



Evropska agencija za varnost v letalstvu

ISSN 1831-1636

ANALIZA VARNOSTI ZA LETO 2007

ANALIZA VARNOSTI ZA LETO 2007

VSEBINA

04		POVZETEK
05	1.0	UVOD
05	1.1	Ozadje
05	1.2	Obseg
06	1.3	Vsebina poročila
07	2.0	ZGODOVINSKI RAZVOJ VARNOSTI V LETALSTVU
10	3.0	KOMERCIALNI ZRAČNI PROMET
10	3.1	Letala
10	3.1.1	Nesreče s smrtnimi žrtvami
11	3.1.2	Stopnje nesreč s smrtnimi žrtvami
12	3.1.3	Nesreče s smrtnimi žrtvami glede na vrsto leta
14	3.1.4.	Kategorije nesreč
16	3.2.	Helikopterji
16	3.2.1.	Nesreče s smrtnimi žrtvami
17	3.2.2.	Nesreče s smrtnimi žrtvami glede na vrsto leta
18	3.2.3.	Kategorije nesreč
21	4.0	SPLOŠNO LETALSTVO IN DELO V ZRAKU, ZRAKOPLOVI NAD 2.250 KG MDOM
23	4.1.	Kategorije nesreč – splošno letalstvo
23	4.2.	Kategorije nesreč – delo v zraku – letala
25	4.3.	Poslovno letalstvo – letala
26	5.0	LAHKI ZRAKOPLOVI (MASA POD 2.250 KG)
27	5.1.	Nesreče s smrtnimi žrtvami
28	5.2.	Kategorije nesreč
30	6.0	VARNOSTNI UKREPI AGENCIJE
30	6.1.	Standardizacija
31	6.2.	Izdaja spričeval
32	6.3.	Sprejemanje predpisov
34	6.4.	SAFA
35	6.5.	Evropska pobuda za strateško varnost (ESSI)
35	6.5.1.	Skupine za varnost ESSI
38		PRILOGA
38		Priloga 1: Splošne opombe o zbiranju in kakovosti podatkov
39		Priloga 2: Opredelitve pojmov in okrajšave
41		Priloga 3: Seznam slik in tabel
42		Priloga 4: Seznam nesreč s smrtnimi žrtvami (2007)
45		OMEJITEV ODGOVORNOSTI

POVZETEK

Leto 2007 je bilo zelo dobro za varnost civilnega letalstva v Evropi. Število nesreč s smrtnimi žrtvami v komercialnem zračnem prometu je upadlo iz šest v letu 2006 na tri v letu 2007, kar je najnižje število v zadnjem desetletju. V letu 2007 je le pet odstotkov vseh nesreč v svetovnem komercialnem zračnem prometu odpadlo na zrakoplove, registrirane v državah članicah Evropske agencije za varnost v letalstvu. V Evropi je stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami v rednem potniškem prometu znatno nižja kot v preostalem delu sveta. V Evropi se je število nesreč s smrtnimi izidi v komercialnem letalskem prometu s helikopterji prav tako zmanjšalo s štirih v letu 2006 na eno nesrečo v letu 2007.

Število nesreč s smrtnim izidom pri delu v zraku in splošnem letalstvu z letali in helikopterji je ostalo sorazmerno stabilno. Pri tej vrsti operacij je najpogostejša kategorija nesreč „Izguba nadzora med letom“ (LOC-I). Precej manjšo vlogo imajo tehnična vprašanja.

Agencija je od držav članic EASA že drugič zbrala podatke o nesrečah za lahke zrakoplove (masa do 2.250 kg). Gledano v celoti je bilo število nesreč v tej kategoriji zrakoplovov nižje kot v letu 2006. Vendar pa agencija namerava še dodatno izboljšati usklajevanje zbiranja in izmenjave podatkov med državami.

Letna analiza varnosti prav tako daje pregled nad varnostnimi ukrepi v letalstvu v različnih direktoratih EASA. Direktor za certificiranje je odgovoren za začetno in stalno plovnost letalskih proizvodov, delov in naprav. Direktor za oblikovanje predpisov pripravlja nove predpise ali dopolnila obstoječih predpisov, da bi na ta način v Evropi zagotovil visoke skupne varnostne standarde v letalstvu. Direktor za standardizacijo spremlja skladnost delovanja s temi pravili.

Od 1. januarja 2007 je EASA odgovorna za vodenje in nadaljnji razvoj podatkovne baze presoje varnosti tujih zrakoplovov (SAFA). Zaradi tega je bila podatkovna baza uspešno prenesena od Skupnih letalskih oblasti (JAA) na agencijo, prav tako pa se izvajajo redne analize.

Evropska pobuda za strateško varnost (ESSI) je bila v letu 2007 deležna znatnega napredka. Medtem ko je bilo delo v dveh že ustanovljenih podskupinah, v Evropski skupini za varnost v komercialnem letalstvu (ECAST) in Evropski skupini za varnost helikopterjev (EHES), že konsolidirano, je bil vzpostavljen tretji steber pobude. Oktobra leta 2007 je na ustanovitvenem sestanku Evropske skupine za varnost v splošnem letalstvu (EGAST) sodelovalo več kot 60 udeležencev. Skupina bo skrbela za večjo varnost, izboljšano zbiranje in analiziranje podatkov kot tudi izmenjavo najboljših praks med razdrobljeno skupnostjo splošnega letalstva.

1.0 UVOD

1.1 Ozadje

Zračni promet je najvarnejša oblika potovanja. Ker se zračni promet še naprej povečuje, je za ohranitev varnosti in trajnosti zračnega prometa na evropski ravni potrebna skupna pobuda. Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA) je osrednji del strategije Evropske unije na področju varnosti v letalstvu. Agencija razvija skupna varnostna in okoljska pravila na evropski ravni. Prav tako nadzoruje izvajanje standardov s pomočjo inšpekcijskih pregledov v državah članicah in zagotavlja tehnično znanje, usposabljanje in raziskave. Agencija sodeluje z nacionalnimi organi, ki še naprej izvajajo operativne naloge, kot so: izdajanje spričeval o plovnosti za posamezne zrakoplove in licenciranje pilotov.

Ta dokument objavlja EASA ter s tem javnost seznaja s splošno stopnjo varnosti na področju civilnega letalstva. Agencija to poročilo pripravi vsako leto v skladu s členom 15(4) Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008. Analizo informacij, pridobljenih s pomočjo nadzora in inšpekcij, lahko objavi ločeno.

1.2 Obseg

Ta *letna analiza varnosti* predstavlja statistične podatke o evropski in svetovni varnosti civilnega letalstva. Statistični podatki so združeni glede na vrsto delovanja, kot je komercialni zračni promet, in kategorije zrakoplovov, kot so letala, helikopterji in jadralna letala.

Agencija je imela dostop do statističnih informacij in informacij o nesrečah, ki jih je zbrala Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO). Države morajo v skladu s Prilogo 13 ICAO „Preiskovanje letalskih nesreč in nezgod“ sporočiti ICAO informacije o nesrečah in resnih incidentih zrakoplovov z največjo dovoljeno vzletno maso (MDOM), ki presega 2.250 kg. Zaradi tega se večina statističnih podatkov v tem pregledu nanaša na zrakoplove, ki presegajo to maso. Poleg podatkov ICAO je agencija zahtevala od držav članic EASA, da pošljejo informacije o nesrečah lahkih zrakoplovov za leti 2006 in 2007. Agencija je prav tako pridobila podatke o delovanju zrakoplovov v komercialnem zračnem prometu od ICAO in Inštituta za varnost v zračnem prometu NLR.

V tej analizi pojma „Evropa“ in „države članice EASA“ pomenita 27 držav članic EU, poleg tega pa tudi Islandijo, Lihtenštajn, Norveško in Švico. Regija se dodeli na podlagi države registracije zrakoplova v nesreči.

Statistični podatki se posebej osredotočajo na nesreče s smrtnim izidom. Te nesreče so v glavnem mednarodno dobro dokumentirane. Prav tako so predstavljeni podatki s številom nesreč, ki se niso končale s smrtnim izidom.

V tej *letni analizi varnosti* je v primerjavi s predhodnimi poročili za leti 2006 in 2005 več podatkov o stopnjah nesreč letal, nesreč helikopterjev in lahkih zrakoplovov v Evropi. Ker so viri podatkov boljši, se bo izboljšala tudi vsebina prihodnjih letnih analiz varnosti.

1.3 Vsebina poročila

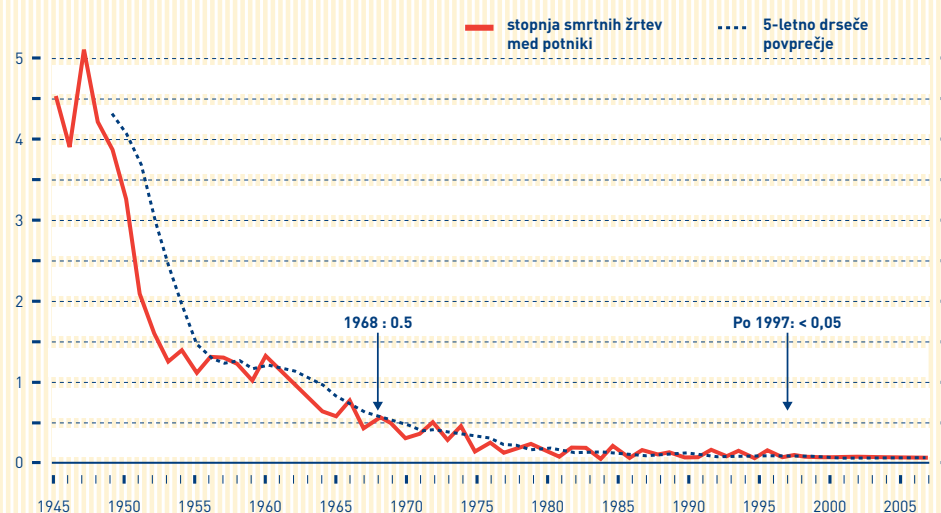
2. poglavje daje pregled nad zgodovinskim razvojem varnosti v letalstvu. 3. poglavje vsebuje statistične podatke o komercialnem zračnem prometu. 4. poglavje vsebuje podatke o splošnem letalstvu in delu v zraku. 5. poglavje pokriva nesreče lahkih zrakoplovov v državah članicah EASA.

V Prilogi 2 „Opredelitve pojmov in okrajšave“ so podani pregled uporabljenih opredelitev pojmov in okrajšav ter dodatne informacije o kategorijah nesreč.

2.0 ZGODOVINSKI RAZVOJ VARNOSTI V LETALSTVU

ICAO od leta 1945 objavlja stopnje nesreč za nesreče s smrtnimi žrtvami med potniki (kamor pa niso vključena dejanja nezakonitega vmešavanja v civilno letalstvo) v rednem komercialnem prometu. Spodnje vrednosti temeljijo na stopnjah nesreč, objavljenih v letnem poročilu Sveta ICAO. Stopnje za leto 2007 temeljijo na predhodni oceni.

SLIKA 1 Število smrtnih žrtev med potniki na 100 milijonov potniških milj, redni javni promet, dejanja nezakonitega vmešavanja niso vključena

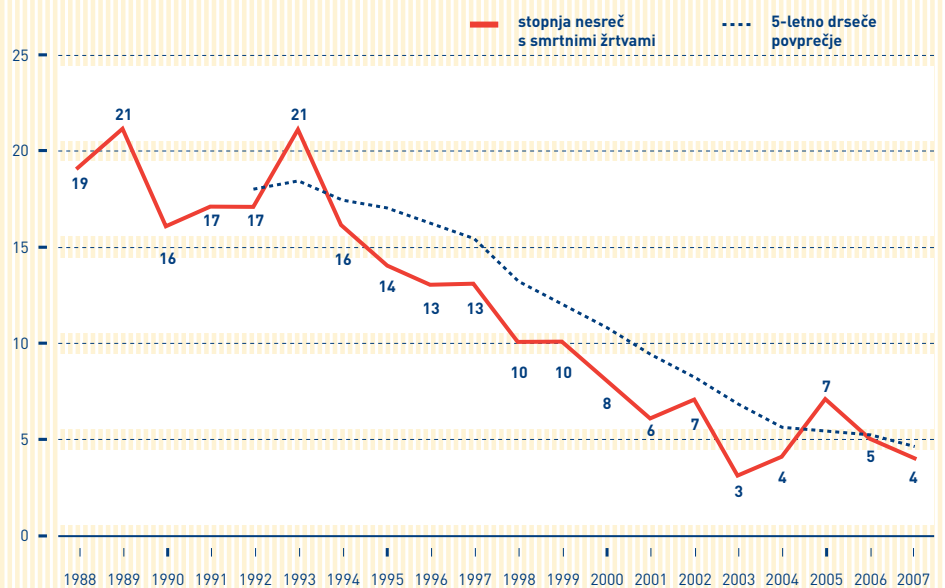


Podatki na sliki 1 kažejo, da se varnost v letalstvu izboljšuje vse od leta 1945. Na podlagi meritev smrtnih žrtev med potniki na 100 milijonov preletenih milj je trajalo 20 let (1948 do 1968) za dosego prvega desetkratnega izboljšanja s 5 na 0,5. Naslednje desetkratno izboljšanje je bilo doseženo leta 1997, 30 let kasneje, ko je stopnja padla pod 0,05. Za leto 2007 se ocenjuje, da se je ta stopnja zmanjšala na 0,014 smrtnih žrtev na 100 milijonov preletenih milj.

Zdi se, da je stopnja nesreč na tej sliki v zadnjih letih precej položna. To je posledica lestvice, ki se je uporabljala konec štiridesetih let prejšnjega stoletja, da bi odražala visoke stopnje.

V letnem poročilu Sveta ICAO prav tako navaja stopnjo nesreč za nesreče s smrtnimi žrtvami med potniki. Razvoj te stopnje v zadnjih dvajsetih letih je prikazan na sliki 2.

SLIKA 2 Svetovna stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami med potniki na 10 milijonov letov, redni promet, dejanja nezakonitega vmešavanja niso vključena



Stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami med potniki pri rednih letih (dejanja nezakonitega vmešavanja niso vključena) na 10 milijonov letov se je gibala med 19 (1987) in 21 (1993), od leta 1987 do 1993 pa ni nobenih izboljšav. Od tega leta dalje pa se je stopnja nenehno zniževala vse do leta 2003, ko je dosegla najnižjo vrednost tri. Po zvišanjih v letih 2004 in 2005, v skladu z zmanjšanim številom nesreč s smrtnimi žrtvami, je stopnja v letu 2007 padla na štiri. Treba je opozoriti, da se stopnja nesreč pri rednih letih po posameznih svetovnih regijah močno razlikuje (slika 3).

SLIKA 3 Stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami na 10 milijonov letov po posameznih regijah (2000-07, redni potniški in tovorni promet)



Slika 3 prikazuje povprečno stopnjo nesreč s smrtnimi žrtvami na 10 milijonov letov od leta 2000 do 2007 po posameznih svetovnih regijah. Regija Severna Amerika vključuje tudi srednjo Ameriko in Karibe. Regije Severna Amerika, vzhodna Azija in države članice EASA imajo najnižje stopnje nesreč s smrtnimi žrtvami na svetu.

3.0 KOMERCIALNI ZRAČNI PROMET

To poglavje daje pregled nad podatki o nesrečah v komercialnem zračnem prometu. To delovanje vključuje prevoz potnikov, tovora ali pošte za plačilo ali najem. Zadevne nesreče so vključevale vsaj eno smrtno žrtev in zrakoplov z največjo dovoljeno vzletno maso (MDOM), ki je presegala 2.250 kg, v obdobju od leta 1998 do 2007. Ti zrakoplovi so lahko letala ali helikopterji. Letalske nesreče so bile združene glede na državo registracije. Uporaba registrske oznake zrakoplova za določevanje geografske porazdelitve nesreč ima nekatere značilnosti. Vključene so bile na primer nesreče, kjer so sodelovali zrakoplovi držav članic EASA, čeprav so jih upravljale organizacije zunaj pristojnosti teh držav.

3.1 Letala

Za ocenjevanje stopnje varnosti se lahko uporabljajo različne meritve. Ena izmed takšnih meritev je lahko število nesreč, pri katerih je bila zabeležena vsaj ena smrtna žrtev. Letalske nesreče s smrtnimi žrtvami so naključni dogodki, zaradi tega pa je mogoče v določenem letu zabeležiti precej drugačno število nesreč kot v prejšnjem letu.

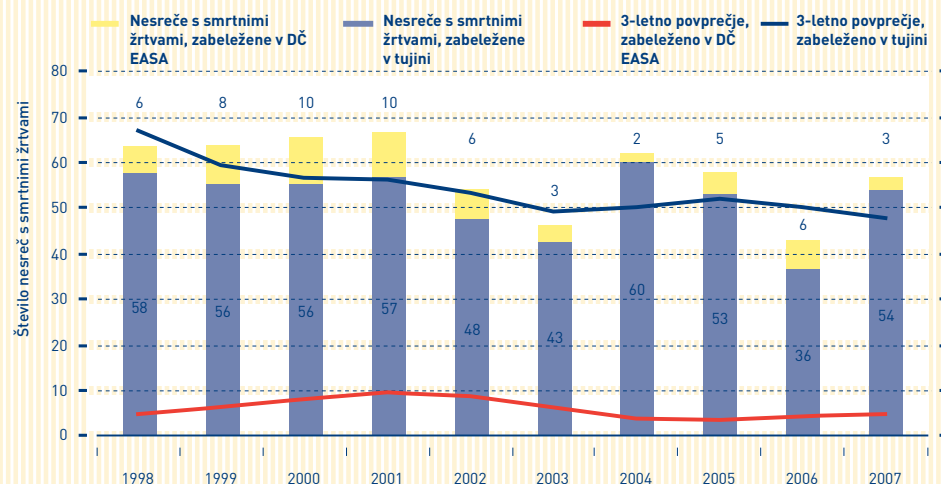
TABELA 1 Pregled skupnega števila nesreč in nesreč s smrtnimi žrtvami za zrakoplove, registrirane v državah članicah EASA.

Obdobje	Število nesreč	Od tega s smrtnimi žrtvami	Smrtne žrtve na krovu zrakoplova	Smrtne žrtve na tleh
1996–2005 (povprečno)	31	6	79	1
2006 (skupaj)	39	6	146	0
2007 (skupaj)	34	3	25	1

3.1.1 Nesreče s smrtnimi žrtvami

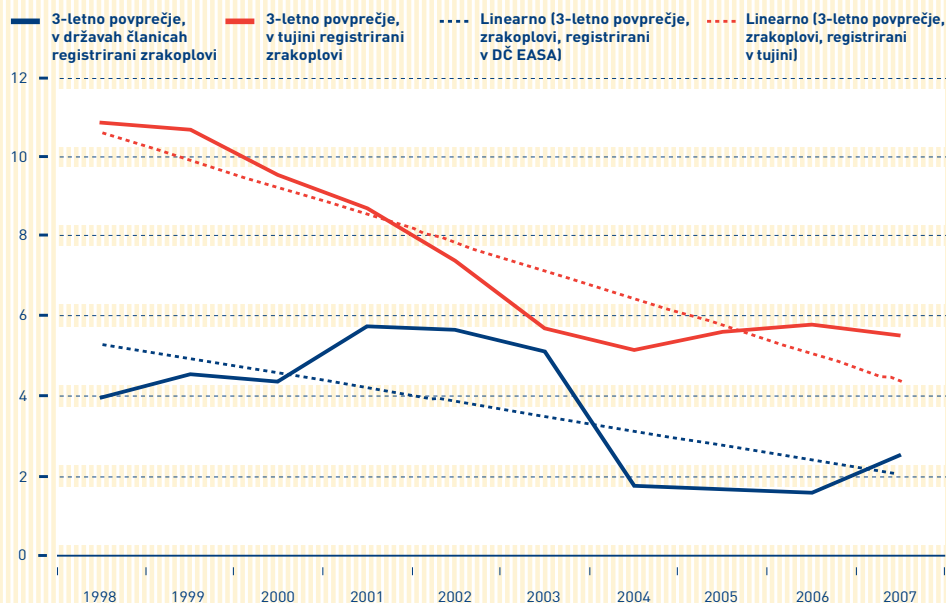
Slika 4 „Nesreče s smrtnimi žrtvami — zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA, in tuji zrakoplovi“ prikazuje število nesreč letal, registriranih v državah članicah EASA in tujih (iz držav, ki niso članice EASA) letal. Število nesreč s smrtnimi žrtvami letal, registriranih v tujini, se je povečalo s 36 v letu 2006 na 54 nesreč v letu 2007. Število nesreč v letu 2007 je višje od desetletnega povprečja (52), vseeno pa ne najvišje v zadnjem desetletju. Desetletno gibanje nakazuje, da se število nesreč v svetu zmanjšuje.

Število nesreč s smrtnimi žrtvami, v katerih so udeleženi zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA, se je zmanjšalo s šest v letu 2006 na tri v letu 2007. Število nesreč v letu 2007 je eno izmed najnižjih v desetletju, precej pod povprečjem šestih nesreč s smrtnimi žrtvami letno. Število nesreč, v katerih so udeleženi zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA, predstavlja 5 % celotnega števila nesreč v svetu, ki so se zgodile v letu 2007.

SLIKA 4 Nesreče s smrtnimi žrtvami – zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA, in tuji zrakoplovi

3.1.2 Stopnje nesreč s smrtnimi žrtvami

Da bi bilo mogoče na podlagi zgoraj prikazanega absolutnega števila nesreč priti do smiselnih zaključkov, je bilo število nesreč s smrtnimi žrtvami v rednem letalskem prometu združeno s številom izvedenih letov pri takšnem prometu. Te stopnje omogočajo upoštevanje sprememb v stopnji prometa in s tem tudi primerjavo varnostnih gibanj.

SLIKA 5 Stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami v rednem potniškem prometu – zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA, in tuji zrakoplovi

Slika 5 „Stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami v rednem potniškem prometu - zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA, in tuji zrakoplovi“ prikazuje povprečno triletno stopnjo nesreč s smrtnimi žrtvami na 10 milijonov rednih potniških letov.

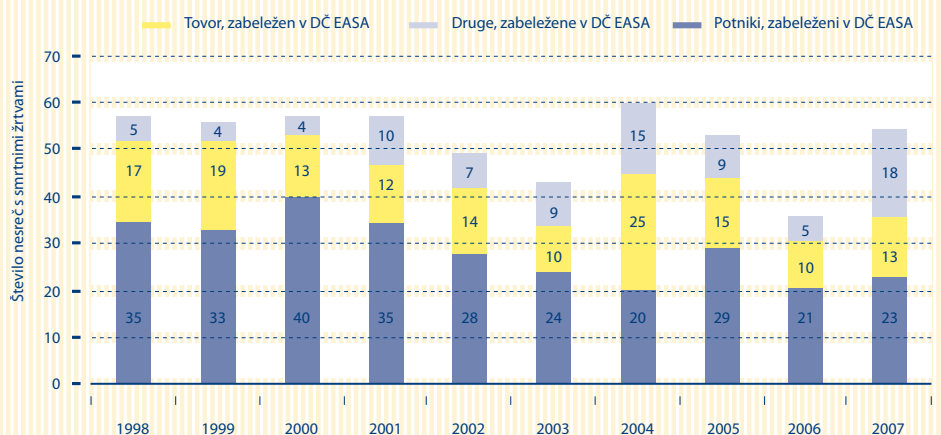
Podatki o varnosti zrakoplovov, registriranih v državah članicah EASA, in izvajanje rednega potniškega prometa so znatno boljši kot v preostalem delu sveta. V zadnjem desetletju se je stopnja nesreč v državah članicah EASA zmanjšala s povprečja štirih na tri nesreče na 10 milijonov letov.

Na sliki 5 lahko opazimo, da se je v letu 2001 stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami močno dvignila nad desetletno povprečje. V tem letu se je zgodilo šest nesreč – vključno z rednim potniškim prometom – kar predstavlja več kot četrtno vseh nesreč v desetletju. Gre za nesreče zrakoplovov Britten-Norman Islander z osmimi smrtnimi žrtvami, De Havilland DHC-6-300 z 20 smrtnimi žrtvami, Avro RJ100 s 24 smrtnimi žrtvami, Antonov An-28 z dvema smrtnima žrtvama, CASA CN-235 s štirimi smrtnimi žrtvami in Boeing 777-200 z eno smrtno žrtvijo. Pri zadnji nesreči je prišlo do smrtne žrtve na tleh med oskrbo z gorivom.

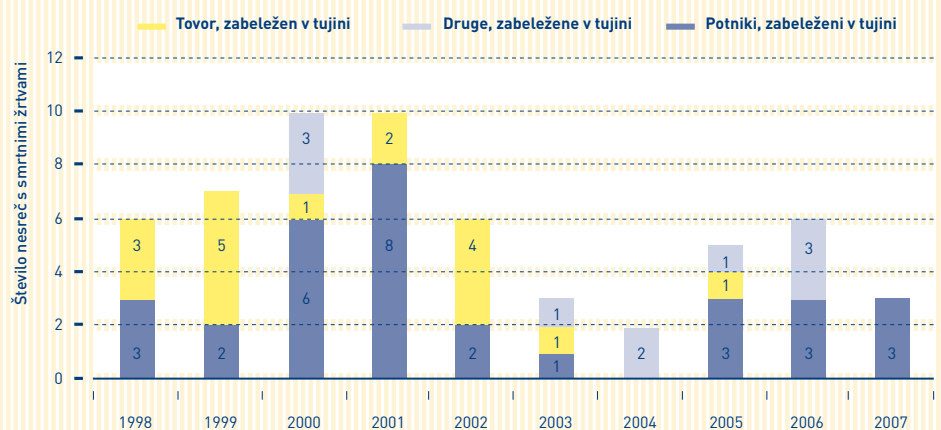
Ni nujno, da število nesreč s smrtnimi žrtvami odraža celovit pregled nad stopnjami varnosti. To je zato, ker ima nesreča z eno samo smrtno žrtvijo enako težo kot nesreča z večjim številom smrtnih žrtev.

3.1.3 Nesreče s smrtnimi žrtvami glede na vrsto leta

Število nesreč s smrtnimi žrtvami se razlikuje glede na vrsto leta. Kot je prikazano na sliki 6 „Nesreče s smrtnimi žrtvami glede na vrsto leta – tuji zrakoplovi“ se v svetu (pri čemer države članice EASA niso vključene) celotno število nesreč s smrtnimi žrtvami v komercialnem potniškem prometu zmanjšuje. Pri drugih vrstah komercialnega zračnega prometa, kot so zračni taksiji ali trajektni leti, se celotni delež povečuje (kategorija: drugo). V skoraj eni tretjini vseh nesreč so bili udeleženi zrakoplovi, ki opravljajo dejavnost v tej kategoriji. Treba je poudariti, da je delež nesreč v tej kategoriji znatno večji kot delež zrakoplovov, ki se uporabljajo pri opravljanju teh dejavnosti. Informacije o številu zrakoplovov in vrsti dejavnosti, pri katerih se uporabljajo, niso navedene v tej analizi varnosti.

SLIKA 6 Nesreče s smrtnimi žrtvami glede na vrsto leta – tuji zrakoplovi

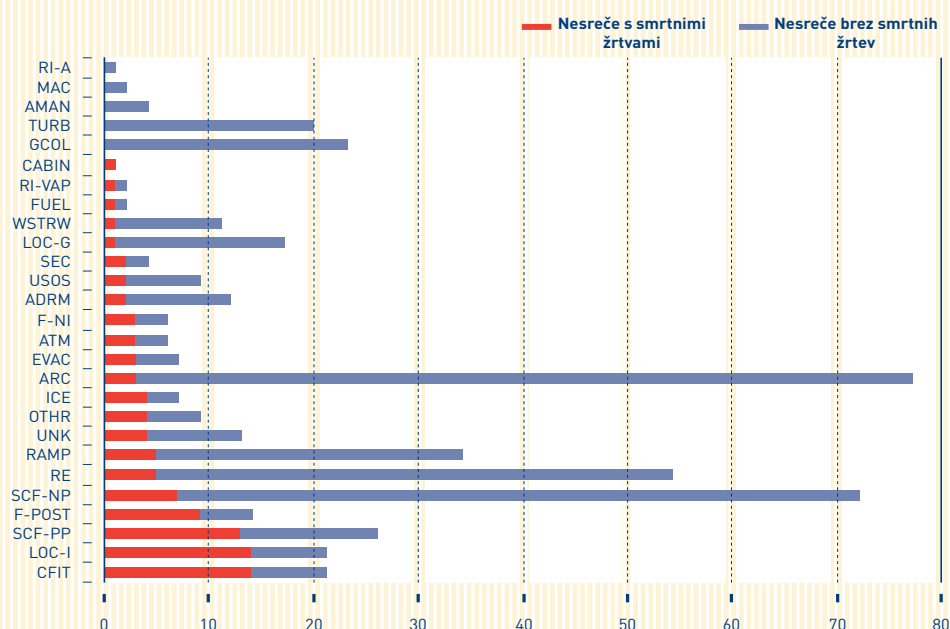
Na sliki 7 lahko opazimo, da so za države članice EASA nesreče glede na vrsto leta drugačne. Zaradi majhnega števila nesreč je vrsta leta, pri katerih se je zgodila nesreča, skoraj naključna. Kljub nenehnemu zmanjševanju števila nesreč pa stalno prihaja do nesreč v letalskem potniškem prometu.

SLIKA 7 Nesreče s smrtnimi žrtvami glede na vrsto leta – države članice EASA

3.1.4 Kategorije nesreč

Razporeditev nesreč v posamezne ali večje število kategorij pomaga pri prepoznavanju posebnih varnostnih vprašanj. Nesreče s smrtnimi žrtvami ali brez njih, v katerih so bili udeleženi zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA, in ki so se zgodile v komercialnem zračnem prometu, so bile razporejene v ustrezne kategorije nesreč. Te kategorije temeljijo na delu⁽¹⁾, ki ga je opravil CICTT.

SLIKA 8 Kategorije nesreč – države članice EASA



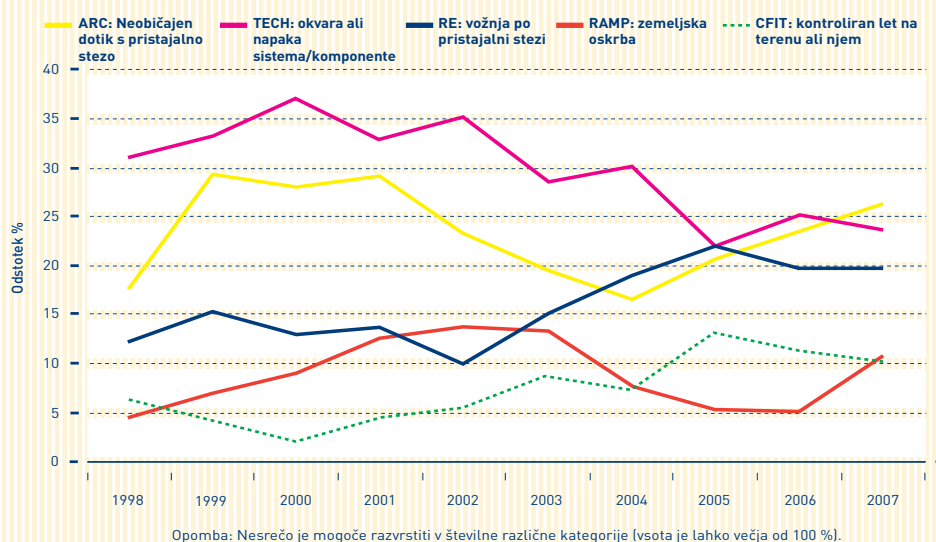
Kot je razvidno, spadajo med kategorije nesreč z največjim številom nesreč s smrtnimi žrtvami CFIT (kontroliran let na teren), LOC-I (izguba nadzora – med letom) in SCF-PP (napaka ali okvara sistema ali komponente, povezana z motorjem/pogonsko enoto).

CFIT vključuje trčenje s terenom ali ovirami brez predhodne izgube nadzora. Pri večini nesreč, razporejenih v kategorijo CFIT, so prevladoval neugodne vremenske razmere ali omejena vidljivost. Dogodki, razporejeni v LOC-I, vključujejo začasno ali popolno izgubo nadzora posadke nad zrakoplovom. Ta izguba nadzora je lahko posledica zmanjšane učinkovitosti delovanja zrakoplova ali pa tega, da se je zrakoplov uporabljal zunaj zmogljivosti, ki omogočajo nadzor.

¹ CICTT je razvil splošno taksonomijo za sisteme poročanja o nesrečah in nezgodah. Nadaljnje informacije lahko najdete v Prilogi 2 „Opredelitve pojmov in okrajšave“.

SCF-PP se nanaša na nesreče, pri katerih pride do okvare ali prenehanja delovanja sistema ali komponente, povezane z motorji zrakoplova. Za dodatno analiziranje gibanj po posameznih kategorijah nesreč so bile nesreče SCF-PP in SCF-NP (brez pogonske enote) v zadnjih letih združene v eno samo kategorijo, ki se nanaša na tehnične težave (TECH).

SLIKA 9 Odstotek nesreč, razporejenih v zgornje štiri kategorije in kategorijo CFIT



Nesrečo je mogoče razvrstiti v več kot eno kategorijo glede na število dejavnikov, ki so prispevali k tej nesreči. Kategorije z največjim odstotkom dodeljenih nesreč so RE (vožnja po pristajalni stezi), TECH, ARC (neobičajen dotik s pristajalno stezo) in RAMP. Nesreče so razvrščene v kategorijo vožnje po pristajalni stezi, če je zrakoplov med nesrečo zapeljal s steze. V številnih primerih je vožnja po pristajalni stezi posledica nesreče, zaradi česar je v to kategorijo razvrščeno veliko število nesreč.

ARC vključuje neobičajen dotik trupa ali kril zrakoplova s pristajalno stezo. Do neobičajnega dotika lahko pride med pristajanjem ali vzletanjem in je lahko med drugim tudi posledica napake pri spuščanju pristajalnega mehanizma. Čeprav je mogoče pri nesrečah, razvrščenih v kategorijo CFIT, zaznati padajoče gibanje, so v tej analizi navedene zaradi povezanih varnostnih ukrepov, ki so bili v zadnjih desetletjih izvedeni.

3.2 Helikopterji

Naslednje poglavje daje pregled nesreč v komercialnem zračnem prometu s helikopterji (MDOM nad 2.250 kg). Za helikopterje na splošno ni na voljo celovitih podatkov o delovanju (npr. urah letanja).

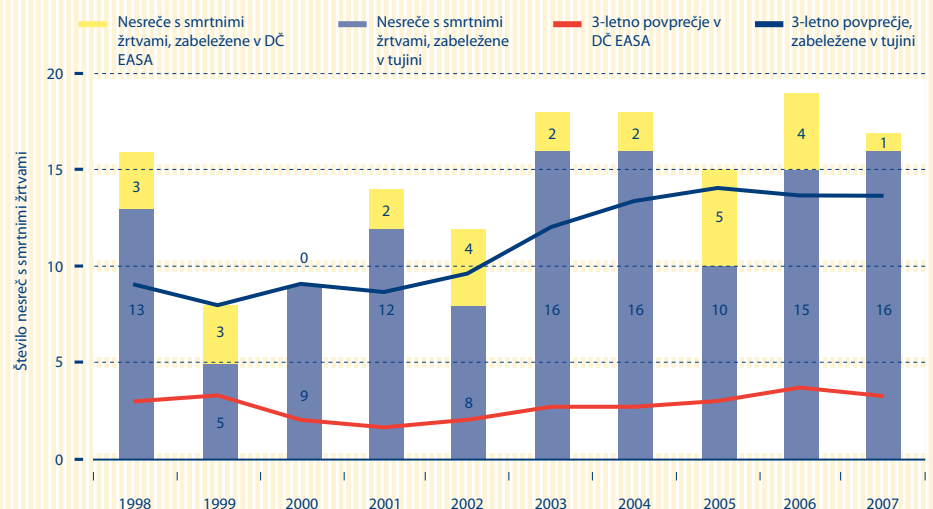
Helikopterski prevozi se na splošno razlikujejo od letalskih prevozov. Helikopterji pogostokrat vzletajo in pristajajo na območjih, ki niso letališča, na primer na helikopterskih ploščadih, zasebnih pristajališčih ali nepripravljenih pristajališčih. Helikopterji se od letal prav tako razlikujejo po svojih aerodinamičnih lastnostih in lastnostih upravljanja. Vse to se odraža v drugačnih značilnostih nesreč.

TABELA 2 Pregled skupnega števila nesreč in nesreč s smrtnimi žrtvami samo za helikopterje, registrirane v državah članicah EASA.

Obdobje	Število nesreč	Od tega s smrtnimi žrtvami	Smrtne žrtve na krovu zrakoplova	Smrtne žrtve na tleh
1996–2005 (povprečno)	7	3	11	0
2006 (skupaj)	15	4	13	0
2007 (skupaj)	7	1	7	0

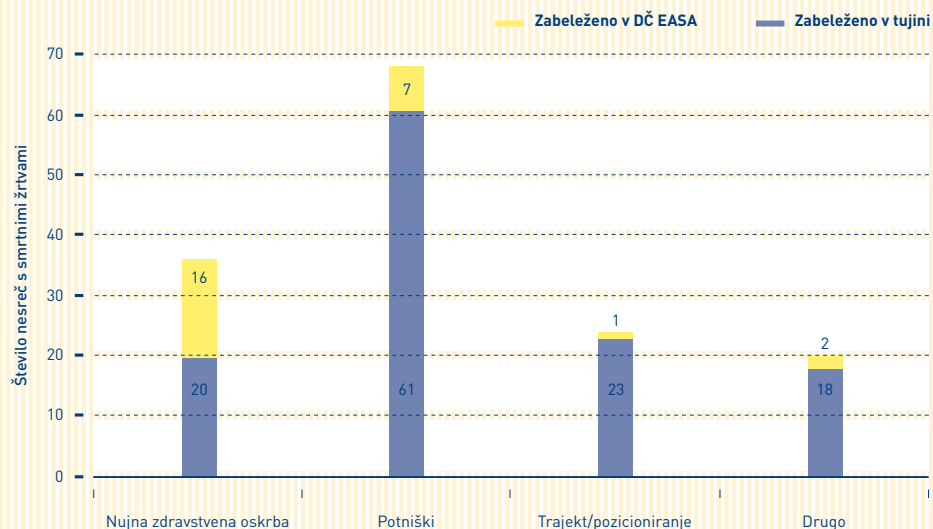
3.2.1 Nesreče s smrtnimi žrtvami

Iz podatkov je razvidno, da se je med leti 1998 in 2007 zgodilo 26 nesreč s smrtnimi žrtvami, v katerih so bili udeleženi helikopterji, registrirani v državah članicah EASA, v primerjavi s 120 nesrečami s smrtnimi žrtvami, v katerih so bili udeleženi v tujini registrirani zrakoplovi. Nesreče držav članic EASA kot delež predstavljajo 18 % vseh nesreč. Število nesreč se je skozi desetletje spreminjalo. Na podlagi triletnega drsečega povprečja je mogoče razbrati, da se je število nesreč s smrtnimi žrtvami povečalo v drugi polovici desetletja.

SLIKA 10 Število nesreč s smrtnimi žrtvami – helikopterji, registrirani v državah članicah EASA, in tuji helikopterji

3.2.2 Nesreče s smrtnimi žrtvami glede na vrsto leta

Slika 11 navaja vrste letov, ki so se končali z nesrečami s smrtnimi žrtvami. Ob pregledu vrste letov, udeleženih v nesrečah s smrtnimi žrtvami, lahko opazimo razliko med zrakoplovi, registriranimi v državah članicah EASA, in v tujini registriranimi zrakoplovi.

SLIKA 11 Število nesreč s smrtnimi žrtvami glede na vrsto leta – helikopterji, registrirani v državah članicah EASA, in tuji helikopterji

Pri pregledu zrakoplovov, registriranih v tujini, lahko opazimo, da je prevoz potnikov glavna vrsta letov, udeleženih v nesrečah s smrtnimi žrtvami. Večina nesreč s smrtnimi žrtvami (16) zrakoplovov držav članic EASA vključuje helikopterje, ki delujejo v sklopu nujnih zdravstvenih storitev (EMS). To predstavlja 44 % skupnega števila nesreč s smrtnimi žrtvami, ki se nanašajo na lete EMS v svetovnem merilu. Ti leti EMS so namenjeni nujni medicinski pomoči, kjer je bistvenega pomena takojšen in hiter prevoz zdravstvenega osebja, zdravstvene opreme ali poškodovanih oseb.

„Druge“ kategorije letov vključujejo lete, kot so tovorni leti, komercialna letalska usposabljanja ali leti, katerih vrste niso znane.

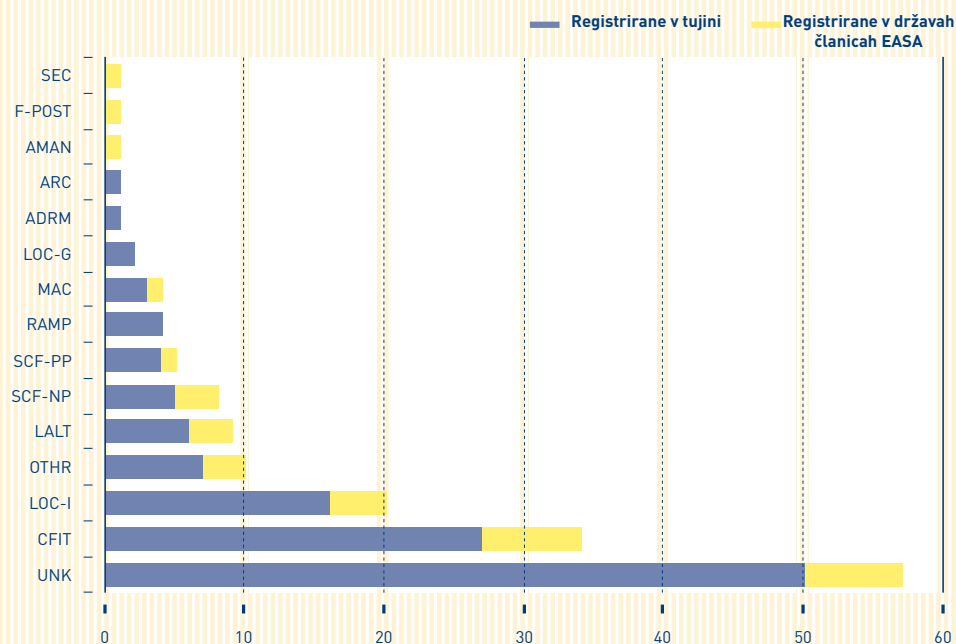
Velja poudariti, da je bilo v zadnjem desetletju v nesreče s smrtnimi žrtvami v svetovnem merilu udeleženih 25 helikopterjev, ki so se uporabljali pri letih na odprtem morju: leti do ali od objektov na morju. Te nesreče so vključene v vse štiri zgoraj navedene kategorije.

3.2.3 Kategorije nesreč

Kategorije nesreč CICTT so bile prvotno zasnovane za nesreče velikih komercialnih letal. V tej *letni analizi varnosti* so bile te kategorije nesreč prav tako vključene v nesreče helikopterjev s smrtnimi žrtvami. Nesrečo je mogoče razporediti v več kot samo eno kategorijo.

Kot je prikazano na sliki 12 „Kategorije nesreč s smrtnimi žrtvami – helikopterji, registrirani v državah članicah EASA, in tuji helikopterji“, je bila večina nesreč helikopterjev razporejena v kategorijo „neznano“. To je zato, ker v nekaterih primerih ni mogoče določiti vzroka nesreče.

SLIKA 12 Kategorije nesreč s smrtnimi žrtvami – helikopterji, registrirani v državah članicah EASA, in tuji helikopterji



CFIT (kontroliran let na teren) je kategorija, v katero je bilo razporejenih drugo največje število nesreč s smrtnimi žrtvami. Večinoma so bile za te nesreče krive poslabšane vremenske okoliščine, kot je slabša vidljivost zaradi megle ali meglice. Nekaj letov je potekalo tudi ponoči.

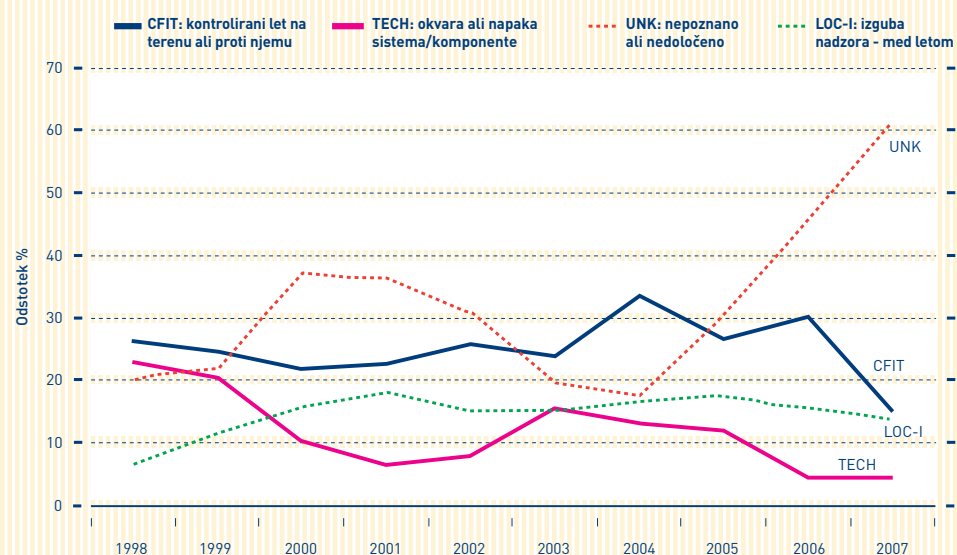
Kategorija s tretjim najvišjim številom nesreč s smrtnimi žrtvami je izguba nadzora med letom (LOC-I). Pri številnih nesrečah so bile omenjene težave upravljanja helikopterjev skupaj z neugodnimi vremenskimi razmerami. V „drugo“ (OTHR) kategorijo so bile predvsem razporejene nesreče med vzleti in pristanki, pri katerih je prišlo do trčenja s predmeti na tleh.

Nesreče pri majhnih višinah (LALT) so trčenja s terenom in ovirami, do katerih je prišlo med namernim letom nizko nad tlemi, kamor pa niso vključeni pristanki in vzleti. Poudariti je treba, da je znatno število nesreč v kategoriji LALT in OTHR vključevalo trk z električnimi vodi.

SCF-NP in SCF-PP je mogoče združiti v kategorijo nesreč, ki je bolj povezana s tehničnimi sistemi, ali v kategorijo TECH. Nesreče v tej kategoriji predvsem vključujejo ključno pomembne sisteme: okvare motorjev, okvare sistema glavnega rotorja ali okvare sistema rotorja na repu.

Slika 13 „Delež prvih štirih kategorij nesreč – nesreče s smrtnimi žrtvami – komercialni prevoz s helikopterji, države članice EASA in preostali svet“ prikazuje gibanje prvih šest kategorij skozi desetletje (triletna gibajoča povprečja). Visoko povečanje kategorije „neznano“ v letih 2005–07 je verjetno mogoče pripisati nedokončanim preiskavam nesreč. Ko bo na voljo več rezultatov preiskav, je mogoče pričakovati, da se bo gibanje za zadnja leta spremenilo.

SLIKA 13 Delež prvih štirih kategorij nesreč – nesreče s smrtnimi žrtvami – komercialni prevoz s helikopterji, države članice EASA in preostali svet



4.0 SPLOŠNO LETALSTVO IN DELO V ZRAKU, ZRAKOPLOVI NAD 2.250 KG MDOM

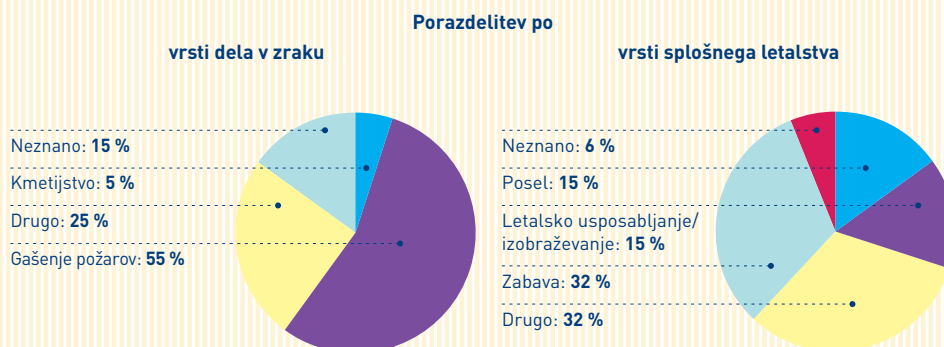
To poglavje vsebuje podatke o nesrečah zrakoplovov, ki sodelujejo v splošnem letalstvu in delu v zraku. V tem poglavju navedene informacije temeljijo na podatkih, pridobljenih od ICAO.

V dokumentih ICAO je pojem „delo v zraku“ opredeljen kot delovanje zrakoplova, pri katerem se zrakoplovi uporabljajo za posebne storitve, kot je kmetijstvo, gradbeništvo, foto-grafiranje, nadzor, opazovanje in straža, iskanje in reševanje ali oglaševanje v zraku.

ICAO kot „splošno letalstvo“ opredeljuje vse lete v civilnem letalstvu, razen rednih in izrednih letov v zračnem prometu, namenjenih pridobivanju plačila, najemanju ali delu v zraku.

Porazdelitev nesreč s smrtnimi žrtvami po posameznih vrstah letov za desetletje 1998–2007 ustreza spodaj prikazanima grafoma.

SLIKA 14 Letala nad 2.250 kg – nesreče s smrtnimi žrtvami – države članice EASA



SLIKA 15 Helikopterji nad 2.250 kg – nesreče s smrtnimi žrtvami, države članice EASA

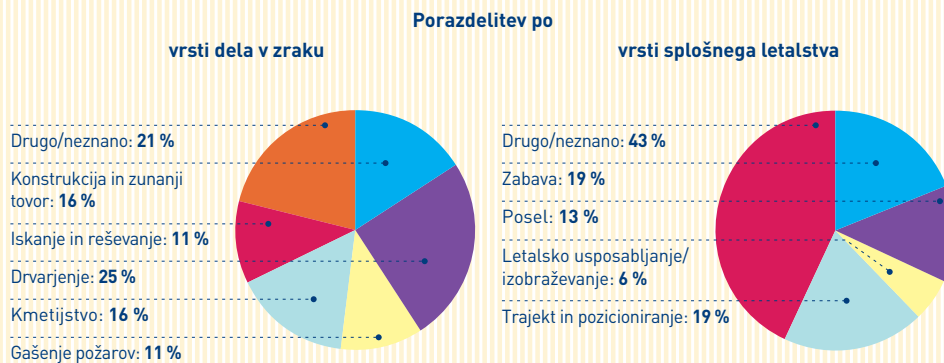


TABELA 3 Zrakoplovi nad 2.250 kg – Število nesreč, nesreč s smrtnimi žrtvami in smrtnih žrtev glede na vrsto zrakoplova in vrsto leta – samo zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA

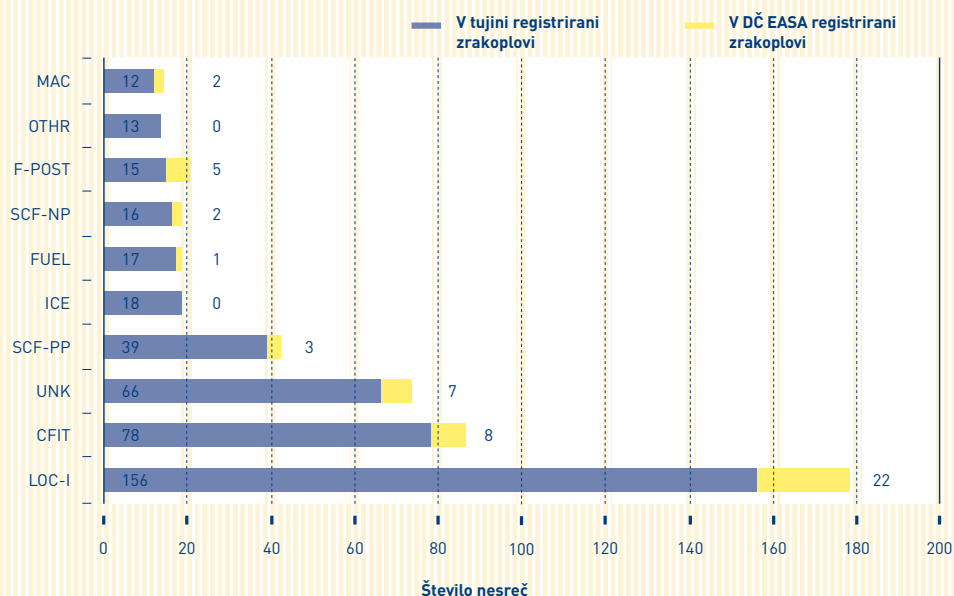
Tip zrakoplova	Vrsta leta	Obdobje	Število nesreč	Od tega s smrtnimi žrtvami	Smrtne žrtve na krovu zrakoplova	Smrtne žrtve na tleh
Letalo	Delo v zraku	1996–2005 (povprečno)	5	2	4	0
		2006 (skupaj)	2	0	0	0
		2007 (skupaj)	4	3	4	0
Letalo	Splošno letalstvo	1996–2005 (povprečno)	15	5	17	<1
		2006 (skupaj)	19	7	16	0
		2007 (skupaj)	13	4	5	0
Helikopter	Delo v zraku	1996–2005 (povprečno)	6	2	3	<1
		2006 (skupaj)	7	1	6	0
		2007 (skupaj)	8	1	0	1
Helikopter	Splošno letalstvo	1996–2005 (povprečno)	4	1	2	0
		2006 (skupaj)	8	2	7	0
		2007 (skupaj)	4	3	10	0

Tabela 3 „Pregled skupnega števila nesreč in nesreč s smrtnimi žrtvami za zrakoplove, registrirane v državah članicah EASA“ daje pregled nad številom nesreč in smrtnih žrtev od leta 1996. V obdobju 1996–2005 je število nesreč pri delu v zraku podobno za letala in helikoptere. V zadnjih letih je število nesreč helikopterjev pri tej vrsti leta za več kot dvakrat večja od števil nesreč pri zrakoplovih. V splošnem letalstvu majhno število nesreč, v katerih so udeleženi helikopteri, v primerjavi z letali verjetno odraža sorazmerno majhno število helikopterjev, ki se uporabljajo pri tej vrsti letov.

4.1 Kategorije nesreč – splošno letalstvo

Omenjeno je bilo, da podatki o več nesrečah, pridobljeni od ICAO, niso bile razvrščeni v skladu s kategorijami nesreč. Zaradi tega navedene številke predstavljajo nizko oceno pogostosti za vse kategorije nesreč.

SLIKA 16 Splošno letalstvo – zrakoplovi nad 2.250 kg – Nesreče s smrtnimi žrtvami, zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA, in tuji zrakoplovi



Za zrakoplove v splošnem letalstvu po svetu in znotraj držav članic EASA je najpogostejša kategorija nesreč LOC-I (izguba nadzora med letom). Število dogodkov CFIT (kontroliran let na teren) v svetu je približno polovico manjši od izgube nadzora med letom, medtem ko je za države članice EASA manjši za približno dve tretjini. Precej manjšo vlogo imajo tehnična vprašanja.

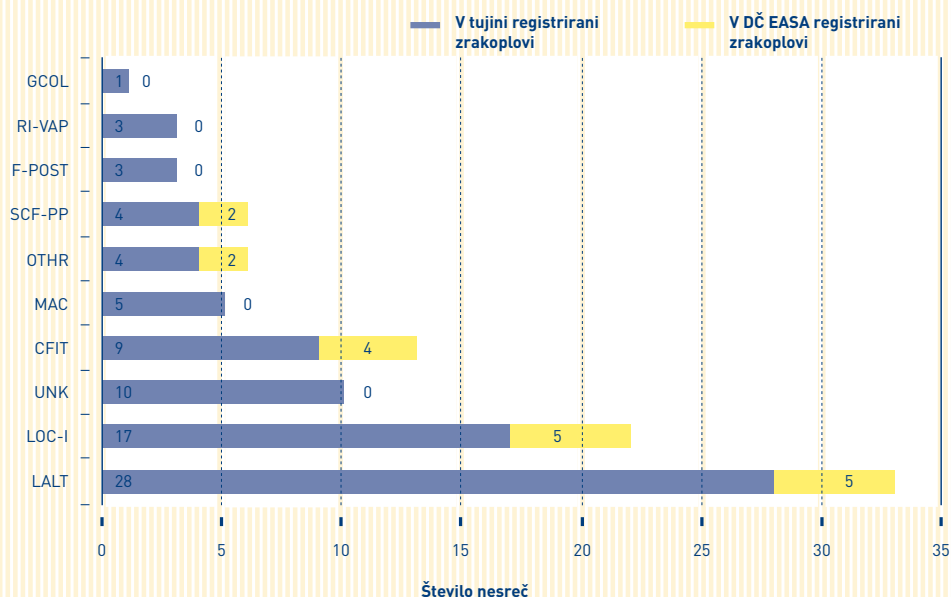
Na splošno je stanje v splošnem letalstvu podobno stanju v komercialnem zračnem prometu, saj sta CFIT in izguba nadzora med letom vodilni kategoriji z največ nesrečami s smrtnimi žrtvami.

4.2 Kategorije nesreč – delo v zraku – letala

Kot je bilo navedeno zgoraj, dela v zraku zaobjemajo posebne vrste operacij, kot so gašenje, kmetijske dejavnosti in opazovanje iz zraka.

V povezavi z nesrečami pri delu v zraku je zelo težko pridobiti podatke. V tem pogledu je ena izmed najnevarnejših vrst letov gašenje. Vendar pa v nekaterih državah te dejavnosti opravljajo državne organizacije (npr. zračne sile), zaradi česar povezane dejavnosti niso razvrščene kot delo v zraku temveč kot „državni leti“, posledično pa povezane nesreče niso bile vključene v to analizo.

SLIKA 17 Delo v zraku - Letala nad 2.250 kg – kategorije nesreč s smrtnimi žrtvami

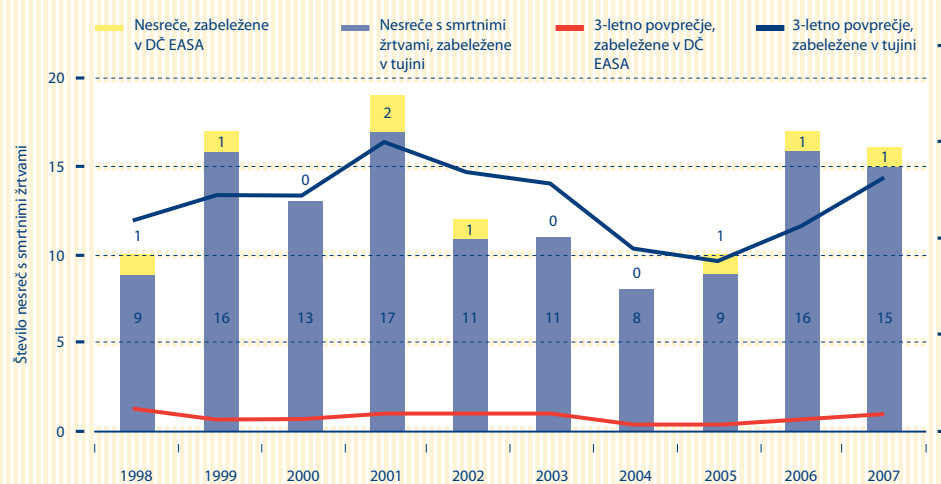


Visoko število nesreč s smrtnimi žrtvami, povezanih z leti na majhnih višinah (LALT), ni nobeno presenečenje, saj delo v zraku pogostokrat vključuje lete nizko nad tlemi, npr. kmetijske dejavnosti. Zaradi delovanja pri majhnih višinah je rešitev zaradi izgube nadzora ali nepredvidenih dogodkov težja. Veliko število nesreč, razdeljenih v kategorijo „neznano“, dokazuje, da je mogoče izboljšati raziskovanje in poročanje o takšnih nesrečah.

4.3 Poslovno letalstvo – letala

V skladu z opredelitvami ICAO je poslovno letalstvo poddel splošnega letalstva. Glede na pomembnost tega sektorja so podatki o poslovnem letalstvu predstavljeni ločeno.

SLIKA 18 Nesreče s smrtnimi žrtvami v poslovnem letalstvu, zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA, in tuji zrakoplovi



Število nesreč s smrtnimi žrtvami v poslovnem letalstvu za zrakoplove, registrirane v državah članicah EASA, je majhno. Vendar pa je videti, da se je v zadnjih letih v svetu število nesreč s smrtnimi žrtvami povečalo.

5.0 LAHKI ZRAKOPLOVI (MASA POD 2.250 KG)

Podatki o nesrečah lahkih zrakoplovov so bili zahtevani od držav članic EASA januarja 2008. Do sredine aprila 2008 je informacije poslala večina držav. Podatkov niso poslale Češka, Irska, Avstrija in Romunija.

Poročanje po posameznih državah je neenakomerno. Nekatere so poslale podatke o nesrečah padalcev, motornih padalih in jadralnih zmajev, druge niso. Nekatere so pri ločevanju „ultralahkih“ zrakoplovov od „normalnih“ letal uporabile omejitev mase 454 kg, druge tega niso storile. Podatki nekaterih držav so pokazali, da sta se za istega proizvajalca zrakoplova in isti model uporabljali dve različni klasifikaciji. V uskladitev teh opredelitev bo treba vložiti več dela.

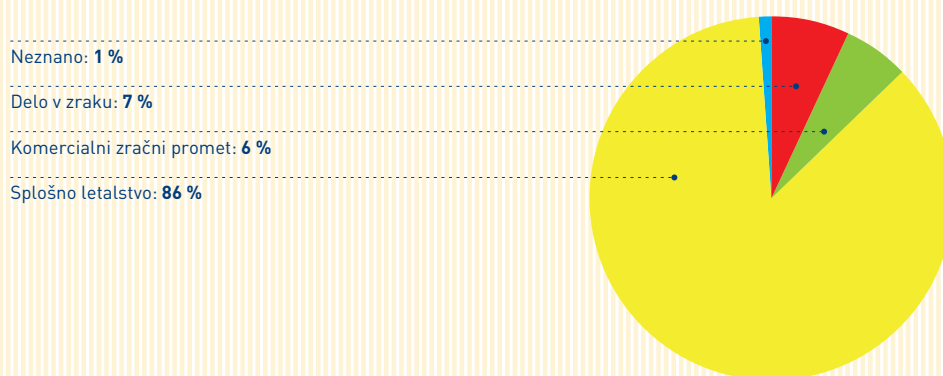
Tabela 4 „Nesreče, nesreče s smrtnimi žrtvami in povezane smrtne žrtve“ vsebuje število nesreč in povezane smrtne žrtve za leti 2006 in 2007 na podlagi posredovanih podatkov. Prikazano je veliko število nesreč in število ustreznih smrtnih žrtev.

TABELA 4 Nesreče, nesreče s smrtnimi žrtvami in povezane smrtne žrtve – zrakoplovi z maso pod 2.250 kg po posameznem letu in kategoriji zrakoplova

	Leto	Število nesreč	Število nesreč s smrtnimi žrtvami	Število smrtnih žrtev na krovu zrakoplova	Smrtne žrtve na tleh
Letalo	2006	571	75	124	2
Letalo	2007	489	59	108	0
Balon	2006	29	0	0	0
Balon	2007	15	0	0	0
Jadralno letalo	2006	195	22	24	0
Jadralno letalo	2007	173	17	19	1
Giroplan	2006	5	1	1	0
Giroplan	2007	5	3	4	0
Helikopter	2006	90	8	16	0
Helikopter	2007	80	11	21	4
Ultralahko letalo	2006	200	36	45	0
Ultralahko letalo	2007	187	20	26	0
Jadralno letalo z motorjem	2006	60	11	18	0
Jadralno letalo z motorjem	2007	48	11	16	0
Drugo	2006	46	10	10	2
Drugo	2007	55	12	14	0
Skupaj	2006	1196	163	238	4
Skupaj	2007	1052	133	208	5

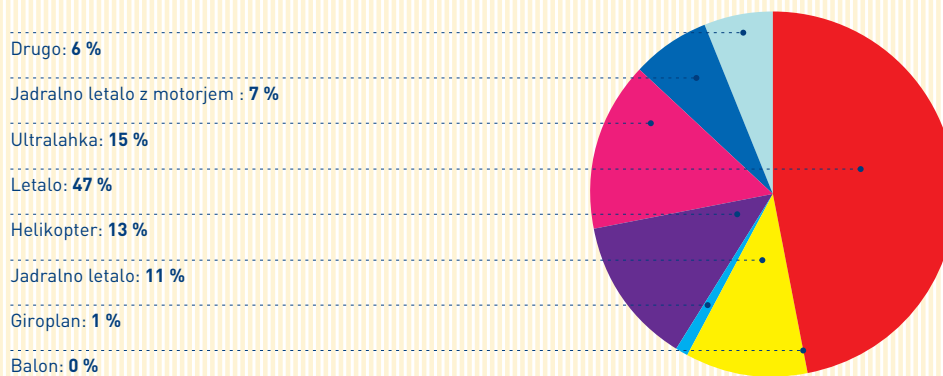
5.1 Nesreče s smrtnimi žrtvami

SLIKA 19 Zrakoplovi pod 2.250 kg, države članice EASA – nesreče s smrtnimi žrtvami, vrste letov, 2006–07



Velika večina lahkih zrakoplovov v državah članicah EASA je vključenih v splošno letalstvo. Nekateri, predvsem lahki helikopterji, prav tako sodelujejo pri delu v zraku, npr. opazovanje iz zraka.

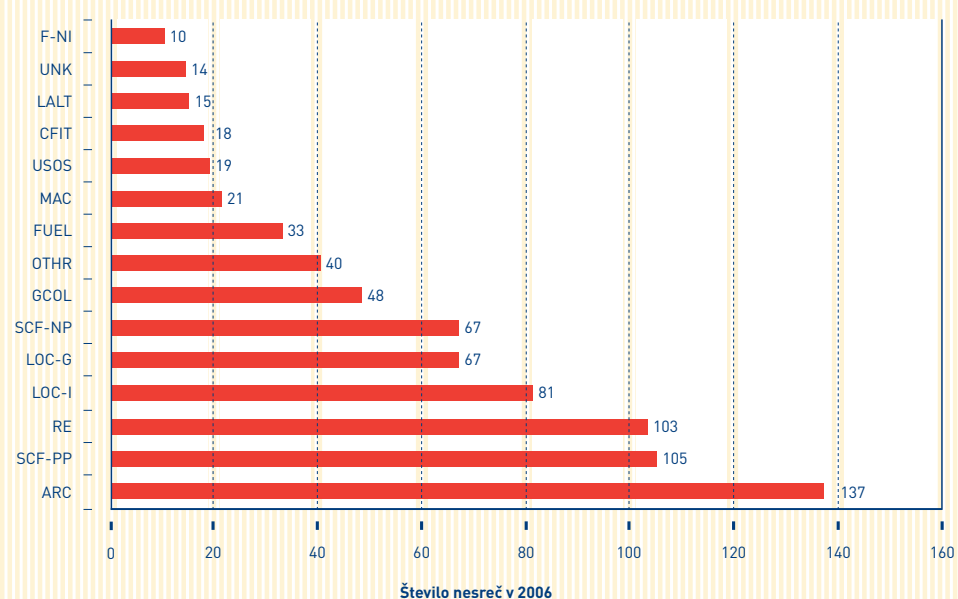
SLIKA 20 Zrakoplovi pod 2.250 kg, države članice EASA – nesreče s smrtnimi žrtvami, kategorija zrakoplovov, 2006–07



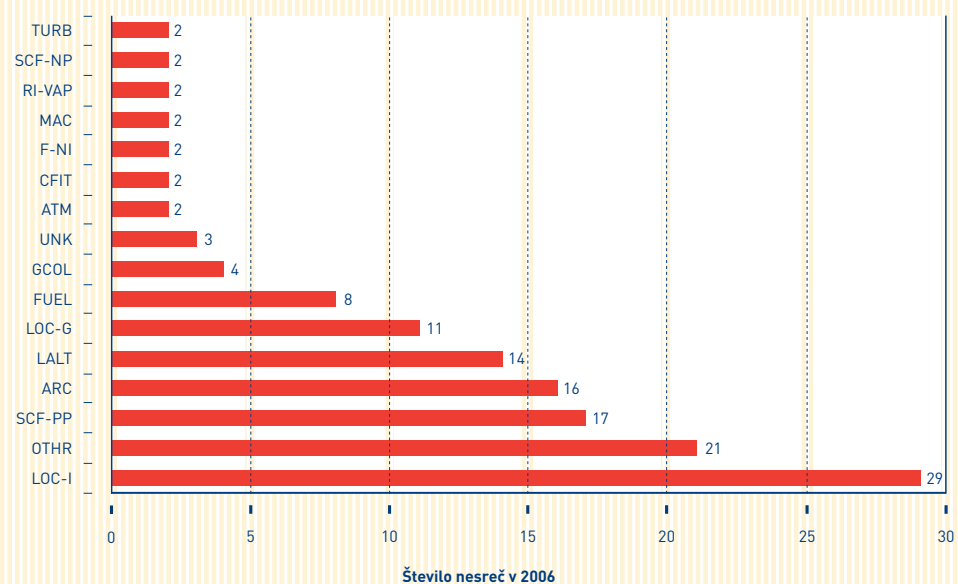
5.2 Kategorije nesreč

Opravljen je bil poskus uporabe kategorij nesreč CICTT na sklopu podatkov o nesrečah lahkih zrakoplovov za leto 2006. Uporaba za majhne zrakoplove v splošnem letalstvu se je izkazala za težavno.

SLIKA 21 Zrakoplovi pod 2.250 kg, države članice EASA – Razporeditev kategorij nesreč, 2006



SLIKA 22 Zrakoplovi pod 2.250 kg, države članice EASA – Razporeditev kategorij nesreč, 2006



Analiza je temeljila na omejenih podatkih za leto 2006. Agencija bo od držav članic EASA še naprej poskušala pridobiti podatke o nesrečah lahkih zrakoplovov, da bi s tem zagotovila podrobnejšo analizo. Na podlagi omejenih podatkov, ki so bili na voljo, je mogoče sklepati, da obstaja velika razlika med nesrečami lahkih zrakoplovov in nesrečami večjih zrakoplovov. Veliko število nesreč lahkih zrakoplovov vključuje prenehanje delovanja ali okvare, povezane s pogonsko enoto.

Ker so podatki na voljo le za dve leti, ni bilo mogoče ugotoviti gibanja. Poleg tega je bila analiza vzrokov omejena zaradi pomanjkanja popolnih podatkov s strani držav članic EASA.

6.0 VARNOSTNI UKREPI AGENCIJE

Da bi lahko EASA dosegla svoje glavne cilje, izvaja številne dejavnosti, med katerimi so certificiranje, sprejemanje predpisov in standardizacija. Te dejavnosti se odražajo na organizacijski strukturi v ustreznih direktoratih. Direktorat za certificiranje med drugim sodeluje pri izdaji priporočil za nove ali obstoječe zrakoplove, motorje in sisteme. Med dejavnostmi Direktorata za oblikovanje predpisov je priprava novih predpisov ali dopolnil k obstoječim predpisom, ki se nanašajo na varnost v letalstvu. Direktorat za standardizacijo skrbi za standardizacijo in ohranjanje stopenj varnosti v vseh državah članicah EASA. V tem smislu direktorat sodeluje v številnih dejavnostih, med katerimi so pregledi organov civilnega letalstva, upravljavcev zrakoplovov in drugih partnerjev v letalski industriji.

6.1 Standardizacija

Leto 2007 je bilo leto stabilizacije na področju standardizacijskih dejavnosti agencije v zvezi z začetno in stalno plovnostjo. To obdobje je sledilo prehodu s prostovoljnega procesa, ki je izhajal iz prejšnjega sistema Skupnih letalskih oblasti (JAA), na obvezni sistem, podprt z ustrežno zakonodajo in strukturiranimi postopki izvedbe, opredeljenimi maja 2006 z izdajo Uredbe Komisije (ES) št. 736/2006 z dne 16. maja 2006 o načinih dela Evropske agencije za varnost v letalstvu pri opravljanju inšpekcijskih pregledov standardiziranja.

Čeprav je stalen nadzor še vedno temeljil na dvoletnem obdobju izvajanja, je bil obseg obiskov pri večjih državah razdeljen, da bi na ta način bili omogočeni temeljitejši pregledi. V nekaterih redkih primerih so bili obiski v enakem obsegu ponovljeni po enem letu.

Agencija je v skladu z načrti opravila skupaj 28 obiskov v zvezi s stalno plovnostjo ⁽²⁾ in 12 v zvezi z začetno plovnostjo ⁽³⁾.

Medtem ko agencija čaka na podaljšanje pristojnosti na operacije in licenciranje pilotov, se ti pregledi izvajajo kot program standardizacije JAA, za katerega so osebe v celoti zagotavljali nacionalni letalski organi, vključno z vodji skupine, kadar je to mogoče. Obiski za standardizacijo, ki se izvajajo na zahtevo JAA, so na kratko opisani v tabeli 5 „Obiski za standardizacijo“.

² Grčija, Belgija, Ciper, Nemčija (Severno Porenje-Vestfalija), Združeno kraljestvo, Madžarska, Portugalska, Norveška, Estonija, Islandija, Francija, Poljska, Nizozemska, Monako*, Turčija*, Italija, Luksemburg, Slovaška, Slovenija, Latvija, Finska, Švedska, Bolgarija, Romunija, Španija, Švica, Hrvaška*, Srbija* (* = opravljeno na zahtevo JAA).

³ Slovaška, Nemčija, Švica, Litva, Norveška, Poljska, Španija, Češka, Finska, Švedska, Portugalska, Danska.

TABELA 5 Obiski za standardizacijo

Zračne operacije	Bolgarija, Danska, Španija, Estonija, Islandija, Grčija, Slovenija, Republika Češka, Poljska, Avstrija, Slovaška, Nemčija
Sintetične naprave za usposabljanje (simulatorji)	Finska, Belgija, Italija, Francija, Združeno kraljestvo, Nizozemska
Licenciranje letalske posadke in zdravniški pregled	Združeno kraljestvo, Norveška, Srbija, Španija, Slovaška, Slovenija, Luksemburg, Republika Češka

6.2 Izdaja spričeval

Izdaja spričeval neposredno prispeva k varnosti v letalstvu, saj vključuje dejavnosti izdaje spričeval, kar omogoča odobritev letalskih proizvodov, delov in naprav na najvišji stopnji varnosti na ravni EU. V zvezi s tem lahko letalski proizvodi prejmejo spričevalo le, kadar so v skladu z vsemi veljavnimi varnostnimi zahtevami. Agencija je v letu 2007 skupaj izdala 7.000 potrdil, povezanih s projektiranjem.

Druga glavna naloga Direktorata za certificiranje, poleg dejavnosti izdaje potrdil, je dejavno zagotavljanje stalne plovnosti letalskih proizvodov, delov in naprav skozi njihov celoten življenjski cikel. Direktorat za certificiranje je zaradi tega vzpostavil celovit proces stalne plovnosti, ki je namenjen preprečevanju nesreč. Ta proces temelji na podatkih, pridobljenih z obveznim poročanjem o dogodkih, preiskavami o nesrečah ali nezgodah, pregledi projektov tipa itd.

EASA na podlagi preiskav in analize nosilca certifikata ali na podlagi katerih koli drugih informacij opredeli ustrezne ukrepe, ki lahko v primeru ugotovitve nevarnih pogojev pripeljejo do izdaje plovnostno tehničnih zahtev (AD), v katerih so navedeni ustrezni korektivni ukrepi.

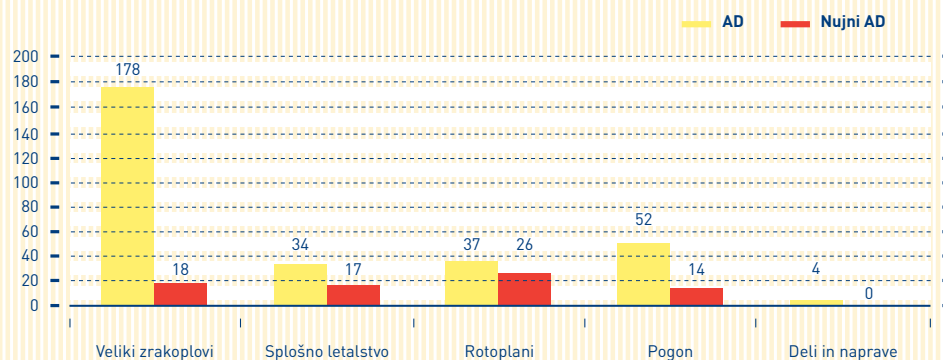
V letu 2007 je agencija izdala 305 AD in 75 nujnih AD. Direktorat za certificiranje je z uvedbo poglavja „Plovne tehnične zahteve, obvladovanje varnosti in raziskave“ v letu 2007 zagotovil usklajenost procesa stalne plovnosti.

Poleg tega se po dostavi prvega letala A380 podjetja Airbus družbi Singapore Airlines izvajajo dolgoročni ukrepi, kot je vzpostavitev mreže informacij o plovnosti z Upravo za civilno letalstvo v Singapurju (CAAS). Kot nadaljevanje izdaje AD zaradi številnih dogodkov, povezanih s pristajalno opremo letal Bombardier Q400 (Dash 8) družbe Scandinavian Airlines (SAS) septembra in oktobra leta 2007, so bila organizirana srečanja, namenjena pregledu plovnosti s predstavniki skandinavskih in kanadskih organov kot tudi s predstavniki izdelovalca letal Bombardier ter izdelovalca sestavnih delov Goodrich. Vse to je del pristopa agencije in Direktorata za certificiranje, da bi med drugim tesno sodelovala z evropski-

mi in drugimi partnerji prek dvostranskih sporazumov in razvila inovativno varnostno mrežo s številnimi državami.

Redne revizije neodvisnih strank (kot je ICAO) so potrdile, da sta agencija/Direktorat za certificiranje izbrala pravo smer k izpolnjevanju svojih obveznosti in prispevata k visoki stopnji varnosti v letalstvu.

SLIKA 23 Število izdanih AD in nujnih AD v letu 2007



6.3 Sprejemanje predpisov

Po posvetovanju s partnerji je agencija sprejela letni program sprejemanja predpisov, ki je objavljen na njeni spletni strani. Pri razvoju tega programa se upoštevajo številna merila, vključno z obstoječimi izkušnjami med obratovanjem, razvojem novih tehnologij in konceptov delovanja ali organizacij ter skladnost z mednarodnimi obveznostmi. V programu sprejemanja predpisov se prav tako upošteva potreba po pravilih, ki so sorazmerna glede na tveganja. Glavni ukrepi v letu 2007 vključujejo spodaj navedene ukrepe.

- Delo, povezano s širjenjem sistema EASA v zvezi z interoperabilnostjo in varnostnimi predpisi letališč.
- Delo, povezano z nadaljnjim delovanjem zrakoplovov, izdelanih v nekdanji Sovjetski zvezi, ki so trenutno registrirani v državah članicah EASA.
- Sprejete so bile spremembe dokumenta z naslovom „Certifikacijske specifikacije za velika letala“. Te spremembe so bile namenjene izboljšanju zahtevanih specifikacij za vrata, sisteme letenja in vodenja ter reševanju vprašanj, povezanih z letom v pogojih nastajanja ledu, in obravnavanju človeškega dejavnika.
- V zvezi s certifikacijskimi specifikacijami za majhne in velike rotoplane (helikopterje) so bile sprejete spremembe ter s tem izboljšane specifikacije o kakovosti leta in upravljanja.

- Sprejete so bile spremembe dokumenta z naslovom „Certifikacijske specifikacije za motorje“, ki izboljšujejo specifikacije v zvezi z elektronskimi nadzornimi sistemi.
- Spremenjeni so bili standardi za zaznavanje terena in opozorilne sisteme, hkrati pa so bili uvedeni novi standardi za sekundarne nadzorne oddajnike za lahka letala.
- Spremenjeni so bili nekateri drugi dokumenti, ki se nanašajo na sprejemljive načine zagotavljanja skladnosti. Ti dokumenti se nanašajo na različne teme, med katerimi so starajoče strukture zrakoplovov, dovoljenje za letenje in licence za vzdrževanje zrakoplovov.

Ta *letna analiza varnosti* izpostavlja visoke stopnje nesreč na nekaterih območjih sveta. Namen Direktorata za oblikovanje predpisov je obravnavati vprašanja o zrakoplovih, ki letijo iz s predpisi manj urejenih regij, z naslednjima dvema dejavnika, ki ju trenutno razvija:

- odobritev prevoznikov iz tretjih držav;
- programi tehnične pomoči.

V zvezi s komercialnim zračnim prometom s pomočjo letal so bili izvedeni naslednji ukrepi.

- Razvoj „potrdila o primernosti za delovanje“, ki med drugim opredeljuje minimalni seznam, namenjen programu za ocenjevanje vrste letalske posadke. Ta varnostni ukrep bo pripomogel k zmanjšanju tveganja, povezanega s CFIT in LOC-I.
- Tveganje za nastanek nesreč, povezanih s pogonskim sistemom, se bo zmanjšalo z izboljšavami „Certifikacijskih specifikacij za velika letala“ v zvezi z opozorili o nizkem nivoju goriva. Podobno delo o zasilnih izhodih in toplotno izolacijskih odejah lahko zmanjša posledice požarov po trčenju.
- Prav tako pa je treba z boljšimi specifikacijami za električne opozorilne sisteme izboljšati zanesljivost sistemov.

V zvezi s komercialnim zračnim prometom s helikopterji se spreminjajo obstoječe specifikacije za helikopterje, hkrati pa se pripravlja zakonodajno gradivo. To gradivo bo med drugim opredeljevalo minimalni seznam, namenjen programu za ocenjevanje vrste letalske posadke. S temi ukrepi se bo zmanjšalo tveganje za CFIT in izgubo nadzora pri helikopterjih.

6.4 SAFA

Prvotno je bil program SAFA vzpostavljen na Evropski konferenci civilnega letalstva (ECAC) leta 1996 in ni temeljil na evropski pravno zavezujoči osnovi, temveč na zavezi generalnih direktorjev sodelujočih držav članic ECAC.

Dne 30. aprila 2004 je bila objavljena Direktiva 2004/36/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. aprila 2004 o varnosti zrakoplovov iz tretjih držav, ki pristajajo na letališčih Skupnosti (tako imenovana „direktiva SAFA“), ki je za države članice EU vzpostavila zakonsko obveznost glede izvajanja pregledov po pristajanju „zrakoplovov tretjih držav“ na njihovih letališčih.

Zrakoplov je lahko v vsaki sodelujoči državi SAFA (tretji državi za države članice EU ali tuji državi za države ECAC, ki niso v EU) izpostavljen pregledu, ki je predvsem namenjen pregledu dokumentov in priročnikov zrakoplova, licenc letalske posadke, stanju zrakoplova ter prisotnosti in stanju obvezne opreme za varnost v kabini. Ti pregledi temeljijo na standardih ICAO.

Dne 1. januarja 2007 je odgovornost za vodenje in nadaljnji razvoj programa ES SAFA prevzela Evropska komisija ob pomoči Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA). Zaradi tega so bile dejavnosti usklajevanja SAFA prenesene s Skupnih letalskih oblasti (JAA) na agencijo.

Poleg tega je bila iz prostorov JAA v prostore EASA v Kölnu uspešno prenesena baza podatkov SAFA, na kateri se trenutno izvajajo velike spremembe z novimi izboljšavami in lastnostmi (npr. lastnostmi, pripravljenimi za splet).

Na zahtevo Komisije so se izvajale redne trimesečne analize, prav tako pa tudi naključne analize, ki so se uporabljale pri odločitvah glede „črnega seznama“. Na podlagi analize podatkov SAFA so bili pridobljeni pomembni kazalniki o splošni stopnji varnosti prevoznikov v letalskem prometu, ki delujejo v Evropi, s pomočjo katerih je bilo mogoče določiti morebitne dejavnike tveganja in neposredne kvalitativne cilje.

V podporo politiki Komisije o mednarodnem sodelovanju pri izmenjavi varnostnih podatkov so bile s FAA sprožene raziskovalne tehnične razprave za izmenjavo podatkov med programom ES SAFA in programom FAA Iasdex.

6.5 Evropska pobuda za strateško varnost (ESSI)

Evropska pobuda za strateško varnost (ESSI) je prostovoljno in zasebno financirano partnerstvo za varnost v letalstvu med EASA, drugimi zakonodajalci in industrijo, katerega namen je še dodatno povečati varnost v letalstvu v Evropi in za evropske državljane po svetu. ESSI je bila vzpostavljena 27. aprila 2006 in je nasledila Skupno pobudo za letalsko varnost (JSSI) Skupnih letalskih oblasti (JAA).

Popoln seznam sodelujočih organizacij lahko najdete na spletni strani EASA (www.easa.europa.eu/essi).

ESSI v skladu z zapuščino JSSI ohranja in nadalje razvija sodelovanje s skupino za varnost v komercialnem letalstvu (CAST), zveznimi letalskimi upravami v ZDA (FAA) in Fundacijo za varnost letov (FSF). ESSI, kot ena izmed večjih pobud skupine za varnost v svetu, se zelo dobro ujema z načrtom globalne varnosti v letalstvu (GASR). Zagotavlja mehanizme za usklajevanje varnostnih pobud znotraj Evrope in s preostalim delom sveta.

6.5.1 Skupine za varnost ESSI

ESSI je sestavljena iz treh stebrov: Evropske skupine za varnost v komercialnem letalstvu (ECAST), Evropske skupine za varnost helikopterjev (EHEST) in Evropske skupine za varnost v splošnem letalstvu (EGAST).

Evropska skupina za varnost v komercialnem letalstvu (ECAST)

ECAST, ki je bila ustanovljena 12. oktobra 2006, obravnava lete velikih zrakoplovov. Z več kot 50 sodelujočimi organizacijami predstavlja evropsko ustreznico CAST.

ECAST v Evropi spremlja izvedbo akcijskih načrtov, ki so bili prevzeti od JSSI. Ti načrti se nanašajo na zmanjšanje tveganj za nastanek nesreč zaradi kontroliranega leta na teren (CFIT), približevanja in pristajanja ter izgube nadzora.

ECAST je v letu 2007 vzporedno razvila nov trifazni postopek:

- 1. faza: Določitev in izbira varnostnih vprašanj;
- 2. faza: Analiza varnostnih vprašanj; in
- 3. faza: Razvoj, izvajanje in spremljanje akcijskih načrtov.

1. faza se je začela izvajati aprila 2007. Namen je bil določiti prednostne naloge za nadaljnje delo ECAST, in sicer na podlagi treh kriterijev: pomembnosti za varnost, pokritosti (obsega, v katerem so teme že pokrite v drugih delih za zagotavljanje varnosti) in visokih stroškovnih prednostih ali ocenah vpliva.

V letu 2008 je ECAST kot 2. fazo ustanovila dve delovni skupini za sisteme obvladovanja varnosti in varnosti na tleh.

Evropska skupina za varnost helikopterjev (EHEST)

EHEST je bila ustanovljena 14. novembra 2006. Povezuje večje izdelovalce konstrukcij, motorjev in sistemov za helikopterje, prevoznike, raziskovalne organizacije, regulatorje, preiskovalce nesreč iz cele Evrope in nekatere vojaške prevoznike.

EHEST je prav tako evropska komponenta enote Mednarodne skupine za varnost helikopterjev (IHST). IHST je ustanovila regionalne skupine po vsem svetu, eno tudi v Evropi.

EHEST je zavezana k ciljem IHST za zmanjšanje stopnje nesreč helikopterjev po vsem svetu za 80 % do leta 2016.

EHEST je ustanovila Evropsko skupino za analizo varnosti helikopterjev (EHSAT) z namenom analiziranja nesreč evropskih helikopterjev, pri čemer uporablja postopek, prevzet od IHST.

Trenutno v EHEST sodeluje več kot 50 organizacij, od katerih jih približno 30 sodeluje v EHSAT. Da bi se lahko spopadla z raznolikostjo jezikov, ki se uporabljajo v poročilih o nesrečah, in optimizirala uporabo virov, je EHSAT ustanovila regionalne skupine za analize.

Rezultati regionalnih skupin bodo 13. oktobra 2008 predstavljeni na konferenci IHST Evropa 2008 na Helitech, Estoril, Portugalska.

Evropska skupina za varnost v splošnem letalstvu (EGAST)

Ustanovitveni sestanek Evropske skupine za varnost v splošnem letalstvu (EGAST) je potekal 17. oktobra 2007 in se ga je udeležilo več kot 60 predstavnikov skupnosti splošnega letalstva iz cele Evrope.

„Splošno letalstvo predstavlja prednostno nalogo Evropske agencije za varnost v letalstvu. EGAST je nov ukrep v Evropi in izziv. Agencija pozdravlja veliko udeležbo letalske skupnosti kot del naporov za obnovo splošnega letalstva“, je na otvoritvi povedal Patrick Goudou, izvršni direktor EASA.

Splošno letalstvo je razpršena skupnost, ki jo sestavljajo zelo raznolike enote, kot je poslovno letalstvo, delo v zraku, zračni športi in rekreacijske dejavnosti. Rekreacijsko letalstvo samo po sebi obsega širok spekter letalskih dejavnosti, od letenja na motor, balonarstva in jadralstva, do letenja z ultralahkimi letali, spusti z zmaji in padalstvom. EGAST se odziva na potrebe po usklajenih evropskih prizadevanjih.

EGAST je z gradnjo na pobudah za splošno letalstvo v Evropi vzpostavil forum za spodbujanje varnosti, boljše zbiranje in analiziranje podatkov ter izmenjavo najboljših praks, vključno za obvladovanje varnosti.

Več informacij lahko najdete na spletni strani ESSI (www.easa.europa.eu/essi).

PRILOGA

Priloga 1: Splošne opombe o zbiranju in kakovosti podatkov

Predstavljeni podatki niso popolni. Za lahke zrakoplove manjkajo informacije nekaterih držav članic. Brez takojšnje razpoložljivosti rezultatov preiskav in brez popolnega ali pravočasnega zagotavljanja podatkov od držav agencija ne more predstaviti popolne slike vseh varnostnih vidikov letalstva v Evropi.

Agencija si bo še naprej prizadevala pridobiti podatke o nesrečah lahkih zrakoplovov za prihodnje letne analize varnosti, hkrati pa pričakuje boljši obseg podatkov, saj so sistemi poročanja in ozaveščenost glede pomanjkanja podatkov vse bolj dozorevajo v državah članicah EASA.

Delo s podatki kaže, da je uporabnost taksonomije kategorije pojavnosti CICTT omejena pri uporabi pri helikopterjih, lahkih zrakoplovih in drugih dejavnosti v letalstvu, kot sta letenje z zmaji ali padalstvo. Razviti bo treba nove pristope, ki bolje sledijo varnostnim vprašanjem v tem segmentu letalskega sistema. Posvetiti se je treba razvoju posebnih kategorij za ta delovanje. Agencija bo spodbudila svoje partnerje k reševanju teh vprašanj.

Za večje zrakoplove so podatki tako popolni, kot so popolni podatki o nesrečah, ki so jih države poslale ICAO v skladu s Prilogo 13. Pregledi so pokazali, da nekatere države poročil ICAO ne poročajo pravočasno ali pa pošljejo nepopolna poročila.

Priloga 2: Opredelitve pojmov in okrajšave

A2-1: Splošno

AD	Plovnostno tehnična zahteva: obvestilo lastnikom in upraviteljem zrakoplova o znanih varnostnih vprašanjih pri določenem modelu zrakoplova, motorja, letalskih ali drugih sistemih.
Delo v zraku (AW)	Delo v zraku je delovanje, pri katerem se zrakoplovi uporabljajo za posebne storitve, kot je kmetijstvo, gradbeništvo, fotografiranje, nadzor, opazovanje in straža, iskanje in reševanje ali oglaševanje v zraku.
ATM	Upravljanje zračnega prometa
Komercialni zračni promet (CAT)	Zračno delovanje, ki vključuje prevoz potnikov, tovora ali pošte za plačilo ali najem.
CAST	Skupina za varnost v komercialnem letalstvu. ECAST je evropska pobuda.
CICTT	Skupna za skupno taksonomijo CAST-ICAO
CNS	Komunikacijske, navigacije in nadzorovalne službe/upravljanje zračnega prometa.
EASA	Evropska agencija za varnost v letalstvu
DČ EASA	Države članice Evropske agencija za varnost v letalstvu. Gre za 27 držav članic Evropske unije in Islandijo, Lihtenštajn, Norveško in Švico.
Nesreča s smrtnimi žrtvami	Nesreča, ki je imela za posledico vsaj eno smrtno žrtev med letalsko posadko in/ali potniki ali osebami na tleh v roku 30 dni po nesreči. (Vir: Priloga 13 ICAO)
Zrakoplovi, registrirani v tujini	Vsi zrakoplovi, ki niso registrirani v eni izmed držav članic EASA
Splošno letalstvo (GA)	Zračno delovanje, ki ne spada med komercialni zračni promet ali delo v zraku.
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva
Lahki zrakoplov	Zrakoplov z največjo dovoljeno vzletno maso, ki je manjša od 2.251 kg.
MDOM	Največja dovoljena vzletna masa
SAFA	Varnostno ocenjevanje tujih zrakoplovov.
Redni zračni promet	Zračni prevoz, ki je dostopen za splošno javnost in deluje v skladu z objavljenim časovnim razporedom ali s takšno redno frekvenco, da predstavlja enostavno prepoznavno sistematično serijo poletov, za katere lahko člani javnosti neposredno opravijo rezervacije.
SISG	Študijska skupina varnostnih kazalnikov ICAO
Zrakoplov iz tretje države	Zrakoplov, ki ga ne uporablja pristojni organ države članice EU ali ni pod njegovim nadzorom.

A2-2: Okrajšave kategorij nesreč

ARC	Neobičajen dotik s pristajalno stezo
AMAN	Prekinjen manever
ADRM	Letališče
ATM	ATM/CNS
CABIN	Varnostni postopki v kabini
CFIT	Kontroliran let na ali proti terenu
EVAC	Evakuacija
F-NI	Ogenj/dim (brez trčenja)
F-POST	Ogenj/dim (po trčenju)
FUEL	Povezano z gorivom
GCOL	Trčenje na tleh
RAMP	Zemeljska oskrba
ICE	Zaledenitev
LOC-G	Izguba nadzora – na tleh
LOC-I	Izguba nadzora – med letom
LALT	Leti na majhnih višinah
MAC	Airprox/TCAS opozorilo/izguba ločitev/skorajšnje trčenje v zraku/trčenje v zraku
OTHR	Drugo
RE	Vožnja po pristajalni stezi
RI-A	Vdor na pristajalno stezo - žival
RI-VAP	Vdor na pristajalno stezo – vozilo, zrakoplov, oseba
SEC	Povezano z varnostjo
SCF-NP	Okvara ali napaka sistema/komponente (ni povezano z motorjem)
SCF-PP	Okvara ali napaka sistema/komponente (povezano z motorjem)
TURB	Turbulenca
USOS	Prenizek/previsok let
UNK	Nepoznano ali nedoločeno
WSTRW	Veter ali nevihta

Kategorije nesreč se lahko uporabljajo za razvrstitev incidentov na visokem nivoju, kar omogoča analiziranje podatkov. Kategorije nesreč, ki se uporabljajo v tej *letni analizi varnosti*, je razvil CICTT. Dodatne podrobnosti o tej skupini in kategorijah nesreč si oglejte na spletni strani (<http://intlaviationstandards.org/index.html>).

Priloga 3: Seznam slik in tabel

A3-1: Seznam slik

Slika 1	Število smrtnih žrtev med potniki na 100 milijonov potniških milj, redni javni promet, dejanja nezakonitega vmešavanja niso vključena	07
Slika 2	Svetovna stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami med potniki na 10 milijonov letov, redni promet, dejanja nezakonitega vmešavanja niso vključena	08
Slika 3	Stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami na 10 milijonov letov po posameznih regijah (2000-07, redni potniški in tovorni promet)	09
Slika 4	Nesreče s smrtnimi žrtvami – zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA, in tuji zrakoplovi	11
Slika 5	Stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami v rednem potniškem prometu - zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA, in tuji zrakoplovi	11
Slika 6	Nesreče s smrtnimi žrtvami glede na vrsto leta – tuji zrakoplovi	13
Slika 7	Nesreče s smrtnimi žrtvami glede na vrsto leta – države članice EASA	1
Slika 8	Kategorije nesreč – države članice EASA	14
Slika 9	Odstotek nesreč, razporejenih v zgornje štiri kategorije in kategorijo CFIT	15
Slika 10	Število nesreč s smrtnimi žrtvami – helikopterji, registrirani v državah članicah EASA, in tuji helikopterji	17
Slika 11	Število nesreč s smrtnimi žrtvami glede na vrsto leta – helikopterji, registrirani v državah članicah EASA, in tuji helikopterji	17
Slika 12	Kategorije nesreč s smrtnimi žrtvami – helikopterji, registrirani v državah članicah EASA, in tuji helikopterji	19
Slika 13	Delež prvih štirih kategorij nesreč – nesreče s smrtnimi žrtvami – komercialni prevoz s helikopterji, države članice EASA in preostali svet	20
Slika 14	Letala nad 2.250 kg – nesreče s smrtnimi žrtvami – države članice EASA	21
Slika 15	Helikopterji nad 2.250 kg – nesreče s smrtnimi žrtvami, države članice EASA	21
Slika 16	Splošno letalstvo – zrakoplovi nad 2.250 kg – Nesreče s smrtnimi žrtvami, zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA, in tuji zrakoplovi	23
Slika 17	Delo v zraku - Letala nad 2.250 kg – kategorije nesreč s smrtnimi žrtvami	24
Slika 18	Nesreče s smrtnimi žrtvami v poslovnem letalstvu, zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA, in tuji zrakoplovi	25
Slika 19	Zrakoplovi pod 2.250 kg, države članice EASA – nesreče s smrtnimi žrtvami, vrste letov, 2006–07	27
Slika 20	Zrakoplovi pod 2.250 kg, države članice EASA – nesreče s smrtnimi žrtvami, kategorija zrakoplovov, 2006–07	27
Slika 21	Zrakoplovi pod 2.250 kg, države članice EASA – Razporeditev kategorij nesreč, 2006	28
Slika 22	Zrakoplovi pod 2.250 kg, države članice EASA – Razporeditev kategorij nesreč, 2006	28
Slika 23	Število izdanih AD in nujnih AD v letu 2007	32

A3-3 Seznam tabel

Tabela 1	Pregled skupnega števila nesreč in nesreč s smrtnimi žrtvami za zrakoplove, registrirane v državah članicah EASA	10
Tabela 2	Pregled skupnega števila nesreč in nesreč s smrtnimi žrtvami samo za helikopterje, registrirane v državah članicah EASA.	16
Tabela 3	Zrakoplovi nad 2.250 kg – Število nesreč, nesreč s smrtnimi žrtvami in smrtnih žrtev glede na vrsto zrakoplova in vrsto leta – samo zrakoplovi, registrirani v državah članicah EASA	22
Tabela 4	Nesreče, nesreče s smrtnimi žrtvami in povezane smrtne žrtve – zrakoplovi z maso pod 2.250 kg po posameznem letu in kategoriji zrakoplova	26
Tabela 5	Obiski za standardizacijo	31

Priloga 4: Seznam nesreč s smrtnimi žrtvami (2007)

Naslednje tabele vsebujejo seznam nesreč s smrtnimi žrtvami v letu 2007 v komercialnem zračnem prometu samo za letala z največjo dovoljeno vzletno maso, ki presega 2.250 kg

Država članica

Datum	Država nesreče	Tip zrakoplova	Vrsta leta	Smrtne žrtve na krovu zrakoplova	Smrtne žrtve na tleh
25. 1. 2007	Francija	Fokker 100	Potniški	0	1
9. 8. 2007	Francoska Polinezija	De Havilland DHC6-300	Potniški	20	0
9. 12. 2007	Ukrajina	Beech 90 King Air	Potniški	5	0

Zrakoplovi, registrirani v drugih delih sveta (registrirani v tujini)

Datum	Država nesreče	Tip zrakoplova	Vrsta leta	Smrtne žrtve na krovu zrakoplova	Smrtne žrtve na tleh
1. 1. 2007	Indonezija	Boeing 737-400	Potniški	102	0
5. 1. 2007	Tanzanija	Piper PA-31-350	Potniški	1	0
5. 1. 2007	Sudan	Antonov An-26B	Potniški	0	1
7. 1. 2007	Kanada	Beech 100 King Air	Zračni taksi	1	0
9. 1. 2007	Irak	Antonov An-26B	Potniški	34	0
9. 1. 2007	Mehika	Learjet 24	Tovorni	2	0
12. 1. 2007	Združene države	Cessna 525 Citationjet	Trajekt/ Pozicioniranje	2	0
18. 1. 2007	Brazilija	Beech 55/95-55 Baron	Zračni taksi	2	0

PRILOGA

Datum	Država nesreče	Tip zrakoplova	Vrsta leta	Smrtne žrtve na krovu zrakoplova	Smrtne žrtve na tleh
6. 2. 2007	Združene države	Beech 200 King Air	Trajekt/ Pozicioniranje	3	0
9. 2. 2007	Združene države	Beech 18	Tovorni	1	0
12. 2. 2007	Kongo	McDonnell-Douglas DC-9	Neznano	0	1
7. 3. 2007	Indonezija	Boeing 737-400	Potniški	21	0
14. 3. 2007	Brazilija	North American Commander 500	Zračni taksi	4	0
17. 3. 2007	Ruska federacija	Tupolev TU-134	Potniški	6	0
23. 3. 2007	Somalija	Ilyushin IL-76	Tovorni	11	0
30.3.2007	Papua Nova Gvineja	Embraer 110 Bandeirante	Tovorni	2	0
1. 4. 2007	Kanada	Piper PA-31	Trajekt/ Pozicioniranje	1	0
25. 4. 2007	Gvajana	Britten-Norman BN-2A Islander	Potniški	3	0
5. 5. 2007	Kamerun	Boeing 737-800	Potniški	114	0
17. 5. 2007	Kongo	Let L410UVP	Tovorni	3	0
2. 6. 2007	Kanada	De Havilland DHC3 Turbo- Otter	Zračni taksi	1	0
4. 6. 2007	Združene države	Cessna 550 Citation II	Potniški	6	0
15. 6. 2007	Iran	Embraer 110 Bandeirante	Tovorni	0	1
21. 6. 2007	Kongo	Let L410UVP	Potniški	1	0
23. 6. 2007	Jemen	De Havilland DHC6 Twin Otter	Potniški	1	0
25.6.2007	Kambodža	Antonov An-24	Potniški	22	0
28.6.2007	Angola	Boeing 737-200	Potniški	5	1
5. 7. 2007	Mehika	North American Sabreliner	Tovorni	3	6
8. 7. 2007	Kanada	De Havilland DHC6 Twin Otter	Potniški	1	0
10. 7. 2007	Združene države	Boeing 737-200	Potniški	1	0
17. 7. 2007	Brazilija	Airbus A320	Potniški	187	12
18. 7. 2007	Kongo	Antonov An-24	Potniški	10	0
23. 7. 2007	Etiopija	Antonov An-26	Tovorni	1	0
24. 7. 2007	Združene države	De Havilland DHC2 Beaver	Ogled znamenitosti	5	0
29. 7. 2007	Ruska federacija	Antonov An-12	Tovorni	7	0
5. 8. 2007	Združene države	Beech 90 King Air	Potniški	5	0
16. 8. 2007	Združene države	De Havilland DHC2 Beaver	Ogled znamenitosti	5	0
22. 8. 2007	Brazilija	Embraer 110 Bandeirante	Zračni taksi	2	0

PRILOGA

Datum	Država nesreče	Tip zrakoplova	Vrsta leta	Smrtne žrtve na krovu zrakoplova	Smrtne žrtve na tleh
26. 8. 2007	Kongo	Antonov An-32	Tovorni	10	0
7. 9. 2007	Kongo	Antonov An-12	Tovorni	8	0
16. 9. 2007	Tajska	McDonnell-Douglas MD 82	Potniški	90	0
20. 9. 2007	Združene države	Short SC.7 Skyvan	Trajekt/ Pozicioniranje	1	0
24. 9. 2007	Kongo	Let L410UVP	Potniški	1	0
4. 10. 2007	Združene države	Raytheon 90 King Air	Trajekt/ Pozicioniranje	3	0
4. 10. 2007	Kongo	Antonov AN-26	Potniški	17	28
8. 10. 2007	Kolumbija	Let L410UVP	Potniški	18	0
14. 10. 2007	Kolumbija	Beech 200 King Air	Trajekt/ Pozicioniranje	5	2
25. 10. 2007	Kanada	Beech 100 King Air	Zračni taksi	2	0
4. 11. 2007	Brazilija	Learjet 35A	Trajekt/Pozicioni- ranje	2	6
8. 11. 2007	Sudan	Antonov An-12	Tovorni	0	2
26. 11. 2007	Združene države	Cessna 310R	Trajekt/ Pozicioniranje	1	0
30. 11. 2007	Turčija	McDonnell-Douglas MD 83	Potniški	57	0
5. 12. 2007	Združene države	Cessna 208 Caravan	Tovorni	2	0

OMEJITEV ODGOVORNOSTI

Predstavljeni podatki o nesrečah so izključno informativne narave. Pridobljeni so iz podatkovnih baz agencije, ki jih sestavljajo podatki ICAO in letalske industrije. Odražajo znanje v času, ko je bilo poročilo pripravljeno.

Čeprav je bilo poročilo skrbno pripravljeno, da bi se bilo mogoče izogniti napakam, agencija ne prevzema nobene odgovornosti glede točnosti, popolnosti ali ažurnosti vsebine. Agencija ni odgovorna za nobeno vrsto škode, druge terjatve ali zahteve, ki so posledica nepravilnih, nezadostnih ali netočnih podatkov ali ki izhajajo iz uporabe, kopiranja ali prikazovanja podatkov oziroma so z njimi povezani, in sicer v obsegu, ki je dovoljen z evropsko zakonodajo in nacionalnimi zakoni. Informacij, ki so navedene v poročilu, ni mogoče uporabljati kot pravni nasvet.

Za kakršne koli dodatne informacije ali pojasnila glede tega dokumenta se obrnite na oddelek za stike z javnostmi EASA (communications@easa.europa.eu).

Informacije o Evropski agenciji za varnost v letalstvu so na voljo na spletnem naslovu (www.easa.europa.eu).

KOLOFON

Evropska agencija za varnost v letalstvu
Oddelek za varnostne analize in raziskave
Ottoplatz 1
D-50679 Köln

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

www.easa.europa.eu

Razmnoževanje je dovoljeno z navedbo vira.



EASA

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

TO-AA-08-001-SL-C