



VIA „CIVILĀS AVIĀCIJAS AĢENTŪRA”

**DROŠĪBAS
PĀRSKATS
PAR 2013. GADU**

Saturs

Saturs	3
Ievads.....	6
Ziņošanas sistēma	6
Atruna	9
Drošības analīze.....	10
Atgadījumu kategorijas.....	10
Notikumu analīze.....	11
Gaisa kuģu ekspluatācija	14
Gaisa kuģu tehniskais stāvoklis	16
Aeronavigācijas dienesti.....	17
Lidostas un zemes dienesti	17
Sadursmes ar putniem.....	18
SAFA inspekcijas	22
Izstrādāto rekomendāciju īstenošana (FACTOR)	29
Drošības izpildes monitorings un indikatori.....	30
Komeraviācija.....	30
Vispārējās nozīmes aviācija.....	33
Aeronavigācija.....	36
Lidostas un zemes dienesti	37
Civilās aviācijas aģentūras aktivitātes lidojumu drošības jomā	41
Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa	41
Aviācijas personāla sertificēšana	42
Lidlauku ekspluatācija un drošība, lidlauku ekspluatantu darbības uzraudzība.....	44
Aeronavigācijas pakalpojumu drošības uzraudzība	46
Pārskatā lietotie saīsinājumi un termini.....	48
Attēlu saraksts	52
Tabulu saraksts	52
Aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti no 01.01.2009 līdz 31.12.2013.....	53
Atsauksmēm	62

Kopsavilkums

2013. gadā komercaviācijā bojāgājušo skaits nelaimes gadījumos bija 210, kas ir gandrīz divreiz mazāk nekā 2012. gadā – 414¹. Komercaviācijā pasaulē kopumā ar Rietumos ražotajiem gaisa kuģiem 2013. gadā bija 0,41 neatgriezeniski bojāti gaisa kuģi (hull loss) uz miljonu lidojumu jeb viens nelaimes gadījums uz katrām 2,4 miljoniem lidojumu, kas ir atkāpe no šī rādītāja 2012. gadā, kad tas bija 0,21 – zemākais aviācijas vēsturē. Vērtējot pēdējo 5 gadu periodu (2009.-2013.), 2013. gads uzrāda 14,6% uzlabojumu ar 5 gadu vidējo rādītāju 0,48.

Komercaviācijā IATA dalībniekiem ar Rietumos ražotajiem gaisa kuģiem 2013. gadā bija 0,30 neatgriezeniski bojāti gaisa kuģi (hull loss) uz miljonu lidojumu, kas ir par 26,8% labāks rādītājs par vidējo pasaules rādītāju un kas ir uzlabojums salīdzinot ar 5 gadu vidējo rādītāju 0,32.

Absolūtos skaitļos 2013. gadā Rietumos ražotajiem gaisa kuģiem bija šādi statistikas rādītāji:

- › Notikuši 12 nelaimes gadījumi ar Rietumos ražotu turboventilatordzinēju gaisa kuģiem (2012. gadā – 6 nelaimes gadījumi). 5 gadu vidējais rādītājs ir 13;
- › Visu tipu (Austrumos un Rietumos ražotie) gaisa kuģi cietuši 81 nelaimes gadījumos (2012. gadā – 75 nelaimes gadījumi). 5 gadu vidējais rādītājs ir 86;
- › 16 nelaimes gadījumi bijuši ar bojāgājušajiem (visos gaisa kuģu tipos), (2012. gadā – 15 nelaimes gadījumi). 5 gadu vidējais rādītājs ir 19;
- › 210 cilvēki gājuši bojā (2012. gadā – 414 bojāgājušie). 5 gadu vidējais rādītājs ir 517.

Latvijā 2013. gadā aviācijas nelaimes gadījumi komercaviācijā nav notikuši. Salīdzinot ar 2012. gadu, komercaviācijā nopietnu incidentu skaits ir samazinājies no 4 2012. gadā uz 3 2013. gadā, jeb 1 nopietns incidents uz 31'250 lidojumu stundām. Šī rādītāja analīze ir pārskata drošības izpildes monitoringa sadaļā.

Vispārējās nozīmes aviācijā 2013. gadā notikuši 2 aviācijas nelaimes gadījumi. No jau izmeklētā nelaimes gadījuma zināms, ka cēlonis bija dzinēja jaudas zudums un gaisa kuģa pilotēšana.

Lidostu un aeronavigācijas pakalpojumu statistikas datu analīzē tiek izmantots lidojumu skaits.

Lidojumu skaits Latvijas lidostās 2013. gadā ir nedaudz samazinājies, un, lai gan samazinājums bija arī 2012. gadā, 2013. gadā samazinājums ir salīdzinoši neliels.

¹ Izmantoti dati no IATA Safety Report 2013

Ievads

Drošības pārskatu ir sagatavojuši Civilās aviācijas aģentūra, pamatojoties uz 2005. gada Ministru kabineta noteikumu Nr. 1033 „Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā” 13. punktu, sadarbībā ar Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju (TNGIIB) ar mērķi informēt sabiedrību par civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni.

Pārskatā apkopotā veidā ir publicēta informācija par Latvijas ziņošanas sistēmas ietvaros ziņotajiem atgadījumiem un, analizējot tos, tiek noteikti apdraudējumi, drošības izpildes rādītāji, nozīmīgo faktoru saraksts, kā arī Civilās aviācijas aģentūras darbību efektivitāte lidojumu drošības uzraudzības jomā.

Pārskats aptver Latvijas Civilās aviācijas lidojumu drošības situāciju, izmantojot šādus informācijas avotus:

- Obligātā atgadījumu ziņošanas sistēma
- Brīvprātīgā atgadījumu ziņošanas sistēma
- Lidojumu datu analīze
- Rekomendācijas no aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšanas (TNGIIB un citu valstu izmeklēšanas biroji) ziņojumiem
- EASA u.c. drošības direktīvas, Lidojumu drošības informācija
- Inspekcijas un auditi
- Ārvalstīs veiktās SAFA inspekcijas uz Latvijas gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem
- Latvijā veiktās SAFA inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem
- Mācībās gūtā informācija
- Citi avoti

Pārskatā ir atspoguļotas Civilās aviācijas aģentūras aktivitātes lidojumu drošības jomā.

Ziņošanas sistēma

Latvijā ar Ministru kabineta 2005. gada 25. decembra noteikumiem Nr. 1033 „Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā” ir ieviesta Obligātā un Brīvprātīgā atgadījumu ziņošanas sistēma, kā tas ir noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. jūnija Direktīvā 2003/42/EK.

Ziņotie atgadījumi tiek reģistrēti Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēmas (turpmāk – ECCAIRS) datu bāzē. Eiropas Komisijas Apvienotā pētījumu centra (JRC) ECCAIRS datu bāze Civilās aviācijas aģentūrā tiek uzturēta un izmantota kopš 2006. gada maija. Tā tiek pastāvīgi pilnveidota un savietota ar citām datu bāzēm, tādējādi padarot to funkcionālāku un plašāk pielietojamu.

Datu bāzē ir reģistrēti atgadījumi (gan brīvprātīgi, gan obligāti ziņojami): incidenti, nopietni incidenti un aviācijas nelaimes gadījumi.

Datu bāzē iekļautā informācija kalpo vienīgi lidojumu drošības analīzei. Civilās aviācijas aģentūra neizpauž to personu datus, kuras ziņojušas par atgadījumu vai bijušas iesaistītas atgadījumā, ja vien to neprasa likums vai arī ja pati iesaistītā persona ir autorizējusi izpaušanu.

Saskaņā ar Komisijas regulu Nr.1330/2007 (2007. gada 24. septembris), ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā ieinteresētajām personām izplatāma Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/42/EK 7. panta 2. punktā minētā informācija par atgadījumiem civilajā aviācijā var tikt izplatīta ieinteresētajām pusēm, lai kalpotu lidojumu

drošības uzlabošanai. Papildu informācija ir atrodamā Civilās aviācijas aģentūras interneta vietnē www.caa.lv.

Civilās aviācijas aģentūra pastāvīgi sadarbojas ar ICAO, ES institūcijām, nelaimes gadījumu izmeklēšanas birojiem un nacionālajām aviācijas autoritātēm informācijas apmaiņas jomā.

Saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1321/2007 (2007. gada 12. novembris), ar kuru nosaka noteikumus attiecībā, kā centrālajā repozitorijā integrējama informācija par atgadījumiem civilajā aviācijā, kuras apmaiņu veic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, dati no nacionālās datu bāzes kopš 2008. gada 19. jūnija regulāri tiek iekļauti vienotā Eiropas repozitorijā. Latvija bija ceturtais valsts, kas uzsāka datu integrāciju centrālajā repozitorijā. Latvijas Civilās aviācijas aģentūrai ir piešķirtas ierobežotas pieejas tiesības Eiropas centrālajam repozitorijam.

2013. gadā Latvijas Civilās aviācijas aģentūras ECCAIRS datubāzē ievietoto ziņojumi par 407 atgadījumiem civilajā aviācijā. Salīdzinoši – 2012. gadā tie bija 392 atgadījumi, 2011. gadā - 482 atgadījumi, 2010. gadā – 589, 2009. gadā – 409, un 2008. gadā – 452 atgadījumi.

Ziņojumi tiek ievietoti ECCAIRS datubāzē, izmantojot Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) izstrādāto Aviācijas nelaimes gadījuma / incidenta datu ziņojuma (ADREP) taksonomiju, kas ir starptautisks datu ievades standarts un ar kuru iespējams aprakstīt gandrīz jebkuru atgadījumu. Taksonomijas jaunākajā versijā ADREP 2000 iekļauts SHELL cilvēkfaktora modelis, kas ļauj datu analītiķim atzīmēt, *kāpēc* noticis atgadījums (ja atgadījums ir noticis cilvēkfaktora dēļ). Latvija aktīvi piedalās ECCAIRS taksonomijas pilnveidošanā.

Saņemot ziņojumus, Civilās aviācijas aģentūra:

- a) izvērtē tos un ievada datubāzē,
- b) izlemj, kurus no atgadījumiem nepieciešams izmeklēt un vai nepieciešama papildu informācija,
- c) pārbauda, vai gaisa kuģa ekspluatants (GKE), tehniskās apkopes organizācijas, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (ANS) un lidostu organizācijas veic nepieciešamās darbības, lai novērstu vai labotu situācijas, kas atspoguļotas ziņojumos,
- d) pārlicina ārvalstu aviācijas autoritātes veikt nepieciešamās darbības, lai novērstu vai labotu situācijas, kas atspoguļotas ziņojumos,
- e) analizē ziņojumus kopumā, lai atklātu negatīvas tendences, kas nav pamanāmas individuāli katram ziņotājam,
- f) pamatojoties uz Latvijas likumdošanu, publicē no ziņojumiem iegūto drošības informāciju,
- g) iegūtos lidojumu drošības analīzes rezultātus dara zināmus tiem, kuri varētu no tiem gūt labumu lidojumu drošības jomā,
- h) savas kompetences ietvaros sniedz ieteikumus vai instrukcijas atsevišķiem industrijas sektoriem,
- i) savas kompetences ietvaros veic darbības, kas saistītas ar normatīvo aktu izmaiņām, piemēram, grozījumu projektu izstrāde likumā „Par aviāciju”, MK noteikumos u.c. saistošajos dokumentos,
- j) piedalās ziņojumu datu apmaiņā ar citām ES valstīm.

Obligātās un brīvprātīgās atgadījumu ziņošanas sistēmas kalpo kā līdzeklis lidojumu drošības līmeņa novērtēšanai, kā arī tā iespējamai uzlabošanai. Civilās aviācijas aģentūras mērķis ir panākt, ka lidojumu drošības informācija tiek paziņota, savākta, saglabāta, aizsargāta un izplatīta. Personu (vai organizāciju), uz kurām attiecas ziņošanas noteikumi, saraksts, kā arī atgadījumu saraksts, par kuriem jāziņo, ir noteikts Ministru kabineta noteikumos Nr. 1033.

Brīvprātīgā ziņošanas sistēma ir ļoti būtiska, jo ļauj iegūt informāciju par atgadījumiem, par kuriem nav obligāti jāziņo, taču tie bieži atklāj latentos apstākļus.

Lidojumu drošības analīzei nepieciešams veicināt brīvu datu apmaiņu. Angliski sauktais *just culture* vai *reporting culture* princips nozīmē, ka ziņojumi tiek apkopoti, lai tikai un vienīgi uzlabotu lidojumu drošības līmeni, apzinātu atgadījumu cēloņus un pastāvošos apdraudējumus. Tie netiek vākti, lai kādu sodītu, bet lai konstatētu un analizētu nepilnības, it īpaši sistēmiskas nepilnības, un lai tās novērstu. *Just culture* princips neattiecas uz atgadījumiem, kas nepārprotami ir saistīti ar prettiesisku darbību, rupju nolaidību vai apzinātu ļaunprātīgu rīcību.

Ziņošanas sistēma ir viens no Lidojumu drošības vadības sistēmas (SMS) stūrakmeņiem.

Ziņojums 72 stundu laikā no atgadījuma apzināšanas brīža jānosūta Civilās aviācijas aģentūrai:

E-pasts: SIDD@latcaa.gov.lv

Fakss: +371 67 507 910

Veidlapas interneta vietnē: <http://www.caa.lv/lv/veidlapas/gaisa-kugu-drosiba>

Tālr.: + 371 67 830 969; + 371 67 507 968 (darba laikā)

TNGIIB tālr.: + 371 67 288 172

Atruna

Šajā pārskatā ietvertie dati par atgadījumiem tiek sniegti tikai informācijai. Izmantoti dati no Civilās aviācijas aģentūras datubāzes, kas iegūti no aviācijas nozares, un atspoguļo informāciju, kas bija pieejama ziņojuma sagatavošanas brīdī.

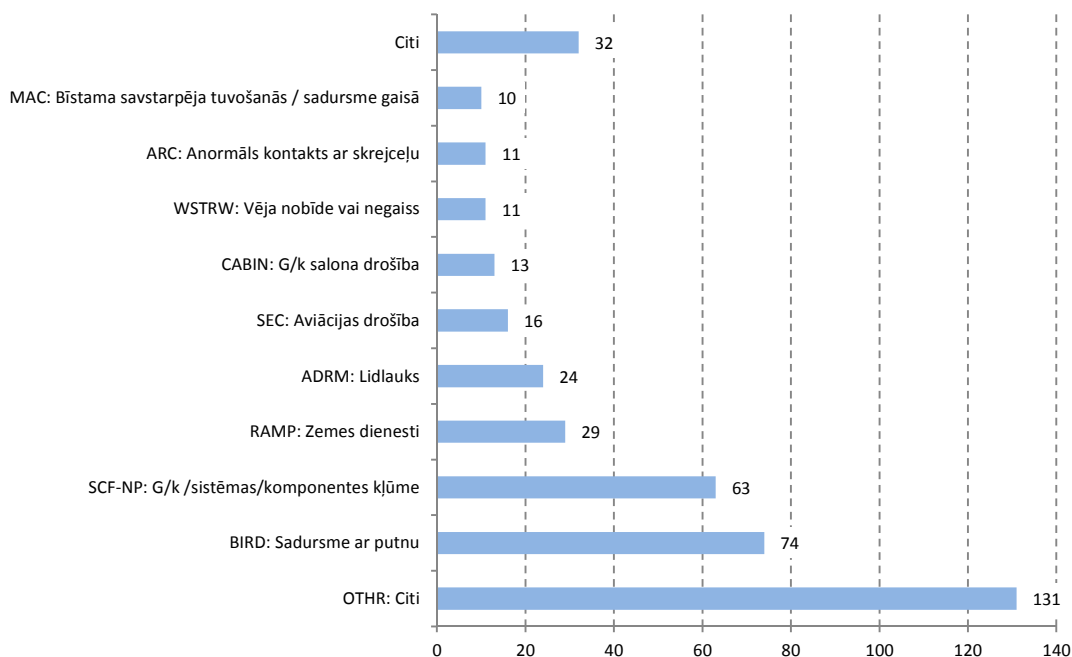
Ziņojums veidots ļoti rūpīgi, taču aģentūra negarantē informācijas satura precizitāti, pilnīgumu vai atbilstību pēdējiem datiem. Eiropas un nacionālo likumu pieļautajās robežās aģentūra nav atbildīga par zaudējumiem, pretenzijām vai prasībām, ko radījusi nepareiza, nepietiekama vai nederīga informācija vai informācijas izmantošana, kopēšana vai izklāstīšana.

Ziņojumā iekļautā informācija nav uzskatāma par juridisku paziņojumu.

Ziņojumā iekļautās fotogrāfijas ir to autoru īpašums. Par fotogrāfiju izmantošanu jāvienojas ar autoru. Vāka fotogrāfijas autors Vasco Morao.

Drošības analīze

Atgadījumu kategorijas



1. attēls: Atgadījumu kategorijas (obligātā un brīvprātīgā ziņošanas sistēma) 2013. gadā

Vislielākais atgadījumu skaits 2013. gadā bija OTHR jeb kategorijā „Citi atgadījumi”. Tas ir CICCTT klasifikācijas dēļ, jo tādi atgadījumi, kuri notiek salīdzinoši biežāk, piemēram, darba laika pagarinājumi, ar gaisa kuģa vadīšanu saistīti atgadījumi u.c., neietilpst nevienā no ICAO definētajām kategorijām. Tomēr tā kā šī kategorija ir visbiežākā, pārskata notikumu analīzes sadaļā šī kategorija tiks apskatīta atsevišķi.

Otrā visbiežākā kategorija ir BIRD – sadursmes ar putniem. Par šo kategoriju skatīt pārskata nodaļu „Sadursmes ar putniem”. Trešā visbiežākā kategorija ir SCF-NP – ar dzinēju nesaistītas g/k sistēmas vai komponentes atteices atgadījumi.

Novērojama tendence, ka šīs trīs kategorijas jau vairākus gadus ir visbiežāk notikušās, ievērojami pārsniedzot citu atgadījumu skaitu. Tomēr salīdzinot ar 2012. gadu, samazinājies OTHR kategorijas īpatsvars, bet proporcionāli ievērojami palielinājies ADRM: Lidlauka un RAMP: Zemes dienestu īpatsvars.

Notikumu analīze

Civilās aviācijas aģentūras civilās aviācijas atgadījumu datubāzē katrs atgadījums tiek iekodēts, pielietojot ADREP2000 noteiktos notikumus, aprakstošos faktoros un paskaidrojošos faktoros.

Atgadījumi tiek kodēti hronoloģiskā secībā, veidojot notikumu ķēdi. Aizpildot *notikumu (event)* sadaļu, tiek atbildēts uz jautājumu *KAS?*

Katru atgadījumu veido secīgi notikuši *notikumi*. Tas nozīmē, ka viens atgadījums var saturēt vienu vai vairākus notikumus, kas ir izsaukuši cits citu. Var uzskatīt, ka pirmais notikums ir cēlonis nākamajam notikumam, tādā veidā veidojot notikumu virkni.

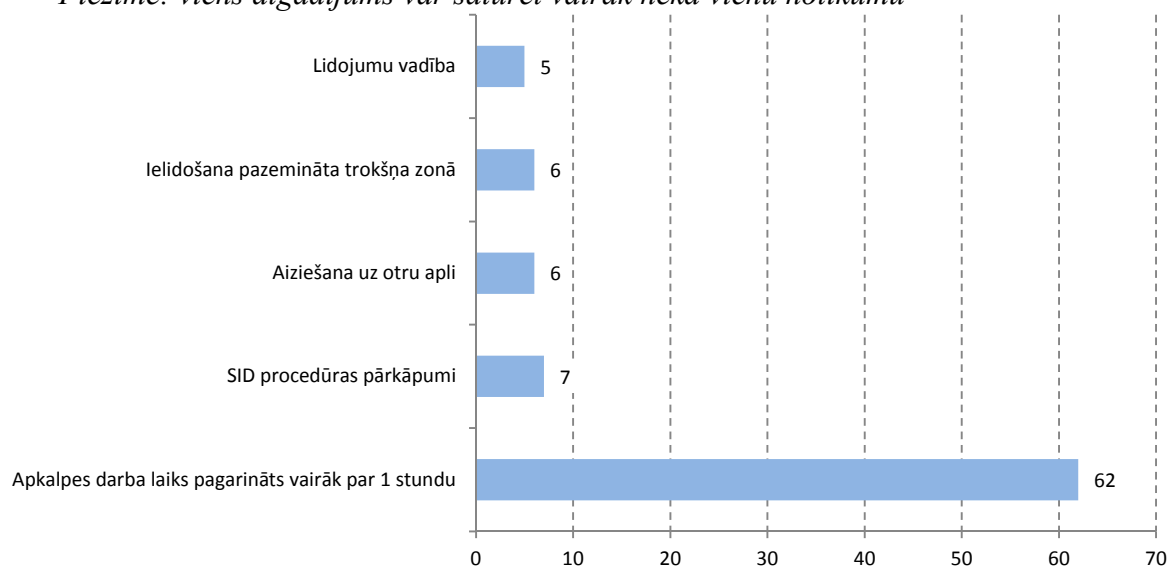
Šajā notikumu analīzē ir iekļauti dati no Civilās aviācijas aģentūras datubāzē reģistrētajiem atgadījumiem civilajā aviācijā, kas saņemti par 2013. gadu gan obligātās ziņošanas, gan brīvprātīgās ziņošanas sistēmas ietvaros.

Notikumus var uzskatīt par apdraudējumiem, kādi ir aviācijas sistēmā. Tāpēc atgadījumu ziņošanas sistēma ir uzskatāma par vienu no apdraudējumu apzināšanas veidiem.

Šajā analīzē ir iekļauti notikumi, kas notikuši ar gaisa kuģiem, kas reģistrēti Latvijā vai kuru ekspluatants ir sertificēts Latvijā, vai atsevišķos gadījumos, ja atgadījums noticis Latvijas teritorijā.

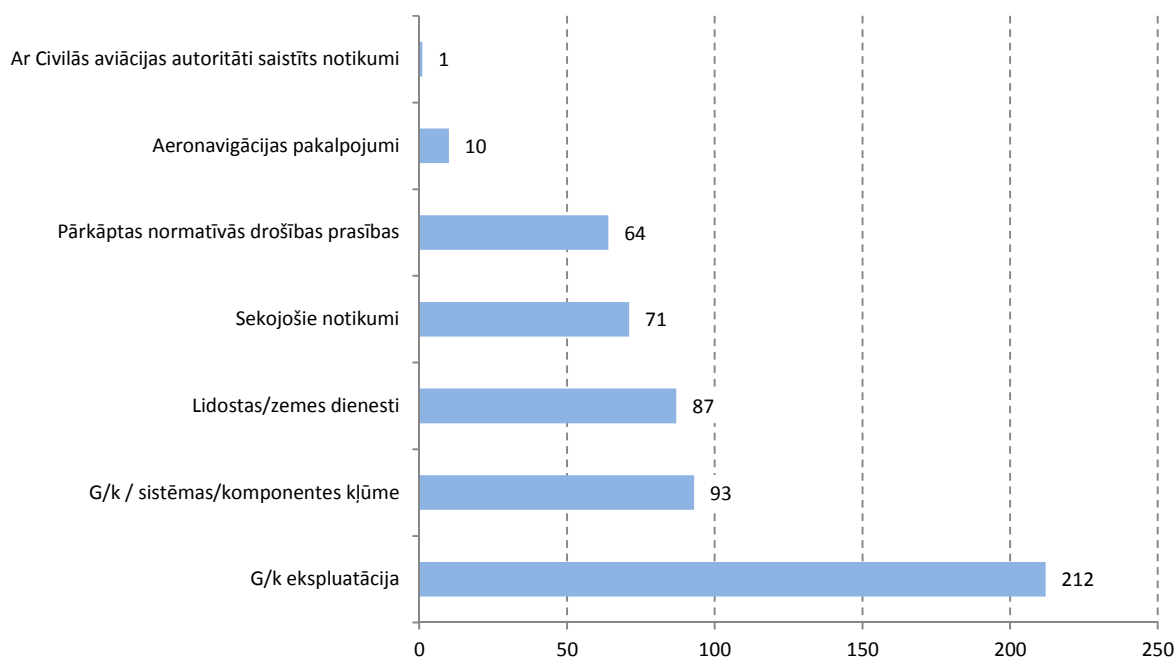
Tā kā atgadījumu kategoriju sadaļā bija minēts, ka OTHR jeb citas kategorijas atgadījumi ir visbiežākie, tad 2. attēlā ir attēloti visbiežākie notikumi OTHR kategorijas atgadījumiem.

Piezīme: viens atgadījums var saturēt vairāk nekā vienu notikumu



2. attēls: Visbiežākie notikumi OTHR kategorijas atgadījumiem 2013. gadā

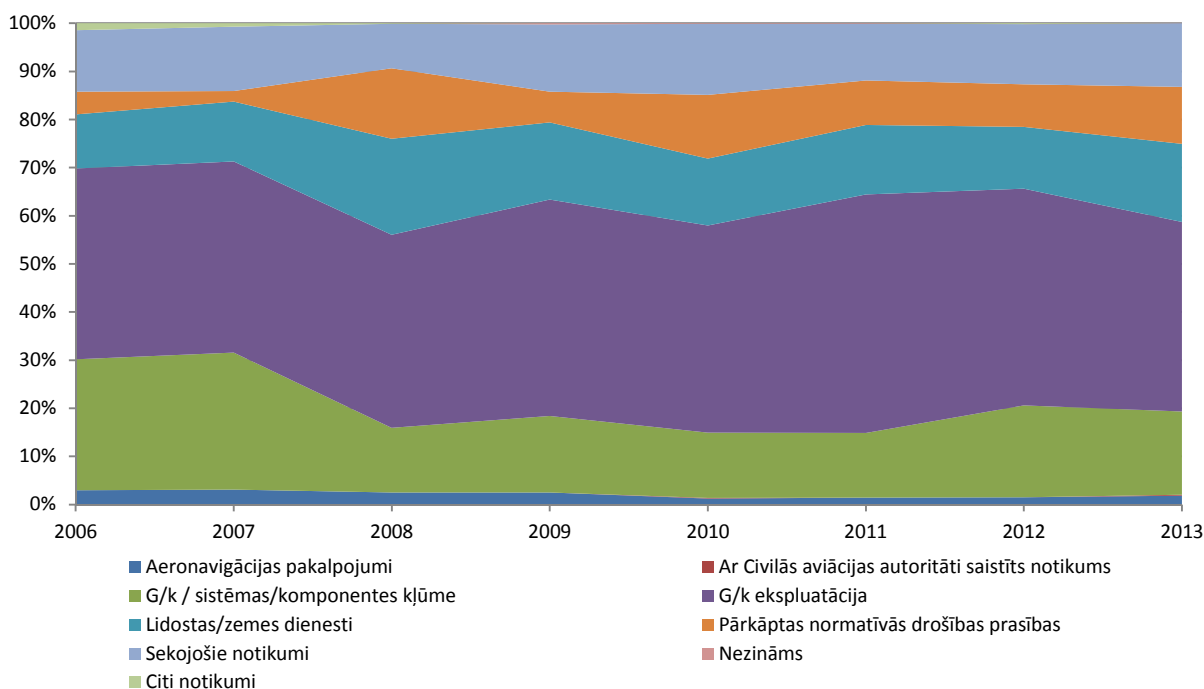
Visbiežāk notikumi OTHR (citas) kategorijas atgadījumiem bija saistīti ar pagarinātu (vairāk par 1 stundu) darba laiku gaisa kuģu apkalpēm. Šie notikumi bija visbiežākie arī iepriekšējos gados. Nākamie biežākie notikumi (kas arī bijuši bieži iepriekšējos gados) ir SID procedūras pārkāpumi, ielidošana trokšņu ierobežotā zonā un notikumi, kas saistīti ar gaisa kuģu vadību.



3. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – visi notikumi 2013. gadā

3. attēlā redzams notikumu sadalījums pēc notikuma vai apdraudējuma tipa, ņemot vērā visus notikumus, arī ja tie ir bijuši vairāki vienā atgadījumā. Lielākā daļa notikumu ir g/k ekspluatācijas jomā, otrs visbiežākais notikumu tips ir saistīts ar gaisa kuģa sistēmām un komponentēm, trešais visbiežākais notikumu tips – saistībā ar lidlaukiem.

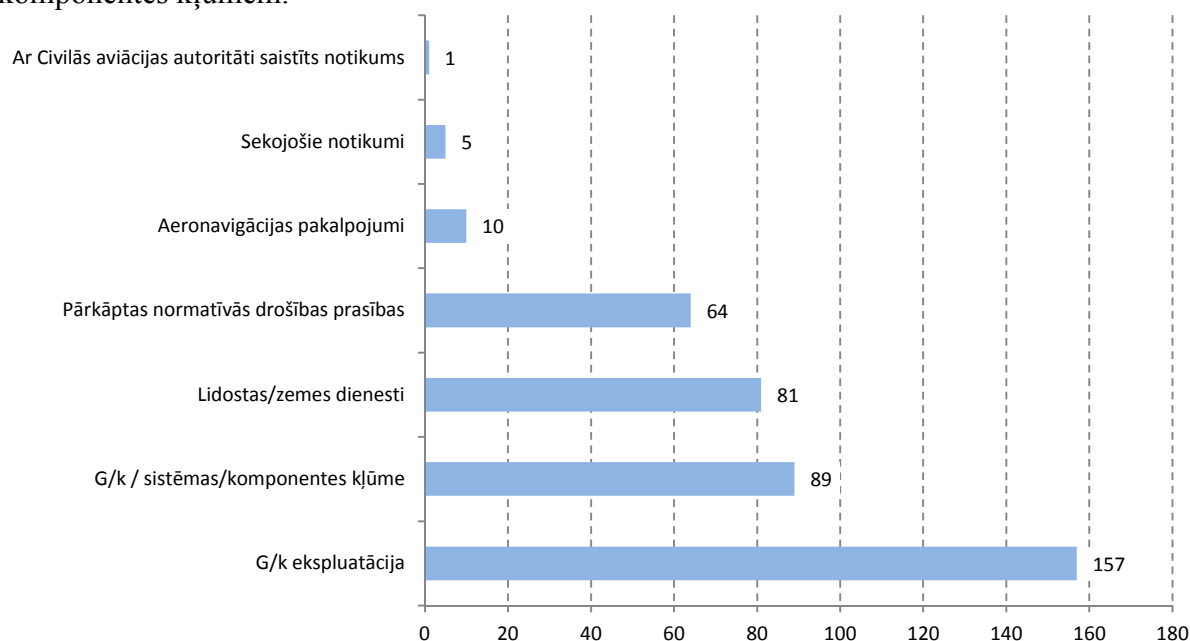
Analizējot konkrētus notikumus, kas notiek visbiežāk, ir izteikti divi notikumi – sadursmes ar putniem un pagarināts g/k apkalpju darbalauks. Nākamie notikumi ir ievērojami retāk.



4. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – visi notikumi (2006. – 2013. gads)

Analizējot tendences pēdējo gadu laikā, redzams, ka proporcionāli notikumu kategorijas paliek samērā līdzīgās pozīcijās, tendence pieaugt (pieaugums arī 2013. gadā) ir kategorijai „Pārkāptas normatīvās drošības prasības”

, kas skaidrojams ar darba laika pagarinājumiem. 2013. gadā proporcionāli samazinājušies notikumi saistīti ar gaisa kuģu ekspluatāciju un gaisa kuģa sistēmas vai/un komponentes kļūmēm.

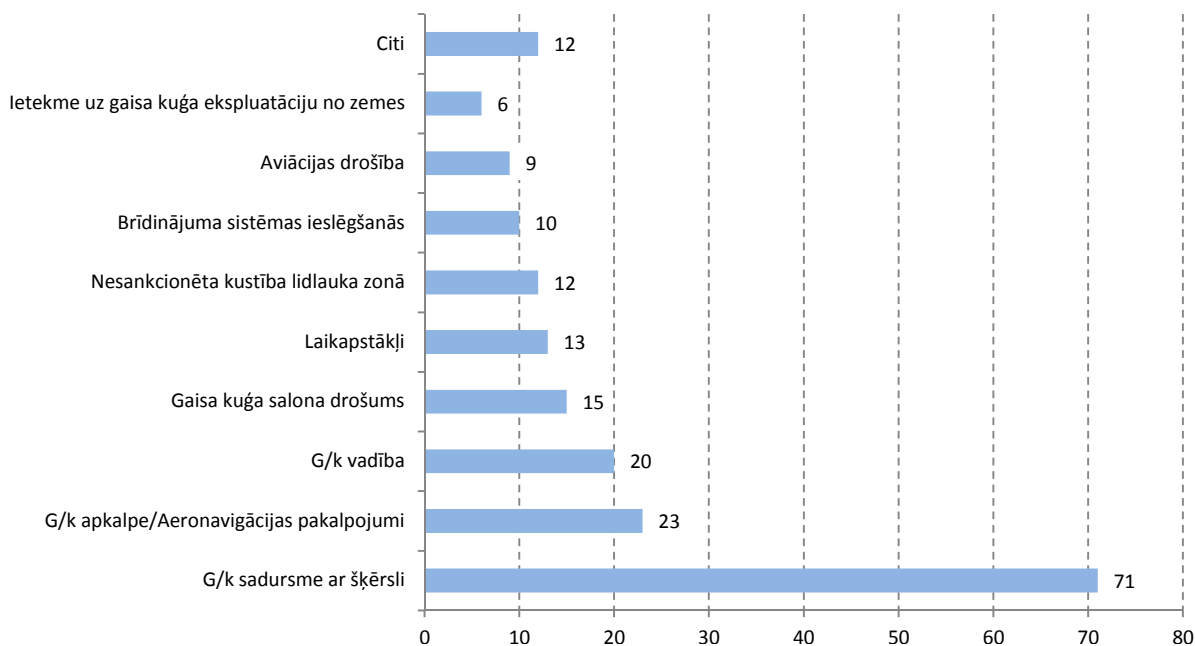


5. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – pirmais notikums 2013. gadā

Lielu daļu atgadījumu veido vairāki notikumi, kas ir savstarpēji saistīti, un bieži vien pirmais notikums ietekmē vai arī izraisa nākamo vai citu notikumu, tāpēc svarīgi zināt, kuri notikumi ir tie, kas notikumu ķēdē visbiežāk ir pirmie. 5. attēlā redzams atgadījumu sadalījums pēc pirmā notikuma tipa. Lielākā daļa apdraudējumu ir bijuši saistīti ar gaisa kuģu ekspluatāciju. Šajā jomā, ievērojami pārsniedzot citus notikumus, visbiežākie notikumi ir sadursmes ar putniem. Lai gan sadursmes ar putniem bieži vien neizraisa nākamus notikumus, tās ir bīstamas un var izraisīt ļoti nopietnas sekas. Tehniska rakstura problēmas jeb gaisa kuģa sistēmu vai komponentu atteices ierindojas otrajā vietā ar šādiem notikumiem – gaisa kuģa / sistēmas / komponentes kļūmes, hermetizācijas sistēmas problēmas, problēmas ar pilotu kabīnes logiem u.c. Šo notikumu īpatsvaram līdz pat 2012. gadam bija novērojama tendence būt salīdzinoši nemainīgam, tomēr 2012. gadā to īpatsvars ir pieaudzis un 2013. gadā arī ir saglabājies salīdzinoši augsts īpatsvars.

Trešie visbiežākie pirmie notikumi saistīti ar lidostu un zemes dienestu darbību – šajā jomā visbiežākie notikumi ir bijuši putnu kontroles nenodrošināšana, kas lielākoties saistīts ar putnu sadursmēm lidostu teritorijās. Šie notikumi ievērojami pārsniedz arī pārējās jomas lidostu un zemes dienestu darbībā – tādas kā problēmas ar pieejas ugunu sistēmām un gaisa kuģu virszemes apkalpošanu.

Gaisa kuģu ekspluatācija Komerccaviācija



6. attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu ekspluatācija (gaisa kuģu vadība) 2013. gadā

6. attēlā atspoguļoti biežākie apdraudējumi (notikumi), kas reģistrēti Civilās aviācijas aģentūras datu bāzē attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatāciju komercaviācijā.

Pirmajā vietā ir notikumi, kas saistīti ar gaisa kuģa sadursmēm ar dažādiem objektiem (lielākā daļa ir sadursmes ar putniem). Otrie visbiežākie notikumi ir saistīti ar gaisa kuģa apkalpes sadarbību ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju (piemēram, novirze no standarta izlidošanas maršruta SID, neatļauta ielidošana kontrolējamā gaisa telpā, novirzes no atļautā lidojuma ešelona vai augstuma). Trešajā vietā ir notikumi, kas saistīti ar gaisa kuģu vadību (*aircraft handling*). Arī citas notikumu kategorijas, piemēram, brīdināšanas sistēmas nostrādāšana (lielākajā daļā gadījumu tas ir bijis brīdinājums par bīstamu tuvošanos zemei), var tikt izraisītas nepareizas gaisa kuģa vadības dēļ, tāpēc problēmas ar gaisa kuģu vadību ir nopietns apdraudējums.

Gaisa kuģa vadība var ietvert notikumus, kas saistīti ar nenostabilizētu pieeju, nosēšanos lielā ātrumā, smagnēju nosēšanos u.c.

Apdraudējumi, kas rada lielāku risku (atkarībā no smaguma):

- novirze no GSV atļaujā noteiktā ešelona (Deviation-flight level/altitude)
- nenostabilizēta pieeja (Unstabilized approach).

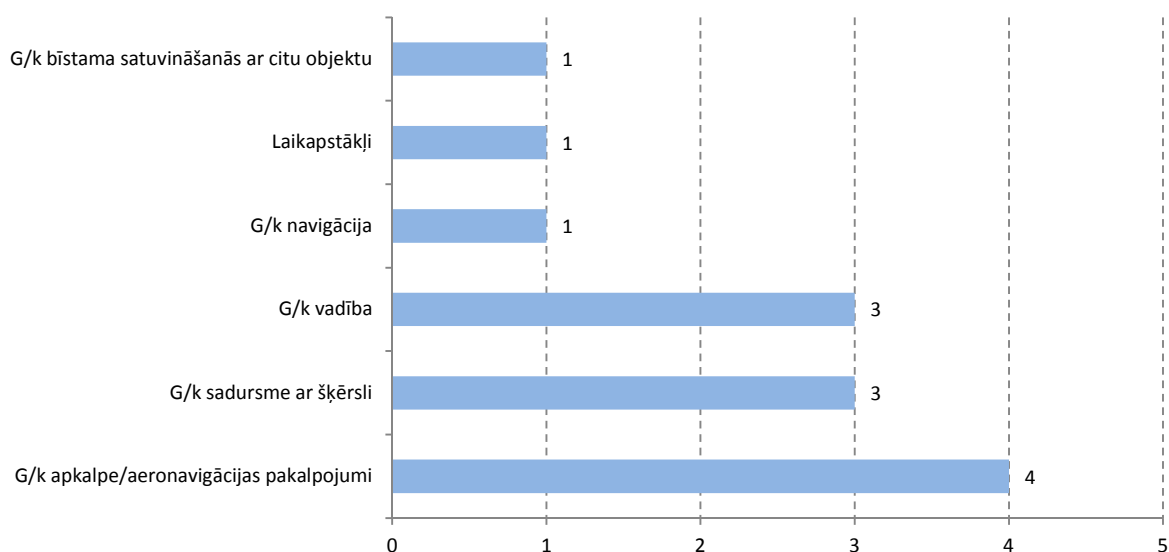
Vispārējās nozīmes aviācija

Informācija par atgadījumiem vispārējās nozīmes aviācijā ir neprecīza, jo joprojām ir tendence ziņot tikai par smagiem atgadījumiem, kurus nav iespējams *noslēpt*. Vispārējās nozīmes aviācijā ir jāturpina uzlabot lidojumu drošības kultūru – šis jautājums tiek izskatīts lidojumu instruktoru semināros.

Ja neņem vērā nopietnos incidentus un aviācijas nelaimes gadījumus, kā arī GSV ziņojumus par gaisa telpas pārkāpumiem vispārējās nozīmes aviācijā, tad datubāzē reģistrēti vien 5 ziņojumi par 2013. gada atgadījumiem un arī 5 – par 2012. gadu, kas ir ārkārtīgi niecīgs skaits no *mazās aviācijas*. Praktiski šobrīd CAA ir pieejami vienīgi TNGIIB ziņojumi, kas ļauj rīkoties tikai reaktīvi, t.i., veikt darbības, kad nelaime jau notikusi, nevis proaktīvi – balstoties uz saņemtajiem ziņojumiem un citu vērtīgu informāciju.

Neziņošana un neuzticēšanās uzraugošajām iestādēm daļēji ir mantota vēl no iepriekšējās pieredzes, kad pārkāpējs par pārkāpumiem tika bargi sodīts, jo valdīja uzskats, ka kļūdīties nedrīkst. Šobrīd pastāv cita veida uzskati, kas balstīti uz savstarpēju uzticību un drošības informācijas apmaiņu, atzīstot, ka visi cilvēki kļūdās, un tieši šīs kļūdas var kalpot par vērtīgu mācībstundu visiem, kas iesaistīti civilajā aviācijā. Šī problēma tiek risināta lidojumu instruktoru semināros, jo instruktori var palīdzēt šo kultūru audzināt esošajiem un topošajiem aviācijas sistēmas dalībniekiem.

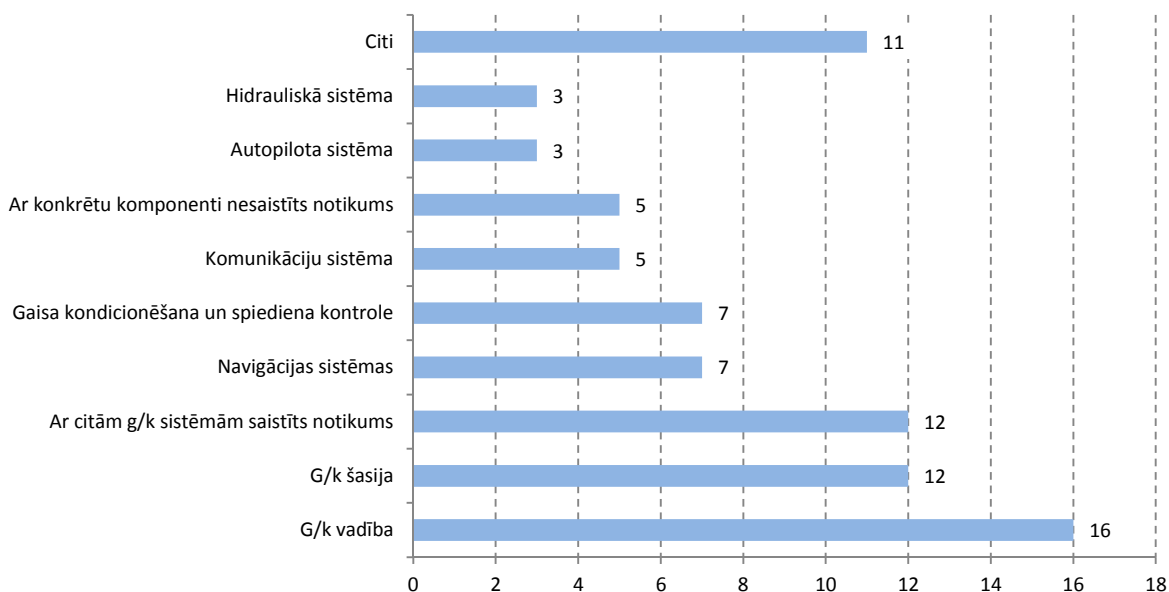
7. attēlā ir uzskaitīti biežākie apdraudējumi, kas reģistrēti Civilās aviācijas aģentūras datubāzē attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatāciju vispārējās nozīmes aviācijā (ieskaitot nopietnos incidentus un aviācijas nelaimes gadījumus).



7. attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu ekspluatācija 2013. gadā

Visbiežākie notikumi, kas bijuši apdraudējumi 2013. gadā, ir saistīti ar gaisa kuģa apkalpes sadarbību ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju (piemēram, novirze no standarta izlidošanas maršruta SID, neatļauta ielidošana kontrolējamā gaisa telpā, novirzes no atļautā lidojuma ešelona vai augstuma). Tas ir visbiežākais atgadījums arī iepriekšējos gados, un neatļauta ielidošana kontrolējamā gaisa telpā kā kategorija ir iekļauta EASp kā viens no problēmjautājumiem.

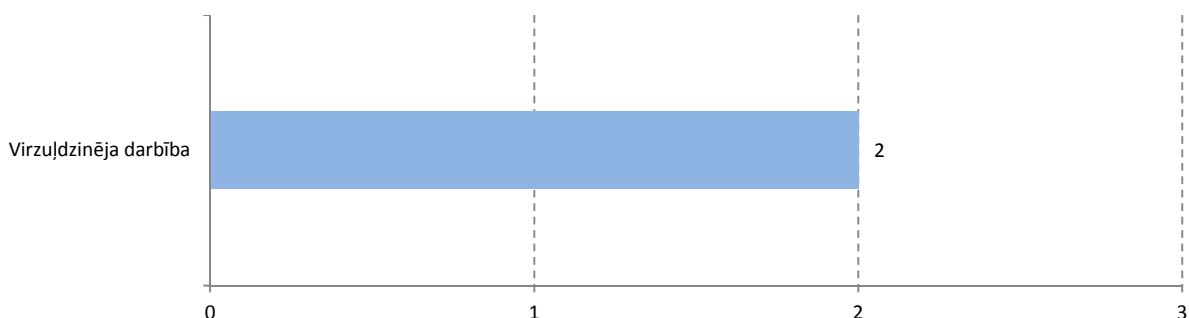
Gaisa kuģu tehniskais stāvoklis Komerccaviācija



8. attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis 2013. gadā

2013. gadā visbiežākie ar gaisa kuģu tehnisko stāvokli saistītie notikumi ir gaisa kuģa vadība. Šī kategorija palielinājusies salīdzinot ar 2012. gadu. Otrie visbiežākie notikumi ir saistīti ar gaisa kuģa šasiju, kuri arī notikuši biežāk salīdzinot ar 2012. gadu. 2013. gadā samazinājies ar navigācijas sistēmām saistīto notikumu skaits, un no visbiežākajiem notikumiem 2012. gadā šī kategorija 2013. gadā ir 4. visbiežākā. Nedaudz samazinājies to notikumu skaits, kad problēmas ir ar gaisa kuģu kondicionēšanas sistēmām un spiediena nodrošināšanu.

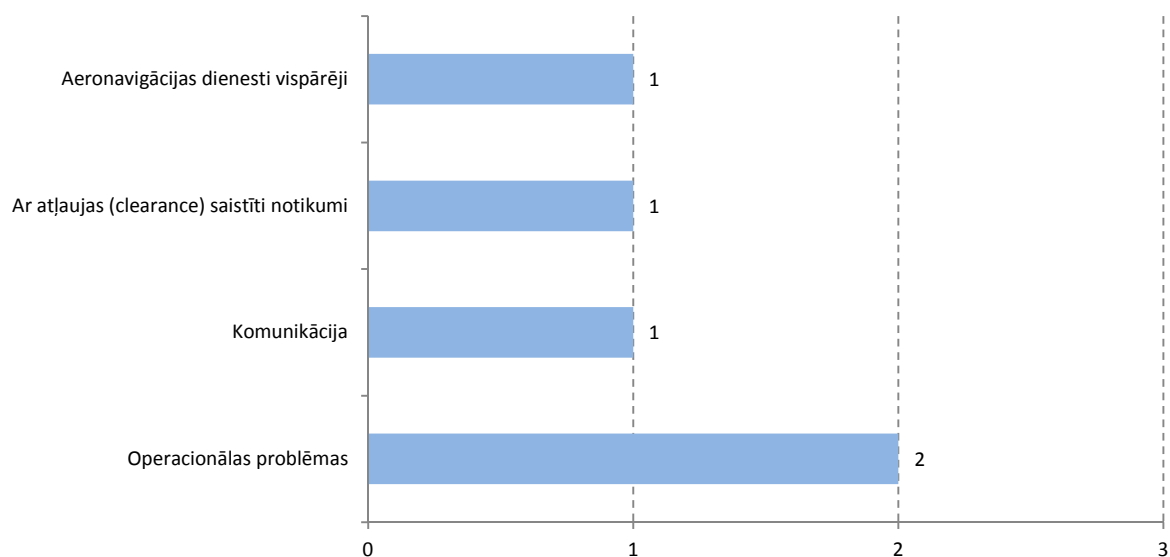
Vispārējās nozīmes aviācija



9. attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis 2013. gadā

2013. gadā ir reģistrēti tikai 2 atgadījumi, kur ir zināms, ka ir bijušas konkrētas tehniskas problēmas vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģiem. Abos šajos atgadījumos bija problēmas ar virzuļdzinēju darbību.

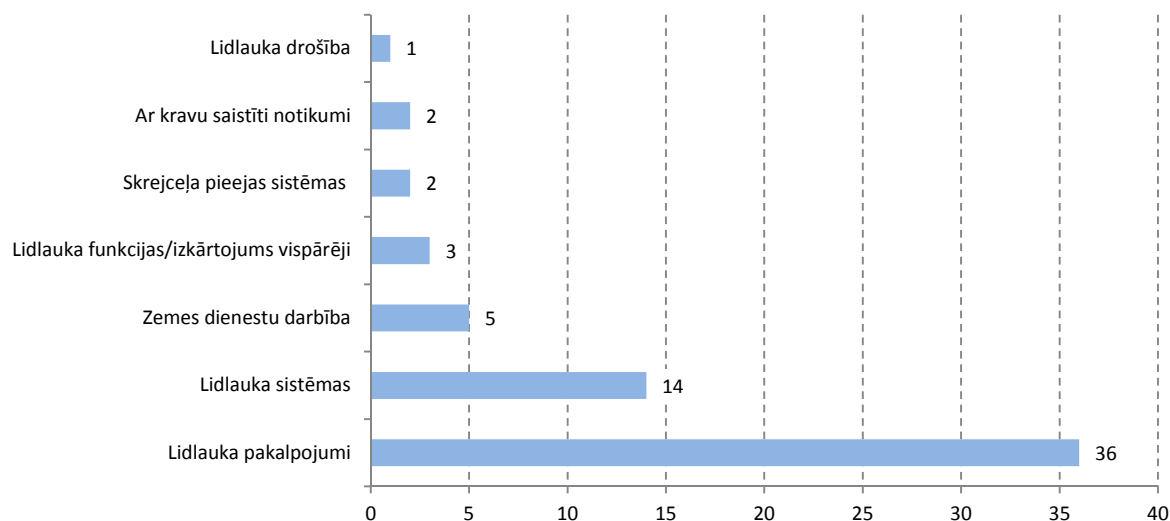
Aeronavigācijas dienesti



10. attēls: Apdraudējumi – aeronavigācijas dienesti 2013. gadā

2013. gadā bija 5 notikumi, kas saistīti ar aeronavigācijas dienestiem (salīdzinājumam: 2012. gadā – 7 atgadījumi, 2011. gadā – 6). Notikumu skaits ir tik neliels, ka noteikt tendences nav iespējams. 2013. gadā reģistrēti 2 notikumi ar operacionālajām problēmām.

Lidostas un zemes dienesti



11. attēls: Apdraudējumi – lidostas un zemes dienesti 2013. gadā

2012. gadā starp atgadījumiem, kas saistīti ar lidostām un zemes dienestiem, galvenā problēma ir putnu kontrole (ietilpst kategorijā „Lidlauka pakalpojumi”). Pārējās kategorijas novērojamas ievērojamāki retāk, tomēr ievērojams pieaugums 2013. gadā bijis lidlauka sistēmu atgadījumiem, kas ir otra visbiežākā kategorija.

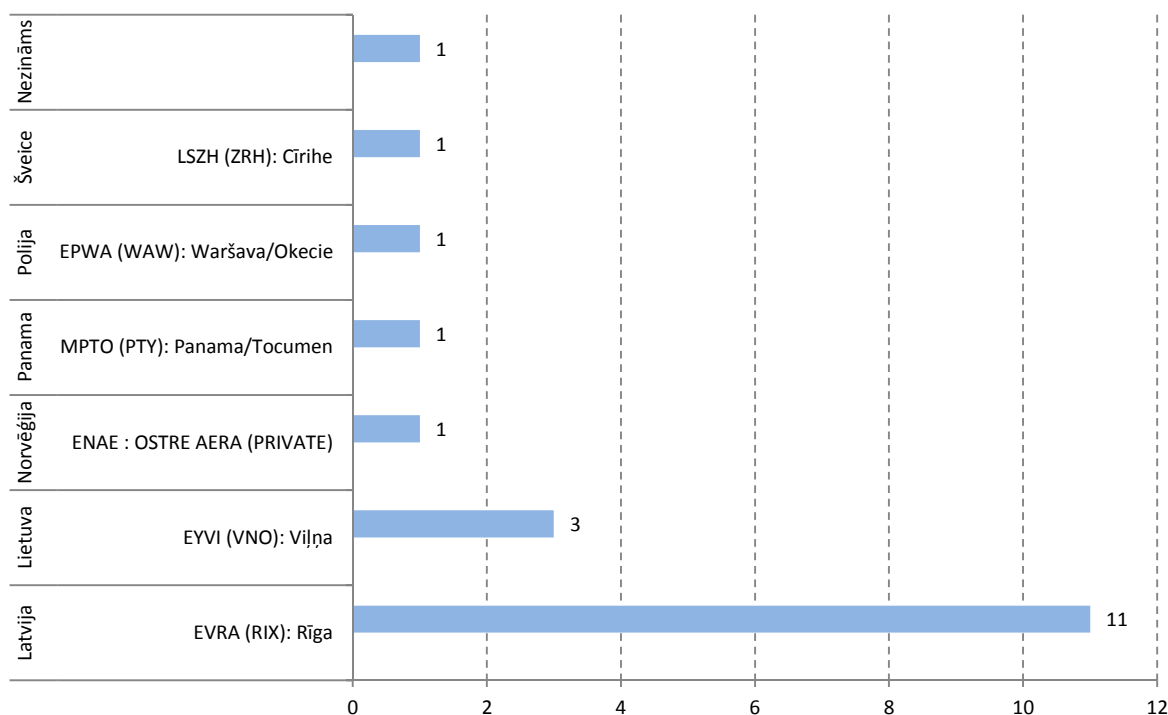
Sadursmes ar putniem

Gaisa kuģu sadursmes ar putniem (*bird strikes*) ir apdraudējums lidojumu drošībai. Palielinoties gaisa satiksmei, palielinās arī šādu sadursmju skaits. Kopš *ICAO Bird Strike Information System (IBIS)* ieviešanas ir iespējams precīzāk novērtēt problēmas nopietnību. Pasaules civilajā aviācijā katru gadu notiek aptuveni 40'000 sadursmes ar putniem.

IBIS² informācija liecina, ka 96% sadursmju, kuru vieta ir zināma, notiek lidostu tuvumā. Lidostas un to apkārtnē pievilina putnus dažādu iemeslu dēļ, lielākoties tie saistīti ar fizioloģiskajām vajadzībām, piemēram, pārtikas meklējumi. Lielākoties sadursmes ar putniem neietekmē lidojumu drošību, tomēr 11% gadījumu tas rada gaisa kuģu bojājumus. No lidostu darbības viedokļa pārtrauktās pacelšanās vai avārijas jeb piesardzības nosēšanās ir visbīstamākās. Pasaulē gadā 6% jeb aptuveni 2'400 sadursmes ar putniem beidzas ar pārtrauktu pacelšanos vai nosēšanos piesardzības nolūkā. Šie traucējumi lidostas darbībā nav tikai neērtības pasažieriem – tie rada papildu izmaksas un apdraudējumu lidojumu drošībai.

ICAO SMS minētais sasniedzamais drošības līmenis ir 1 sadursmes gadījums uz 1'000 lidojumiem, ar 50% šādu atgadījumu samazināšanos 5 gadu laikā.

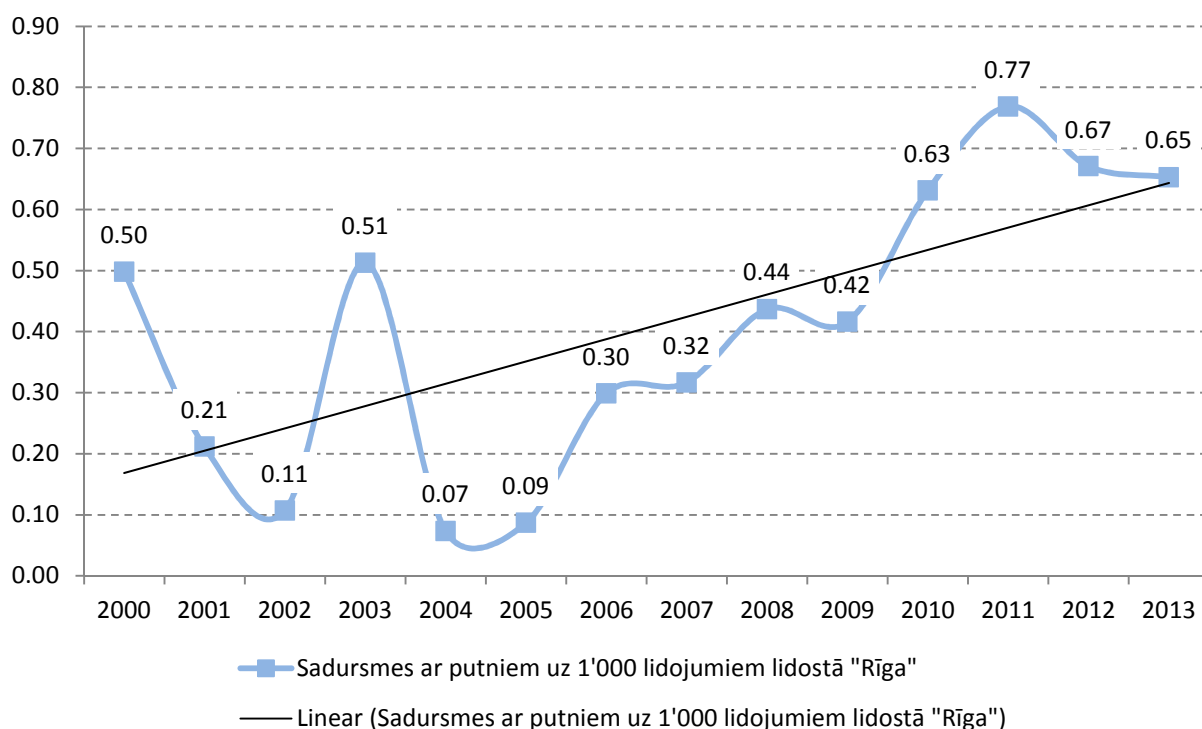
Civilās aviācijas aģentūras interneta vietnē – sadaļā *Lidojumu drošība* – ir pieejama ziņojuma veidlapa par incidentu, kas saistīts ar putniem.



12. attēls: Bojāti Latvijā reģistrēti gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģi pēc sadursmes ar putniem lidostās 2000.–2013. gadā

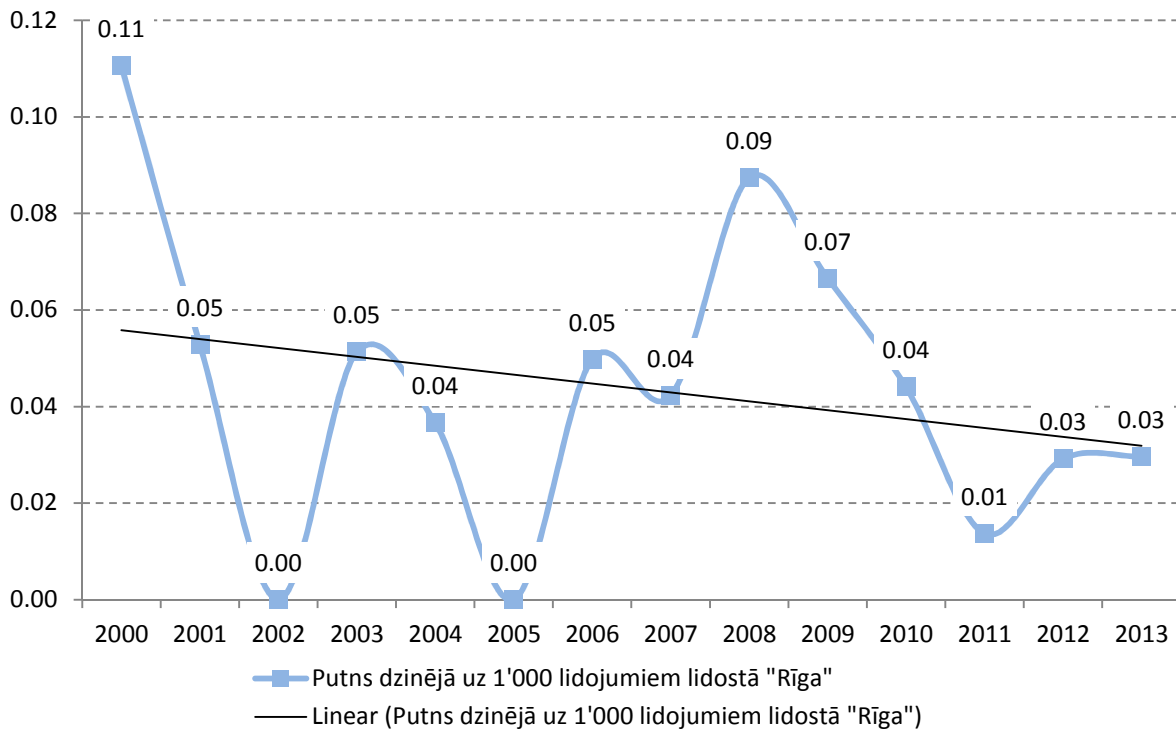
12. attēlā atainota atgadījumu, kad gaisa kuģis bojāts sadursmē ar putnu, statistika kopš 2000. gada, ar sadalījumu pa lidostām (Latvijā reģistrētajiem gaisa kuģu ekspluatantiem vai gaisa kuģiem). Visos gadījumos tie ir bijuši nelieli bojājumi.

² ICAO - ELECTRONIC BULLETIN (EB 2009/37), 2009. gada 11. decembris



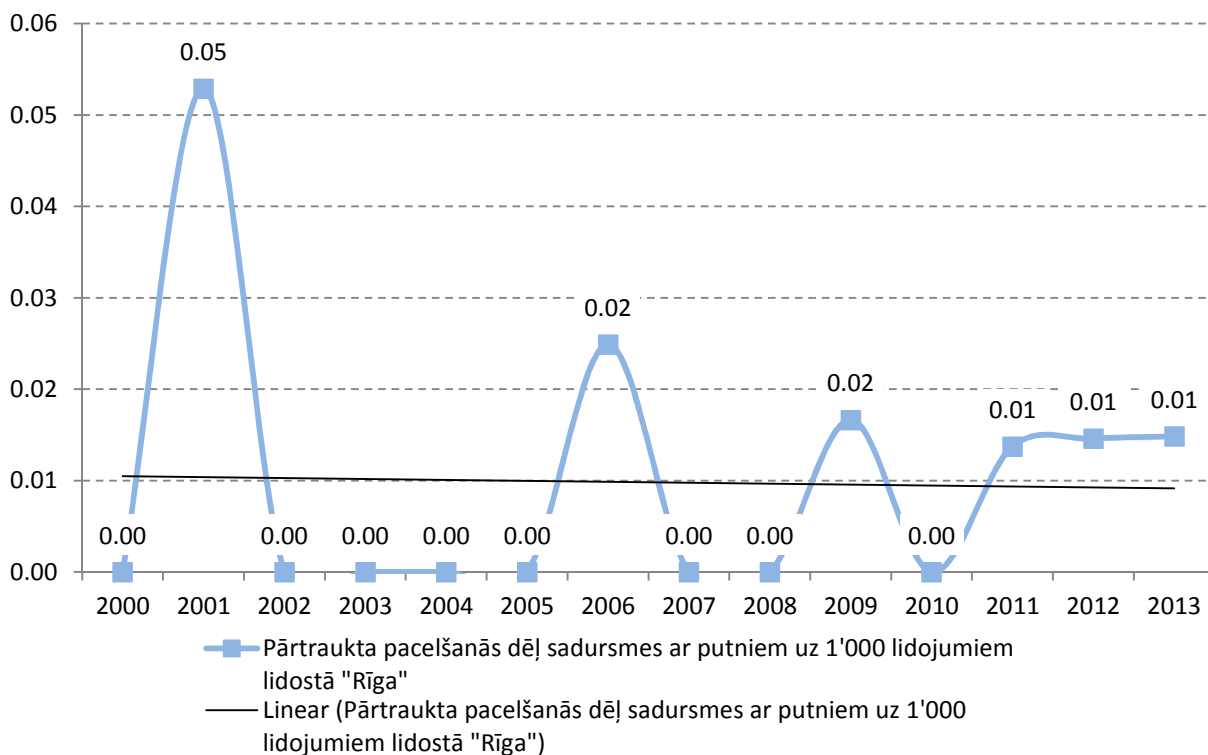
13. attēls: Sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”

Pēc CAA rīcībā esošās informācijas sadursmju skaitam uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga” novērojama tendence pieaugt, lai gan 2012. un 2013. gadā fiksēts samazinājums. Šajā statistikā iekļauti arī gadījumi, kad pilots ziņojis par sadursmi ar putnu, pat ja netiek atrastas sadursmes pēdas (gaisa kuģa bojājumi, nospiedumi, asinis vai spalvas uz gaisa kuģa, atrasts bojā gājušais putns u.tml.), proti, šeit iekļautas arī tā saucamās „neapstiprinātās sadursmes”. Kopējā tendence gadu gaitā šiem atgadījumiem pieaugt ir saistāma arī ar ziņošanas kultūras uzlabošanos, jo iepriekš bija tendence gaisa kuģu apkalpēm neziņot par sadursmēm ar putniem, kuru rezultātā gaisa kuģim nebija uzreiz nosakāmi bojājumi.



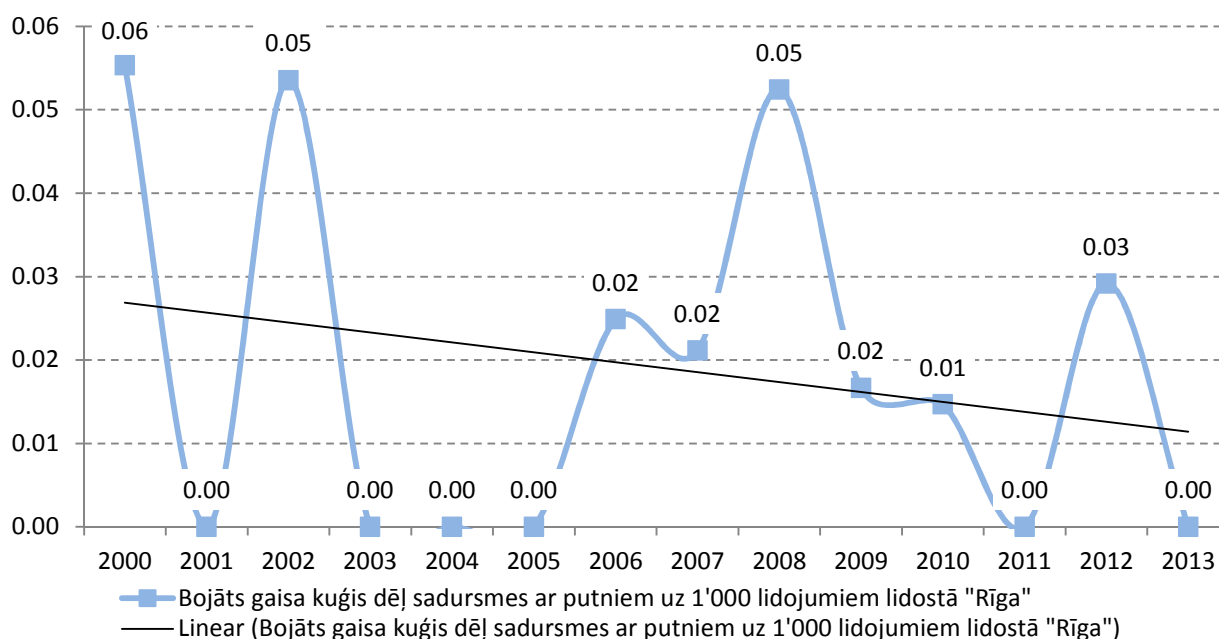
14. attēls: Sadursmes ar putniem, kad putns ir iekļuvis dzinējā, uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”

Sadursmēm ar putniem, kad putns ir iekļuvis dzinējā, lidostā „Rīga” ir tendence samazināties kopš 2008. gada, lai gan 2013. gadā samazinājums nav noticis.



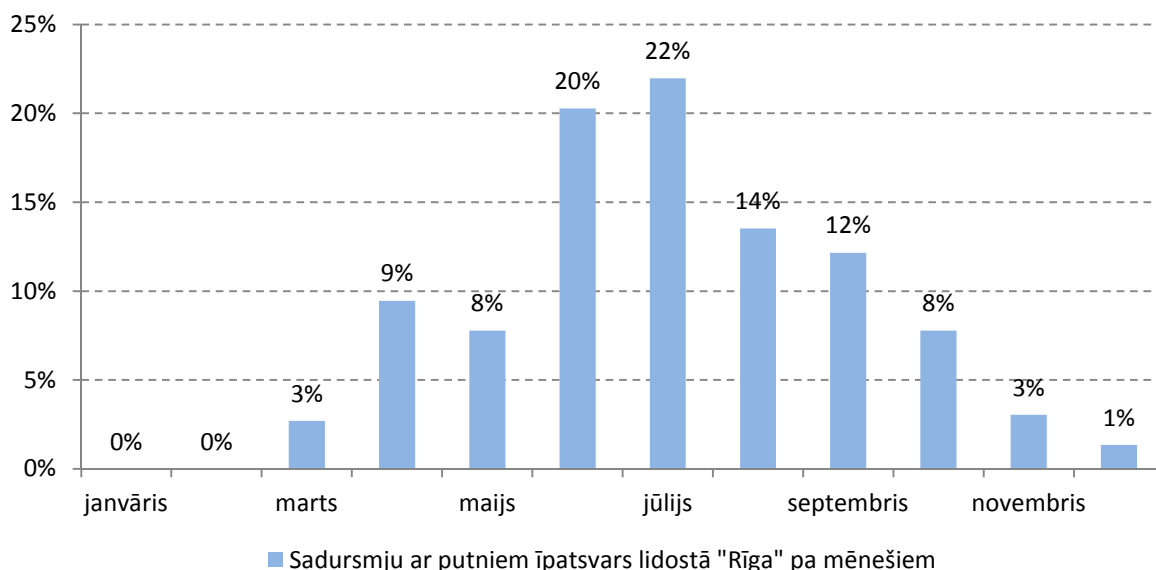
15. attēls: Lidostā „Rīga” sadursmes ar putniem dēļ pārtraukta pacelšanās uz 1000 lidojumiem

Atgadījumi, kad sadursmes ar putnu dēļ pārtraukta pacelšanās, vēsturiski uzrāda svārstīgu statistiku, jo šie atgadījumi nenotiek bieži. 2013. gadā, līdzīgi kā 2012. un 2011. gadā, šis rādītājs saglabājies 0,01.



16. attēls: Lidostā „Rīga” sadursmes ar putniem dēļ bojāts gaisa kuģis uz 1000 lidojumiem

Lidostā „Rīga” kopumā ir novērojama tendence samazināties atgadījumiem, kad gaisa kuģis ir bojāts dēļ sadursmes ar putniem.



17. attēls: Sadursmes ar putniem lidostā „Rīga” pa mēnešiem

Sadursmju ar putniem sezonālītātes raksturu ataino 17. attēls, kurā redzams visu datubāzē lidostā „Rīga” reģistrēto sadursmju ar putniem sadalījums pa mēnešiem (2000.–2013. gads). Vislielākā aktivitāte ir no jūnija līdz septembrim, pēdējos gados proporcionāli palielinājies sadursmju skaits jūnijā.

SAFA inspekcijas

Eiropas Savienības SAFA programmas inspekcijas tiek veiktas uz Eiropas Savienības vai Eiropas ekonomiskās zonas dalībvalstu gaisa kuģiem, kā arī uz trešo valstu gaisa kuģiem, lai pārliecinātos par to atbilstību starptautiskajām lidojumu drošības prasībām. Informācija tiek apkopota Eiropas SAFA programmas datu bāzē. Ja gaisa kuģa pārbaudes norāda uz nopietnām novirzēm no starptautiskajām lidojumu drošības prasībām (sevišķi, ja tās atkārtojas), civilās aviācijas kompetentās



foto: Uldis Mauriņš

iestādes nekavējoties par to ziņo Eiropas Komisijai. Šāda rīcība gaisa transporta jomā nepieciešama, lai nodrošinātu augstu drošības līmeni un aizsargātu pasažierus. Savukārt, lai informētu pasažierus, Eiropas Savienība ir izveidojusi sarakstu ar gaisa pārvadātājiem, kuri neatbilst attiecīgajiem drošības kritērijiem. Lēmumu par lidošanas aizliegumu attiecībā uz konkrētiem Gaisa kuģu ekspluatantiem vai pat attiecībā uz veselām valstīm, pieņem atbilstoši katras lietas būtībai (Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti).

Gaisa kuģi un gaisa kuģu ekspluatanti tiek pārbaudīti gan pēc nejaušības principa, gan ievērojot Komisijas Regulas (EK) Nr. 351/2008 prasības attiecībā uz prioritātes kritērijiem Eiropas Savienības lidostas izmantojošo gaisa kuģu perona pārbaūžu veikšanā.

2008. gada 14. oktobra Ministru Kabineta noteikumi Nr. 856 „Ārvalstu gaisa kuģu pirmslidojuma (pēclidojuma) pārbaudes kārtība” izšķir 3 neatbilstību kategorijas:

Trešā neatbilstības kategorija – gaisa kuģa neatbilstība rada tiešus draudus gaisa kuģa lidojuma drošībai.

Otrā neatbilstības kategorija – gaisa kuģa neatbilstība var būtiski ietekmēt gaisa kuģa lidojuma drošību.

Pirmā neatbilstības kategorija – gaisa kuģa neatbilstība ir nenozīmīga un nerada būtisku ietekmi uz gaisa kuģa lidojumu drošību.

Ārvalstu kompetento iestāžu veiktās SAFA inspekcijas uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem

Saskaņā ar Eiropas Savienības SAFA programmas datu bāzes datiem 2013. gadā uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem ir veiktas 125 SAFA inspekcijas, kas ir par 24 inspekcijām vairāk nekā 2012. gadā. Šajās inspekcijās ir konstatētas 89 neatbilstības, kas ir par 4 neatbilstībām vairāk nekā 2012. gadā.

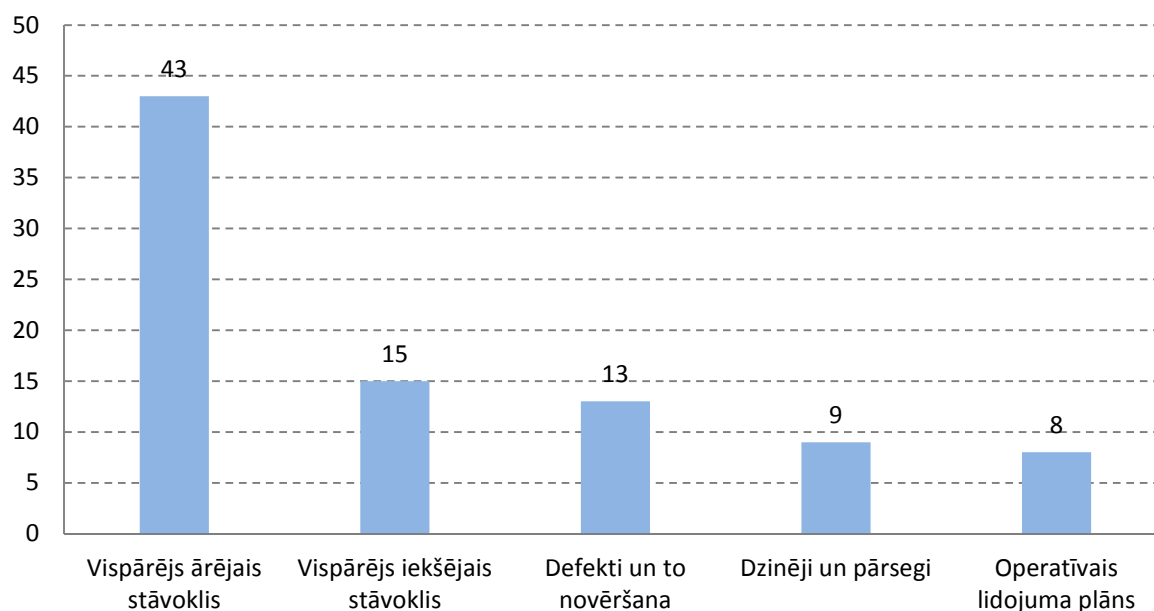
16 reizes konstatēta pirmās kategorijas neatbilstība, 2012. gadā – 19,

44 reizes – otrās kategorijas, 2012. gadā – 38,

29 reizes – trešās kategorijas neatbilstība, 2012. gadā – 28 reizes.

SAFA inspekcijās konstatētās neatbilstības norāda uz tehniskās apkopes nepilnībām un trūkumiem gaisa kuģu ekspluatācijas procedūrās vai dokumentācijā. Reaģējot uz konstatētajām neatbilstībām, Gaisa kuģu ekspluatanti veikuši korektīvās darbības, kā arī Civilās aviācijas aģentūra ir kontrolējusi efektīvu korektīvo darbību ieviešanu, lai novērstu jau radušās neatbilstības un izvairītos no to atkārtošanās.

Zemāk attēlotas visbiežāk konstatētās neatbilstības, kā arī novērojumi uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem.



18. attēls: Visbiežāk konstatētās neatbilstības, kā arī novērojumi uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem 2013. gadā

Visbiežāk konstatētās neatbilstības un novērojumi uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem bija šādās jomās:

Vispārējais gaisa kuģa ārējais un iekšējais stāvoklis, kā arī defektu identificēšana un to novēršana – attiecīgi 58 neatbilstības un novērojumi un 13 neatbilstības un novērojumi. Ārvalstu iestāžu inspekcijās galvenokārt atklāts, ka gaisa kuģiem ir trūkstošas vai vaļīgas skrūves, krāsas bojājumi vai trūkstošas vai nodilušas brīdinājumu un apkopes uzlīmes. Lielākoties tie bijuši aizrādījumi, kas neietekmē lidojumu drošību, bet gan domāti gaisa kuģu ekspluatantu apkopes organizācijām, lai pievērstu papildus uzmanību situācijām, kas ar laiku var pārvērsties nedrošā stāvoklī. Piemēram, viena vaļīga vai trūkstoša skrūve var būt pieļaujama, bet divu šādu blakus esošu skrūvju neesamība jau var būt ārpus ražotāja pieļaujamām robežām. Gadījumu, kad gaisa kuģu ārējā stāvoklī atrasti

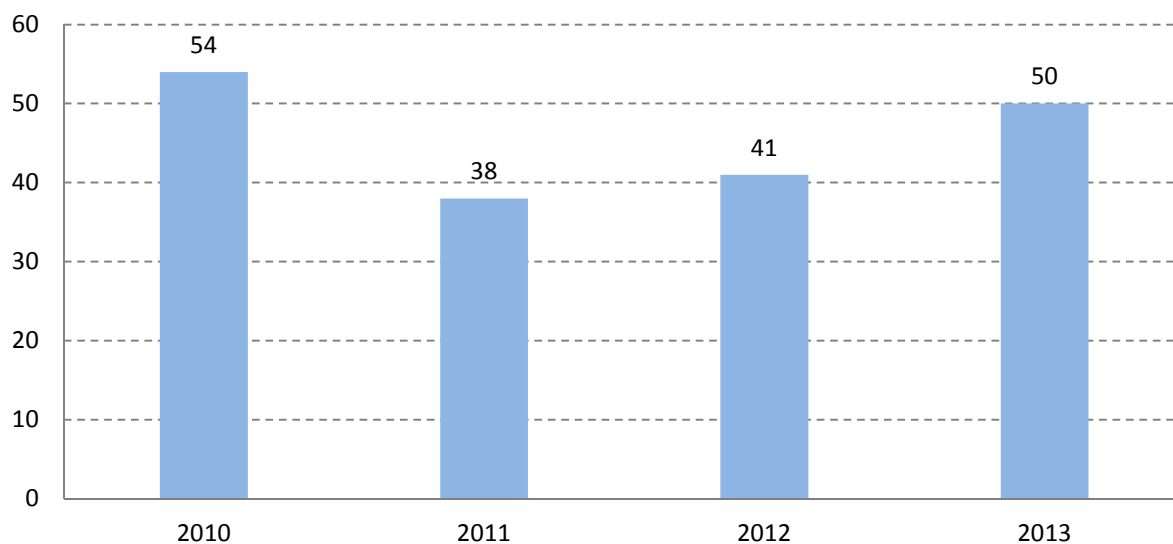
būtiski trūkumi, kas jānovērš līdz nākamajam lidojumam, ir salīdzinoši maz. Kas saistīts ar gaisa kuģu salona stāvokli un salona drošību, ir atrastas 8 neatbilstības, kad nav tikuši ievēroti atkritumu urnu ugunsdrošības noteikumi. Šo urnu vākiem automātiski jāaizveras, lai norobežotu skābekļa pieplūdi ja tajā sākusies aizdegšanās. Gaisa kuģu sertifikācijas standarti nosaka šādu prasību, un, kaut gan smēķēšana gaisa kuģos jau kādu laiku nav atļauta, šī prasība joprojām ir spēkā. Arī nenostiprināta bagāža un aprīkojums, un servisa ratu bremžu mehānismu nepilnības, kā citus gadus, ir bijuši par iemeslu neatbilstībām gaisa kuģu salonā.

Saistībā ar augstāk minētajiem novērojumiem, 8 gadījumos fiksētas neatbilstības saistībā ar defektu identificēšanu un monitoringu, piemēram, gadījumos, kad minimālo iekārtu saraksts (MEL) paredz nepieciešamību veikt apkopes darbību pie noteikta defekta, bet šāda darbība nav tikusi veikta. Dažas neatbilstības bijušas saistītas par nepilnīgām apkopes darbībām un nepilnīgu dokumentu noformēšanu.

Jāpiebilst, ka gaisa kuģu ekspluatanti, pamatojoties uz normatīvajiem dokumentiem, ir apstrīdējuši vairāku konstatēto neatbilstību pamatotību, sazinoties ar inspekciju veikušajām valsts kompetentajām iestādēm. Vienlaikus arī jāatzīst, ka EASA standartizācijas centienu rezultātā nepamatotas neatbilstības parādās arvien mazāk. Gaisa kuģu ekspluatanti turpina sakārtot savu procedūru un dokumentācijas kopumu, kā arī nodrošina apkalpju, tehniskā personāla un ārstaciju aģentu izglītošanas pasākumus saistībā ar SAFA inspekcijām.

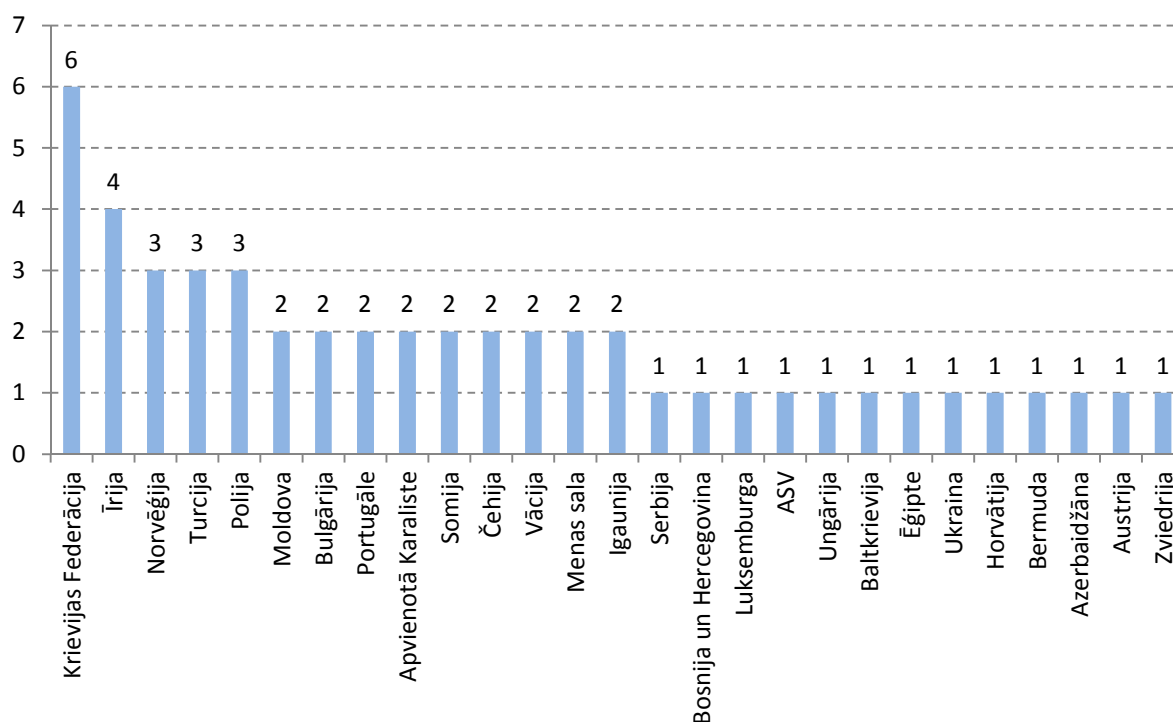
Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veiktās SAFA inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģiem

Civilās aviācijas aģentūra 2013. gadā Latvijā veikusi 50 inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģiem (19. attēls). Visas inspekcijas veiktas starptautiskajā lidostā *Rīga*.

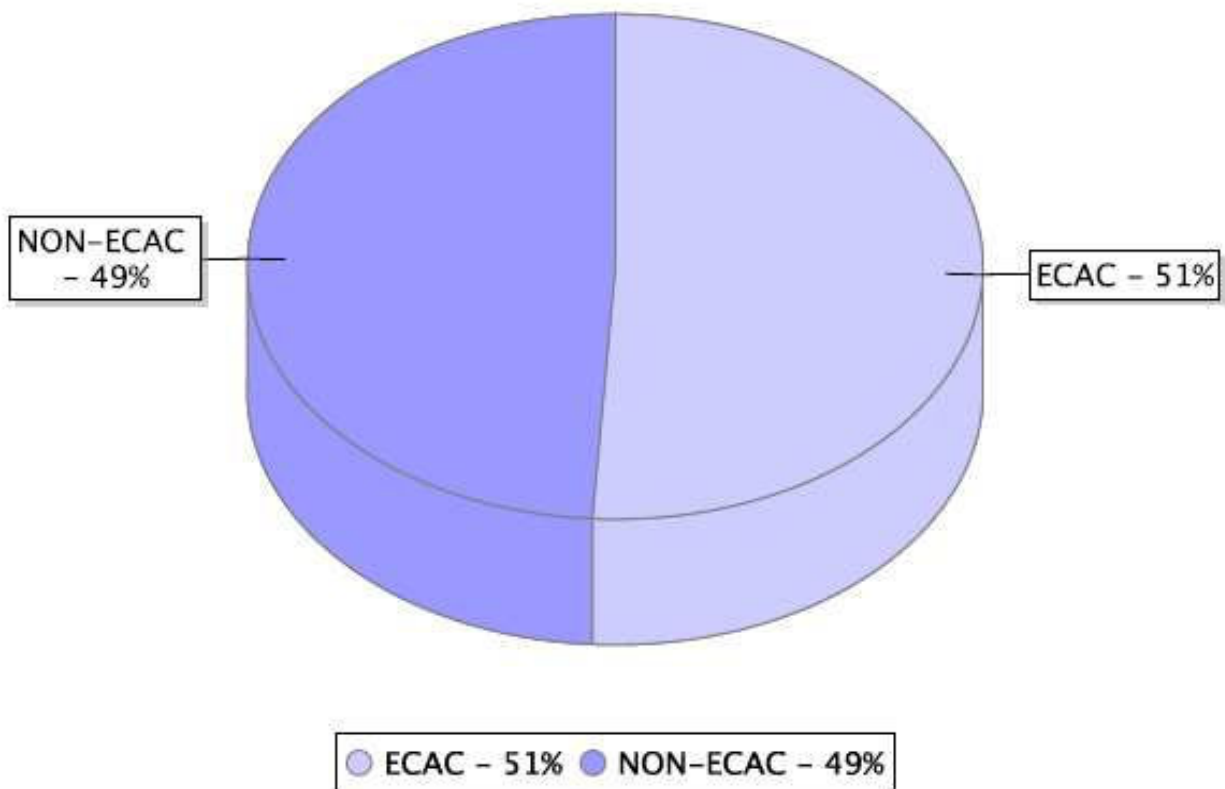


19. attēls: Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veikto SAFA inspekciju sadalījums pa gadiem

Latvijā veikto SAFA inspekciju skaita sadalījumu pēc gaisa kuģu ekspluatantu reģistrācijas valsts skatīt 20. attēlā



20. attēls: Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veiktās inspekcijas uz ārvalstu g/k ekspluatantu g/k. 2013. gadā



21. attēls: Latvijā veikto SAFA inspekciju sadalījums 2013. gadā uz ECAC /ne-ECAC gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem

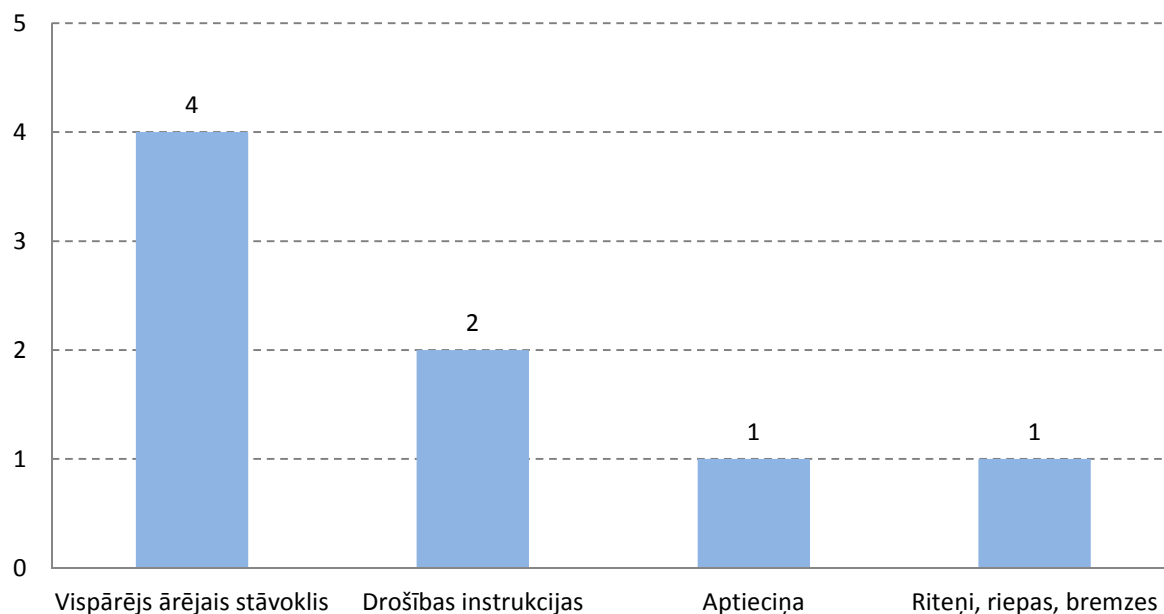
Inspekciju laikā veiktas šādas darbības / pieņemti lēmumi atbilstoši procedūrām (skatīt 1. tabulu).

Darbība	2011	2012	2013	Kopā
1) Informācija nodota gaisa kuģa komandierim	38	31	23	92
2) Informācija nosūtīta GKE un GKE valstij	6	8	3	17
3a) Noteikts Gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojums	0	0	0	0
3b) Veiktas korektīvas darbības pirms izlidošanas	0	4	0	4
3c) Gaisa kuģim uzlikts aizliegums izlidot	0	0	0	0
3d) Atkārtotu lidojumu veikšanas ierobežojumi	0	0	0	0

1. tabula: Darbības, kas veiktas SAFA inspekciju laikā Latvijā (to skaits)

Neatbilstību skaits	Inspekciju skaits
Inspekcijas bez neatbilstībām	43
1 neatbilstība	6
2 neatbilstības	1

2. tabula: Neatbilstību skaits 2013. gada inspekcijās



22. attēls: Visbiežāk konstatētās neatbilstības un novērojumi uz ārvalstu gaisa kuģiem Latvijā 2013. gadā

2013. gadā neatbilstības lielākoties tika atrastas saistībā ar gaisa kuģu vispārējo ārējo stāvokli, proti, krāsas defektiem, neatbilstošiem marķējumiem un bremžu sistēmas indikāciju.

Divos gadījumos tika novērotas nepilnības gaisa kuģa salonā saistībā ar pasažieru drošības instrukcijām un vienā gadījumā pirmās palīdzības aptieciņas saturam bija beidzies derīguma termiņš.

Veicot inspekcijas, Civilās aviācijas aģentūra izvēles kārtībā pārliecinājās, ka ārvalstu gaisa kuģu ekspluatanti, kas veic lidojumus Latvijā atbilst starptautiskiem lidojumu drošības standartiem un ka neatbilstības, kas var apdraudēt lidojumu drošību tiek novērstas.

Informācijas vākšana

Civilās aviācijas aģentūra aktīvi vāc informāciju par gaisa kuģu lidojumu drošību. Arī pasažieriem un citiem, kuri iesaistīti civilās aviācijas darbībā vai bijuši par liecinieku kādam atgadījumam, ir iespēja ziņot Civilās aviācijas aģentūrai par esošajiem vai varbūtējiem lidojumu drošības apdraudējumiem. Saņemtā informācija var kalpot par iemeslu, lai pārbaudītu ziņojumā minēto informāciju, veicot inspekcijas uz ārvalstīs sertificēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem. Šie ziņojumi ir konfidenciāli, tāpēc ziņotāja identitāte netiek izpausta trešajām pusēm.

Vairāk uzzināt par ziņošanas iespējām var Civilās aviācijas aģentūras mājaslapā
<http://www.caa.lv/lv/lidojumu-drosiba/arvalstu-aviokompanijas>

Vairāk par SAFA programmu

Papildu informācija par Eiropas Savienības SAFA programmu ir pieejama Eiropas Komisijas mājas lapā (angliski)
http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/safa_en.htm

Izstrādāto rekomendāciju īstenošana (FACTOR)

Civilās aviācijas aģentūrā darbojas atgadījumu korektīvo darbību ieviešanas kontroles datubāze (Follow-up Action on Occurrence Report – FACTOR). Šajā datubāzē tiek reģistrētas rekomendācijas, kas saņemtas no Latvijas un ārvalstu aviācijas nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojiem. Tādējādi iespējams reģistrēt rekomendāciju piemērojamību, sekot līdzi rekomendāciju statusam un kontrolēt Civilās aviācijas aģentūras darbības, lai ieviestu rekomendācijas GKE darbībā. Tādā veidā tiek kontrolēta rekomendāciju ieviešana GKE, ANS, lidostās, tehnisko apkopju organizācijās, apmācību organizācijās u.c.

Drošības izpildes monitorings un indikatori

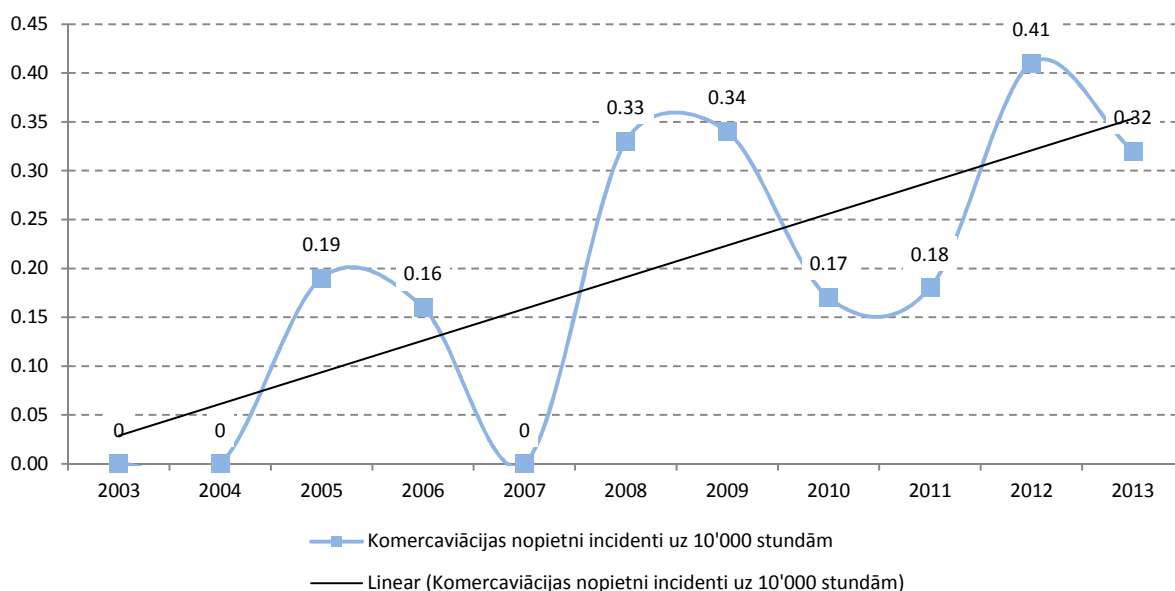
Lidojumu drošības izpildes indikatori (SPI) – informācija no Latvijas Civilās aviācijas aģentūras datubāzes izteikta pret nolidojuma datiem (lidojumu skaits vai nolidoto stundu skaits), kas iegūti no aviokompānijām, vispārējās nozīmes aviācijas pārstāvjiem (gaisa kuģu īpašniekiem un gaisa kuģu ekspluatantiem, pilotiem un klubiem), lidostām un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja.

Indikatori ir noteikti tādiem atgadījumiem, kas atkārtojas un iezīmē tendences, rada tiešu apdraudējumu lidojumu drošībai.

Šajā sadaļā ir atainoti faktiskie rādītāji – saskaņā ar datiem, kas reģistrēti Civilās aviācijas aģentūras datubāzē.

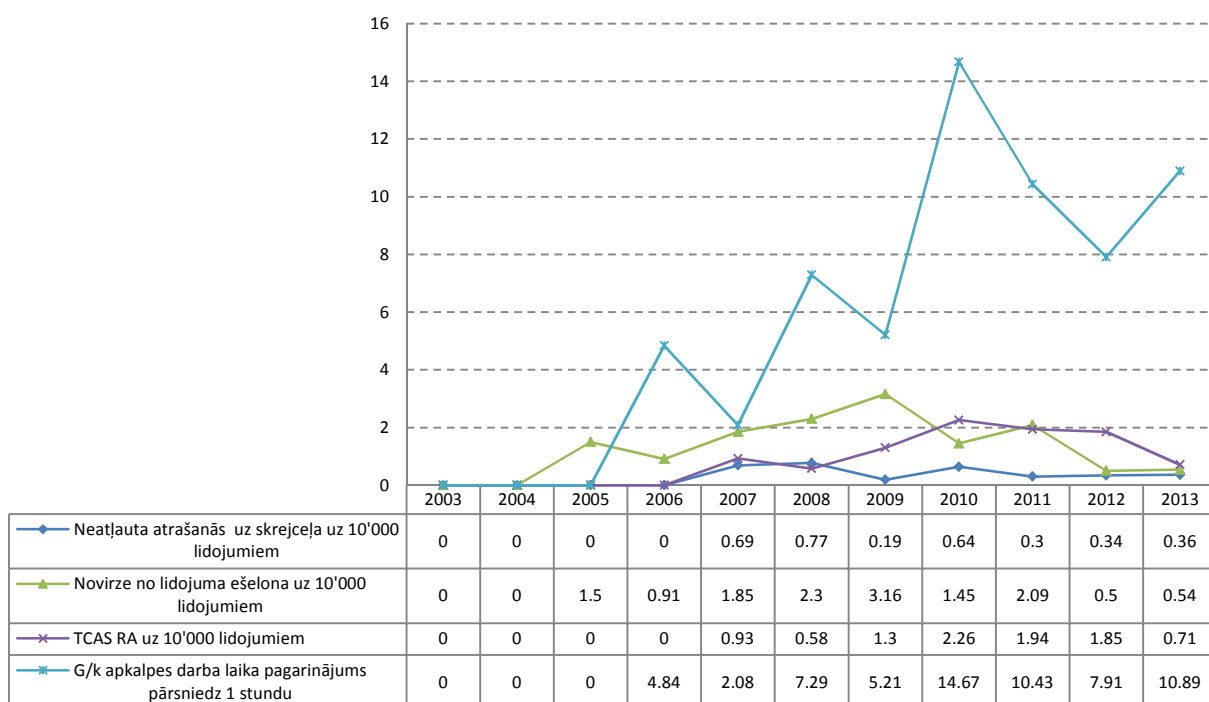
Komercaviācija

Komercaviācijā ICAO piedāvātais lidojumu drošības līmenis ir mazāks nekā 0,2 letāli aviācijas nelaimes gadījumi uz 100 000 lidojumu stundām.



23. attēls: Nopietni incidenti komercaviācijā uz 10'000 lidojumu stundām

Nopietnajiem incidentiem komercaviācijā ir izteikti cikliska kopumā pieaugoša tendence, un 2013. gadā sākās samazinājums pēc pēdējo gadu augstākā punkta 2012. gadā. 2013. gadā notikušie nopietnie incidenti saistīti gan ar gaisa kuģu bīstamu satuvināšanos gaisā, gan gaisa kuģa apkalpes veselības stāvokli, gan gaisa kuģa vadību.



24. attēls: Lidojumu drošības izpildes indikatori komercaviācijā

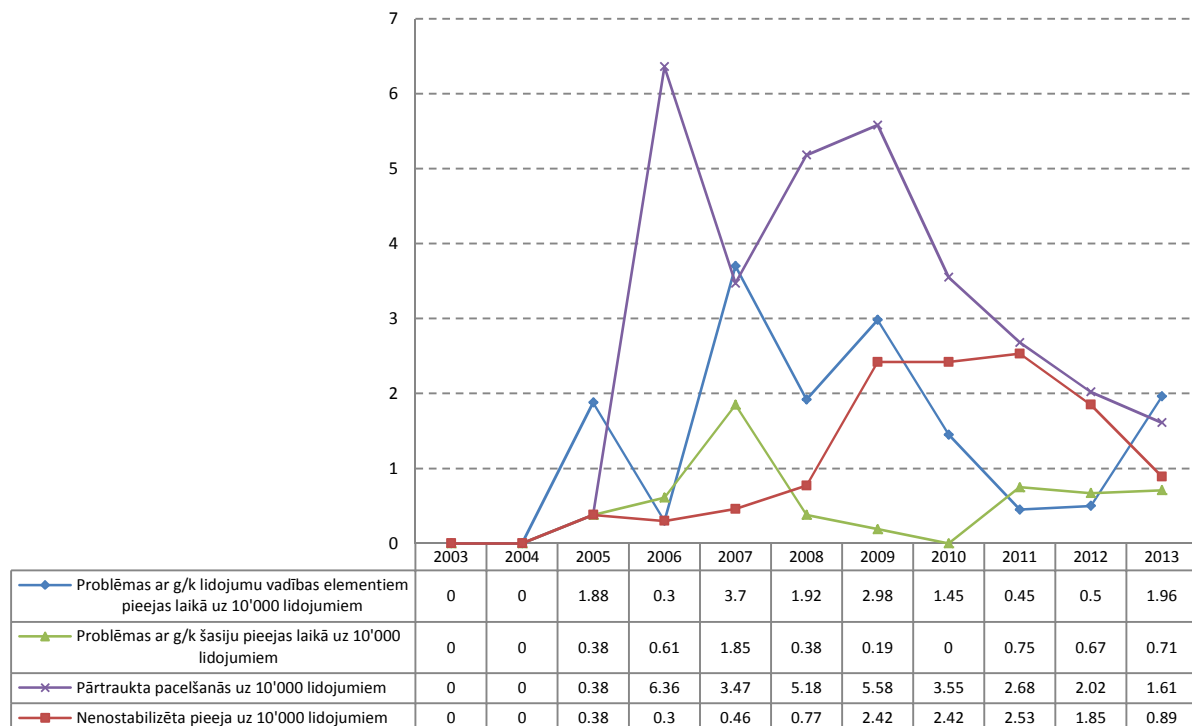
2013. gadā ziņots par 0,36 neatļautas atrašanās uz skrejceļa³ gadījumiem uz 10'000 lidojumiem, kas ir neliels palielinājums, salīdzinot gan ar 2012., gan 2011. gadu, tomēr, neskatoties uz šo pieaugumu, rādītājs 2013. gadā ir trešais zemākais kopš 2005. gada un kopumā vērojama tendence šim rādītājam pakāpeniski samazināties.

Noviržu no lidojuma ešelona rādītājs 2013. gadā ir palielinājies tikai nedaudz, un kopumā 2013. gada rādītājs ir otrs zemākais fiksētais apskatītajā laika periodā.

RA atgadījumu (kad gaisa satiksmes sadursmju novēršanas sistēma (TCAS/ACAS) ir devusi norādījumus gaisa kuģa apkalpei, lai novērstu risku sadurties ar citiem gaisa kuģiem) uz 10'000 lidojumiem indikators 2013. gadā ievērojami samazinājies – no 1,85 2012. gadā uz 0,71, sasniedzot zemāko līmeni kopš 2008. gada. Kopumā šim rādītājam pēdējo 4 gadu laikā novērojama samazinoša tendence.

G/k apkalpes darba laika pagarinājums vairāk par 1 stundu uz 10000 lidojumiem 2013. gadā palielinājušies no 7.91 2012. gadā uz 10.89. Kopumā šim rādītājam novērojama svārstoši pieaugoša tendence.

³ 24. attēlā šis rādītājs attēlo vienīgi gaisa kuģu neatļautu atrašanos uz skrejceļa un neietver cita veida neatļautu atrašanos uz skrejceļa (persona, dzīvnieks, transporta līdzeklis)



25. attēls: RE riska faktori uz 10'000 lidojumiem

25. attēlā apskatīti vairāki nozīmīgi RE (gaisa kuģa nobraukšana no skrejceļa pacelšanās vai nosēšanās laikā) riska faktori uz 10 000 lidojumiem. Rādītājs par problēmām ar g/k lidojuma vadības elementiem (piemēram aizplākšņiem) pieejas laikā salīdzinot ar 2011. un 2012. gadu ir palielinājies, no 0.45 2011. gadā un 0.5 2012. gadā uz 1.96 2013. gadā. Šim rādītājam kopumā ir svārstīga tendence.

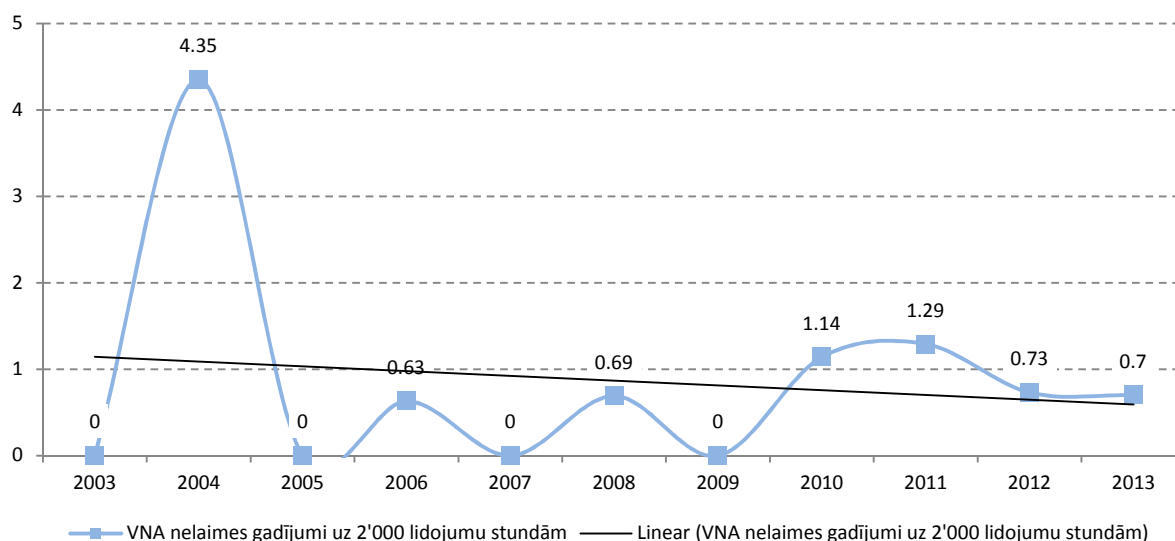
Rādītājs par problēmām ar g/k šasiju pieejas laikā nedaudz palielinājies no 0.67 2012. gadā uz 0.71 2013. gadā. Šim rādītājam kopumā novērojama svārstīga tendence.

Rādītājs par pārtrauktām pacelšanās 2013. gadā turpinājies samazināties, un no 2.02 2012. gadā samazinājies līdz 1.61. Kopumā tendence šim rādītājam ir samazināties kopš 2009. gada.

Rādītājs par nenostabilizētu pieeju ievērojami samazinājies no 1.85 2012. gadā uz 0.89, un kopumā pēdējos gados novērojama tendence šim rādītājam samazināties.

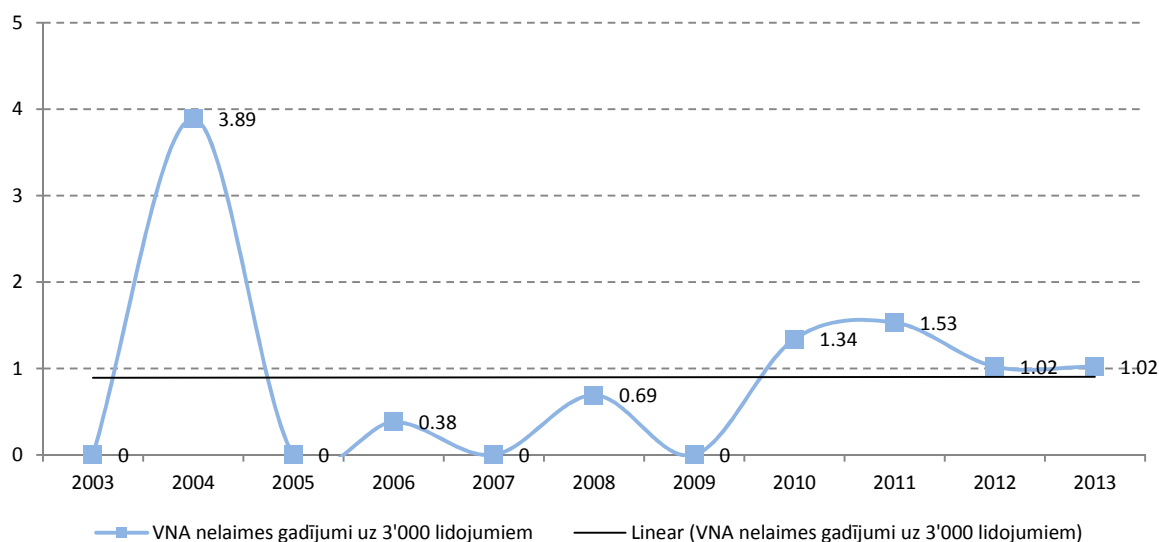
Vispārējās nozīmes aviācija

Drošības izpildes indikatori ir izveidoti Latvijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētiem gaisa kuģiem.



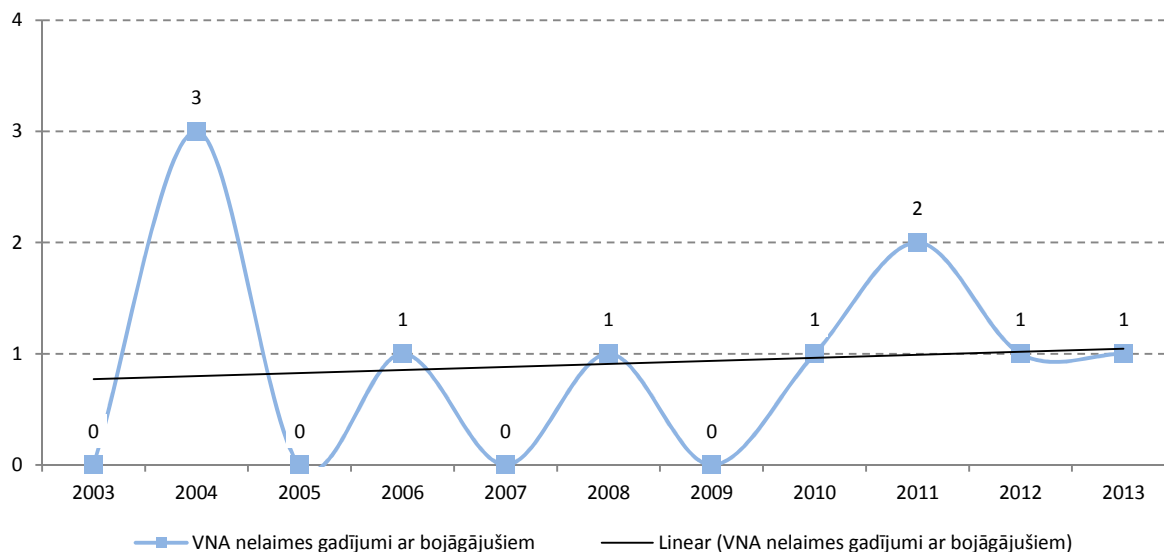
26. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumu skaits VNA uz 2'000 lidojumu stundām

26. attēlā attēloti dati par aviācijas nelaimes gadījumu skaitu vispārējās nozīmes aviācijā uz 2'000 nolidotajām stundām periodā no 2003. līdz 2013. gadam. 2013. gadā šis rādītājs ir turpinājis samazināties gandrīz uz pusi un ir zemākais pēdējo 4 gadu laikā.



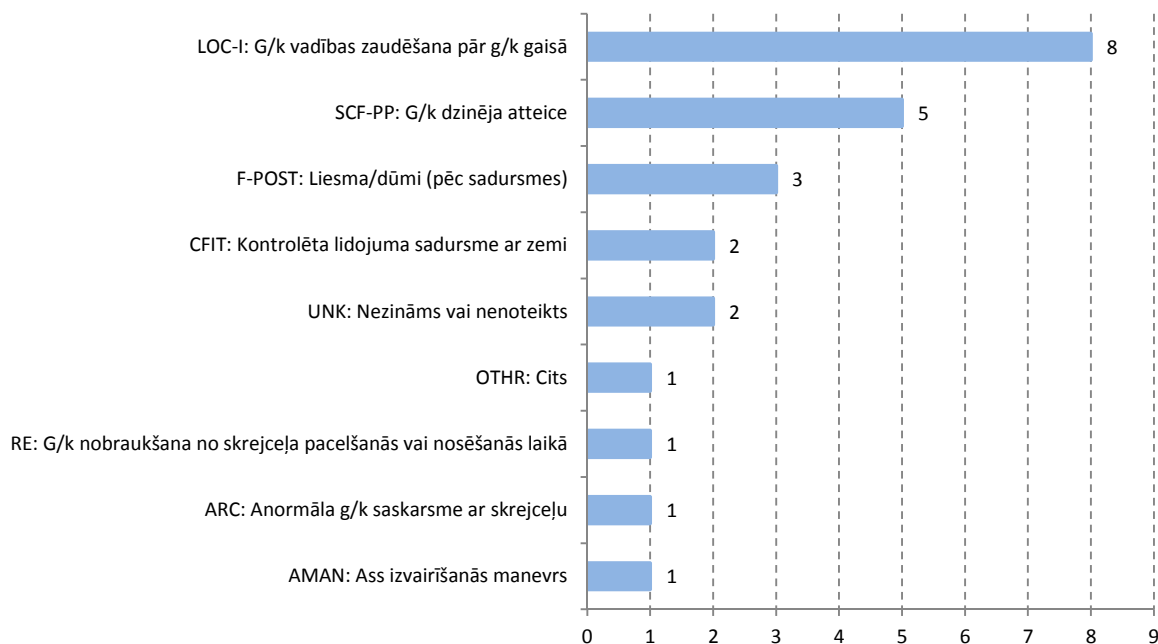
27. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi VNA uz 3'000 lidojumiem

Aviācijas nelaimes gadījumu skaits VNA uz 3'000 lidojumiem (27. attēls) 2013. gadā ir saglabājis 2012. gada līmenī, un kopš 2009. gada tas ir zemākajā līmenī. Kopumā nav novērojama tendence šim rādītājam pieaugt vai samazināties.



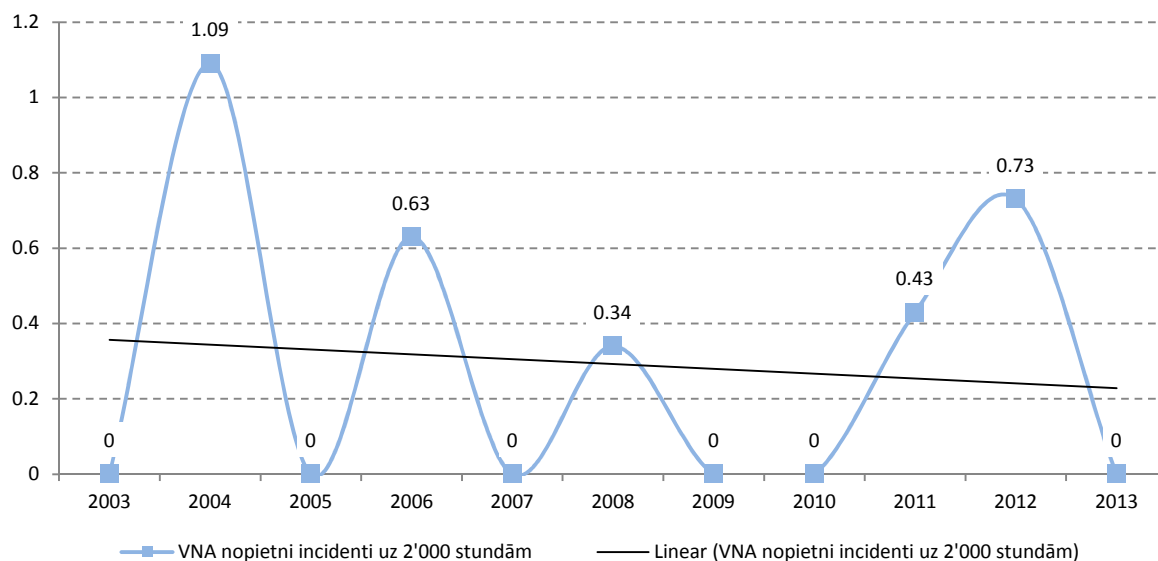
28. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi VNA ar bojā gājušajiem

28. attēlā attēloti nelaimes gadījumi VNA ar vismaz vienu bojā gājušo. Visaugstākais šis rādītājs bija 2004. gadā, bet 2013. gadā tas ir saglabājies 2012. gada līmenī - 1 bojā gājušais (2011. gadā - 2 nelaimes gadījumi ar bojā gājušajiem).



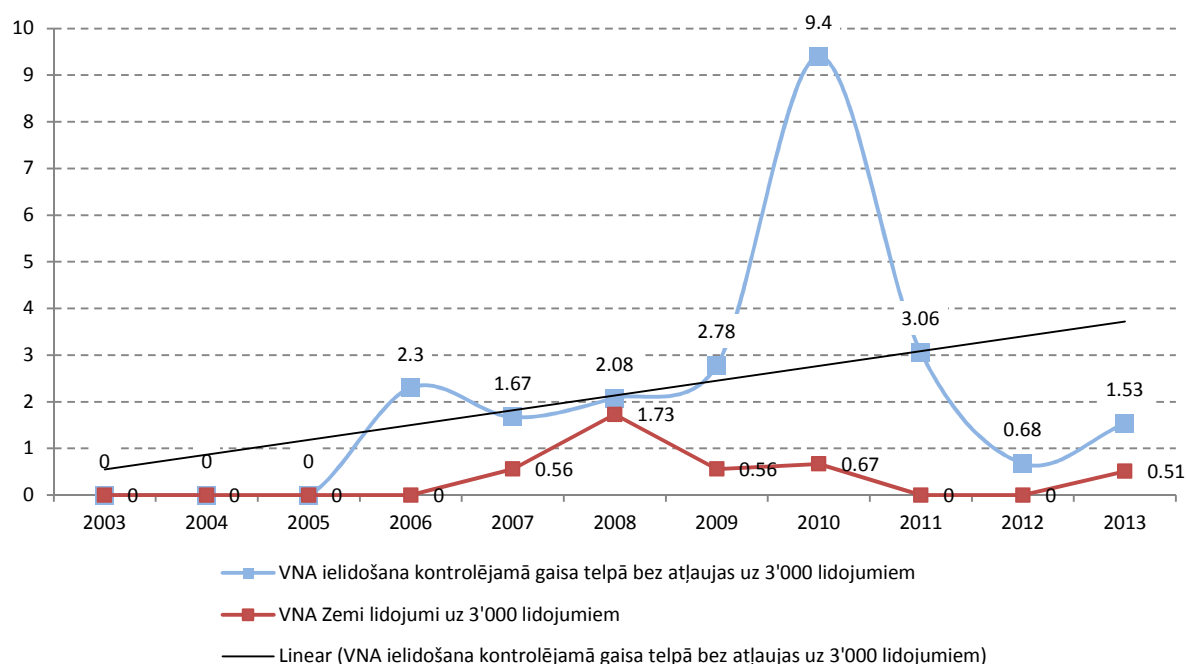
29. attēls: Atgadījumu kategoriju sadalījums VNA aviācijas nelaimes gadījumos

29. attēlā redzams atgadījumu kategoriju sadalījums VNA aviācijas nelaimes gadījumos 2003.–2012. gadā. Izteikti visbiežākā kategorija ir LOC-I (gaisa kuģa vadības zaudēšana pār gaisa kuģi gaisā). Tendence palielināties SCF-PP kategorijas (gaisa kuģa dzinēja atteice) atgadījumu skaitam.



30. attēls: Nopietnu incidentu skaits VNA uz 2'000 stundām

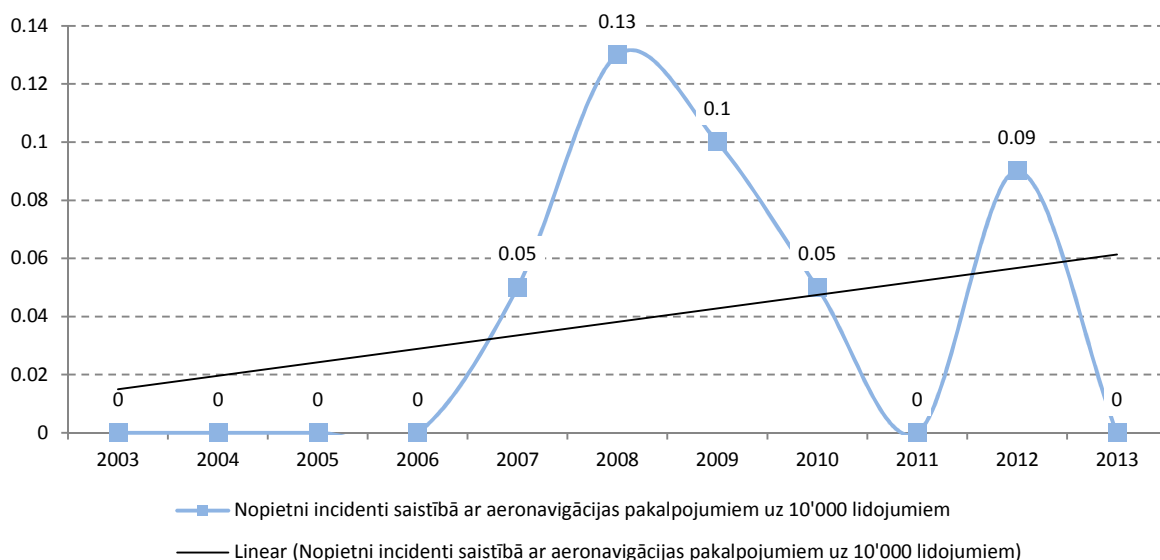
Lai gan 2012. gadā nopietno incidentu skaitu VNA uz 2'000 stundām bija ievērojami lielāks kā iepriekšējos gadus, 2013. gadā tas ir samazinājies, un kopumā nosakāma tendence šim rādītājam samazināties.



31. attēls: Drošības izpildes indikatori VNA uz 3'000 lidojumiem

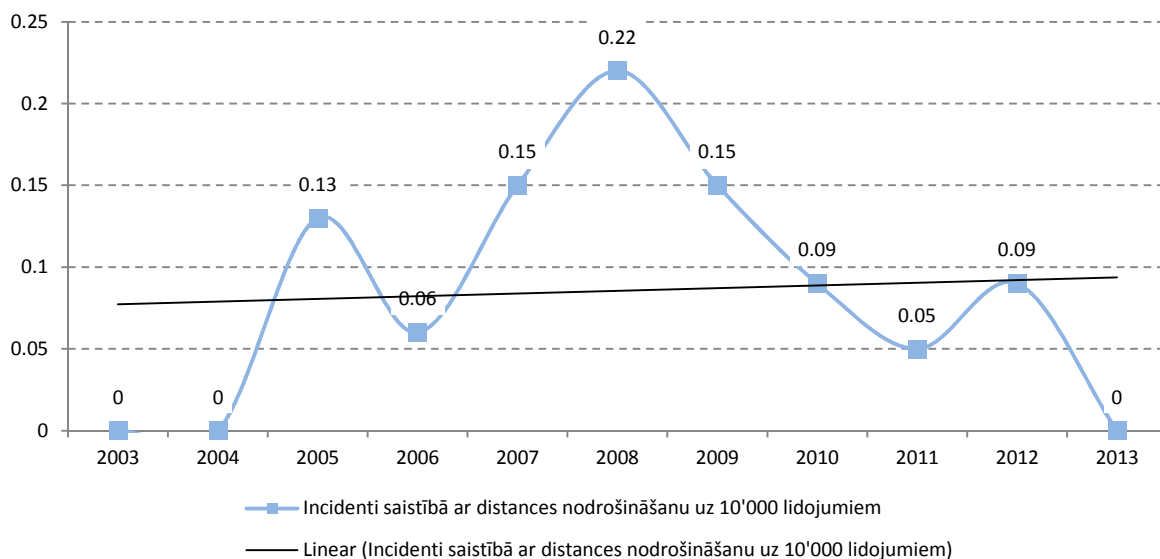
Drošības izpildes indikatori VNA uz 3'000 lidojumiem pēc samazinājuma 2011. un 2012. gadā ir palielinājušies 2013. gadā, tomēr ir krietni zemākā līmenī salīdzinot ar augstāko reģistrēto līmeni.

Aeronavigācija



32. attēls: Nopietni incidenti uz 10'000 lidojumiem

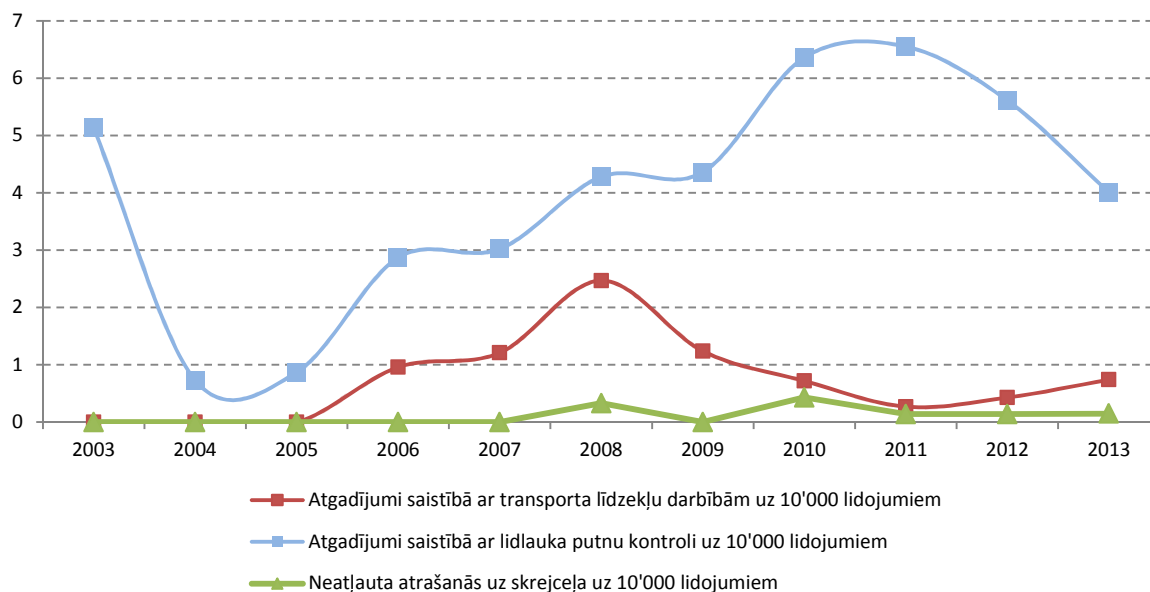
Nopietni incidenti saistībā ar aeronavigācija pakalpojumiem 2013. gadā ir samazinājušies, lai gan 2012. gadā šis rādītājs bija diezgan augsts. Kopumā novērojama pieaugoša tendence.



33. attēls: Distancēšanas nenodrošināšana uz 10'000 lidojumiem

Distancēšanās nenodrošināšanas atgadījumiem pēdējos gados vērojama tendence samazināties, un arī 2013. gadā tas ir samazinājies.

Lidostas un zemes dienesti



34. attēls: Drošības izpildes indikatori lidostām un zemes dienestiem

Saistībā ar drošības izpildes indikatoriem lidostām un zemes dienestiem, var konstatēt, ka 2013. gadā turpināja samazināties atgadījumi saistībā ar lidlauka putnu kontroli, un saistībā ar neatļautu atrašanos uz skrejceļa. Atgadījumi saistībā ar transporta līdzekļu darbībām ir palielinājušies.

Nozīmīgo faktoru saraksts (Significant issues list – SIL)

SIL saraksts tiek izveidots, lai pievērstu pastiprinātu uzmanību tiem atgadījumiem, kas atkārtojas un var būt bīstami. SIL tiek sastādīts, ņemot vērā informāciju no šādiem avotiem:

- obligātā ziņošanas sistēma;
- brīvprātīgā ziņošanas sistēma;
- inspekcijas un auditi;
- lidojumu datu analīze (FDA);
- citi avoti.

Civilās aviācijas aģentūra analizē faktoros un veic darbības, lai paaugstinātu lidojumu drošības līmeni. SIL saraksts ir dinamisks, tas tiek pārskatīts reizi gadā un tiek papildināts ar augsta riska faktoriem un no tā tiek dzēsti faktori, kuru risks (varbūtības un smaguma attiecība) ir samazinājies. Latvijā šis saraksts tiek izveidots, izmantojot visu iepriekšējo gadu statistiku, jo vairāku gadu statistika dod iespēju precīzāk identificēt riskus nekā viena gada statistika – salīdzinoši mazās lidojumu intensitātes dēļ. Analizējot pasaules un Eiropas tendences lidojumu drošības jomā un vienlaikus izvērtējot situāciju Latvijā, sarakstā tiek iekļauti riska faktori.

3. tabula: 2013. gada nozīmīgo faktoru saraksts

Sfēra	Nozīmīgais faktors	Komentārs / Skaidrojums
Komerccaviācija	Gaisa kuģa vadība (nenostabilizēta pieeja)	Nenostabilizēta pieeja ir tāda, kurā gaisa kuģis nav laicīgi sagatavots nosēšanās brīdim, piemēram, pieeja tiek veikta ar neatbilstošu ātrumu vai augstuma samazinājumu, nav sasniegta vajadzīgā nosēšanās konfigurācija (nav izlaistas šasijas vai aizplākšņi, ir nepiemērots dzinēja jaudas režīms u.tml.). Tā vietā, lai aizietu uz otru apli, nenostabilizētas pieejas turpināšana pēc noteiktā minimālā augstuma ir biežākais iemesls nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem nosēšanās laikā. Šo kā būtisku apdraudējumu ir identificējusi arī EASA.
	SAFA inspekciju rezultāti ārvalstīs	Latvijas gaisa kuģu ekspluatantu SAFA inspekciju rezultāti var kalpot kā Latvijas aviācijas uzraugošās iestādes efektivitātes un galvenokārt pašu gaisa kuģu ekspluatantu darbības atspoguļojums
	Apkalpes sadarbība ar aeronavigācijas pakalpojumu	Nespēja panākt procedūru unificēšanu starp

	sniedzēju	aviokompānijām, lidostu „Rīga” un LGS saistībā ar nestandarta situācijām. Bieži tiek izsludināti ārkārtas situāciju līmeņi <i>gatavība</i> vai <i>trauksme</i> , kad tas nav nepieciešams. Ņemot vērā lielo ažiotažu šādos gadījumos, pastāv risks, ka piloti var pārstāt ziņot dispečeriem par mazāk svarīgiem atgadījumiem, un tas var ietekmēt vispārējo ziņošanas kultūru
	G/k apkalpju darba laiks pagarināts par vairāk nekā par 1 stundu.	Pagarinot apkalpes darbalaiku un samazinot atpūtas laiku, apkalpes noguruma sekas var izpausties kā modrības zudums, neuzmanība, nespēja adekvāti reaģēt uz stresu vai slodzi u.tml.
Speciālie aviācijas darbi	Ziņošanas kultūra	Šobrīd praktiski netiek ziņots par operatora vai lidojumu apkalpju darbību problēmām. Saņemti ziņojumi vienīgi par trešo personu pārkāpumiem, organizatoriskiem jautājumiem u.tml.
	Apdraudējumi vidē, kur tiek veikti speciālie aviācijas darbi (neatļauta atrašanās uz skrejceļa, iespējamā sadursme ar objektu gaisā u.c.)	Neatļautu atrašanos uz skrejceļa kā būtisku apdraudējumu akcentē arī EASA
Vispārējās nozīmes aviācija	Zema ziņošanas kultūra	Zema ziņošanas kultūra neļauj identificēt riskus, veikt cēloņu analīzi un darbības, lai mazinātu risku
	Nesankcionēta ielidošana kontrolējamā gaisa telpā	2013. gadā pārkāpumu skaits palielinājies, salīdzinot ar 2012. gadu. Risks šāda veida pārkāpumos ir gaisa kuģu sadursmes gaisā
	Lidojumi ar neregistrētiem gaisa kuģiem un lidojumi bez atbilstošas pilota apliecības	Situācija nav uzlabojusies salīdzinājumā ar pagājušo gadu
	Kontroles zaudēšana lidojuma laikā	Pēc Civilās aviācijas aģentūras datubāzes datiem kontroles zaudēšana ir bijusi visbiežākais iemesls vispārējās nozīmes aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietnajiem incidentiem

	Zemi lidojumi	Zemi lidojumi – it īpaši virs vietām, kur pulcējas daudz cilvēku, – ir ļoti bīstami. Lidojot ar nelielu ātrumu, piemēram, virs jūrmalas, nelielais augstums ievērojami samazina iespējas veiksmīgi nosēdināt gaisa kuģi, neapdraudot cilvēkus uz zemes. Elektrolīniju un komunikāciju līniju vadi, citi šķēršļi, kā arī strauja manevrēšana zemā augstumā ir papildu apdraudējumi, kas ir izraisījuši nelaimes gadījumus iepriekš
Aeronavigācijas dienesti	Gaisa kuģu distancēšanās nodrošināšana	Šo kā būtisku apdraudējumu norāda arī EASA.
Lidostas un zemes dienesti	Putnu kontrole	Skat. sadaļu <i>Sadursmes ar putniem</i>
	Zemes dienestu transporta līdzekļu izraisītie bojājumi gaisa kuģiem	Skat. sadaļu <i>Lidostas un zemes dienesti</i>

Civilās aviācijas aģentūras aktivitātes lidojumu drošības jomā

Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa

2013.gadā visas aktivitātes saistītas ar gaisa kuģu lidojumu drošību tika plānotas vai drošības apsvērumu dēļ tika pārskatītas, lai uzlabotu procesu vadību lidojumu drošības jomā.

Eiropas aviācijas drošības pārvaldības sistēmas galvenie elementi tika iekļauti Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas lidojumu drošības pārvaldības programmā, kura tika saskaņota ar Eiropas Savienības (ES) pamatnostādņēm, Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) standartiem, Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) nosacījumiem un dalībvalsts politikas plānošanas dokumentā noteiktiem pamatprincipiem, attīstības mērķiem un prioritātēm aviācijas nozarē.

Lidojumu drošības pārvaldības programma tika izveidota ņemot vērā EASA izstrādāto Eiropas aviācijas drošības plānu (EASp). (EASp) sniedza detalizētu aprakstu par īpašiem drošības jautājumiem, skaidrību par nepieciešamo darbību veikšanu, lai mazinātu saistītos riskus gaisa kuģu ekspluatācijas jomā.

Tādas Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas aktivitātes, kā piemēram, apdraudējumu identificēšana, atgadījumu analīze, risku izvērtēšana, rekomendāciju izstrāde, atsauksmju sniegšana, tika veiktas, pārskatot un pilnveidojot savas iekšējās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008 un tās Īstenošanas noteikumiem.

Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas darbība lidojumu drošības jomā tika balstīta uz saņemto drošības informāciju valstī, no ICAO, EUROCONTROL, Eiropas Komerčiālās aviācijas drošības komandas (ECAST), kā arī EASA.

Visi Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas drošības pasākumi veikti, sadarbojoties ar pārējām struktūrvienībām Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” korporatīvā plāna drošības mērķa sasniegšanā - panākt un uzturēt vienādi augstu civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošības līmeni Eiropā.

Drošības risku pārvaldība, kā viens no galvenajiem elementiem drošības pārvaldības sistēmā (SMS), tika dokumentēta, identificējot sistemātiskas problēmas, ekspluatācijas problēmas, jaunas problēmas, un problēmas, kas saistītas ar cilvēku faktoriem un viņu veiktspēju. Galvenokārt, Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas darbība ietvēra aktivitātes, ņemot vērā EASp vadlīnijas.

Viens no būtiski svarīgiem Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas uzdevumiem lidojumu drošības uzraudzības jomā bija gaisa kuģu lidojumu parametru datu (FDM) efektīva lietošana aviokompāniju drošības pārvaldības sistēmās (SMS).

Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas aktivitātes tika saskaņotas ar EASp, ietverot pasākumus, kuru mērķis bija veicināt FDM programmas īstenošanas prioritātes identificēto ekspluatācijas problēmu risināšanā.

Identificētie lidojumu drošības apdraudējumi, lai mazinātu vai novērstu gaisa kuģu sadursmes varbūtību gaisā (MAC), obligātās ziņošanas sistēmas ietvaros netika uzskatīti par tik nopietniem, ka nebūtu bijis iespējams mazināt vai novērst gaisa kuģu sadursmi gaisā.

Iesaistoties dialogā ar ekspluatantiem bija panākta vienošanās par tādu atgadījumu nopietnības rādītāju, kā piemēram, TCAS/ACAS RA brīdinājuma ilgums, spiediena augstuma starpība ar izvēlēto augstumu, iekļaušanu aviokompāniju lidojumu drošības programmās, lai mazinātu gaisa kuģu sadursmes varbūtību gaisā.

Identificētie esošie aizsarglīdzekļi drošības risku kontrolei un turpmākai rīcībai riska samazināšanai attiecībā uz gaisa kuģa vadības zaudēšanu lidojumā (LOC-I) FDM datu analīžu kopsavilkumos norādīja uz papildu drošības tendenču identifikāciju.

Vispārējās nozīmes aviācijā gaisa kuģa vadības zaudēšana gaisā ir bijusi vēl joprojām visbiežākais iemesls aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem.

Gaisa kuģa apkalpes darbības ietekmējošo apstākļu (piemēram, nogurums, miegs, diennakts cikls, modrība), apdraudējumu identificēšana un riska izvērtējumi attiecīgo noteikumu ietvaros, bija viens no svarīgākajiem Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas uzdevumiem lidojumu drošības pārvaldības programmas ietvaros.

Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa, ņemot vērā kvalificētu inspektoru trūkumu organizāciju sertificēšanas un uzraudzības jomās, pārskatīja savas darba prioritātes, aktīvi iesaistoties Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” cilvēkresursu plānošanas sistēmā kompetentu darbinieku pieejamībai.

Aviācijas personāla sertificēšana

	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Kopējais teorētisko eksāmenu skaits	755	739	893	779	916	676
Nokārtotie eksāmeni	614	600	664	599	715	528
Nenokārtotie eksāmeni	141	139	229	180	201	141
Eksāmenu dienas	81	92	92	88	89	89
Pretendentu skaits	121	144	164	151	154	110

4. tabula: Teorētisko eksāmenu statistika

Aviācijas personāla kategorijas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļi								
- Studentpiloti (SPL)	100	121	188	162	137	(RSPL+ SPL) 39 + 201	(RSPL+ SPL) 22 + 152	144
- Privātpiloti (PPL)	154	52	167	142	122	200	188	173
- Komercepiloti (CPL)	74	64	108	103	96	124	111	123
- Avioliñiju transporta piloti (ATPL)	153	137	224	193	193	226	227	223
- Lidotāji inženieri (F/EL)	23	15	26	20	17	22	22	17
- Lidotāj stūrmaņi (FNL)	17	6	22	6	11	14	9	2
- Lidotāji radioteleфона operatori (FRTOL)	7	3	12	4	3	4	-	-
- Planiera piloti (GPL)	13	4	26	10	5	5	3	5
- Brīvā gaisa balona piloti (FBPL)	5	6	10	9	12	14	16	12
- Amatierpilota apliecības	42	25	47	12	14	5	3	53
- Ārzemju piloti, kuriem izsniegti derīguma sertifikāti	74	60	62	51	88	75	51	15
Kopā:	662	493	872	712	698	929	823	767

5. tabula: Aviācijas personāla kategorijas

Lidlauku ekspluatācija un drošība, lidlauku ekspluatantu darbības uzraudzība

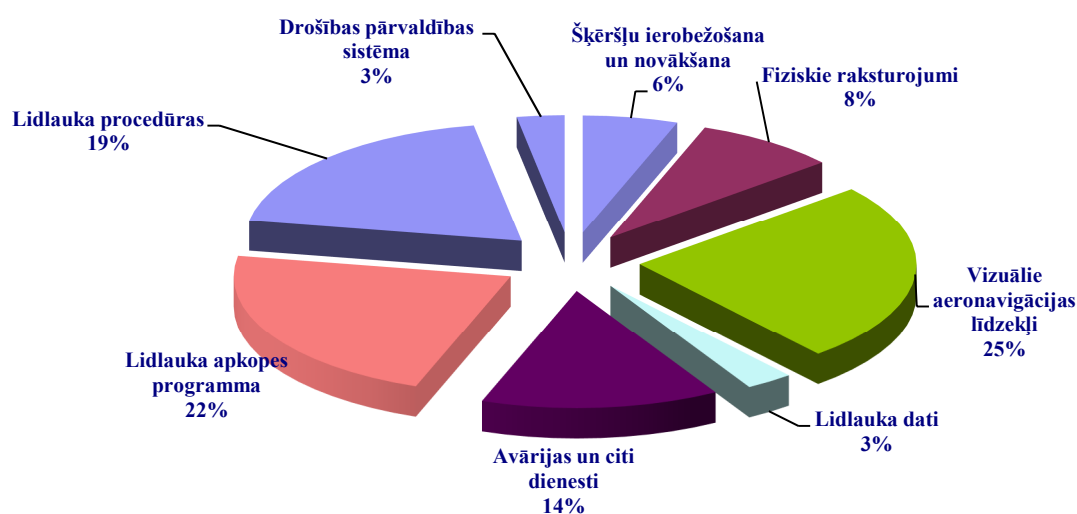
Saskaņā ar lidlauku sertifikācijas un pastāvīgās uzraudzības programmu 2013.gadā ir veiktas 20 inspekcijas sertificētajos lidlaukos, lai novērtētu lidlauku drošībai kritiskos elementus (lidlauku iekārtas, lidlauka plānojums, lidlauku dienestu un personāla atbilstība standartiem un praksei, veicamo procedūru atbilstība lidojumu drošības prasībām).

Pārskata gadā lidlauku sertifikācijas prasības izpildīja un lidlauka apliecības derīguma termiņu pagarināja lidlauks „Rīga”.

Uz 2013.gada 31.decembri Latvijā kopā ir sertificēti:

- 2 lidlauki gaisa pārvadājumiem – Rīga, Jurmala Airport;
- 8 vispārējās aviācijas lidlauki – Ikšķīle, Cēsis, Limbaži, Ādaži, Daugavpils, Ventspils, Liepāja, Spilve;
- 4 vispārējās aviācijas helikopteru lidlauki Centra Jaunzemji, Baltijas Helikopters, M Sola, Amo Plant.

Pārskata gadā lidlauku ekspluatantu uzraudzības procesā konstatētas 36 jaunas neatbilstības, no kurām lielākā daļa ir saistīta ar lidlauku ekspluatācijas noteikumu neievērošanu gan lidlauka apkopē (vizuālie līdzekļi un kustības zona), gan ekspluatācijas procedūru izpildē, kas saistīts ar nepietiekamu resursu vadību lidlauku ekspluatantu organizācijās. Uzraudzībā konstatēto neatbilstību skaits pārskata gadā, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, ir ievērojami palielinājies un ir saistīts ar ekspluatācijas izmaiņu nepietiekamu vadību. Ir novērojams, ka lidlauku ekspluatanti vāji pilnveido vispārējo drošības kultūru un nepietiekamu uzmanību pievērš lidlauku ekspluatācijas pārvaldībai.



35. attēls: Lidlauku ekspluatācijas neatbilstību sadalījums

2013.gadā 50 objektiem visā Latvijas teritorijā veikta gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas un izvietojuma saskaņošana un būvju aizsargapgaismojuma un marķējuma pieņemšanas procedūras, lai pasargātu lidlaukus no bīstamu šķēršļu rašanās to apkārtnē.

Aeronavigācijas pakalpojumu drošības uzraudzība

2013.gadā tika veikti 3 auditi un 2 neplānotās inspekcijas Mācību organizācijās, 4 auditi gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) vienībās, 1 neplānotā un 3 plānotās inspekcijas gaisa satiksmes pārvaldības pakalpojumu vienībās.

Papildus dokumentu auditam izmaiņu ieviešanai gaisa satiksmes pārvaldības sistēmā, tika veikts audits maznozīmīgas izmaiņas ieviešanai Rīgas tornī, sakarā ar lidostas "Rīga" rekonstrukcijas darbiem, kuri ietekmēja gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu.

Starp veiktajiem auditiem 2013. gadā bija arī Glābšanas un meklēšanas koordinācijas centra audits.

2013. gadā turpinājās aeronavigācijas darbības uzlabošanas plāna pirmā atskaites perioda monitorings riska analīzes rīka (RAT) pielietošanā drošuma atgadījumu riska smaguma pakāpes klasifikācijai gaisa satiksmes pārvaldības atgadījumiem. Pašreizējie rādītāji norāda, ka visiem ar gaisa satiksmes pārvaldību saistītajiem atgadījumiem tika noteikta riska smaguma pakāpe.

Drošuma pārvaldības efektivitātes monitorings norāda, ka pašreiz Latvija ir B līmenī, ar mērķi sasniegt C līmeni 2016. gadā līdz ar Drošuma pārvaldības programmas īstenošanu valsts mērogā. Taisnīguma kultūras monitoringa rezultāti norāda uz pasākumiem, kuri jāīsteno valstī taisnīguma politikas ieviešanai līdz 2019. gadam. Abu augstākminēto pasākumu īstenošana notiek atbilstoši 2014. gada 11. marta Komisijas Īstenošanas lēmumam noteikt gaisa satiksmes pārvaldības tīkla Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus un brīdinājuma robežvērtības otrajam pārskata periodam no 2015. līdz 2019. gadam.

Meteoroloģiskā nodrošinājuma uzraudzība

Aeronavigācijas daļas auditoru komanda 2013. gadā ir veikusi divus uzraudzības auditus VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" (LVĢMC) un VAS "Latvijas gaisa satiksme", kas ir Latvijā sertificētie meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēji Eiropas Parlamenta un Padomes regulas (EK) Nr.550/2004 (Pakalpojumu sniegšanas regula) izpratnē. Lai novērtētu aviācijas meteoroloģisko novērojumu veikšanas atbilstību piemērojamajām regulatīvajām prasībām, 2013. gada maijā un decembrī tika veiktas 4 inspekcijas VAS "Latvijas gaisa satiksme" objektos. Inspekciju laikā tika pārbaudīta meteoroloģiskās novērošanas sistēmu ekspluatācija un to tehnisko apkopju veikšana lidostās „Rīga”, „Liepāja” un „Ventspils”. Auditu un inspekciju laikā tika atklātas 2 neatbilstības un 12 novērojumi. Visas 2013. gadā atklātās neatbilstības ir 2. līmeņa (mazāk nozīmīgas) neatbilstības, kuru tūlītēja novēršana nav nepieciešama. Paredzēto korektīvo darbību izpildes pārbaude tiks veikta 2014.gada sākumā.

2013. gadā MET jomā Latvijas meteoroloģiskā pakalpojuma sniedzēji (LGS un LVĢMC) ieviesa divas izmaiņas savās funkcionālajās sistēmās. Izmaiņas bija saistītas ar meteoroloģisko devēju izvietojumu attiecībā pret skrejceļa Nr.18 sliksni lidlaukā „Rīga” rekonstrukcijas laikā (no 30. 05.2013. līdz 16.09.2013) un meteoroloģiskā produkta (SWL kartes) veidošanas programmatūras maiņu. Ņemot vērā, ka sākotnējais MET pakalpojuma sniedzēja drošuma novērtējums uzrādīja 5. līmeņa apdraudējumu un atbilstoši Regulas (ES) Nr.1034/2011 prasībām, drošības argumentācijas dokumentācijas izskatīšana netika veikta pirms plānoto izmaiņu ieviešanas.

Aeronavigācijas informācija

2013.gadā tika veikta viena neplānota inspekcija un viens plānots audits aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja organizācijā, izvērtējot aeronavigācijas informācijas pakalpojuma

sniedzēja atbilstību piemērojamajām drošuma prasībām, pamatojoties uz normatīvo aktu un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja drošuma pārvaldības sistēmas rokasgrāmatas prasībām.

Aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzējs 2013.gadā uzsāka sadarbību ar Eiropas Aeronavigācijas drošības organizāciju (Eurocontrol), lai tiktu izstrādātas vadlīnijas drošuma pārvaldības prasību piemērošanā visiem aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas darbojas Eiropas civilās aviācijas konferences reģionā. Vadlīniju dokumenta izstrādi plānots pabeigt 2014.gadā. Atbilstoši uzsāktajai sadarbībai ar Eurocontrol un Komisijas 2010. gada 26. janvāra Regulas (ES) Nr. 73/2010, ar ko nosaka prasības attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas kvalitāti vienotajā Eiropas gaisa telpā, ieviešanas plānu, aeronavigācijas informācijas pakalpojuma sniedzējs strādā pie darbības procedūru pilnveidošanas.

Pārskatā lietotie saīsinājumi un termini

SAĪSINĀJUMI UN TERMINI	SKAIDROJUMS
ADREP	Aviācijas nelaimes gadījuma / incidenta datu ziņojums ICAO (Accident/Incident Data Reporting)
ANS	Aeronavigācijas pakalpojumi
Apdraudējums	Apstākļi, kam ir potenciāls izraisīt miesas bojājumus cilvēkiem vai bojājumus īpašumam vai videi
Atgadījums	Darbības pārtraukums, defekts, nepilnība vai kādi citi ārkārtas apstākļi, kas ir ietekmējuši vai var ietekmēt lidojumu drošību, bet ne tādā veidā, ka to dēļ noticis nelaimes gadījums vai nopietns incidents (Occurrence)
ATM	Gaisa satiksmes vadība (Air Traffic Management)
Aviācijas nelaimes gadījums	<p>Aviācijas nelaimes gadījuma notikums, kas saistīts ar gaisa kuģa izmantošanu no brīža, kad vismaz viena persona iekāpj gaisa kuģī ar nolūku veikt lidojumu, līdz brīdim, kad visas gaisa kuģī esošās personas ir to atstājušas, un kura laikā:</p> <p>1) kāda no minētajām personām iegūst miesas bojājumus, kuru rezultātā iestājas nāve, vai smagus miesas bojājumus sakarā ar:</p> <p>a) atrašanos šajā gaisa kuģī,</p> <p>b) tiešu saskari ar kādu gaisa kuģa daļu, arī daļu, kas atdalījusies no šā gaisa kuģa,</p> <p>c) tiešu reaktīvā dzinēja gāzes strūkļas iedarbību;</p> <p>2) gaisa kuģis iegūst bojājumus vai tiek saārdīta tā konstrukcija, un tā rezultātā:</p> <p>a) samazinās konstrukcijas izturība, pasliktinās gaisa kuģa tehniskie vai aerodinamiskie dati,</p> <p>b) nepieciešams liels remonts vai bojātā elementa nomainīšana, izņemot dzinēja darbības traucējumus vai tā bojājumus, kad bojāts tikai dzinējs, tā pārsegi vai palīgierīces vai bojāti tikai propelleri, plāksņu gali, antenas, riepas, bremžu ierīces, aptecētāji vai apšuvumā ir nelieli iespaidumi vai caursisti caurumi;</p> <p>3) gaisa kuģis pazūd bez vēsts vai nokļūst tādā vietā, kur tam piekļūt nav iespējams.</p> <p>Par aviācijas nelaimes gadījumu netiek uzskatīts notikums, kura laikā 1. punktā minētajos gadījumos miesas bojājumi gūti dabisku cēloņu rezultātā, tos nodarījusi pati cietusī persona vai cita persona, vai arī miesas bojājumi nodarīti pasažierim, kuram nav biļetes un kurš slēpjas ārpus zonām, kas parasti ir pieejamas pasažieriem un apkalpes locekļiem</p>
Bīstamības kategorija	Bīstamības vērtība tiek piešķirta, izvērtējot atgadījuma potenciālo bīstamību ar vērtību skalu no A līdz E, kur A ir <i>Ārkārtīgi bīstami</i> un E ir <i>Bez ietekmes uz drošību</i>
CAA	V/A „Civilās aviācijas aģentūra”
CAST	Komercaviācijas lidojumu drošības darba grupa (Commercial Aviation Safety Team)
CICTT	CAST/ICAO Kopējā taksonomijas darba grupa (CAST/ICAO Common Taxonomy Team)

SAĪSINĀJUMI UN TERMINI		SKAIDROJUMS
CFIT		Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi (Controlled flight into terrain)
CNS		Sakari, navigācija un novērošana (Communication, Navigation and Surveillance)
CRM		Apkalpes darba optimizācija (Crew Resource Management)
Drošības prasības	normatīvās	Ar Kopienas vai valsts tiesību aktiem noteiktas prasības pakalpojumu sniegšanai vai funkcijām attiecībā uz tehnisko un darbības kompetenci un piemērotību sniegt šos pakalpojumus un pildīt funkcijas, to drošības pārvaldību, kā arī sistēmām, to elementiem un saistītajām procedūrām
Drošības prasības		Risku mazinoši līdzekļi, kā definēts riska mazināšanas stratēģijā, ar kuriem sasniegt konkrētu drošības mērķi, tostarp organizatoriskas darbības procedūras, funkcionālas, snieguma un savietojamības prasības vai vides raksturojums
Drošības vadības sistēma		Oficiāla, skaidra un savlaicīga pieeja sistemātiskai drošības pārvaldei, kas ietver nepieciešamo organizatorisko struktūru, atbildību, politiku un procedūras un kā minimums: 1) nosaka lidojumu drošības apdraudējumus, 2) nodrošina, ka tiek īstenotas korektīvās rīcības, kas nepieciešamas pieņemama drošības līmeņa uzturēšanai, 3) nodrošina sasniegtā drošības līmeņa nepārtrauktu uzraudzību un regulāru novērtēšanu, 4) tiecas uz vispārējā drošības līmeņa nepārtrauktu uzlabošanu
DVS		Drošība vadības sistēma (Angliski SMS – safety management system)
EASA		Eiropas aviācijas drošības aģentūra (European Aviation Safety Agency)
EASp		Eiropas aviācijas drošības plāns (European Aviation Safety Plan)
ECAC		Eiropas civilās aviācijas konference (European Civil Aviation Conference)
ECCAIRS		Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēma (European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems)
FACTOR		Atgadījumu korektīvo darbību ieviešanas kontroles datu bāze (Follow-up Action on Occurrence Report)
FCL		Lidojumu apkalpes sertificēšana (Flight crew licensing)
FDA		Lidojumu parametru analīze (Flight Data Analysis)
FDM		Lidojumu parametru monitorings (Flight data monitoring)
FSTD		Lidojumu trenāžieris (Flight Simulation Training Device)
G/k		Gaisa kuģis
GKE		Gaisa kuģu ekspluatants
GPS		Globālās pozicionēšanas sistēma
GSV		Gaisa satiksmes vadība
IATA		Starptautiskā gaisa transporta asociācija (The International Air Transport Association)
ICAO		Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (International Commercial Aviation Organization)

SAĪSINĀJUMI UN TERMINI	SKAIDROJUMS
IFR	Instrumentālo lidojumu noteikumi (Instrument Flight Rules)
Incidents	Jebkurš ar gaisa kuģa izmantošanu saistīts atgadījums, izņemot aviācijas nelaimes gadījumu, kas apdraud vai var apdraudēt gaisa kuģa ekspluatācijas drošību
IOSA	IATA Operāciju drošības audits (IATA Operational Safety Audit)
JAA	Apvienotās aviācijas institūcijas (Joint Aviation Authorities)
JAR	Apvienotās aviācijas prasības (Joint Aviation Requirements)
JRC	Apvienotais pētījumu centrs (Joint Research Centre)
JSSI	JAA Lidojumu drošības stratēģiju iniciatīva (JAA Safety Strategy Initiative)
KVS	Kvalitātes vadības sistēma
LGS	Latvijas Gaisa satiksme
Lidojumu drošība	Stāvoklis, kurā kaitējuma risks personai vai bojājuma risks īpašumam ir ierobežots līdz pieņemamam līmenim, īstenojot nepārtrauktu apdraudējuma identificēšanas un riska novērtēšanas un mazināšanas procesa vadību
LIR	Lidojumu informācijas rajons (FIR – Flight information region)
MTOW	Maksimālais pacelšanās svars (Maximum takeoff weight)
Nopietns incidents	Incidents, kas noticis apstākļos, kas norāda uz to, ka gandrīz noticis aviācijas nelaimes gadījums. Piezīme: atšķirība starp aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu ir tikai iznākumā
PEL	Personāla sertificēšana (Personnel licensing)
RA	Gaisa satiksmes sadursmju novēršanas sistēmas (TCAS/ACAS) norādījums gaisa kuģa apkalpei, lai novērstu risku sadurties ar citiem gaisa kuģiem
RE	Gaisa kuģa nobraukšana no skrejceļa pacelšanās vai nosēšanās laikā (Runway excursion)
Riska gradācija	Pamatojoties uz piecām bīstamības kategorijas vērtībām un piecām varbūtības kategorijas vērtībām, katrs atgadījums tiek izvērtēts, ievietojot to tabulā, kurā 5 reiz 5 rūtiņu matricā lidojumu drošības līmenis tiek atzīmēts kā <i>Drošs</i> (zaļš), <i>Apmierinošs</i> (dzeltens) un <i>Nedrošs</i> (sarkans)
Risks	Zaudējuma vai miesas bojājumu iespējamība, kas tiek mērīta smaguma un varbūtības izteiksmē. Iespējamība, ka kaut kas notiks, un iespējamās sekas, ja tas notiek
SAFA	Ārvalstu gaisa kuģu pirmslidojuma vai pēclidojuma pārbaudes (Safety Assessment of Foreign Aircraft - SAFA)
SID	Standarta izlidošanas shēma (Standard Instrument Departure)
SIL	Nozīmīgo faktoru saraksts
SM	Satiksmes ministrija
SHELL	SHELL modelis, kuru izmantojot, tiek novērtēta mijiedarbība starp cilvēku un citiem cilvēkiem, iekārtām, procedūrām un apkārtējo, atbildot uz jautājumu <i>KĀPĒC?</i>
SMS	Lidojumu drošības vadības sistēma (Safety Management System)

SAĪSINĀJUMI UN TERMINI	SKAIDROJUMS
SPI	Drošības izpildes indikatori (Safety Performance Indicators)
Statistikas dati	Dati par g/k nolidotajām stundām, lidojumu skaits, pārvadāto pasažieru skaits, lidojumu skaits Rīgas lidojumu informācijas rajonā u.c. (Exposure data)
TCAS/RA	Automātisks brīdinājums par tuvojošos sadursmi ar citu gaisa kuģi; izvairīšanās manevra komanda (Traffic collision avoidance system)
TNGIIB	Transporta nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (Accident Investigation Bureau)
Valsts drošības programma	Izstrādāts noteikumu un darbību komplekss ar nolūku uzlabot civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošību
VDP	Valsts drošības programma
VNA	Vispārējās nozīmes aviācija (General aviation)

Attēlu saraksts

1. attēls: Atgadījumu kategorijas (obligātā un brīvprātīgā ziņošanas sistēma) 2013. gadā	10
2. attēls: Visbiežākie notikumi OTHR kategorijas atgadījumiem 2013. gadā.....	11
3. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – visi notikumi 2013. gadā.....	12
4. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – visi notikumi (2006. – 2013. gads)	12
5. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – pirmais notikums 2013. gadā	13
6. attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu ekspluatācija (gaisa kuģu vadība) 2013. gadā. 14	
7. attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu ekspluatācija 2013. gadā.....	15
8. attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis 2013. gadā.....	16
9. attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis 2013. gadā....	16
10. attēls: Apdraudējumi – aeronavigācijas dienesti 2013. gadā.....	17
11. attēls: Apdraudējumi – lidostas un zemes dienesti 2013. gadā.....	17
12. attēls: Bojāti Latvijā reģistrēti gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģi pēc sadursmes ar putniem lidostās 2000.–2013. gadā	18
13. attēls: Sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”	19
14. attēls: Sadursmes ar putniem, kad putns ir iekļuvis dzinējā, uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga” ..	20
15. attēls: Lidostā „Rīga” sadursmes ar putniem dēļ pārtraukta pacelšanās uz 1000 lidojumiem.....	20
16. attēls: Lidostā „Rīga” sadursmes ar putniem dēļ bojāts gaisa kuģis uz 1000 lidojumiem	21
17. attēls: Sadursmes ar putniem lidostā „Rīga” pa mēnešiem	21
18. attēls: Visbiežāk konstatētās neatbilstības, kā arī novērojumi uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem 2013. gadā.....	23
19. attēls: Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veikto SAFA inspekciju sadalījums pa gadiem	25
20. attēls: Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veiktās inspekcijas uz ārvalstu g/k ekspluatantu g/k. 2013. gadā.....	25
21. attēls: Latvijā veikto SAFA inspekciju sadalījums 2013. gadā uz ECAC /ne-ECAC gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem	26
22. attēls: Visbiežāk konstatētās neatbilstības un novērojumi uz ārvalstu gaisa kuģiem Latvijā 2013. gadā	27
23. attēls: Nopietni incidenti komercaviācijā uz 10'000 lidojumu stundām	30
24. attēls: Lidojumu drošības izpildes indikatori komercaviācijā	31
25. attēls: RE riska faktori uz 10'000 lidojumiem.....	32
26. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumu skaits VNA uz 2'000 lidojumu stundām.....	33
27. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi VNA uz 3'000 lidojumiem	33
28. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi VNA ar bojā gājušajiem	34
29. attēls: Atgadījumu kategoriju sadalījums VNA aviācijas nelaimes gadījumos	34
30. attēls: Nopietnu incidentu skaits VNA uz 2'000 stundām.....	35
31. attēls: Drošības izpildes indikatori VNA uz 3'000 lidojumiem	35
32. attēls: Nopietni incidenti uz 10'000 lidojumiem	36
33. attēls: Distancēšanas nenodrošināšana uz 10'000 lidojumiem	36
34. attēls: Drošības izpildes indikatori lidostām un zemes dienestiem.....	37
35. attēls: Lidlauku ekspluatācijas neatbilstību sadalījums	44

Tabulu saraksts

1. tabula: Darbības, kas veiktas SAFA inspekciju laikā Latvijā (to skaits)	26
2. tabula: Neatbilstību skaits 2013. gada inspekcijās.....	27
3. tabula: 2013. gada nozīmīgo faktoru saraksts.....	38
4. tabula: Teorētisko eksāmenu statistika	42
5. tabula: Aviācijas personāla kategorijas	43

Aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti no 01.01.2009 līdz 31.12.2013

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20131026C
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	OTHR: Cits
Gaisa kuģis:	Airbus A320
Virsraksts:	Aiziešana uz otru apli AEY
Datums (UTC):	26.10.2013
Vieta:	BIAR
Valsts:	Islande
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20131013A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	OTHR: Cits
Gaisa kuģis:	DHC-8-402
Virsraksts:	Lidojumu apkalpes veselības atgadījums
Datums (UTC):	13.10.2013
Vieta:	130 NM no EVRA
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nelieli

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20131010A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Gaisa kuģis:	Antonov 148, M20J
Virsraksts:	Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Datums (UTC):	10.10.2013
Vieta:	2 NM no EVRA
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20130908A
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija:	OTHR: Citi
Gaisa kuģis:	Paraplāns
Virsraksts:	Paraplāna sadursme ar kokiem
Datums (UTC):	08.09.2013
Vieta:	EVJA
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Ievērojami
Smagākie miesas bojājumi:	Nāvējoši

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20130831A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Gaisa kuģis:	DHC-8-402, Airbus A320
Virsraksts:	Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Datums (UTC):	31.08.2013
Vieta:	EVRA
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20130830A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	SCF-PP: G/k dzinēja atteice, vai kļūme
Gaisa kuģis:	CESSNA F 172 K
Virsraksts:	Dzinēja kļūme (jaudas zudums pēc pacelšanās)
Datums (UTC):	30.08.2013
Vieta:	Cēsis
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nelieli
Smagākie miesas bojājumi:	Nav
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20130722A
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija:	ARC: Anormāls kontakts ar skrejceļu
Gaisa kuģis:	WT-9 DYNAMIC
Virsraksts:	Anormāls kontakts ar skrejceļu, sadursme ar zemi
Datums (UTC):	22.07.2013
Vieta:	Valloire
Valsts:	Francija
Gaisa kuģa bojājumi:	Iznīcināts
Smagākie miesas bojājumi:	Nelieli
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20121113B
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija:	UNK: Nezināms vai nenoteikts
Gaisa kuģis:	Tecnam 2006T
Virsraksts:	G/k sadursme ar zemi
Datums (UTC):	13.11.2012
Vieta:	Bukulti
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Iznīcināts
Smagākie miesas bojājumi:	Nāvējoši

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20121020A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	ATM: ATM/CNS
Gaisa kuģis:	Boeing 737-800
Virsraksts:	Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Datums (UTC):	20.10.2012
Vieta:	ATRAK punkts
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20120909B
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	OTHR: Cits
Gaisa kuģis:	DHC-8-402
Virsraksts:	Spiediena kontroles problēma
Datums (UTC):	09.09.2012
Vieta:	EVRR FIR
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20120820A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	SCF-PP: G/k dzinēja atteice, vai kļūme
Gaisa kuģis:	Tecnam P92
Virsraksts:	G/k dzinēja atteice, avārijas nosēšanās
Datums (UTC):	20.08.2012
Vieta:	
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20120804A
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija:	LOC-I: G/k vadības zaudēšana lidojumā
Gaisa kuģis:	Microlight
Virsraksts:	Nelaiemes gadījums ar paraplānu
Datums (UTC):	04.08.2012
Vieta:	Krustpils novads, Kuku pagasts
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nopietni

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20120712A
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija:	SCF-PP: G/k dzinēja atteice, vai kļūme
Gaisa kuģis:	MD500
Virsraksts:	Helikoptera sadursme ar zemi
Datums (UTC):	12.07.2012
Vieta:	Riebinu novads, Kastire
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Iznīcināts
Smagākie miesas bojājumi:	Nav
<hr/>	
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	TAIB20120706
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	AMAN: Pēkšņs manevrs
Gaisa kuģis:	A-22 AEROPRAKT
Virsraksts:	G/k sadursme ar zemi
Datums (UTC):	06.07.2012
Vieta:	near airfield Adazhi
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nelieli
Smagākie miesas bojājumi:	Nav
<hr/>	
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20120612B
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	SCF-NP: G/k /sistēmas/komponentes kļūme
Gaisa kuģis:	Airbus A320
Virsraksts:	Avārijas augstuma samazināšana
Datums (UTC):	12.06.2012
Vieta:	
Valsts:	Baltkrievija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav
<hr/>	
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	TAIIB20120519
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Gaisa kuģis:	Airbus A320, Boeing 737-500
Virsraksts:	Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā pieejas laikā
Datums (UTC):	19.05.2012
Vieta:	EVRA
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	TAIIB20120515
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	SCF-NP: G/k /sistēmas/komponentes kļūme
Gaisa kuģis:	Cessna T41
Virsraksts:	Avārijas nosēšanās
Datums (UTC):	15.05.2012
Vieta:	EVRS
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	TAIIB20120504
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija:	SCF-PP: G/k dzinēja atteice, vai kļūme
Gaisa kuģis:	Flyitalia S.r.l. / MD3-RIDER
Virsraksts:	G/k sadursme ar zemi
Datums (UTC):	04.05.2012
Vieta:	
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Ievērojami
Smagākie miesas bojājumi:	Nelieli

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20120504A
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija:	SCF-PP: G/k dzinēja atteice, vai kļūme
Gaisa kuģis:	Piper PA28
Virsraksts:	Avārijas nosēšanās ārpus lidlauka pēc dzinēja atteices nakts VFR lidojuma laikā
Datums (UTC):	04.05.2012
Vieta:	EETU
Valsts:	Igaunija
Gaisa kuģa bojājumi:	Ievērojami
Smagākie miesas bojājumi:	Nelieli

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20120214B
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	OTHR: Citi
Gaisa kuģis:	Saab 340
Virsraksts:	G/k novirze no glisādes
Datums (UTC):	14.02.2012
Vieta:	EFMA
Valsts:	Somija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	TAIIB20111015
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija:	LOC-I: G/k vadības zaudēšana lidojumā
Gaisa kuģis:	ZLIN AVIATION
Virsraksts:	G/k sadursme ar zemi
Datums (UTC):	15.10.2011
Vieta:	Krimuldas apkārtnē
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Iznīcināts
Smagākie miesas bojājumi:	Nāvējoši
<hr/>	
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20110726A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	SCF-NP: G/k /sistēmas/komponentes kļūme
Gaisa kuģis:	Boeing 737-300
Virsraksts:	Dekompresija
Datums (UTC):	26.07.2011
Vieta:	PEMIR
Valsts:	
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav
<hr/>	
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20110709A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	LOC-I: G/k vadības zaudēšana lidojumā; ARC:
Gaisa kuģis:	Anormāls kontakts ar skrejceļu
Virsraksts:	Rotax 582
Datums (UTC):	Smaga nosēšanās uz ūdens
Vieta:	09.07.2011
Valsts:	EVRC
Gaisa kuģa bojājumi:	Latvija
Smagākie miesas bojājumi:	Ievērojami
Smagākie miesas bojājumi:	Nav
<hr/>	
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	TAIIB20110605
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija:	LOC-I: G/k vadības zaudēšana lidojumā
Gaisa kuģis:	FLYLAB S.R.L.
Virsraksts:	G/k sadursme ar zemi
Datums (UTC):	05.06.2011
Vieta:	Lidlauks Cesis
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Iznīcināts
Smagākie miesas bojājumi:	Nāvējoši
<hr/>	

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20110521A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents FUEL: Degviela; SCF-NP: G/k
Atgadījuma kategorija:	/sistēmas/komponentes kļūme
Gaisa kuģis:	MD-3 Rider (GRYF)
Virsraksts:	Degvielas trūkums
Datums (UTC):	21.05.2011
Vieta:	EVEA
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nelieli
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	TAIB20110218
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums RE: G/k nobraukšana no skrejceļa pacelšanās vai nosēšanās laikā
Atgadījuma kategorija:	Tecnam P92
Gaisa kuģis:	G/k nobraukšana no skrejceļa
Virsraksts:	18.02.2011
Datums (UTC):	Lidlauks Spilve, Riga
Vieta:	Latvija
Valsts:	Ievērojami
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20110109A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Atgadījuma kategorija:	ATM: ATM/CNS
Gaisa kuģis:	Boeing 767-300, Learjet 45
Virsraksts:	TCAS RA
Datums (UTC):	09.01.2011
Vieta:	FL160 abeam PBL VOR
Valsts:	Venecuēla
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20101205A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	SCF-NP: G/k /sistēmas/komponentes kļūme
Gaisa kuģis:	DHC-8-402
Virsraksts:	Dekompresija
Datums (UTC):	05.12.2010
Vieta:	50 NM no EVRA
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20101002
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija:	CFIT: Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi
Gaisa kuģis:	Kvant 03S
Virsraksts:	Nelaiimes gadījums ar motodeltaplānu "Kvant 03S"
Datums (UTC):	02.10.2010
Vieta:	Vecsaliena, Daugavpils novads
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Iznīcināts
Smagākie miesas bojājumi:	Nāvējoši
<hr/>	
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20100823B
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	F-NI: Uguns/dūmi (pēc sadursmes); SCF-NP: G/k /sistēmas/komponentes kļūme; MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Gaisa kuģis:	Airbus A320, Airbus A320
Virsraksts:	Uguns kabīnē/TCAS RA
Datums (UTC):	23.08.2010
Vieta:	
Valsts:	Bulgārija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nelieli
Smagākie miesas bojājumi:	Nav
<hr/>	
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	TAIB100717
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	ATM: ATM/CNS; MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Gaisa kuģis:	Airbus A320, Airbus A330-200
Virsraksts:	Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Datums (UTC):	17.07.2010
Vieta:	
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav
<hr/>	
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	TAIB100510
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija:	LOC-I: G/k vadības zaudēšana lidojumā
Gaisa kuģis:	WT-9 DYNAMIC
Virsraksts:	G/k sadursme ar zemi
Datums (UTC):	10.05.2010
Vieta:	Ādažo
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Iznīcināts
Smagākie miesas bojājumi:	Nopietni

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20091223A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	FUEL: Degviela
Gaisa kuģis:	Fokker 50
Virsraksts:	Degvielas trūkums
Datums (UTC):	23.12.2009
Vieta:	15 NM no EVRA
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20090831A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	ATM: ATM/CNS; MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Gaisa kuģis:	Boeing 737-300, Boeing 777
Virsraksts:	TCAS/RA
Datums (UTC):	31.08.2009
Vieta:	Riga FIR
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20090213B
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Gaisa kuģis:	Boeing 737-300, Airbus A320
Virsraksts:	Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Datums (UTC):	13.02.2009
Vieta:	EVRA
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atsauksmēm

Ja Jums ir komentāri par 2013. gada drošības pārskatu un tajā iekļauto informāciju vai ieteikumi nākamā gada drošības pārskatam, lūdzam sazināties ar pārskata sastādītājiem:

SIDD@latcaa.gov.lv