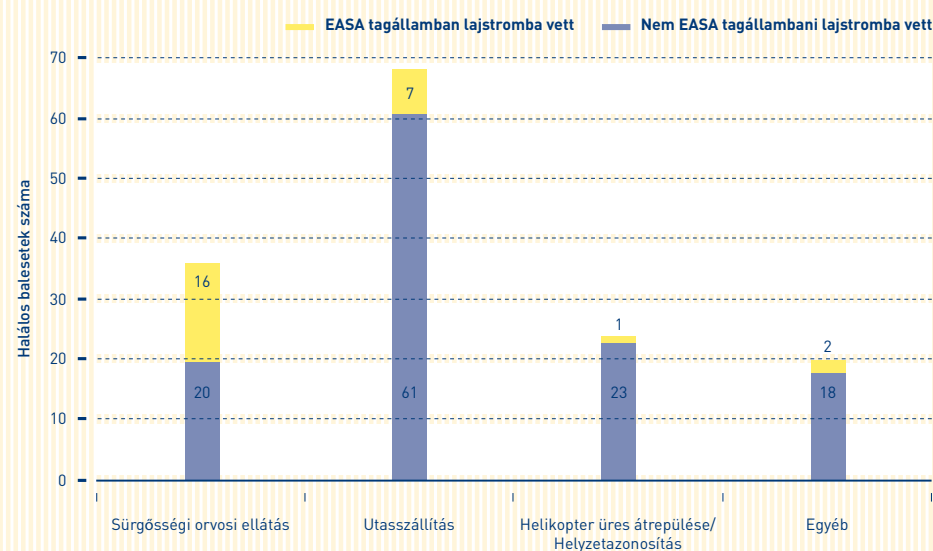
10. ÁBRA Halálos balesetek száma – EASA tagállamokban és nem EASA tagállamokban lajstromba vett helikopterek



3.2.2 Halálos balesetek a tevékenység típusa szerint

A 11. ábra a halálos balesettel végződött tevékenységek típusait ismerteti. A halálos balesetekkel végződött tevékenységek típusainak áttekintésekor különbség figyelhető meg az EASA tagállamban lajstromba vett és a nem EASA tagállamban lajstromozott légi járművek között.

11. ÁBRA Halálos balesetek a tevékenység típusa szerint – EASA tagállamban és nem EASA tagállamban lajstromba vett helikopterek



A nem EASA tagállamban lajstromba vett légijárművek esetében a személyszállítási tevékenység során következett be a halálos balesetek többsége. Az EASA tagállamban lajstromozott légijárművek legtöbb halálos balesete (16) a sürgősségi orvosi ellátásban (emergency medical services, EMS) részt vevő helikopterekkel történt. Ez a világszerte végrehajtott EMS-műveletek során bekövetkezett összes halálos baleset 44%-át teszi ki. Ezek az EMS-sel kapcsolatos repülések a sürgősségi orvosi ellátás biztosítását mozdítják elő, amely esetében az egészségügyi személyzet, az egészségügyi felszerelés vagy a sérült személyek azonnali és gyors szállítása alapvető feladat.

Az „egyéb” tevékenységek kategóriájába az olyan tevékenységek tartoznak, mint az áruszállítás, a kereskedelmi oktatási célú repülés vagy az ismeretlen típusú repülések.

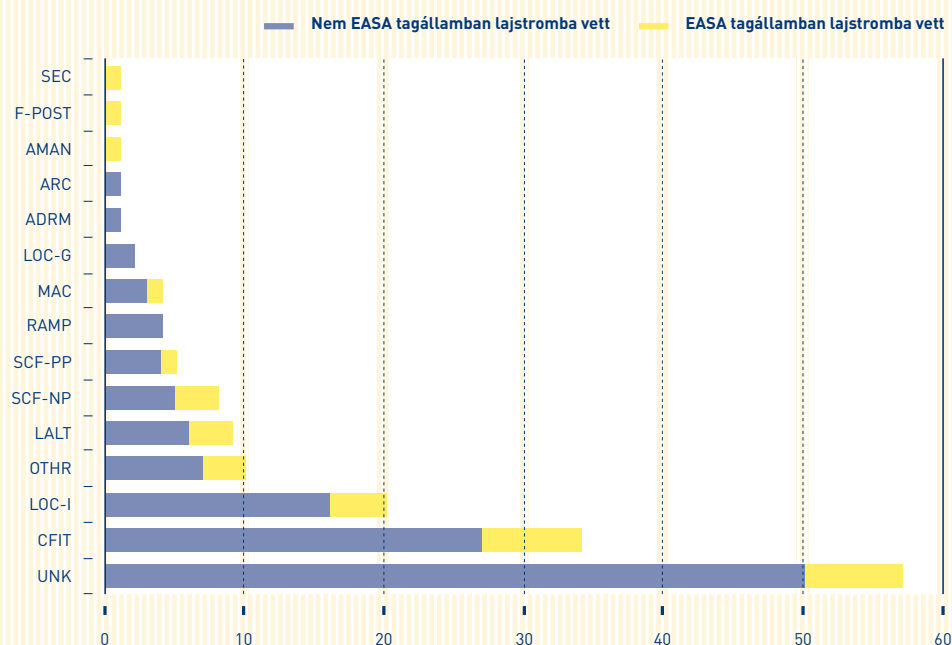
Meg kell jegyezni, hogy az elmúlt tíz év során a világviszonylatban bekövetkezett halálos balesetek közül 25 esetben a helikopterek tengeri repüléseket hajtottak végre: tengeri létesítményre vagy onnan való repüléseket. Ezek a balesetek a fentebb említett mind a négy kategóriába besorolhatók.

3.2.3 Baleseti kategóriák

A CICTT baleseti kategóriákat eredetileg a nagy kereskedelmi repülőgépeket érő balesetekre dolgozták ki. Az Éves repülésbiztonsági jelentés esetében ezeket a baleseti kategóriákat a halálos kimenetelű helikopterbalesetekre is kiterjesztik. Egy balesethez több kategória is rendelhető.

Amint az a 12. ábra esetében is látható, a helikopterbalesetek többsége az „ismeretlen” kategóriába tartozik. Ennek az oka, hogy bizonyos esetekben a baleset okának meghatározása nem lehetséges.

12. ÁBRA A halálos balesetek baleseti kategóriái – EASA tagállamban és nem EASA tagállamban lajstromba vett helikopterek



A halálesetek száma tekintetében a második legnagyobb hozzárendelt kategória a CFIT (irányított földnek repülés). A legtöbb esetben a kedvezőtlen időjárási körülmények, például a pára vagy köd miatt korlátozott látási viszonyok voltak jellemzőek. Több repülésre éjjel került sor.

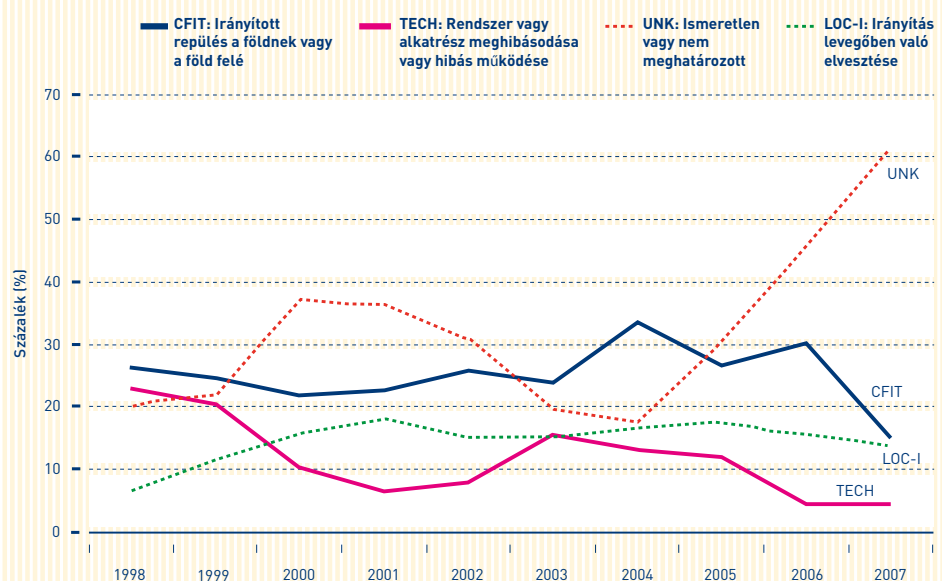
Az irányítás levegőben való elvesztése (LOC-I) rendelkezik a harmadik legnagyobb számú hozzárendelt balesettel. A helikopter irányításával kapcsolatban adódott problémákat több esetben a kedvezőtlen időjárási körülményekkel együtt említették. Az „egyéb” (OTHR) kategóriát főként a felszállási és leszállási szakaszban bekövetkezett balesetekhez rendelték hozzá, amelyek során a helikopter földön lévő tárggyal ütközött.

Az alacsony magasság (LALT) miatti balesetek a földdel és az akadályokkal való összeütközések, amelyek (a felszállási és leszállási szakasz kivételével) a repülések szándékosan földközelségben való végzésekor következtek be. Fontos megjegyezni, hogy jelentős számú LALT és OTHR besorolású baleset a villamos távvezetékekkel ütközéskor következett be.

Az SCF-NP és az SCF-PP mint az inkább a műszaki rendszerekhez kapcsolódó balesetekként vagy a TECH kategóriaként vonhatók össze. Az ebbe a kategóriába tartozó balesetek főként a kritikus rendszerekkel kapcsolatosak: hajtóműhiba, a főrotor meghibásodása vagy a farokrotor meghibásodása.

A 13. ábra a hat leggyakoribb kategória tendenciáit ismerteti az elmúlt tíz évre vonatkozóan (hároméves mozgóátlagként). Az „ismeretlen” kategória hirtelen növekedése 2005–07-ben valószínűleg a lezáratlan balesetvizsgálatoknak tudható be. További vizsgálati eredmények elérhetővé válásakor várhatóan az elmúlt évek tendenciái is módosulnak.

13. ÁBRA A négy leggyakoribb baleseti kategória aránya – halálos balesetek – helikopteres kereskedelmi szállítási tevékenységek, EASA tagállamok és a világ többi része



4.0 ÁLTALÁNOS CÉLÚ REPÜLÉS ÉS LÉGI MUNKAVÉGZÉS, 2250 KG MAXIMÁLIS FELSZÁLLÓ TÖMEG FELETTI LÉGIJÁRMŰVEK

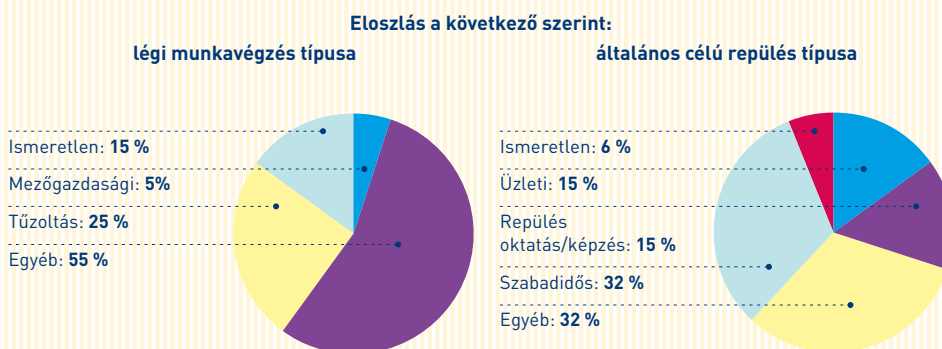
Ez a fejezet az általános célú repülésben és a légi munkavégzésben érintett légijárművekkel bekövetkezett balesetekre vonatkozó adatokat ismerteti. Ebben a fejezetben szereplő információk az ICAO-tól kapott adatokon alapulnak.

Az ICAO dokumentumaiban a „légi munkavégzés” olyan légijárművel végzett tevékenységként került meghatározásra, amelyben a légijárművet speciális szolgáltatásokra használják, például a mezőgazdaság, az építőipar, a fényképezés, az ellenőrzés, a megfigyelés és őrzés, a keresés és kutatás, vagy a légi hirdetés területén.

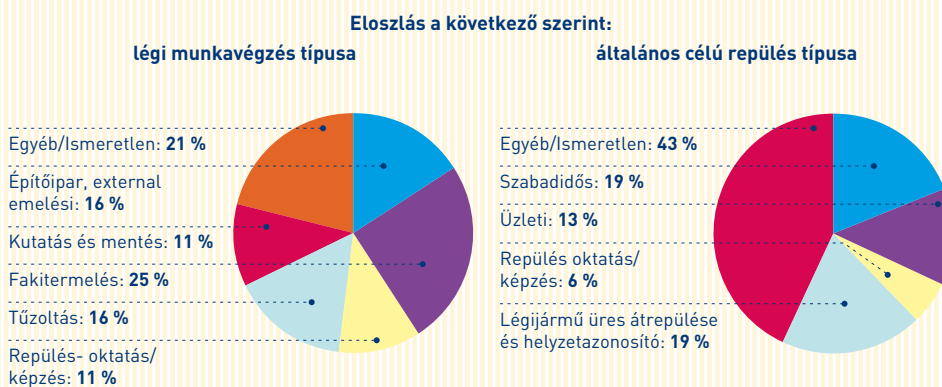
Az ICAO „általános célú repülésként” határoz meg minden polgári, nem menetrend szerinti vagy menetrenden kívüli, díj vagy bérleti díj ellenében végzett repülési tevékenységet vagy légi munkavégzést.

Az 1998–2007 közötti tíz évben a halálos balesetek eloszlása a tevékenységek típusa szerint az alábbiaknak megfelelően alakult.

14. ÁBRA 2250 kg feletti repülőgépek – Halálos balesetek – EASA tagállamok



15. ÁBRA 2250 kg feletti helikopterek – Halálos balesetek, EASA tagállamok



4.0 ÁLTALÁNOS CÉLÚ REPÜLÉS ÉS LÉGI MUNKAVÉGZÉS,
2250 KG MAXIMÁLIS FELSZÁLLÓ TÖMEG FELETTI LÉGIJÁRMŰVEK

3. TÁBLÁZAT: 2250 kg feletti repülőgép – Balesetek, halálos balesetek és halálesetek száma a légijármű típusa és a művelet típusa szerint – Kizárólag az EASA tagállamokban lajstromozott légijárművek

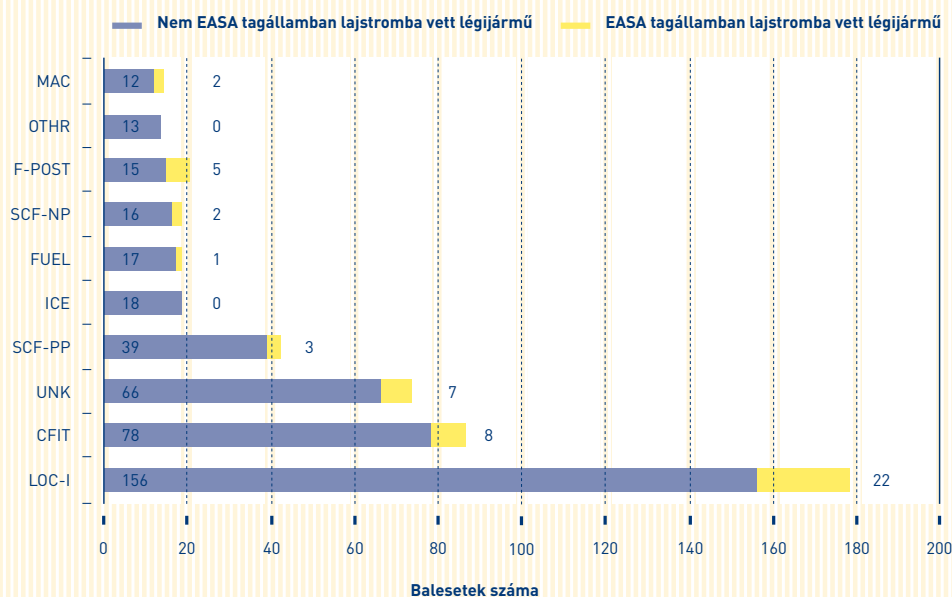
Légijármű típusa	Tevékenység típusa	Időszak	Balesetek száma	Amelyből halálos baleset	Fedélzeten bekövetkezett haláleset	Földön bekövetkezett haláleset
Repülőgép	Légi munkavégzés	1996–2005 (átlag)	5	2	4	0
		2006 (összes)	2	0	0	0
		2007 (összes)	4	3	4	0
Repülőgép	Légi munkavégzés	1996–2005 (átlag)	15	5	17	< 1
		2006 (összes)	19	7	16	0
		2007 (összes)	13	4	5	0
Helikopter	Légi munkavégzés	1996–2005 (átlag)	6	2	3	< 1
		2006 (összes)	7	1	6	0
		2007 (összes)	8	1	0	1
Helikopter	Légi munkavégzés	1996–2005 (átlag)	4	1	2	0
		2006 (összes)	8	2	7	0
		2007 (összes)	4	3	10	0

A 1. táblázat az 1996 óta bekövetkezett balesetek és a halálos sérüléssel járó balesetek számáról ad áttekintést. A légi munkavégzési tevékenységek során bekövetkezett balesetek száma az 1996-tól 2005-ig tartó tízéves időszakban hasonló a repülőgépek és a helikopterek esetében. Az elmúlt években a helikopterbalesetek száma az ilyen típusú tevékenységek esetén több mint kétszerese volt a repülőgépekének. Az általános célú repülés esetében a helikopterekkel kapcsolatos baleseteknek a repülőgépekhez viszonyított kis száma valószínűleg az ilyen típusú tevékenységekre használt helikopterek kisebb számát tükrözi.

4.1 Baleseti kategóriák – Általános célú repülés

Az ICAO-tól származó baleseti adatok egy részét nem sorolták be a baleseti kategóriák szerint. Következésképpen az ismertetett számok az összes baleseti kategória gyakoriságának alulról közelítő becslését adják.

16. ÁBRA Általános célú repülés – 2250 kg feletti repülőgépek – Halálos balesetek, EASA tagállamokban és nem EASA tagállamokban lajstromba vett légi járművek



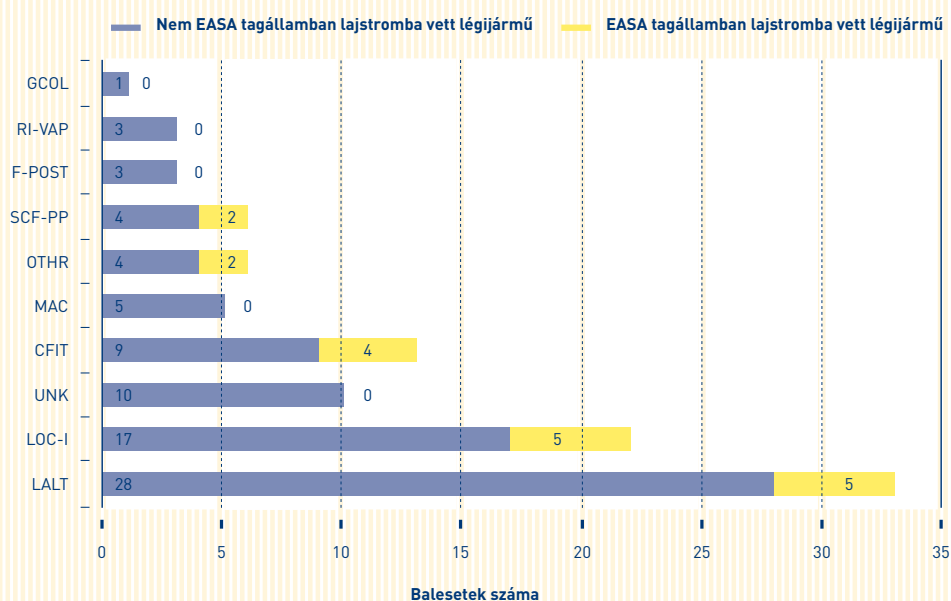
Az általános célú repülésre használt légi járművek esetében világszerte és az EASA tagállamaiban is a LOC-I (irányítás elvesztése a levegőben) a vezető baleseti kategória. A CFIT-események (irányított földnek repülés) száma világszerte körülbelül a fele a levegőben bekövetkező légi jármű feletti uralom elvesztésével járó események számának, míg az EASA tagállamai esetében megközelítőleg az egyharmada. A műszaki problémák sokkal kisebb szerepet játszanak.

Az általános célú repüléssel kapcsolatos tapasztalatok általában abban hasonlítanak a kereskedelmi légiközlekedési tevékenységekkel kapcsolatos tapasztalatokhoz, hogy a halálos balesetek esetében a CFIT és a légi jármű feletti uralom elvesztése a levegőben a vezető kategória.

4.2 Baleseti kategóriák – Légi munkavégzés – Repülőgépek

A korábbiakban említetteknek megfelelően a légi munkavégzés specializált tevékenységet foglal magában, például a tűzoltást, a mezőgazdasági tevékenységeket és a légi megfigyelést. Különös problémát jelent a légi munkavégzés során bekövetkezett balesetekhez kapcsolódó adatok beszerzése. E tekintetben az egyik legveszélyesebb művelettípus a tűzoltáshoz kapcsolódik. Bizonyos államokban azonban ezt a tevékenységet az állami szervezetek (például a légierő) végzik, és következésképpen a kapcsolódó tevékenységeket nem légi munkavégzésként sorolják be, hanem mint „állami célú repülést”, és következésképpen a kapcsolódó balesetek nem szerepelnek ebben a jelentésben.

17. ÁBRA Légi munkavégzés – 2250 kg feletti repülőgépek – Halálos balesetek kategóriái

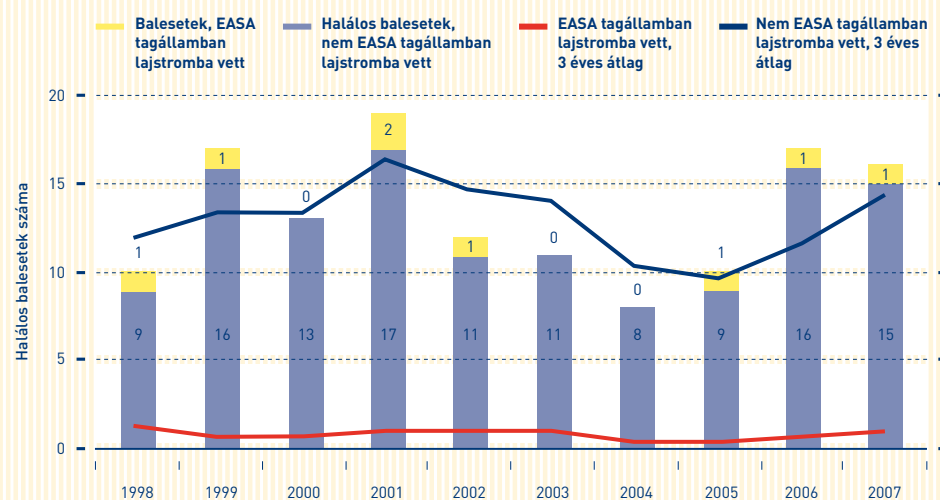


A kis magasságban végzett tevékenységekhez (LALT) kapcsolódó halálos balesetek nagy száma nem meglepetés, mivel a légi munkavégzés jellege gyakran jár földfelszínhez közeli repülésekkel, például a mezőgazdasági célú tevékenységek esetében. A kis magasságban végzett repülések esetében meglehetősen bajos a légijármű feletti uralom levegőben történő elvesztésének vagy egyéb előre nem látott eseménynek a korrekciója. Az „ismeretlen” kategóriába sorolt balesetek nagy száma annak bizonyítéka, hogy az ilyen balesetek vizsgálatának és bejelentésének hatékonyságát javítani kell.

4.3 Üzleti célú repülés – Repülőgépek

Az ICAO fogalom-meghatározásainak megfelelően az üzleti célú repülés az általános célú repülés egyik csoportját képezi. Az ágazat fontosságára tekintettel az üzleti célú repülésre vonatkozó adatok külön szerepelnek.

18. ÁBRA Üzleti célú repülés során bekövetkezett halálos balesetek, EASA tagállamban és nem EASA tagállamban lajstromba vett repülőgépek



Az üzleti célú repülés esetében az EASA tagállamaiban lajstromozott légijárművek halálos baleseteinek száma alacsony. Mindazonáltal úgy tűnik, hogy világviszonylatban a halálos balesetek száma növekedést mutat az elmúlt években.

5.0 KÖNNYŰ LÉGIJÁRMŰ (2250 KG ALATTI TÖMEG)

A könnyű légi járművek baleseteire vonatkozó adatok megküldésére 2008. januárjában kaptak megkeresést az EASA tagállamok. A legtöbb állam 2008. áprilisának közepére átadta az információkat. Az adatok a Cseh Köztársaság, Írország, Ausztria és Románia esetében hiányoztak.

A tagállamok különböző gyakorisággal tesznek jelentést. Egyesek az ejtőernyősök, a motoros siklóernyők és a sárkányrepülők baleseti adatait is átadták, mások nem. Egyesek a 454 kg-os (1000 font tömegű) tömeghatárt használták az „ultrakönnnyű” légi járműveknek a „normál” repülőgépektől való elhatárolására, mások nem. Bizonyos államoktól származó adatok azt mutatták, hogy ugyanarra a légi jármű-gyártóra és légi jármű-modellre két különböző besorolást alkalmaztak a légi jármű kategóriája vonatkozásában. Úgy tűnik, további munka szükséges e fogalom-meghatározások harmonizálásához.

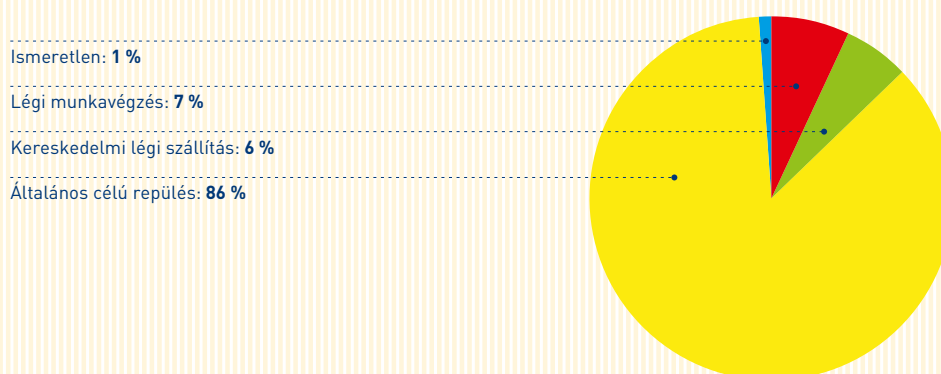
Az 5 1. táblázat a 2006. és a 2007. évre vonatkozóan közli a balesetek számát és a kapcsolódó halálos esetek számát a bejelentett adatok alapján. Látható a balesetek és a kapcsolódó halálos esetek nagy száma.

4. TÁBLÁZAT: Balesetek, halálos balesetek és kapcsolódó halálos esetek – 2250 kg tömeg alatti légi jármű - év és légi jármű-kategória szerint

	Év	Balesetek száma	A halálos balesetek száma	A fedélzeten bekövetkezett halálos esetek száma	Földön bekövetkezett halálos eset
Repülőgép	2006	571	75	124	2
Repülőgép	2007	489	59	108	0
Ballon	2006	29	0	0	0
Ballon	2007	15	0	0	0
Vitorlázó repülő	2006	195	22	24	0
Vitorlázó repülő	2007	173	17	19	1
Giroplán	2006	5	1	1	0
Giroplán	2007	5	3	4	0
Helikopter	2006	90	8	16	0
Helikopter	2007	80	11	21	4
Ultrakönnnyű	2006	200	36	45	0
Ultrakönnnyű	2007	187	20	26	0
Motoros vitorlázórepülő	2006	60	11	18	0
Motoros vitorlázórepülő	2007	48	11	16	0
Egyéb	2006	46	10	10	2
Egyéb	2007	55	12	14	0
Összesen	2006	1196	163	238	4
Összesen	2007	1052	133	208	5

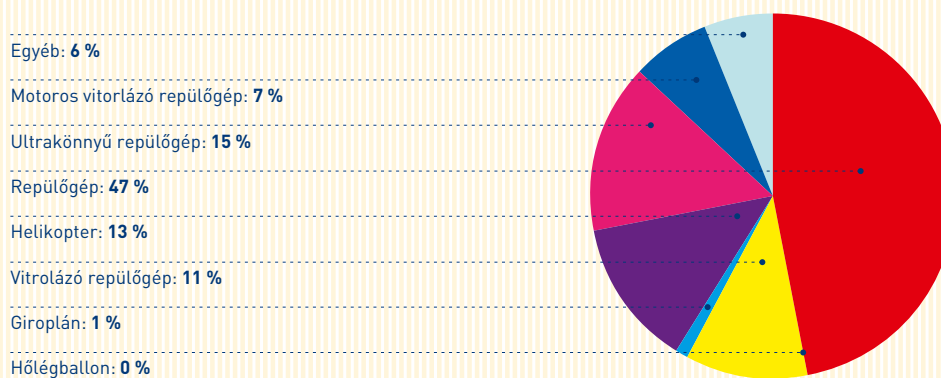
5.1 Halálos balesetek

19. ÁBRA 2250 kg alatti légijármű, EASA tagállamok – Halálos balesetek, repülés típusa, 2006–07



Az EASA tagállamaiban a könnyű légijárművek túlnyomó többsége általános célú repülésben vesz részt. Egyes légijárművek, különösen a könnyű helikopterek, légi munkavégzésben, például légi megfigyelési tevékenységekben is részt vesznek.

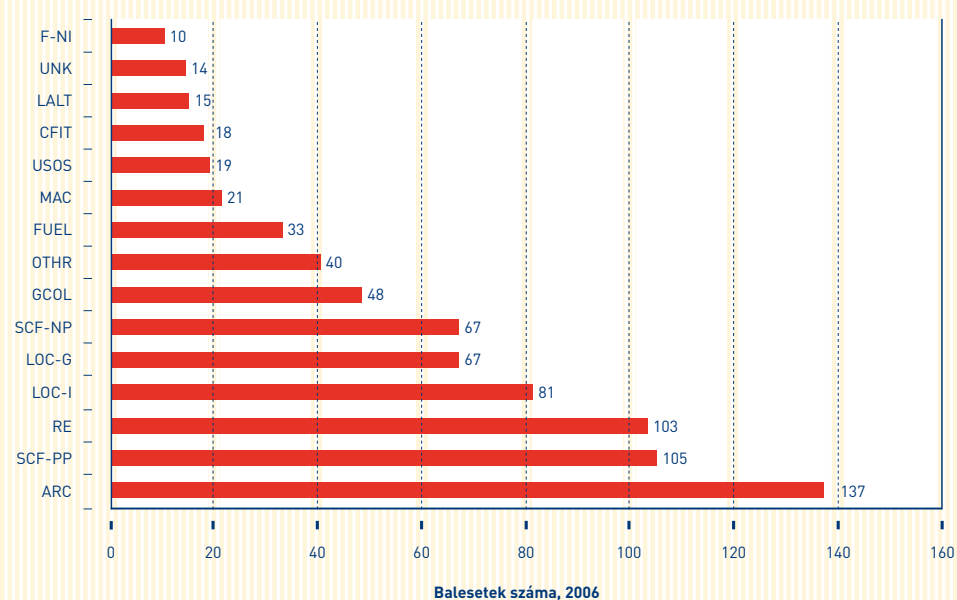
20. ÁBRA 2250 kg alatti légijármű EASA tagállam – Halálos balesetek, légijármű kategóriája, 2006–07



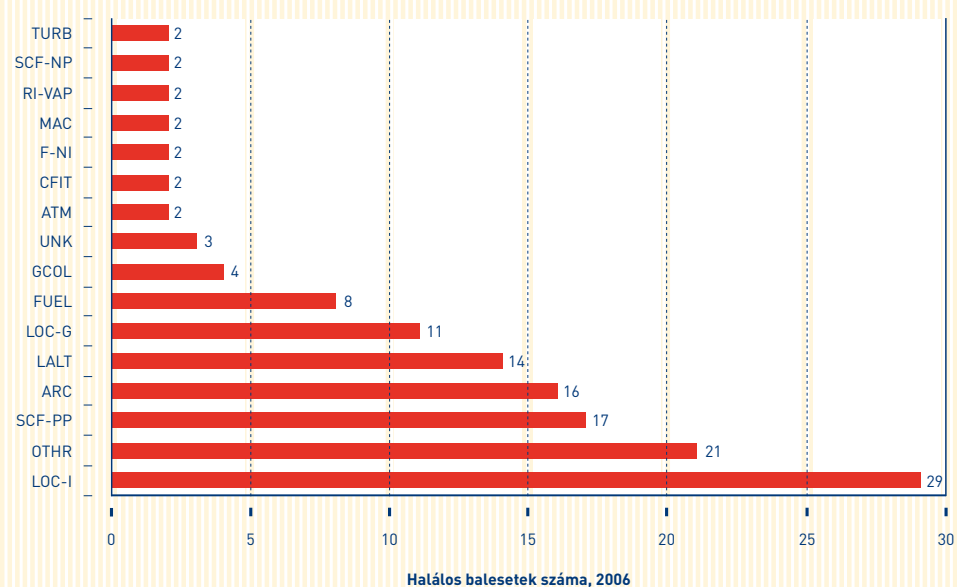
5.2 Baleseti kategóriák

Kísérletet tettek a CICTT baleseti kategóriáinak a könnyű légi járművek 2006. évi baleseti adataira való alkalmazására. Az általános célú repülésben használt, kisméretű légi járművekre való alkalmazás nehézkesnek bizonyult.

21. ÁBRA 2250 kg alatti repülőgépek, EASA tagállamok – Baleseti kategóriák megoszlása, 2006



22. ÁBRA 2250 kg alatti repülőgépek, EASA tagállamok – Halálos baleseti kategóriák megoszlása, 2006



Az elemzés a 2006. évre vonatkozóan korlátozottan rendelkezésre álló adatokon alapult. Az Ügynökség megkísérel adatokat szerezni az EASA tagállamaitól a könnyű légi járművek baleseteire vonatkozóan annak érdekében, hogy részletesebb elemzést nyújthasson. A korlátozottan rendelkezésre álló adatok alapján úgy tűnik, jelentős különbség van a könnyű légi járművek balesetei és a nagyobb légi járművekkel kapcsolatos balesetek között. A könnyű légi járművek balesetei közül sok kapcsolódott hajtóműhöz kötődő meghibásodáshoz vagy hibás működéshez.

Mivel csupán két év adatai állnak rendelkezésre, nem állapítható meg tendencia. Az okok további elemzését az EASA tagállamaitól származó teljes körű adatok hiánya korlátozta.

6.0 AZ ÜGYNÖKSÉG REPÜLÉSBIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEI

Fő célkitűzéseinek elérése érdekében az EASA különböző tevékenységekben vesz részt, amelyek között megtalálható a tanúsítás, a szabályalkotás és a szabványosítás. E tevékenységeket az Ügynökség szervezeti felépítése a megfelelő igazgatóságok révén tükrözi. A Tanúsítási Igazgatóság többek között az új vagy már létező légi járművek, hajtóművek és rendszerek tanúsításával foglalkozik. A Szabályalkotási Igazgatóság tevékenységei között a repülés biztonságához hozzájáruló új előírások megszövegezése vagy a meglévő előírások módosításának megszövegezése található. A Szabványosítási Igazgatóság célja a repülésbiztonsági szintek valamennyi EASA tagállamban való szabványosítása és fenntartása. E célból ez az igazgatóság különféle tevékenységekben vesz részt, amelyek között megtalálható a polgári légiközlekedési hatóságok, a légi járművek üzemeltetőinek és a légiközlekedési iparág más szereplőinek ellenőrzése.

6.1 Szabványosítás

Az Ügynökségnél a 2007. év a stabilizáció időszaka volt az első és folyamatos légialkalmasságot érintő szabványosítási tevékenysége esetében. Ezt megelőzte az áttérés egy olyan kötelező rendszerre a korábbi Egyesült Légügyi Hatóságok (JAA) rendszerének önkéntes folyamatáról, amelyet a megfelelő jogszabályok és a 2006. májusában az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség szabványosítási vizsgálatok elvégzésével kapcsolatos munkamódszereiről szóló 736/2006/EK bizottsági rendelet kibocsátása révén kiemelt strukturált végrehajtási eljárások támasztottak alá.

Noha a folyamatos felügyelet továbbra is két éves időszakra épült, a látogatások köre a nagyobb országok esetében feloszlik, hogy alaposabb vizsgálatokat lehessen végezni. Néhány kritikus esetben az ugyanazzal a körrel kapcsolatos látogatásokat egy év után megismétlik.

A terveknek megfelelően az Ügynökség összesen 28 látogatást tett a folyamatos légialkalmassággal ⁽²⁾ és 12 látogatást az első légi alkalmassággal kapcsolatban ⁽³⁾

Az Ügynökség tevékenységi körének az üzemeltetésre és a pilóták szakszolgálati engedélyre való kiterjesztéséig ezeket a vizsgálatokat egy szabványosítási JAA program keretében végezték el, amelynek teljes személyzetét, beleértve lehetőség szerint a csoportvezetőket is, a nemzeti légiközlekedési hatóságok adják. A JAA nevében elvégzett szabványosítási látogatások rövid leírása a következő helyen található: 5. táblázat.

² Görögország, Belgium, Ciprus, Németország (Észak Rajna-Westfália), Egyesült Királyság, Magyarország, Portugália, Norvégia, Észtország, Izland, Franciaország, Lengyelország, Hollandia, Monaco*, Törökország*, Olaszország, Luxemburg, Szlovákia, Szlovénia, Lettország, Finnország, Svédország, Bulgária, Románia, Spanyolország, Svájc, Horvátország*, Szerbia* (* = a JAA nevében).

³ Szlovákia, Németország, Svájc, Litvánia, Norvégia, Lengyelország, Spanyolország, Cseh Köztársaság, Finnország, Svédország, Portugália, Dánia.

5. TÁBLÁZAT: Szabványosítási látogatások

Légijármű üzemeltetése	Bulgária, Dánia, Spanyolország, Észtország, Izland, Görögország, Szlovénia, Cseh Köztársaság, Lengyelország, Ausztria, Szlovákia, Németország
Szimulátoros repülésoktató-készülékek (szimulátorok)	Finnország, Belgium, Olaszország, Franciaország, Egyesült Királyság, Hollandia
A repülőszemélyzet engedélyezése és orvosi vizsgálata	Egyesült Királyság, Norvégia, Szerbia, Spanyolország, Szlovákia, Szlovénia, Luxemburg, Cseh Köztársaság

6.2 Tanúsítás

A tanúsítás közvetlenül járul hozzá a repülésbiztonsághoz azzal, hogy az engedélyezési tevékenységeket a repülőgépek, alkatrészek és berendezések vonatkozásában a lehető legmagasabb szinten végzi az EU egészére kiterjedő engedély kiadásával. Ehhez kapcsolódóan a repülőgép csak akkor kaphatja meg az engedélyét, ha valamennyi alkalmazandó biztonsági követelménynek megfelel. Az Ügynökség 2007-ben összesen 7 000 tervvel kapcsolatos engedélyt adott ki.

A tanúsítási tevékenységek mellett a Tanúsítási Igazgatóság másik fő feladata a repülőgépek, alkatrészek és berendezések folyamatos légialkalmasságának tevékeny biztosítása teljes életciklusuk alatt. A Tanúsítási Igazgatóság ezért alapos folyamatos légialkalmassági eljárást dolgozott ki, amelynek célja a balesetek megelőzése. E folyamat alapja a kötelező eseményjelentés, balesettel vagy váratlan eseménnyel kapcsolatos vizsgálat, típus-terv-felülvizsgálat stb. révén szolgáltatott adat.

A tanúsítvány birtokos vizsgálata és elemzése alapján, vagy más egyéb információk alapján az EASA meghatározza azokat a megfelelő intézkedéseket, amelyek a nem biztonságos körülmények megállapítása esetén a megfelelő javító intézkedéseket előíró légialkalmassági utasítás (AD) kibocsátásához vezethet.

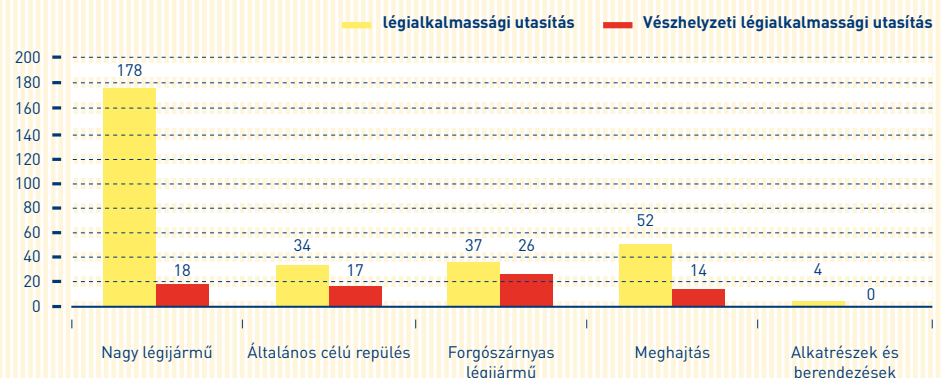
2007-ben az Ügynökség 305 légialkalmassági utasítást és 75 vészhelyzeti légialkalmassági utasítást írt elő. A 'Légialkalmassági Utasítások, Repülésbiztonsági és Kutatási Csoport' 2007-es létrehozásával a Tanúsítási Igazgatóság előírja a folyamatos légialkalmassági eljárás következetességét.

Emellett hosszú távú intézkedéseket hajtottak végre, például légialkalmassági információs hálózatot hoztak létre a Szingapúri Polgári Légiközlekedési Hatósággal (CAAS) az első Airbus A380 Singapore Airlines részére történő leszállítását követően. A Scandinavian Airlines (SAS) Bombardier Q400 (Dash 8) gépének futóművével kapcsolatos, 2007. szeptemberi és októberi, különböző előre nem látható események miatt kiadott légialkalmassági

utasítás-k nyomon követéseként a skandináv és a kanadai hatóságok tisztviselőivel, valamint a gépet gyártó Bombardier, továbbá az alkatrészgyártó Goodrich képviselőivel folytatott légialkalmasság felülvizsgálati találkozókát tartottak. Mindez az Ügynökség és a Tanúsítási Igazgatóság többek között arra irányuló törekvésének része, hogy szorosan együttműködjenek európai és nem európai szereplőkkel kétoldalú megállapodásokon keresztül, valamint hogy innovatív repülésbiztonsági hálózatokat dolgozzanak ki a különböző államokkal.

A független felek (például az ICAO) által végzett rendszeres ellenőrzések megerősítették, hogy az Ügynökség/Tanúsítási Igazgatóság megfelelő úton halad kötelezettségeik teljesítése felé és hozzájárul a repülésbiztonság magas szintjéhez.

23. ÁBRA A 2007-ben előírt légialkalmassági irányelvek és vészhelyzeti légialkalmassági irányelvek száma



6.3. Szabályalkotás

Az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően az Ügynökség éves szabályalkotási programot fogad el, amelyet honlapján tesz közzé. A szabályalkotási programot a meglévő és az üzemelés során szerzett tapasztalatok, a megjelenő új technológiák és az üzemeltetők vagy más szervezetek koncepciói, valamint a nemzetközi kötelezettségeknek való megfelelés alapján felállított kritériumok figyelembevételével dolgozták ki. A szabályalkotási program a kockázatokkal arányos szabályok meglétének szükségességét is figyelembe veszi. A 2007. évi intézkedések az alábbiakban felsoroltakra terjedtek ki.

- Az EASA rendszerének kiterjesztéséhez kapcsolódó munka, tekintettel az interoperabilitásra és a repülőterek repülésbiztonsági előírásaira.
- A korábbi Szovjetunióban tervezett és jelenleg az EASA tagállamaiban lajstromba vett légitárművek folyamatos üzemeltetéséhez kapcsolódó munka.
- Elfogadták „A nagy repülőgépekre vonatkozó típusalkalmassági előírások” című dokumentum módosításait. E módosítások célja az ajtókra, a repülésirányítási rendszerekre vonatkozó szükséges követelmények módosítása, valamint a jegesedéssel járó körülmények között való repüléssel kapcsolatos kérdések és az emberi tényezők kezelése.

- Módosításokat fogadtak el a kis és nagy forgószárnyas légijárművek (helikopterek) típusalkalmassági előírásaira, amelyek a repülésre vonatkozó előírásokat és a kezelési tulajdonságokat javítják.
- Elfogadták a „Hajtóművek típustanúsítási előírásai” című dokumentum módosításait, amelyek az elektronikus irányító rendszerrel kapcsolatos előírásokat javítják.
- Módosították a terepviszonyokat jelző és a veszélyekre figyelmeztető rendszerekre vonatkozó szabványokat, és a könnyű légijárművek másodlagos jelet szolgáltató transzpondereire vonatkozó új szabványt vezettek be.
- Az elfogadható szintű együttműködéshez kapcsolódó más egyéb dokumentumokat is módosítottak. Ezek a dokumentumok különböző témaköröket érintettek, amelyek között a korosodó légijármű-szerkezetek, a repülési engedélyek és a légijárművek karbantartási engedélyei találhatók.

Ez az Éves repülésbiztonsági jelentés kiemeli a világ bizonyos részeinek magas baleseti arányszámait. A Szabályalkotási Igazgatóság célja a kevésbé szabályozott régióból repülő légijárművekkel kapcsolatos aggodalmak kezelése a következő két, jelenleg kidolgozás alatt álló intézkedéssel:

- a harmadik országbeli üzemben tartó jóváhagyása;
- műszaki segítségnyújtási programok.

A repülőgépekkel való kereskedelmi légiközlekedéssel kapcsolatban a következő intézkedésekre került sor.

- A megfelelő üzemeltetésről szóló bizonyítvány kidolgozása, amely többek között minimumtervet határoz meg a repülőszemélyzet minősítésével kapcsolatos képzési programra. Ez a biztonsági intézkedés csökkentheti a CFIT és az LOC-I kockázatát.
- A hajtóművekhez kapcsolódó balesetek kockázatát „A nagy repülőgépekre vonatkozó típusalkalmassági előírásokban” eszközölt javításokkal lehet csökkenteni az alacsony tüzelőanyagszint jelzésével kapcsolatban. A vészkijáratokkal és a hőszigetelő takarókkal kapcsolatos hasonló munka mérsékelheti a földnek csapódás utáni tüzek következményeit.
- Végezetül a rendszer-megbízhatóságot az elektromos vezetékhálózatra vonatkozó hatékonyabb előírásokkal kell javítani.

A helikopterekkel végzett kereskedelmi légiszállítással kapcsolatban sor került a helikopterekre vonatkozó előírások módosítására, a szabályozás anyaga kidolgozás alatt áll. Ez az anyag többek között minimumtervet határoz meg a repülőszemélyzet minősítési programjára. E tevékenységek csökkenthetik a CFIT és az irányítás elvesztésének kockázatát a helikopterek esetében.

6.4 SAFA

A SAFA-programot először az Európai Polgári Repülési Konferencia (European Civil Aviation Conference, ECAC) indította el 1996-ban, és nem a kötelező érvényű európai jogszabályokon, hanem a részt vevő ECAC-tagállambeli főigazgatók kötelezettségvállalásán alapult.

2004. április 30-án közzétették a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légijárműveinek biztonságáról szóló 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (az úgynevezett SAFA-irányelvet), amely azt a jogi kötelezettséget róta az EU tagállamaira, hogy végezzenek földi ellenőrzést a repülőtereiken leszálló „harmadik országbeli” légijárműveken.

A SAFA-ban részt vevő mindegyik államban (harmadik ország az EU államok vagy külföldi ország a nem EU-s ECAC-államok esetében) a légijármű földi ellenőrzés alá vonható, amely főként a légijármű dokumentumaival és kézikönyveivel, a repülőszemélyzet engedélyeivel, a légijármű látható állapotával és a kötelező utastér biztonsági felszerelések meglétével és állapotával foglalkozik. Ezek az ellenőrzések az ICAO kapcsolódó szabványain alapulnak.

2007. január 1-jétől az EK SAFA programjának irányításáért és továbbfejlesztéséért a felelősség az Európai Bizottságot terheli, amelynek az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) nyújt segítséget. A SAFA koordinációs tevékenységeit ezért az Egyesült Légügyi Hatóságoktól (JAA) az Ügynökségre ruházták át.

Emellett a SAFA adatbázisát szintén sikerrel vitték át a JAA létesítményeiből az EASA kölni létesítményeibe; jelenleg az adatbázis új fejlesztésekkel és funkciókkal (pl. web alapú funkciókkal) való bővítése van folyamatban.

Háromhavonként rendszeres elemzésre, valamint a Bizottság által igényelt ad hoc elemzésekre kerül sor a „feketelistával” kapcsolatos döntések támogatása érdekében. A SAFA adatainak elemzése fontos mutatókat eredményezett az Európában működő légitársaságok átfogó biztonsági szintjére vonatkozóan, amely hozzásegített a potenciális kockázati tényezők meghatározásához és a közvetlen minőségi tervezéshez.

Végül a biztonsági adatok cseréjére irányuló nemzetközi együttműködésre vonatkozó bizottsági politika támogatása érdekében, feltáró jellegű technikai megbeszélések kezdődtek a FAA-val, hogy az adatok kölcsönösen megoszthatóak legyenek az EK SAFA-programja és a FAA Iasdex programja között.

6.5 Az európai stratégiai repülésbiztonsági kezdeményezés (ESSI)

Az európai stratégiai repülésbiztonsági kezdeményezés (European Strategic Safety Initiative, ESSI) egy önkéntes és magánereiből alapított légiközlekedés-biztonsági partnerség, az EASA, más szabályozók és az iparág között, amelynek célja a repülés biztonságának javítása Európában és az Európai polgár számára a világon bárhol. A 2006. április 27-én elindult ESSI az Egyesült Légügyi Hatóság (JAA) közös repülésbiztonsági stratégiai kezdeményezésének (JSSI) örököse.

A részt vevő szervezetek teljes listája az EASA weboldalán található meg (www.easa.europa.eu/essi).

A JSSI-től származó örökségével összhangban az ESSI fenntartja és továbbfejleszti a kereskedelmi légiközlekedés biztonságával foglalkozó csoporttal (Commercial Aviation Safety Team, CAST), az Egyesült Államok Szövetségi Légiközlekedési Hivatalával (US Federal Aviation Authorities, FAA) a Repülésbiztonsági Alapítványával (Flight Safety Foundation, FSF) való együttműködést. Az ESSI, mint a világ fő repülésbiztonsági csoportjai által tett kezdeményezések egyike, jól illeszkedik a globális repülésbiztonsági menetrendhez (global aviation safety roadmap, GASR). A biztonsági kezdeményezések Európán belüli, valamint Európa és a világ más részei közötti koordinálásának eszköze.

6.5.1 Az ESSI repülésbiztonsági csoportjai

Az ESSI-nek három összetevője van: az európai kereskedelmi légiközlekedés biztonságával foglalkozó csoport (European Commercial Aviation Safety Team, ECAST), Európai Helikopterbiztonsági Csoport (European Helicopter Safety Team, EHEST) és az Európai Általános Célu Repülésbiztonsági csoport (European General Aviation Safety Team, EGAST).

Az Európai Kereskedelmi Repülésbiztonsági Csoport (ECAST)

A 2006. október 12-én elindított ECAST a nagy légitársaságokkal kapcsolatos tevékenységekkel foglalkozik. Több mint 50 résztvevő szervezettel a CAST európai megfelelője.

Az ECAST Európában a JSSI-től örökölt cselekvési tervek végrehajtását is nyomon követi. E tervek az „irányított földnek repülés” (CFIT), a megközelítés és leszállás során bekövetkező és az „irányítás elvesztése” kategóriájú balesetek kockázatának csökkentésével foglalkoznak.

Ezzel párhuzamosan az ECAST 2007-ben új, három szakaszos eljárást dolgozott ki:

- 1. szakasz: A repülésbiztonsággal kapcsolatos kérdések azonosítása és kiválasztása;
- 2. szakasz: A repülésbiztonsággal kapcsolatos kérdések elemzése; és
- 3. szakasz: A cselekvési tervek kidolgozása, végrehajtása és nyomon követése.

Az 1. szakasz 2007. áprilisában kezdődött. A célkitűzés a prioritások meghatározása volt a további ECAST-munkához, három kritérium alapján: a repülésbiztonsági jelentőség, lefedettség (annak mértéke, hogy a tárgyalt más repülésbiztonsági munka már lefedi) és a magas szintű költségelőnyök vagy hatástanulmányi szempontok.

2008-ban az ECAST a 2. szakasz részeként két munkacsoportot indított a repülésbiztonság kezelő rendszerekkel (SMS) és a földi biztonsággal kapcsolatban.

Az Európai Helikopterbiztonsági Csoport (EHEST)

Az EHEST 2006. november 14-én indult. A jelentősebb helikopter, hajtómű és rendszergyártókat, üzemeltetőket, szabályozókat, helikopter- és pilótaszövetségeket, kutatószervezeteket, balesetvizsgálókat gyűjti össze Európából, valamint egyes katonai üzemeltetőket.

Az EHEST egyben a Nemzetközi Helikopterbiztonsági Csoport (International Helicopter Safety Team, IHST) európai tagja is. Az IHST világszerte regionális csoportokat hozott létre, egyet Európában is.

Az EHEST elkötelezett az IHST azon célja mellett, hogy 2016-ra világszerte 80%-kal csökkentsék a helikopterbalesetek számát.

Az Európai Helikopterbiztonsági Elemző Csoportot (European Helicopter Safety Analysis Team, EHSAT) az EHEST azzal a céllal hozta létre, hogy az IHST-től átvett eljárással elvégezze az európai helikopterbalesetek elemzését.

Több mint 50 szervezet vesz részt az EHEST-ben, amelyek közül 30 az EHSAT-nak is részese. A baleseti jegyzőkönyvekben használt kifejezések sokféleségének kezelése és az erőforrások felhasználásának optimalizálása érdekében, az EHSAT regionális elemzési csoportokat hozott létre.

A regionális csoportok eredményeit az IHST 2008. évi európai konferenciáján teszik közzé a Helitech-nél a portugáliai Estoril-ban 2008. október 13-án.

Az Európai Általános Célú Repülésbiztonsági Csoport (EGAST)

Az Európai Általános Célú Repülésbiztonsági Csoport (European General Aviation Safety Team, EGAST) alapító ülésére az EASA-nál került sor 2007. október 17-én, és a általános célú repülős közösség több mint 60 tagja vett rajta részt egész Európából.

A általános célú repülés kiemelten fontos az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség számára. Az EGAST új, kihívást jelentő kezdeményezés Európában. Az Ügynökség üdvözlí

a repülés közösségének széles körű részvételét, mivel erőfeszítéseinek egy része a általános célú repülés életre keltésére irányul” – mondta Patrick Goudou az EASA ügyvezető igazgatója a megnyitó rendezvényen.

A általános célú repülésben érdekeltek szerteágazó közösséget alkotnak, amely nagyon sokféle összetevőből áll, például az üzleti célú repülésből, a légi munkavégzésből, a légi sportokból és a rekreációs tevékenységekből. A rekreációs repülés maga is a légi tevékenységek széles skáláját öleli fel, kezdve a motoros repüléstől, a ballonozástól és a vitorlázó repüléstől az ultrakönnyű gépekkel való repülésig, a siklóernyőzésig és a sárkányrepülésig. Az EGAST az összehangolt európai erőfeszítés szükségességre ad választ.

Az európai általános célú repülés kezdeményezéseire alapozva az EGAST a repülésbiztonság előmozdításának, az adatgyűjtés és -elemzés hatékonysága növelésének, valamint – például a repülésbiztonságot érintő – gyakorlati tapasztalatok megosztásának fórumát teremti meg.

További információ az ESSI weboldalán található (www.easa.europa.eu/essi).

FÜGGELÉK

1. függelék: Az adatgyűjtésre és -minőségre vonatkozó általános megjegyzések

A megadott adatok nem teljes körűek. A könnyű légijárművek esetében egyes tagállamokra vonatkozóan az adatok hiányosak. A vizsgálati eredmények azonnali rendelkezésre állása és az adatoknak az államok általi, teljes vagy időbeni szolgáltatása nélkül az Ügynökség nem tud teljes képet nyújtani az európai repülésbiztonság valamennyi aspektusáról.

Az Ügynökség továbbra is erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy a jövőbeni éves repülésbiztonsági jelentésekhez a könnyű légijárművekre vonatkozó baleseti adatokat szerezzon, és teljesebb körű adatokat remél, ahogyan a bejelentési rendszerek és az adatok hiányával kapcsolatos tudatosság majd beéri az EASA tagállamaiban.

Az adatokkal végzett munka azt mutatja, hogy a CICTT eseménykategória-rendszerzés korlátozottan használható, ha helikopterekre, könnyű légijárművekre és más légiközlekedési tevékenységekre, például sárkányrepülésre vagy ejtőernyőzésre alkalmazák. A légiközlekedési rendszer e szegmensével kapcsolatos, a biztonságot érintő aggodalmak hatékonyabb követése érdekében új megközelítések kidolgozása szükséges. Fontolóra kell venni az ilyen műveletekre vonatkozó speciális kategóriák kidolgozását. Az Ügynökség a kérdés rendezésére tekintettel tervezi elkötelezni partnereit.

A nagyobb légijárművek esetében az adatok olyan mértékben teljes körűek, amilyen mértékben a tagállamok a baleseti adatokat a 13. függeléssel összhangban az ICAO-nak bejelentették. Az ellenőrzések feltárták, hogy nem minden állam jelent teljes körűen és időben az ICAO-nak.

2. függelék: Fogalom-meghatározások és rövidítések

A2-1: Általános

AD	Airworthiness directive – légialkalmassági utasítás: a légijárművek tulajdonosainak vagy üzemeltetőinek szóló előírás egy légijármű, hajtómű, repülőelektronika vagy más rendszer adott modelljének ismert repülésbiztonsági kérdéseivel kapcsolatban.
Aerial work (AW) – légijárművel folytatott munkaművelet	Légijárművel folytatott olyan művelet, amelynek során légijárművet használnak specializált szolgáltatásokra, például a mezőgazdaság, az építőipar, a fényképezés, az ellenőrzés, a megfigyelés és őrzés, a kutatás-mentés, vagy a légi hirdetés területén.
ATM	Légiforgalmi szolgálat
Commercial air transport (CAT) – kereskedelmi légiszállítás	Utas, áru vagy postai küldemény díj íj ellenében való szállítását magában foglaló, légijárművel folytatott művelet.
CAST	Commercial Aviation Safety Team – a kereskedelmi légiközlekedés biztonságával foglalkozó csoport. Az ECAST az európai kezdeményezés.
CICTT	CAST-ICAO Common Taxonomy Team – CAST-ICAO Közös Osztályozási Csoport
CNS	Communications, Navigations and Surveillance/Air Traffic Management – kommunikáció, navigáció és felügyelet/légiforgalmi szolgálat.
EASA	European Aviation Safety Agency – Európai Repülésbiztonsági Ügynökség
EASA MS – EASA tagállamok	Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség tagállamai. A 27 európai uniós tagállam, valamint Izland, Liechtenstein, Norvégia és Svájc.
Halálos baleset (Forrás: az ICAO 13. függeléke)	Olyan baleset, amely a bekövetkezésétől számított 30 napon belül a repülőszemélyzet és/vagy a légi utasok legalább egy tagjának (akár a földön is bekövetkező) halálával jár. Az összes olyan légijármű, amelyet egyik EASA tagállamban sem vettek lajstromba.
Foreign registered aircraft – Külföldi lajstromozású légijármű	Az összes olyan légijármű, amelyet egyik EASA tagállamban sem vettek lajstromba.
General aviation (GA) – általános célú légiközlekedés ICAO	A kereskedelmi légiszállítási tevékenységtől vagy a légijárművel folytatott munkatevékenységtől eltérő, légijárművel folytatott tevékenység. International Civil Aviation Organisation – Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
Light aircraft – könnyű légijármű	A 2251 kg alatti engedélyezett maximális felszálló tömegű légijármű.
MTOM	Maximális engedélyezett felszálló tömeg
SAFA	Safety assessment of foreign aircraft – külföldi légijárművek repülésbiztonsági értékelése
Scheduled air service – menetrend szerinti légiközlekedési szolgáltatás	A nagyközönség által szabadon használható, a közzétett menetrend szerint működtetett, vagy olyan rendszeres gyakorisággal bíró légiközlekedési szolgáltatás, amely a nagyközönség tagjai által közvetlenül foglalható, könnyen felismerhető, rendszeres járatsorozatokból áll.
SISG	Az ICAO repülésbiztonsági mutatókkal foglalkozó vizsgálati csoportja
Third-country aircraft – harmadik országbeli légijármű	Olyan légijármű, amelyet nem EU tagállam illetékes hatóságának ellenőrzése alatt használnak vagy üzemeltetnek.

A2-2: Baleseti kategóriák rövidítései

ARC	Rendellenes érintkezés futópályával
AMAN	Hirtelen manőver
ADRM	Repülőtér
ATM	ATM/CNS Légitforgalmi szolgálat
CABIN	Kabinon belüli repülésbiztonsági esemény
CFIT	Irányított felszínnek repülés
EVAC	Kiürítés
F-NI	Tűz/füst (nincs becsapódás)
F-POST	Tűz/füst (becsapódás utáni)
FUEL	Üzemanyaghoz kapcsolódó esemény
GCOL	Földi ütközés
RAMP	Földi kiszolgálás
ICE	Jegesedés
LOC-G	Irányítás elvesztése – földön
LOC-I	Irányítás elvesztése – levegőben
LALT	Kis magasságban végzett műveletek
MAC	Airprox/TCAS riasztás/Elkülönítési minimum sérülése/Repülés közbeni ütközés veszélye/Repülés közbeni ütközés
OTHR	Egyéb
RE	Túlfutás a Futópályáról
RI-A	Futópályára behatolás – állat
RI-VAP	Futópályára behatolás – jármű, légitjármű vagy ember
SEC	Repülésvédelemmel kapcsolatos
SCF-NP	Rendszer-/alkatrészhiba vagy hibás működés - nem hajtóművi
SCF-PP	Rendszer-/alkatrészhiba vagy hibás működés - hajtóművi
TURB	Turbulencia fellépése
USOS	Rövidre szállás/Hosszúra szállás
UNK	Ismeretlen vagy nem meghatározott
WSTRW	Szélnyírás vagy zivatar

A baleseti kategóriák az előfordulás magas szintű osztályozásához használhatók az adatok elemzésének lehetővé tétele érdekében. Ebben az Éves repülésbiztonsági jelentésben felhasznált baleseti kategóriákat a CICTT dolgozta ki. Az ezzel a csoporttal és a baleseti kategóriákkal kapcsolatos részletes tájékoztatás a weboldalon (<http://intlaviationstandards.org/index.html>) található.

3. függelék: Számadatok és táblázatok jegyzéke

A3-1: Számadatok jegyzéke

1. ábra	100 millió utasmérföldenkénti halálos utasbalesetek a menetrend szerinti kereskedelmi szállításban, a jogsértő cselekmények kivételével	07
2. ábra	A 10 millió repülésre jutó utashalálesettel járó balesetek száma a világon a menetrendszerű kereskedelmi szállításban, a jogsértő cselekmények kivételével	08
3. ábra	A 10 millió repülésre jutó halálos balesetek számaránya a világ régiói szerint (2000–07, menetrend szerinti utas- és teherszállítás)	09
4. ábra	Halálos balesetek – EASA tagállamban és nem EASA tagállamban lajstromba vett légijárművek	11
5. ábra	Menetrend szerinti utasszállítás során bekövetkezett halálos balesetek számadatai – EASA tagállamban és nem EASA tagállamban lajstromba vett légijárművek	11
6. ábra	Halálos balesetek a tevékenységek típusa szerint – Nem EASA tagállamban lajstromba vett repülőgépek	13
7. ábra	Halálos balesetek a művelet típusa szerint – EASA tagállamok	13
8. ábra	Baleseti kategóriák – EASA tagállamok	14
9. ábra	A négy leggyakoribb kategóriába és a CFIT kategóriába sorolt balesetek százalékaránya	15
10. ábra	Halálos balesetek száma – EASA tagállamokban és nem EASA tagállamokban lajstromba vett helikopterek	17
11. ábra	Halálos balesetek a tevékenység típusa szerint – EASA tagállamban és nem EASA tagállamban lajstromba vett helikopterek	17
12. ábra	A halálos balesetek baleseti kategóriái – EASA tagállamban és nem EASA tagállamban lajstromba vett helikopterek	19
13. ábra	A négy leggyakoribb baleseti kategória aránya – halálos balesetek – helikopteres kereskedelmi szállítási tevékenységek, EASA tagállamok és a világ többi része	20
14. ábra	2250 kg feletti repülőgépek – Halálos balesetek – EASA tagállamok	21
15. ábra	2250 kg feletti helikopterek – Halálos balesetek, EASA tagállamok	21
16. ábra	Általános célú repülés – 2250 kg feletti repülőgépek – Halálos balesetek, EASA tagállamokban és nem EASA tagállamokban lajstromba vett légijárművek	23
17. ábra	Légi munkavégzés – 2250 kg feletti repülőgépek – Halálos balesetek kategóriái	24
18. ábra	Üzleti célú repülés során bekövetkezett halálos balesetek, EASA tagállamban és nem EASA tagállamban lajstromba vett repülőgépek	25
19. ábra	2250 kg alatti légijármű, EASA tagállamok – Halálos balesetek, repülés típusa, 2006–07	27
20. ábra	2250 kg alatti légijármű EASA tagállam – Halálos balesetek, légijármű kategóriája, 2006–07	27
21. ábra	2250 kg alatti repülőgépek, EASA tagállamok – Baleseti kategóriák megoszlása, 2006	28
22. ábra	2250 kg alatti repülőgépek, EASA tagállamok – Halálos baleseti kategóriák megoszlása, 2006	28
23. ábra	A 2007-ben előírt légialkalmassági irányelvek és vészhelyzeti légialkalmassági irányelvek száma	32

A3-2 Táblázatokjegysége

1. táblázat	A balesetek és halálos balesetek teljes számának áttekintése az EASA tagállamokban lajstromba vett légijárművekre vonatkozóan	10
2. táblázat	A balesetek és halálos balesetek teljes számának áttekintése kizárólag az EASA tagállamokban lajstromba vett helikopterekre vonatkozóan	16
3. táblázat	2250 kg feletti repülőgép – Balesetek, halálos balesetek és halálesetek száma a légijármű típusa és a művelet típusa szerint – Kizárólag az EASA tagállamokban lajstromozott légijárművek	22
4. táblázat	Balesetek, halálos balesetek és kapcsolódó halálesetek – 2250 kg tömeg alatti légijármű – év és légijármű -kategória szerint	26
5. táblázat	Szabványosítási látogatások	31

4. függelék: A halálos balesetek felsorolása (2007)

A következő táblázatok kizárólag a 2007-ben kereskedelmi légiszállítási tevékenység során a 2250 kg engedélyezett legnagyobb felszálló tömeget meghaladó repülőgépekkel bekövetkezett halálos baleseteket tartalmazzák.

Tagállam

Dátum	Esemény szerinti állam	Légijármű típusa	Tevékenység típusa	Fedélzeten bekövetkezett haláleset	Földön bekövetkezett haláleset
2007.01.25.	Franciaország	Fokker 100	Utasszállító	0	1
2007.08.09.	Francia Polinézia	De Havilland DHC6-300	Utasszállító	20	0
2007.12.09.	Ukrajna	Beech 90 King Air	Utasszállító	5	0

A világ más országaiban lajstromba vett (külföldi lajstromozású) légijármű

Dátum	Esemény szerinti állam	Légijármű típusa	Tevékenység típusa	Fedélzeten bekövetkezett haláleset	Földön bekövetkezett haláleset
2007.01.01.	Indonézia	Boeing 737-400	Utasszállító	102	0
2007.01.05.	Tanzánia	Piper PA-31-350	Utasszállító	1	0
2007.01.05.	Szudán	Antonov An-26B	Utasszállító	0	1
2007.01.07.	Kanada	Beech 100 King Air	Légitaxi	1	0
2007.01.09.	Irak	Antonov An-26B	Utasszállító	34	0
2007.01.09.	Mexikó	Learjet 24	Teherszállító	2	0

Dátum	Esemény szerinti állam	Légijármű típusa	Tevékenység típusa	Fedélzeten bekövetkezett haláleset	Földön bekövetkezett haláleset
2007.01.12.	Egyesült Államok	Cessna 525 Citationjet	Átszállító/helyzetazonosító	2	0
2007.01.18.	Brazília	Beech 55/95-55 Baron	Légitaxi	2	0
2007.02.06.	Egyesült Államok	Beech 200 King Air	Átszállító/helyzetazonosító	3	0
2007.02.09.	Egyesült Államok	Beech 18	Teherszállító	1	0
2007.02.12.	Kongó	McDonnell-Douglas DC-9	Ismeretlen	0	1
2007.03.07.	Indonézia	Boeing 737-400	Utasszállító	21	0
2007.03.14.	Brazília	North American Commander 500	Légitaxi	4	0
2007.03.17.	Orosz Föderáció	Tupoljev TU-134	Utasszállító	6	0
2007.03.23.	Szomália	Iljuszin IL-76	Teherszállító	11	0
2007.03.30.	Pápua Új-Guinea	Embraer 110 Bandeirante	Teherszállító	2	0
2007.04.01.	Kanada	Piper PA-31	Átszállító/helyzetazonosító	1	0
2007.04.25.	Guyana	Britten-Norman BN-2A Islander	Utasszállító	3	0
2007.05.05.	Kamerun	Boeing 737-800	Utasszállító	114	0
2007.05.17.	Kongó	Let L410UVP	Teherszállító	3	0
2007.06.02.	Kanada	De Havilland DHC3 Turbo-Otter	Légitaxi	1	0
2007.06.04.	Egyesült Államok	Cessna 550 Citation II	Utasszállító	6	0
2007.06.15.	Irán	Embraer 110 Bandeirante	Teherszállító	0	1
2007.06.21.	Kongó	Let L410UVP	Utasszállító	1	0
2007.06.23.	Jemen	De Havilland DHC6 Twin Otter	Utasszállító	1	0
2007.06.25.	Kambodzsa	Antonov An-24	Utasszállító	22	0
2007.06.28.	Angola	Boeing 737-200	Utasszállító	5	1
2007.07.05.	Mexikó	North American Sabreliner	Teherszállító	3	6
2007.07.08.	Kanada	De Havilland DHC6 Twin Otter	Utasszállító	1	0
2007.07.10.	Egyesült Államok	Boeing 737-200	Utasszállító	1	0

FÜGGELÉK

Dátum	Esemény szerinti állam	Légijármű típusa	Tevékenység típusa	Fedélzeten bekövetkezett halálesset	Földön bekövetkezett halálesset
2007.07.17.	Brazília	Airbus A320	Utasszállító	187	12
2007.07.18.	Kongó	Antonov An-24	Utasszállító	10	0
2007.07.23.	Etiópia	Antonov An-26	Teherszállító	1	0
2007.07.24.	Egyesült Államok	De Havilland DHC2 Beaver	Panoráma-repülés	5	0
2007.07.29.	Orosz Föderáció	Antonov An-12	Teherszállító	7	0
2007.08.5.	Egyesült Államok	Beech 90 King Air	Utasszállító	5	0
2007.08.16.	Egyesült Államok	De Havilland DHC2 Beaver	Panoráma-repülés	5	0
2007.08.22.	Brazília	Embraer 110 Bandeirante	Légitaxi	2	0
2007.08.26.	Kongó	Antonov An-32	Teherszállító	10	0
2007.09.07.	Kongó	Antonov An-12	Teherszállító	8	0
2007.09.16.	Thaiföld	McDonnell-Douglas MD 82	Utasszállító	90	0
2007.09.20.	Egyesült Államok	Short SC.7 Skyvan	Átszállító/helyzetazonosító	1	0
2007.09.24.	Kongó	Let L410UVP	Utasszállító	1	0
2007.10.4.	Egyesült Államok	Raytheon 90 King Air	Átszállító/helyzetazonosító	3	0
2007.10.04.	Kongó	Antonov AN-26	Utasszállító	17	28
2007.10.08.	Kolumbia	Let L410UVP	Utasszállító	18	0
2007.10.14.	Kolumbia	Beech 200 King Air	Átszállító/helyzetazonosító	5	2
2007.10.25.	Kanada	Beech 100 King Air	Légitaxi	2	0
2007.11.04.	Brazília	Learjet 35A	Átszállító/helyzetazonosító	2	6
2007.11.08.	Szudán	Antonov An-12	Teherszállító	0	2
2007.11.26.	Egyesült Államok	Cessna 310R	Átszállító/helyzetazonosító	1	0
2007.11.30.	Törökország	McDonnell-Douglas MD 83	Utasszállító	57	0
2007.12.05.	Egyesült Államok	Cessna 208 Caravan	Teherszállító	2	0

NYILATKOZAT

A megadott baleseti adatok kizárólag tájékoztató jellegűek. Az adatok az ICAO és a légiközlekedési iparág adataiból összeállított ügynökségi adatbázisból származnak. Az adatok a jelentés összeállításakor rendelkezésre álló ismereteket tükrözik.

Noha a jelentés tartalmának elkészítésekor a hibák elkerülése érdekében az Ügynökség kellő gondossággal járt el, a tartalom pontosságáért, teljességéért, illetve aktualitásáért nem vállal felelősséget. Továbbá az Ügynökség semmilyen felelősséget nem vállal a pontatlan, elégtelen vagy érvénytelen adatokból, továbbá a tartalomnak az európai és a nemzeti jogszabályok által megengedett mértékig történő felhasználásából, másolásából vagy megjelenítéséből eredő kárért vagy esetleges más követelésért. A jelentésben szereplő információ nem minősül jogi tanácsadásnak.

A dokumentummal kapcsolatos valamennyi további információval vagy részlettel kapcsolatban forduljon az EASA Kommunikációs Osztályához (communications@easa.europa.eu).

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel kapcsolatos információ az interneten is elérhető (www.easa.europa.eu).

IMPRESSZUM

European Aviation Safety Agency – Európai Repülésbiztonsági Ügynökség
Repülésbiztonsági Elemző és Kutató Osztály
Ottoplatz 1
D-50679 Köln

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

www.easa.europa.eu

A sokszorosítás a forrás közlése mellett megengedett.



EASA

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

TO-AA-08-001-HU-C

