

VALSTS AĢENTŪRA „CIVILĀS AVIĀCIJAS AĢENTŪRA”



2007. GADA DROŠĪBAS PĀRSKATS

RĪGĀ
2008

Saturs

Saturs	3
Kopsavilkums	5
Ievads	7
Ziņošanas sistēma	8
Atruna	9
Drošības analīze	10
Atgadījumu kategorijas	10
Obligātās ziņošanas sistēma	10
Brīvprātīgā ziņošanas sistēma	11
Apdraudējumi	12
Gaisa kuģu ekspluatācija	12
Gaisa kuģu tehniskais stāvoklis.....	14
Aeronavigācijas dienesti	16
Lidostas un zemes dienesti.....	17
Sadursmes ar putniem	18
Lidlauka „Rīga” ekspluatanta darbības uzraudzība attiecībā uz putnu kontroli	22
Izstrādāto rekomendāciju īstenošana – (FACTOR)	24
SAFA inspekcijas	25
Nozīmīgo faktoru saraksts (Significant issues list – SIL)	31
Drošības izpildes monitorings un indikatori	32
Komercaviācija	32
Vispārējās nozīmes aviācija	33
CAA aktivitātes lidojumu drošības jomā	37
Gaisa kuģu ekspluatācija	37
Komercaviācija.....	37
Vispārējās nozīmes aviācija	38
Gaisa kuģu tehniskais stāvoklis	38
Aeronavigācija	40
Lidlauku ekspluatācija un drošība, lidlauku ekspluatantu darbības uzraudzība	41
Aviācijas medicīna	41
Pārskatā lietotie saīsinājumi un termini	43
Attēlu saraksts	46
Tabulu saraksts	46
Latvijas teritorijā notikušie aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti	47

Kopsavilkums

Saskaņā ar EASA 2006. gada drošības pārskatu redzams, ka 2006. gadā Eiropā komerciālajā gaisa transportā ir bijis mazākais fatālo nelaimes gadījumu skaits pēdējā desmitgadē (1997–2006). 2006. gadā visā pasaulē reģistrēti 42 nelaimes gadījumi, kuros gāja bojā cilvēki. Eiropas aviācijas drošības rādītāji tiek uzskatīti kā augsti, lai gan fatālo nelaimes gadījumu skaits kopš 2004. gada ir audzis. Komerciālajā gaisa transportā 2006. gadā notika sešas katastrofas ar 146 nāves gadījumiem. Vidējais pēdējās desmitgades rādītājs ir 105. Lielais bojā gājušo skaits 2006.gadā bija galvenokārt saistīts ar vienu lielu avāriju Irkutskā (Francijā reģistrēts Airbus 310, bojā gāja 126 cilvēki).



Pēc www.aviation-safety.net publicētās informācijas, 2007. gadā pasaulē reģistrēti 26 vairākdzinēju gaisa kuģu aviācijas nelaimes gadījumi komercaviācijā, kad gāja bojā 750 cilvēki gaisa kuģī un 41 cilvēks uz zemes. 10 gadu vidējais rādītājs laika posmam no 1997 – 2006. gadam ir 34 komercaviācijas vairākdzinēju gaisa kuģu aviācijas nelaimes gadījumi, kad ir gājuši bojā 914 cilvēki. 2007. gada laikā reģistrēti 6 gaisa pirātisma mēģinājumi un 3 krimināla rakstura atgadījumi (neskaitot gaisa pirātismu).

Latvijā 2007. gadā komercaviācijā visbiežāk konstatētais apdraudējums ir bijis lidošana kontrolējamā gaisa telpā bez sakariem ar navigācijas pakalpojumu sniedzēju. Tehniskās kļūmes visbiežāk ir piemēklējušas gaisa kuģa vadības iekārtas.

Latvijā nolidoto stundu skaits un atgadījumu skaits liecina par apdraudējumu esamību Vispārējās nozīmes aviācijas jomā un neefektīvu aizsargpasākumu veikšanu.

Attiecībā uz lidostām, vislielākās raizes rada putnu kontrole un ar to saistītie pasākumi.

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju apdraudējums ir bijis distancēšanas nodrošināšana starp gaisa kuģiem.

Spēkā esošo dokumentu normatīvās drošības prasības, kā arī aviācijas institūciju darba grupu, drošības komiteju sanāksmēs izstrādātie ieteikumi, pieprasa neatliekamas darbības attiecībā uz valsts drošības programmas un gaisa kuģa ekspluatanta drošības vadības sistēmas ieviešanu.

Sasniegtā lidojumu drošības līmeņa pārraudzība un novērtējuma veikšana, kā arī drošības pārraudzības rezultātu izmantošana jomās, kurās drošības normatīvo prasību un drošības prasību attiecībā uz risku mazinošiem līdzekļiem ievērošanas pārbaudēm ir prioritārs raksturs, pieprasa no valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” (turpmāk – CAA) profesionālu un efektīvu darbību Kopienas līmenī.

2007.gadā CAA, kā valsts pārvaldes iestāde savas kompetences ietvaros, regulāri veica Kopienas un Ministru kabineta drošības normatīvo prasību ievērošanas pārbaudes.

Tika konstatēti apdraudējumi visās aviācijas jomās, bet to sistematizēšana, kā arī risku novērtēšana un mazināšana tika veiktas nesistemātiski un tikai brīvprātīgi, jo drošības normatīvās prasības attiecībā uz valsts drošības programmas un drošības vadības sistēmas noteikumu ieviešanu Kopienas līmenī noteiktas daļēji. Ieviešanas termiņš attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatantu drošības vadības sistēmām ir 2009.gada 1.janvāris, kas noteikti varētu uzlabot lidojumu drošību valstī.

Latvijā ir spēkā sekojošas galvenās drošības normatīvās prasības attiecībā uz gaisa kuģu lidojumu drošību:

- Regula (EK) 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi;
- Regula (EK) 1702/2003 ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju;
- Regula (EK) 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju personāla apstiprināšanu;
- LR likums „Par aviāciju”;
- MK noteikumi 1033/2005 par atgadījumu ziņošanu civilajā aviācijā;
- Regula (EEK) 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā;
- Regula (EK) 2111/2005 par darbības aizliegumiem Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti;
- Regula (EK) 768 par gaisa kuģu drošību, kuri izmanto Kopienas lidostas (Kopienas SAFA programmas īstenošana).

No 2004.gada EASA dokumentu izstrādes procesā ir iesaistīta dalībvalstu aviācijas institūciju konsultatīvā grupa (AGNA). Līdz šim šīs grupas darbībā nepiedalās četras valstis (Latvija, Malta, Kipra un Slovēnija), kas kopumā ir ietekmējis arī Latvijā esošās drošības normatīvās prasības.

Drošības programmas un gaisa kuģu ekspluatantu vadības sistēmu ieviešanas noteikumi Kopienā ir viens no galvenajiem AGNA uzdevumiem, kuru veikšanā noteikti būtu jāpiedalās arī pārstāvim no Latvijas.

Latvijas Republikai saistošie starptautiskie līgumi un Eiropas Savienības normatīvie akti aviācijas jomā diktē neatliekamas darbības, kuras būtu jāparedz, un tādā veidā ierosināt risinājumus konstatētajiem apdraudējumiem, un ieviest izmaiņas, lai uzlabotu drošību, kad tas ir nepieciešams.

2007.gadā izstrādāti ārējo normatīvo aktu projekti saskaņā ar noteikumiem deleģējumiem LR likumā „Par aviāciju”. Procesu vadītāji tika noteikti gada plānā. Kopumā veikts liels darbs saskaņā ar plānu, taču nepieciešami uzlabojumi projektu saskaņošanā, kā arī dokumentu projektu izstrādes plānošanā saskaņā ar Kopienas un ICAO prasībām.

Sakarā ar Regulas (EK) 1899/2006 EU OPS drošības normatīvo prasību stāšanās spēkā 2008. gada 16. jūlijā, kā arī Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 6.Pielikuma standartu ieviešanu, 2007.gadā uzsāktais projekts attiecībā uz grozījumu veikšanu likumā „Par aviāciju” īstenots daļēji, kā rezultātā Eiropas Kopienas regulu prasības likuma pārejas noteikumus var radīt apdraudējumus lidojumu drošībai.

Ziņošanā par atgadījumiem civilajā aviācijā (saskaņā ar MK noteikumiem 1033/2005) aktīvi bija iesaistījusies tikai daļa no industrijas pārstāvjiem, kas liecina par zemu lidojumu drošības kultūru valstī. Tāpēc nebija iespējams veikt pilnvērtīgu un visaptverošu lidojumu drošības novērtējumu nepietiekošu statistikas datu dēļ.

Sakarā ar ECCAIRS sistēmas ieviešanu tika atklāts liels daudzums apdraudējumu, kuri tika analizēti iespējamo resursu ietvaros. Plānotais Drošības komitejas darbs varēja pozitīvi ietekmēt šo darbības jomu, taču nepietiekošu resursu dēļ šī komiteja netika nodibināta.

Ievads

Saskaņā ar Transporta attīstības pamatnostādņem 2007. - 2013. gadam Latvijā tiek nodrošināts lidojumu drošības līmenis, kas atbilst starptautiskajiem standartiem (ICAO un Eiropas Savienības), un nav zemāks kā citās Eiropas Savienības valstīs (Ministru kabineta 2006. gada 12. jūlija rīkojums Nr. 518).

Regulas (EK) 1592/2002 *drošības normatīvās prasības un drošības prasības attiecībā uz risku mazinošiem līdzekļiem* tiek attiecinātas uz visām Kopienas valstīm.

2006.gada aprīlī Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (turpmāk – EASA) nāca klajā ar Eiropas Stratēģisko drošības iniciatīvu (ESSI). ESSI ir aviācijas drošības partnerība Eiropā. Tās mērķis ir stiprināt *lidojumu drošību* Eiropā un gādāt par Eiropas pilsoņu lidojumu drošību visā pasaulē, analizējot datus par drošību, koordinējot drošības iniciatīvas pasaulē un īstenojot ekonomiski efektīvus pasākumu plānus.

ESSI dalībnieki ir EASA dalībvalstis (27 Eiropas Savienības dalībvalstis, kā arī Šveice, Lihtenšteina, Islande un Norvēģija), JAA valstis, ražotāji, ekspluatētāji un profesionālas apvienības, izpētes organizācijas, Federālā aviācijas administrācija (FAA) un tādas starptautiskās organizācijas kā EUROCONTROL un ICAO. Pašreiz dalībnieku skaitā ir septiņas civilās un militārās organizācijas. ESSI ir partnerība starp EASA, citiem Eiropas regulatoriem un aviācijas nozari.

Gaisa satiksmes vadības (ATM) un lidostas veido aviācijai nepieciešamo infrastruktūru. Ap 2020. gadu šai infrastruktūrai nāksies saskarties ar ievērojamu satiksmes pieaugumu. Līdz ar to, ja nozare nespēs panākt ievērojamu progresu tehnoloģiju attīstībā, novecojošas tehnoloģijas un sistēmas nenovēršami radīs jaudas nepietiekamību un krasi palielinās aviācijas ietekmi uz vidi. Jau patlaban dažādi gaisa kuģu atgādījumi būtiski ietekmē visas sistēmas darbību un uzskatāmi liecina par gaisa transporta ciešo savstarpējo saistību Eiropā.



ES aktivitātes gūst arvien lielāku nozīmi vispārējās nozīmes un darījumu aviācijas nozarē. Vispārējās nozīmes un darījumu aviācijas aptverto darbību spektrs ir ļoti daudzveidīgs: no izklaides lidojumiem ar bezmotora lidaparātiem līdz pat sarežģītām lielaudas komerciālo reaktīvo lidmašīnu veiktām darbībām un speciālajiem aviācijas darbiem.

Vispārējās nozīmes aviācijas un sporta aviācijas attīstība ir īpaši svarīga Latvijai aviācijas personāla sagatavošanas un profesionālās orientācijas jomā.

Saskaņā ar Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (ICAO) 6.Pielikuma standartiem valstij ir jāievieš Civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošības vadības sistēma (turpmāk – drošības vadības sistēma) līdz 2009.gada 1.janvārim, kura ir Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošības programmas (turpmāk - *valsts drošības programma*) sastāvdaļa.

CAA sastādīja šo Gada drošības pārskatu, lai informētu sabiedrību par vispārējo lidojumu drošības līmeni civilās aviācijas jomā, kā to nosaka Ministru kabineta noteikumu Nr. 1033 13. punkts.

Gatavojot šo pārskatu, CAA Drošības statistikas nodaļai papildus bija pieejama Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) informācija, kas tiek apkopota ar nelaimes gadījuma/incidenta datu ziņojumu (ADREP) sistēmas palīdzību, ICAO publicētā nelaimes gadījumu statistika, ICAO sniegtā informācija par gaisa kuģu izmantošanu. Turklāt bija pieejama Kopienas dalībvalstu apkopotā informācija par nelaimes gadījumiem, kas 2006. gadā bija notikuši ar viegliem gaisa kuģiem. Nebija pieejama informācija par 2007. gadu.

Pārskatā par 2007. gadu ir iekļauti dati par Latvijā reģistrētiem gaisa kuģiem, gaisa kuģu ekspluatantiem, tehniskās apkopes stacijām, lidostām, gaisa satiksmes vadības pakalpojumu

sniedzējiem, kā arī citu valstu gaisa kuģiem, ar kuriem atgadījums ir noticis Latvijas Republikas teritorijā.

Lidojumu drošības novērtējuma laikā konstatētie apdraudējumi un aizsargpasākumi, kas tika identificēti vai īstenoti, apkopoti šajā pārskatā.

Tāpat CAA šajā pārskatā norāda uz sasniegtiem rezultātiem 2007. gadā un plānotajām aktivitātēm 2008. gadā attiecībā uz valsts drošības programmas ieviešanu.

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 noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. jūnija Direktīvā 2003/42/EK.

Visi atgadījumi tiek reģistrēti Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēmas (turpmāk – ECCAIRS) datu bāzē. Eiropas Komisijas Apvienotā Pētījumu Centra (JRC) ECCAIRS datu bāze CAA tiek uzturēta un izmantota no 2006. gada maija. Tā pastāvīgi tiek pilnveidota un savietota ar citām datu bāzēm, tādējādi padarot to funkcionālāku un plašāk pielietojamu. Datubāze savietota ar gaisa kuģu reģistrācijas datu bāzi. Iespējams veidot pārskatus, savietot to ar MS Office programmām un citām pievienojumprogrammām.

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. CAA neizpauž to personu datus, kas ziņojušas par atgadījumu vai, kas bijušas iesaistītas atgadījumā, ja vien to neprasa likums vai arī ja pati iesaistītā persona ir autorizējusi izpaušanu.

Saskaņā ar KOMISIJAS REGULU (EK) 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 notikumiem civilajā aviācijā var tikt nosūtīta ieinteresētajām pusēm, lai kalpotu lidojumu drošības uzlabošanai.

CAA pastāvīgi sadarbojas ar ES institūcijām, negadījumu izmeklēšanas birojiem un nacionālajām aviācijas autoritātēm informācijas apmaiņas jomā. Saskaņā ar KOMISIJAS REGULU (EK) Nr. 1321/2007 (2007. gada 12. novembris), ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā centrālajā repozitorijā integrējama informācija par notikumiem civilajā aviācijā, kuras apmaiņu veic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK dati no nacionālās datu bāzes regulāri tiks iekļauti vienotā Eiropas repozitorijā, kuru pārraudzīs EASA.

Ziņojumi tiek ievietoti ECCAIRS datu bāzē, izmantojot Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) izstrādāto Aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta datu ziņojumu (ADREP) taksonomiju, kas ir starptautisks datu ievades standarts un ar kuru iespējams aprakstīt gandrīz jebkuru atgadījumu. Taksonomijas jaunākajā versijā ADREP2000 iekļauts SHELL cilvēkfaktora modelis, kas ļauj datu analītiķim atzīmēt *kāpēc* noticis atgadījums (ja atgadījums ir noticis cilvēkfaktora dēļ).

Saņemot ziņojumus, CAA:

- a) izvērtē tos;
- b) izlemj, kurus no atgadījumiem nepieciešams izmeklēt;
- c) pārbauda vai Gaisa kuģa ekspluatants (GKE), tehniskās apkopes organizācijas, Aeronavigācijas pakalpojumi (ANS) un Lidostu organizācijas veic nepieciešamās darbības, lai novērstu vai labotu situācijas, kas atspoguļotas ziņojumos;
- d) pārliecina 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, kas varētu iegūt no tiem 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 atgadījumu ziņošanas shēma kalpo kā līdzeklis lidojumu drošības līmeņa novērtēšanai, kā arī tā iespējamai uzlabošanai. CAA mērķis ir panākt, ka lidojumu drošības informācija tiek paziņota, savākta, saglabāta, aizsargāta un izplatīta. Personu (vai organizāciju) saraksts, uz kuriem attiecas ziņošanas noteikumi, kā arī atgadījumu saraksts, par kuriem jāziņo, ir noteikts Ministru Kabineta noteikumos Nr.1033.

Ļoti būtiska ir brīvprātīgā ziņošanas sistēma, kas ļauj iegūt informāciju par atgadījumiem, par kuriem nav obligāti jāziņo, bet tie bieži atklāj latentos apstākļus.

Lidojumu drošības analīzei nepieciešama brīva datu apmaiņas veicināšana. Angliski sauktais *just culture* princips nozīmē, ka ziņojumi tiek apkopoti tikai un vienīgi lai uzlabotu lidojumu drošības līmeni. Tie netiek vākti, lai kādu sodītu, bet lai konstatētu un analizētu nepilnības, it īpaši sistēmiskas nepilnības un lai tās novērstu. *Just culture* neietver atgadījumus, kas ir saistīti ar rupju nolaidību.

Lidojumu drošības vadības sistēmas (SMS) ieviešana gaisa kuģu ekspluatanta darbībā līdz 2009. gadam nenoliedzami saistīta ar drošības kultūras veicināšanu. Šādā veidā tiek ieviesta ICAO preventīvā stratēģija.

CAA uzdevums ir noteikt sistēmas uzbūvi, kurā industrija funkcionētu, un uzraudzīt, lai tiktu uzstādīti un ievēroti prasītie standarti.

Ziņojums 72 stundu laikā, kopš atgadījuma apzināšanas brīža, jānosūta CAA.
 E-pasts: SIDD@latcaa.gov.lv
 Fakss: +371 67 507 910
 Mājas lapā: http://www.caa.lv/index_lv.php?m=96&c=LidDrosiba
 Tālr.: + 371 67 830 970; + 371 67 507 905 (darba laikā)
 TNGIIB tālr.: + 371 67 288 172

Atruna

Šajā pārskatā ietvertie dati par atgadījumiem tiek sniegti tikai informācijai. Tie iegūti no CAA datu bāzes, ko veido no aviācijas nozares iegūtie dati. Tie atspoguļo informāciju, kas bija pieejama ziņojuma sastādīšanas brīdī.

Lai nepieļautu kļūdas, ziņojums tika veidots ļoti rūpīgi, taču aģentūra nesniedz garantiju par 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 ko izraisījusi informācijas izmantošana, kopēšana vai izklāstīšana vai kas saistītas ar tās izmantošanu, kopēšanu vai izklāstīšanu.

Ziņojumā iekļautā informācija nav uzskatāma par juridisku paziņojumu.

Drošības analīze

Atgadījumu kategorijas

Atgadījumi CAA datu bāzē tiek sagrupēti pēc ICAO noteiktajām aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu kategorijām.

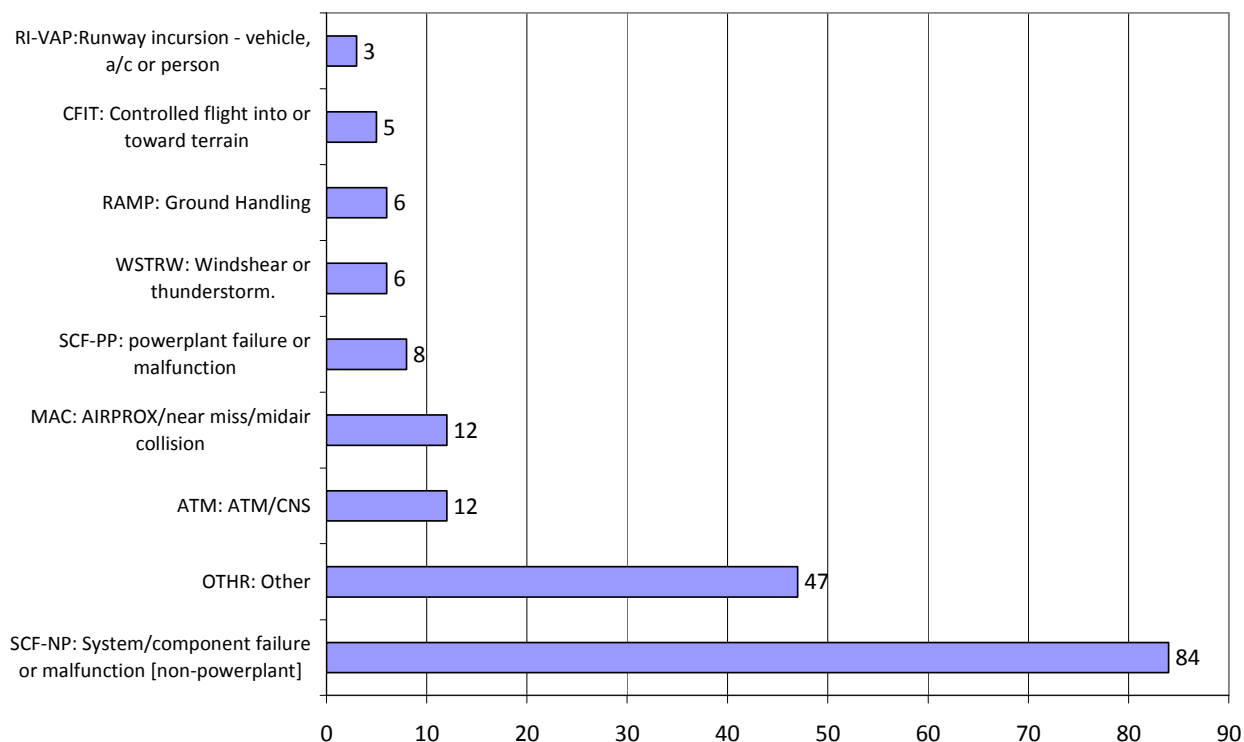
2007. gada atgadījumu kategorijas – 1. attēlā atainoti obligātās ziņošanas sistēmas ietvaros, savukārt, 2. attēlā ir redzamas brīvprātīgās ziņošanas sistēmas kategorijas. Jāatzīmē, ka vienam atgadījumam var tikt piešķirtas vairākas kategorijas – tas ir atkarīgs no atgadījuma būtības.

Obligātās ziņošanas sistēma

Visvairāk pārstāvētā kategorija ir SCF-NP – ar dzinēju nesaistītas sistēmas vai komponentes atteices atgadījumi un tas ir vērojams visā pasaulē. Paradoksāli ir tas, ka lielākoties nelaimes gadījumi notiek nevis tehnisku problēmu dēļ, bet tieši cilvēka faktora dēļ – situācijas nenovērtēšana (poor judgement) un lēmuma pieņemšana (decision making). Bieži vien nelaimes gadījuma cēlonis ir abu šo faktoru kombinācija.



1. Attēls: Atgadījumu kategorijas – obligātā ziņošanas sistēma

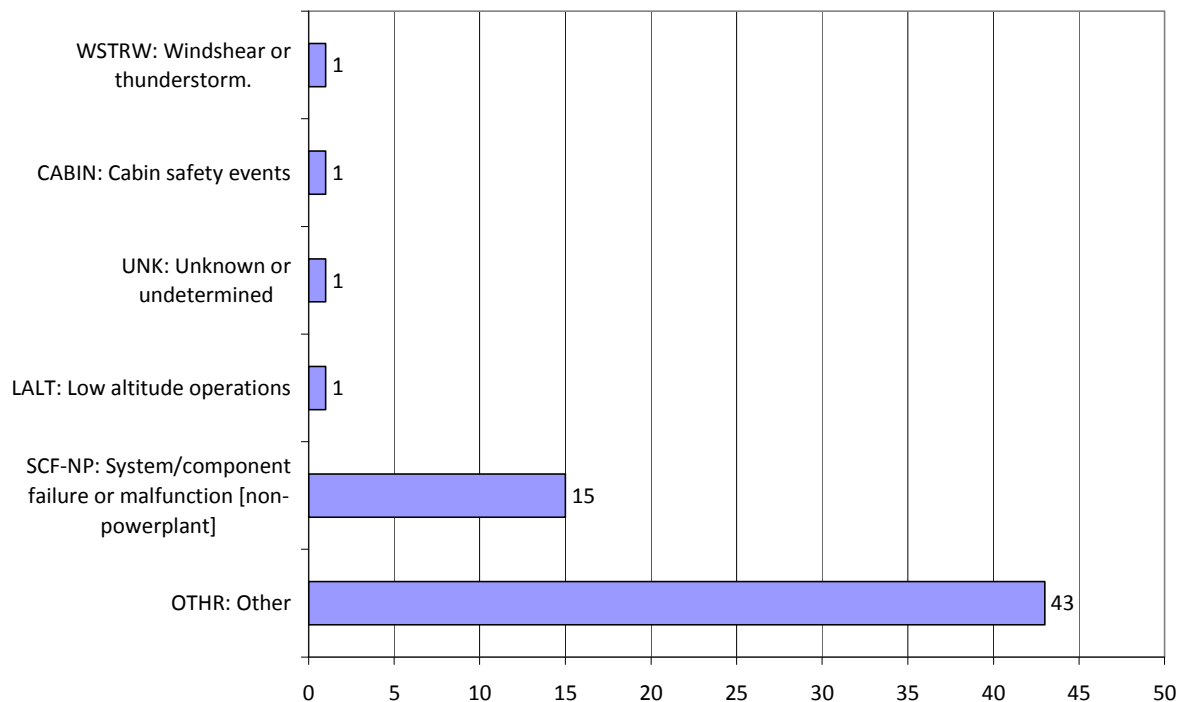


Tai seko OTHR jeb Citi atgadījumi. Tas ir ECCAIRS klasifikācijas dēļ, jo tādi atgadījumi, kuri ir, salīdzinoši, biežāk sastopami, piemēram, komunikācija pilots – GSV u.c., neietilpst nevienā no ICAO definētajām kategorijām.

Bīstamas satuvošanās (MAC); dzinēja atteice vai tā darbības traucējumi (SCF-PP); gaisa satiksmes vadība (ATM); zemes dienestu pakalpojumi (RAMP); laika apstākļiem (WSTRW), piemēram, zibens spērieni, vēja nobīde (windshear); gandrīz kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi (gandrīz CFIT); atrašanās uz skrejceļa bez atļaujas (RI-VAP).

Brīvprātīgā ziņošanas sistēma

2. Attēls: Atgadījumu kategorijas – brīvprātīgā ziņošanas sistēma



No brīvprātīgās ziņošanas sistēmas ietvaros ziņotajiem atgadījumiem visvairāk pārstāvētā kategorija ir OTHR – kas ietver kategorijas, kuras ICAO nav izdalījusi atsevišķi, proti – sadursmes ar putniem u.c. Otrā vietā ir SCF-NP – ar dzinēju nesaistītas sistēmas vai komponentes atteices atgadījumi.

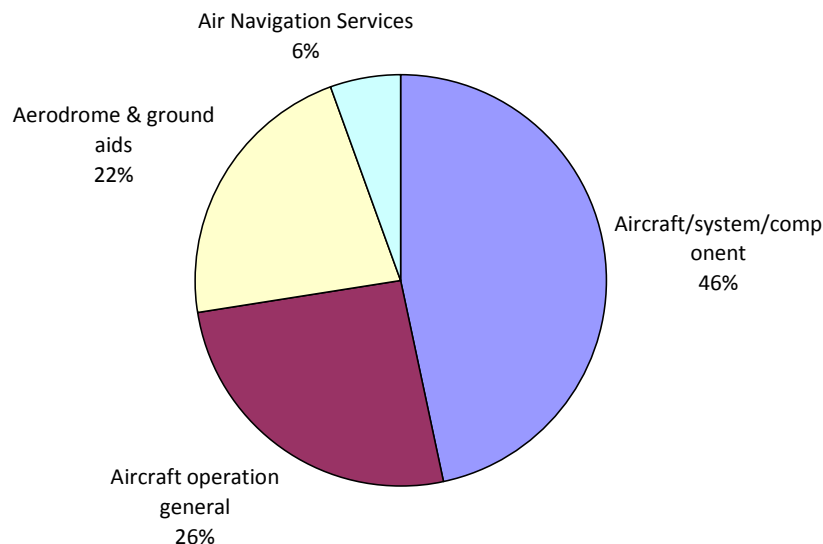
Apdraudējumi

Ir ļoti būtiski saprast atšķirību starp apdraudējumu un risku (skatīt - Pārskatā lietotie saīsinājumi un termini). Piemēram, vējš, kas pūš ar 15 mezgliem šķērsām skrejceļam, ir **apdraudējums**. Iespējamība, ka pilots šādos apstākļos var nespēt saglabāt kontroli pār gaisa kuģi pacelšanās vai nosēšanās laikā, kas var beigties ar aviācijas nelaimes gadījumu, ir **risks**.

Šajā apdraudējumu analīzē ir iekļauti dati no CAA datu bāzē reģistrētajiem atgadījumiem civilajā aviācijā, kas saņemti 2007. gadā gan obligātās ziņošanas, gan brīvprātīgās ziņošanas shēmas ietvaros.

Katru atgadījumu veido secīgi notikuši notikumi. Tas nozīmē, ka viens atgadījums var saturēt vienu vai vairākus notikumus, kas lielākajā daļā gadījumu ir izsaukuši viens otru. Tādējādi varam uzskatīt, ka pirmais notikums ir cēlonis nākamajam notikumam, tādā veidā veidojot notikumu virkni. Pamatojoties uz šo atziņu, apdraudējumu analīzi veicam, ņemot vērā pirmo notikumu.

3. Attēls: Apdraudējumi pa tiem (pirmais notikums)



3. attēlā ir redzams atgadījumu sadalījums pa notikumu tiem (notikums, kurš notika pirmais). Lielākā daļa apdraudējumu ir bijuši saistīti ar gaisa kuģa tehnisko stāvokli (Aircraft/system/component), tam seko gaisa kuģu ekspluatācija (Aircraft operation general). 3. biežāk sastopamais tips ir ar zemes dienestiem (lidostas) saistīti notikumi (Aerodrome & ground aids) – šeit ir iekļautas arī ārvalstu lidostas. Ceturtajā vietā ir Gaisa satiksmes vadība (Air Navigation services) – šeit ir iekļauti arī ārvalstu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji. 5. – atgadījumi, kad ir pārkāptas normatīvās drošības prasības (Regulatory issues/events).

Katra notikumu tipa sīkāku izklāstu skatīt zemāk.

Gaisa kuģu ekspluatācija

Komercaviācija

4. attēlā zemāk ir uzskaitīti 8 biežākie apdraudējumi, kas ir reģistrēti CAA datu bāzē attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatāciju komercaviācijā. Pirmajā vietā ir bijušas problēmas komunikācijā starp pilotiem un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju. Visbiežāk, gaisa kuģis ir lidojis kontrolējamā

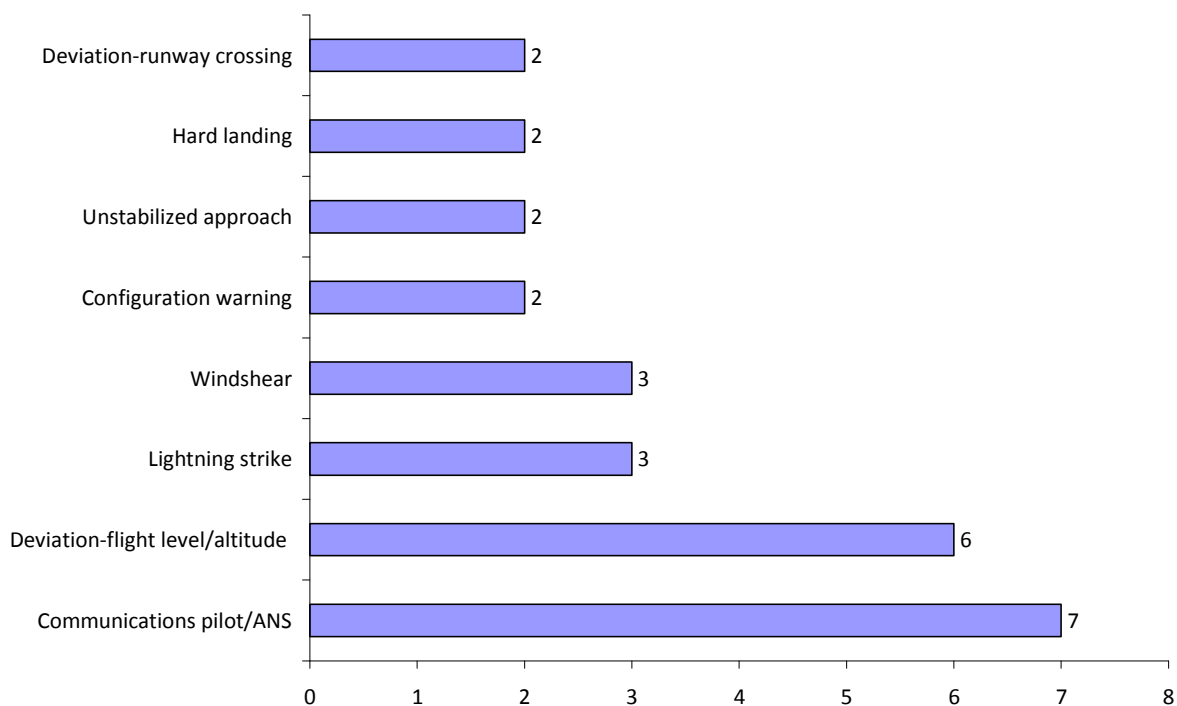
gaisa telpā bez sakariem ar navigācijas pakalpojumu sniedzēju, proti, piloti nav ievērojuši komunikēšanas procedūras.

Otrajā vietā ir novirze no GSV atļaujā noteiktā ešelona vai augstuma.

Atgadījumi, kas notikuši 3 reizes: laika apstākļu radītie apdraudējumi: negaiss (zibens spērieni) un saskare ar vēja nobīdi; smagnēja nosēšanās;



4. Attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu ekspluatācija



Apdraudējumi, kuri atkarībā no smaguma, rada lielāku risku:

- novirze no GSV atļaujā noteiktā ešelona (Deviation-flight level/altitude);
- smagnēja nosēšanās (Hard landing);
- nenostabilizēta pieeja (Unstabilized approach);
- novirzes no GSV atļaujas šķērsot skrejceļu (Deviation-runway crossing);

2007. gadā ir fiksētas 19 aiziešanas uz otro riņķi, kur lielākajā daļā atgadījumu cēloņi ir bijuši problēmas ar aizplākšņiem vai šasiju stāvokļa indikācijas problēmas.

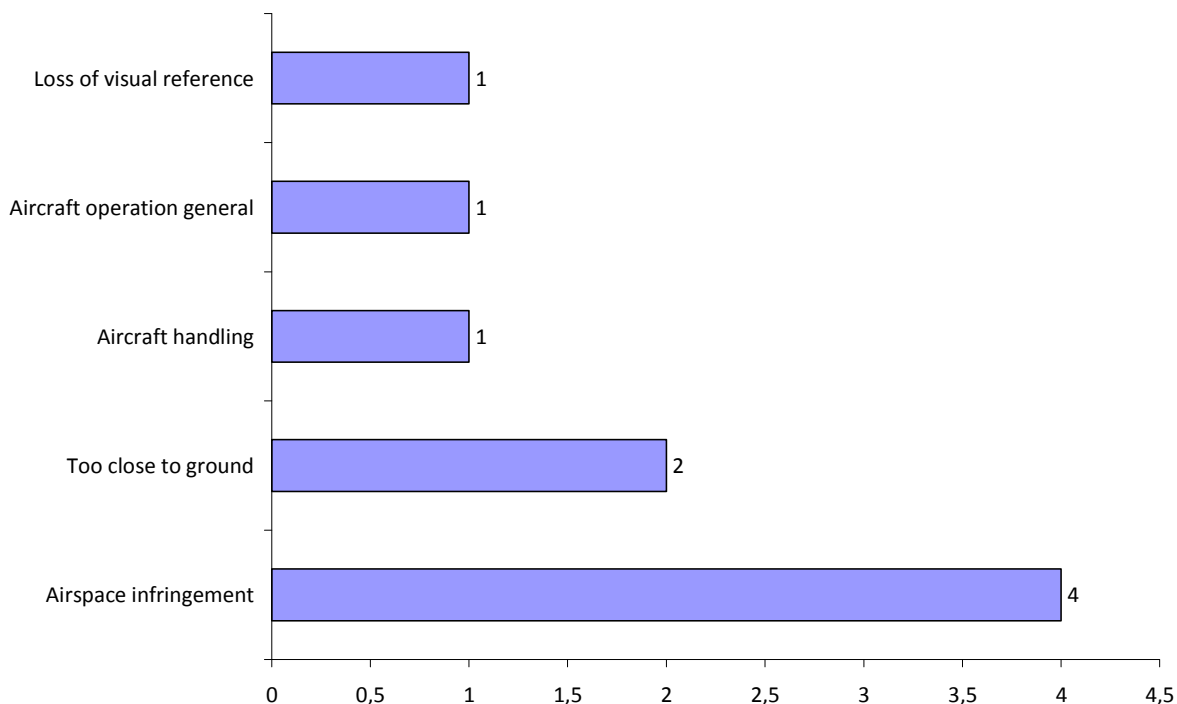
Vispārējās nozīmes aviācija

Situācija Vispārējās nozīmes aviācijā nav pilnībā precīza, jo tendence ir ziņot par smagiem atgadījumiem, kurus nav iespējams noslēpt. Respektīvi, ir nepieciešams uzlabot lidojumu drošības kultūru Vispārējās nozīmes aviācijā.

Vispārējās nozīmes aviācijā (skatīt 5. attēlu) atgadījumi, kas ir atkārtājušies vairakkārt ir bijuši nesankcionēta ielidošana kontrolējamā gaisa telpā bez atļaujas (Airspace infringement). Pārāk zemi lidojumi – zem 300 m (1000 pēdas) virs apdzīvotām vietām, ļaužu pulcēšanās vietām vai 150 m (500 pēdas) citur.



5. Attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu ekspluatācija



Pārējie atgadījumi ir fiksēti pa vienai reizei, pēc kā tendenci ir sarežģīti noteikt.

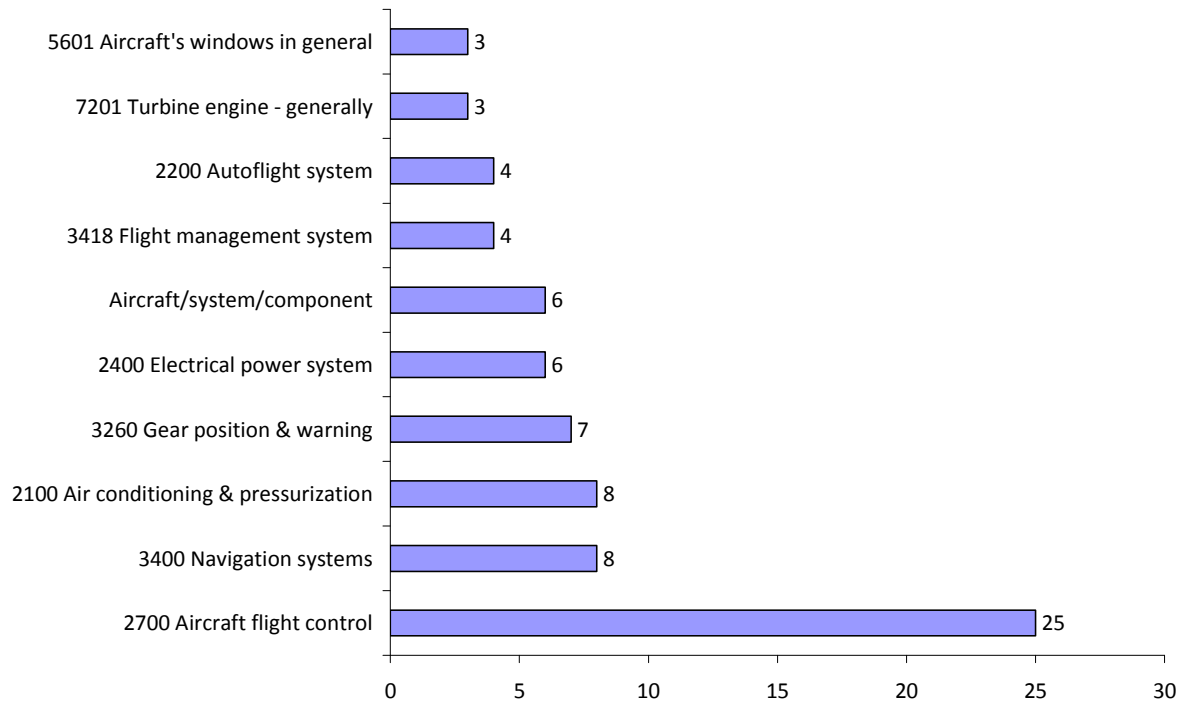
Gaisa kuģu tehniskais stāvoklis

Komercaviācija

Attiecībā uz komercaviācijas gaisa kuģa tehnisko stāvokli (skatīt 3. tabulu) ir redzams, ka pārliecinoši parādās problēmas ar gaisa kuģa vadības iekārtām (Aircraft flight control), piemēram, priekšplākšņi (slats) un aizplākšņi (flaps). Nākamie apdraudējumi ir saistīti ar navigācijas sistēmas problēmām (Navigation system) un lidojuma vadības sistēmas (FMS) problēmas. Gaisa kondicionēšanas un hermetizācija (Air conditioning & pressurization). Ir bijuši vairāki atgadījumi, kad ir bijušas tehniskas problēmas ar šasiju stāvokļa indikāciju un brīdināšanas sistēmu (Gear position & warning).

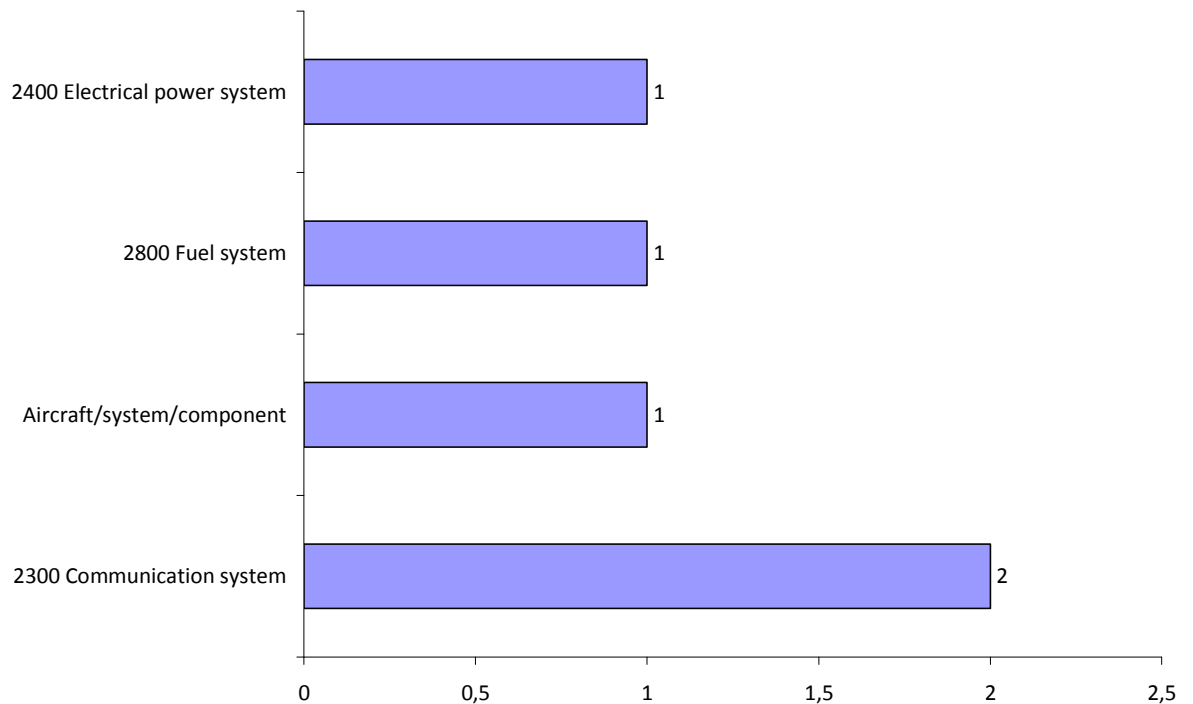


6. Attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis



Vispārējās nozīmes aviācija

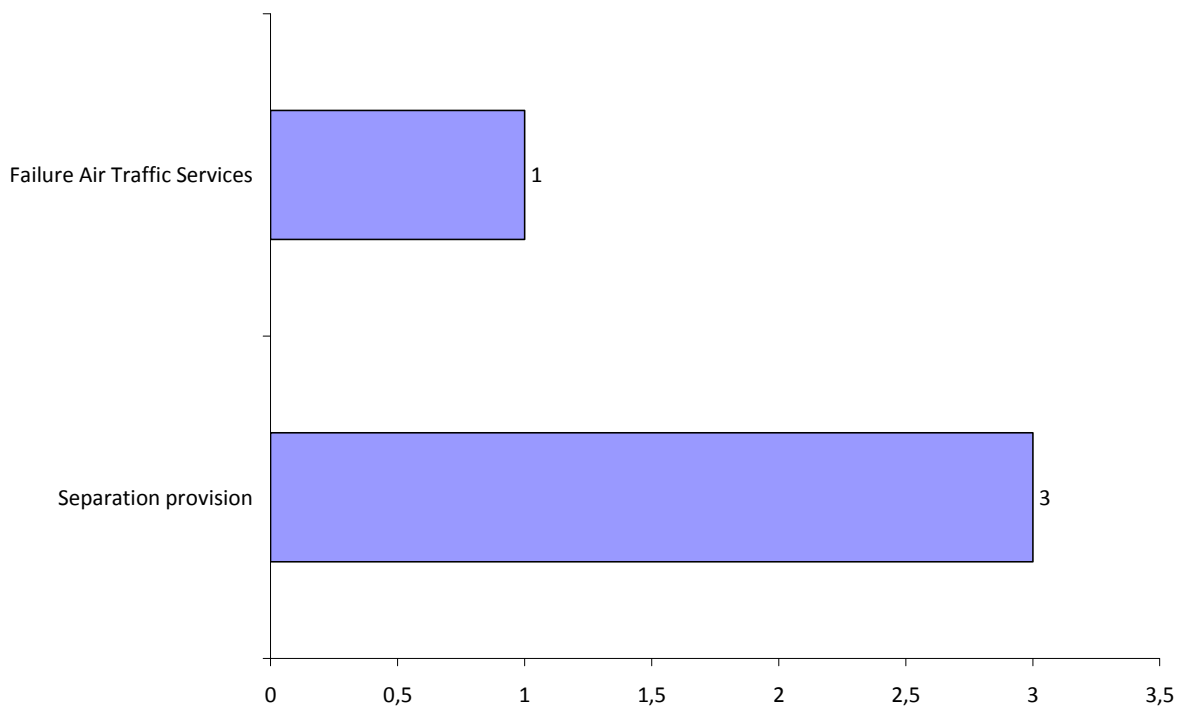
7. Attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis



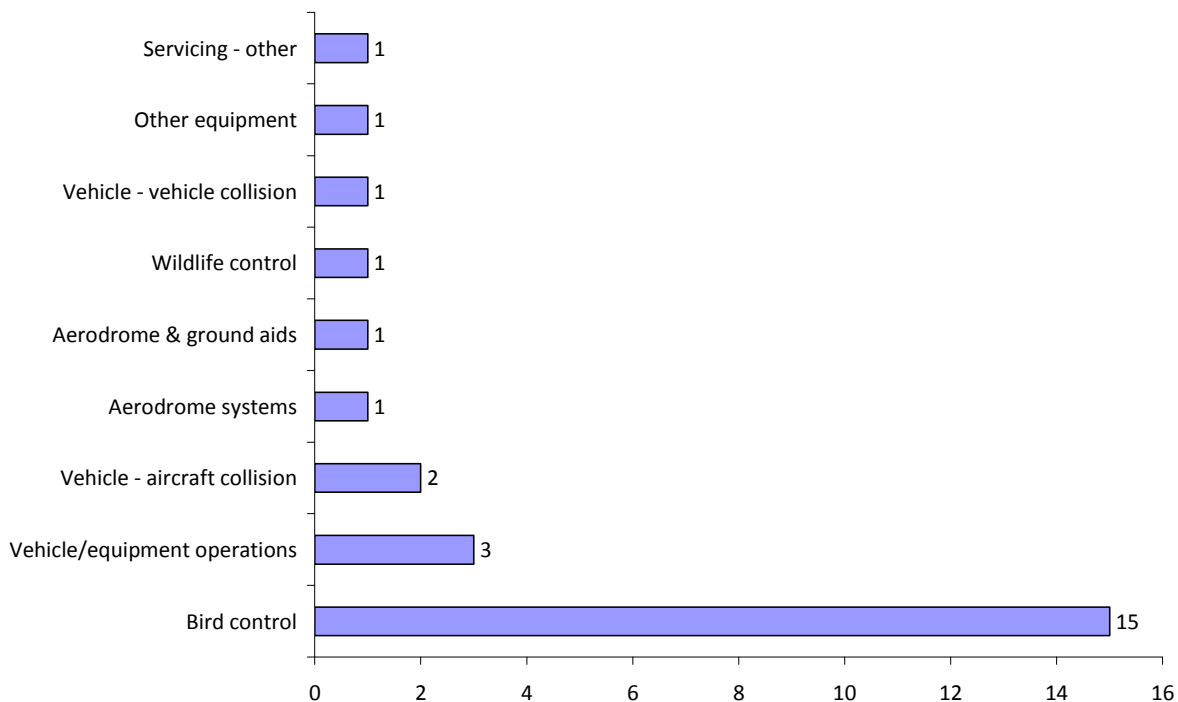
Saskaņā ar CAA datubāzes datiem Vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģiem ir reģistrētas šādas tehniskā stāvokļa problēmas – komunikāciju jeb sakaru sistēmas (Communication system).

Aeronavigācijas dienesti**8. Attēls: Apdraudējumi – aeronavigācijas dienesti**

CAA datubāzē dati par problēmām aeronavigācijas pakalpojumos Latvijā norāda, ka visbiežāk ir bijušas problēmas ar gaisa kuģu distancēšanas (Separation provision) nodrošināšanu. Starp šiem atgadījumiem ir viens nopietns incidents, kurš norisinājās 20.08.2007 Rīgas LIR.



Viens atgadījums saistīts ar gaisa satiksmes vadības aparātūras atteici (Failure Air Traffic Services).

*Lidostas un zemes dienesti***9. Attēls: Apdraudējumi – lidostas un zemes dienesti**

Lidostām galvenā problēma ir putnu kontrole. Lūdzu skatīt nodaļu „Sadursmes ar putniem”. Otra biežāk sastopamā problēma transporta līdzekļu vadība (Vehicle/equipment operations) lidostas teritorijā, kuru rezultātā ir bojāts gaisa kuģis (Vehicle – aircraft collision) vai gandrīz ir notikusi sadursme ar gaisa kuģi, vai sadūrušies citi transporta līdzekļi.

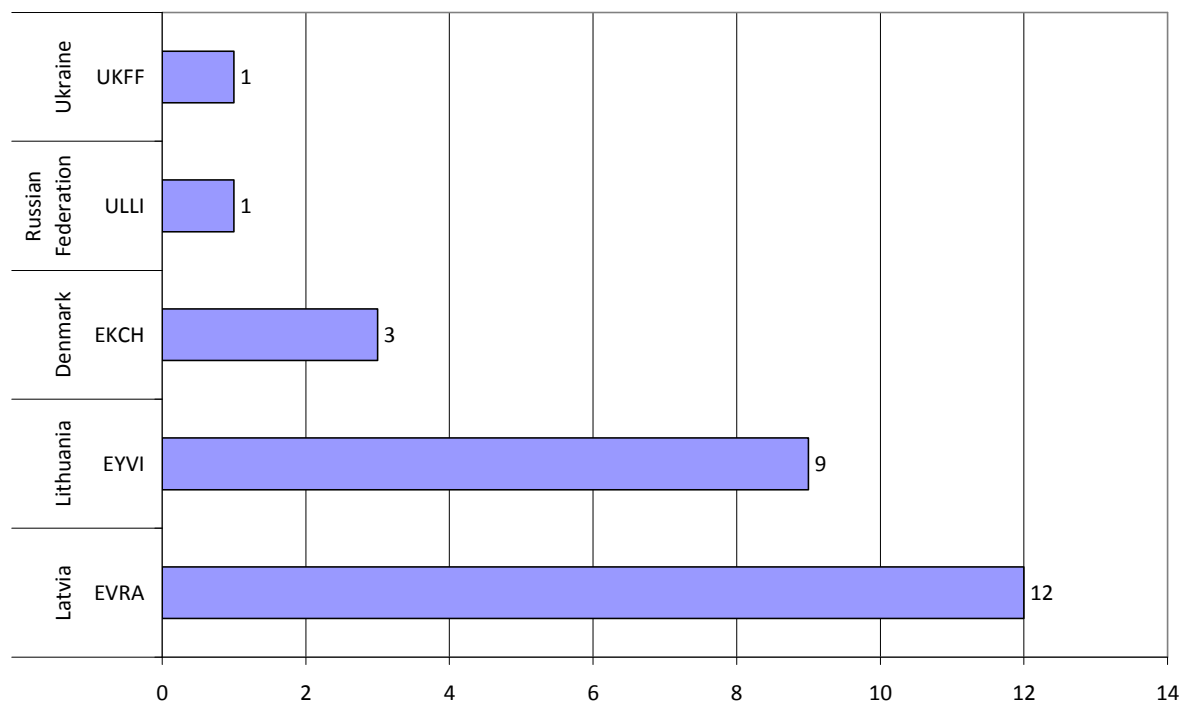
Sadursmes ar putniem

Gaisa kuģu sadursme ar putniem (bird strike) ir apdraudējums lidojumu drošībai. Palielinoties gaisa satiksmei, palielinās arī sadursmju skaits ar putniem. Gaisa kuģiem ar turbīnas dzinējiem pastāv lielāks risks sadurties ar putniem. Kopš ICAO Bird Strike Information System (IBIS) ieviešanas, ir iespējams precīzāk novērtēt problēmas nopietnību. Pasaules civilajā aviācijā katru gadu notiek aptuveni 40 000 sadursmju ar putniem. Šīs sadursmes ir pasaules mēroga parādība, jo ICAO ir saņēmusi ziņas par sadursmēm ar putniem no 190 valstīm.

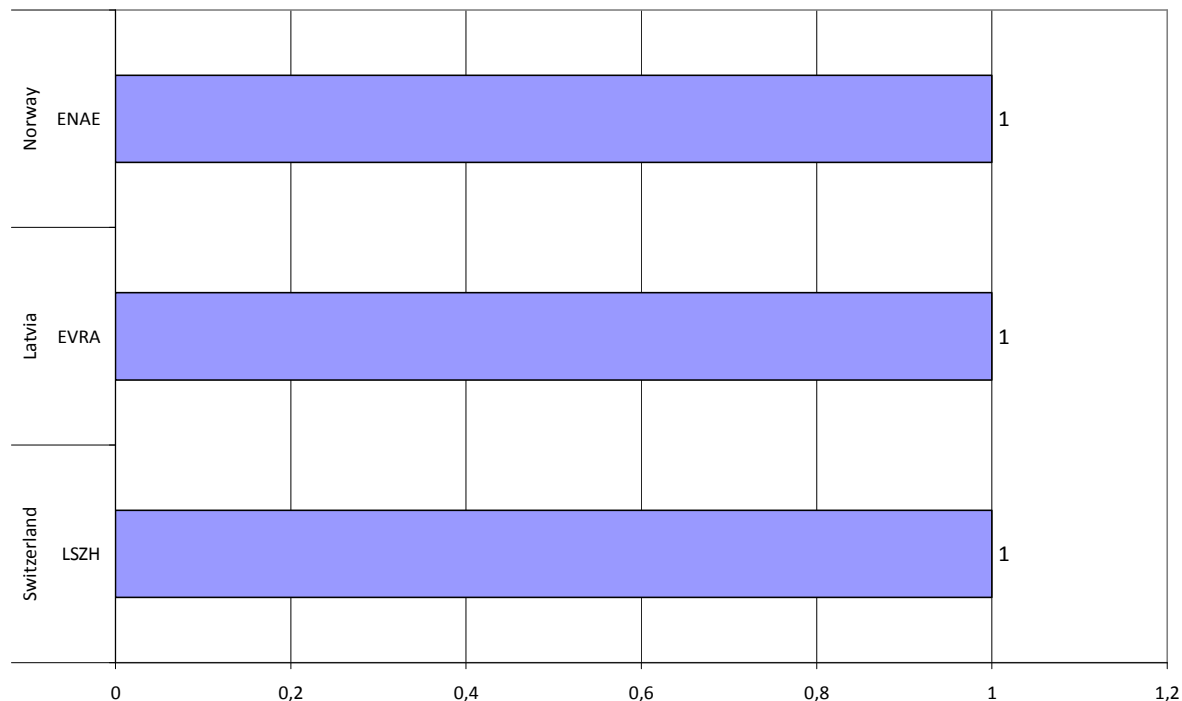
IBIS informācija liecina par to, ka 90% sadursmju, kuru vieta ir zināma, notiek lidostas tuvumā. Lidostas un to apkārtnē pievilina putnus dažādu iemeslu dēļ, bet pamatā tie saistīti ar izdzīvošanu (piem., pārtikas meklējumi). Tas nostāda putnus tiešā konfliktā ar gaisa kuģiem, kas izmanto lidostu, tāpēc, neizbēgami, notiek sadursmes. Lielākoties sadursmes ar putniem neietekmē lidojumu, tomēr 11% gadījumos sadursme atstāj tiešu ietekmi uz lidojumu drošību. No lidostu darbības viedokļa pārtrauktās pacelšanās vai avārijas/piesardzības nosēšanās ir visbīstamākās. Visā pasaulē, gadā 6% jeb aptuveni 2400 sadursmes ar putniem beidzas ar pārtrauktu pacelšanos vai piesardzības nosēšanos. Šie traucēkļi lidostas darbībā nav tikai neērtības pasažieriem; tie rada papildu izmaksas un pakļauj briesmām ceļotājus.

ICAO SMS minētais sasniedzamais drošības līmenis ir 1 sadursmes gadījums uz 1000 lidojumiem ar 50% šādu atgadījumu samazināšanos 5 gadu laikā.

10. Attēls: Latvijā reģistrētu gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģu sadursmes ar putniem*



11. Attēls: Bojāti Latvijā reģistrēta gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģi pēc sadursmes ar putniem*

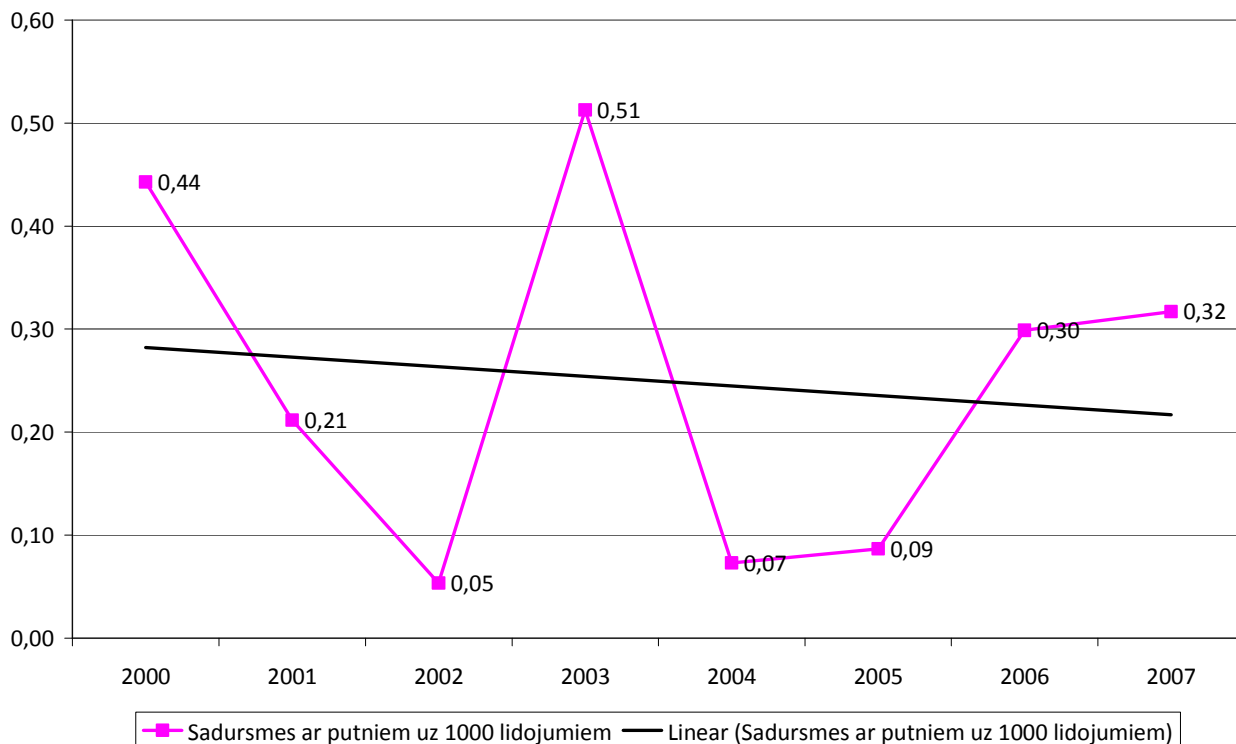


* - ICAO piešķirtie lidostu kodi

Lidostā „Rīga” 2007. gadā reģistrēti 15 gadījumi, kad gaisa kuģis sadūries ar putniem. Pēc VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” datiem 2007. gadā lidostā veikti 47347 lidojumi. Tas nozīmē, ka uz 1000 lidojumiem notiek aptuveni 0,32 sadursmes ar putnu.

2006. gadā lidlaukā „Rīga” reģistrētas 12 sadursmes ar putniem. Pēc VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga” datiem 2006. gadā lidostā veikti 40162 lidojumi. Tas nozīmē, ka vidēji katrā 3090. lidojumā notiek sadursme ar putnu.

12. Attēls: Sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”



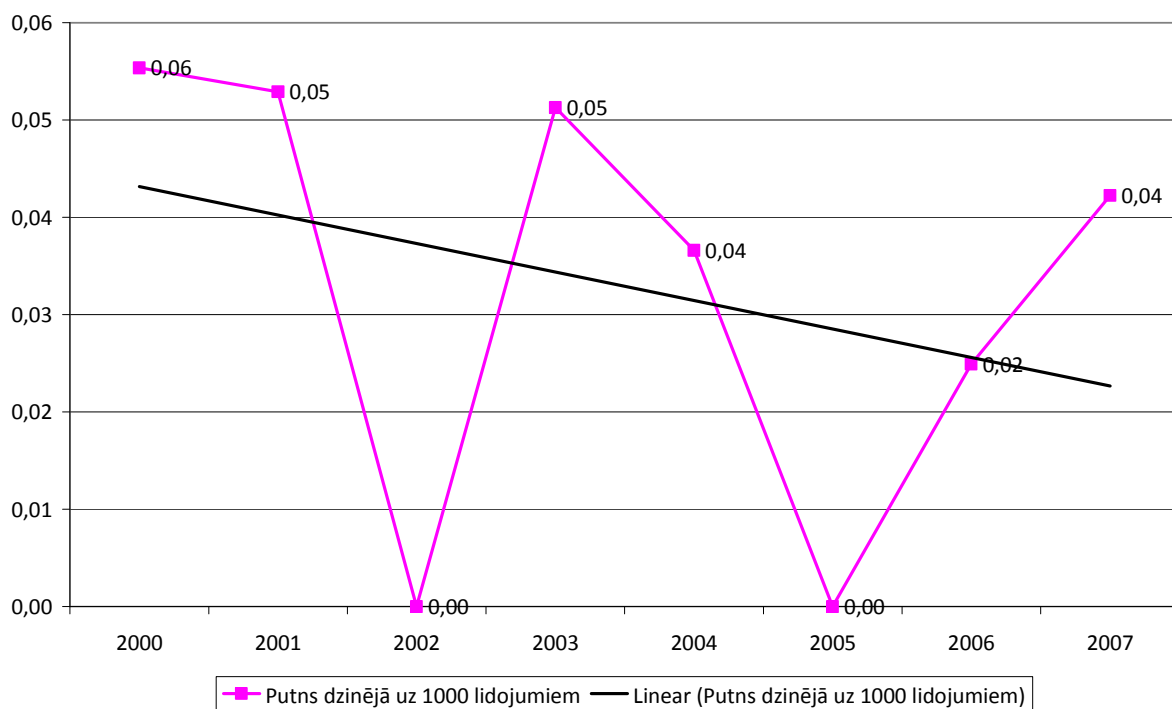
2007. gada jūlijā notika viena nopietna sadursme ar putniem, kas varēja radīt nopietnas sekas, jo vienlaicīgi notika sadursme ar vairākiem lieliem putniem: 2007.gada 5.jūlijā ap 22:25 nosēšanās laikā gaisa kuģis sadūrās ar vairākiem putniem. Vadoties no informācijas, kas saņemta no Nīderlandes Civilās aviācijas administrācijas, īsi pirms izlīdzināšanas (nosēšanās) gaisa kuģis sadūrās ar vismaz 7 lieliem putniem. Apkalpe saskaitīja piecas sadursmes vietas uz labā spārna un aizplākšņiem, vienu uz antenas plūdpārsega (radome), un vienu starp aizplākšņiem un spārna plūdlīniju formas pārsegu (wing fairing). Viens putns atrasts labās puses dzinējā.

Piezīme: Nākamais gaisa kuģis, kas tuvojās aiz sadursmē cietušā gaisa kuģa aizgāja uz otru apli putnu aktivitāšu dēļ.

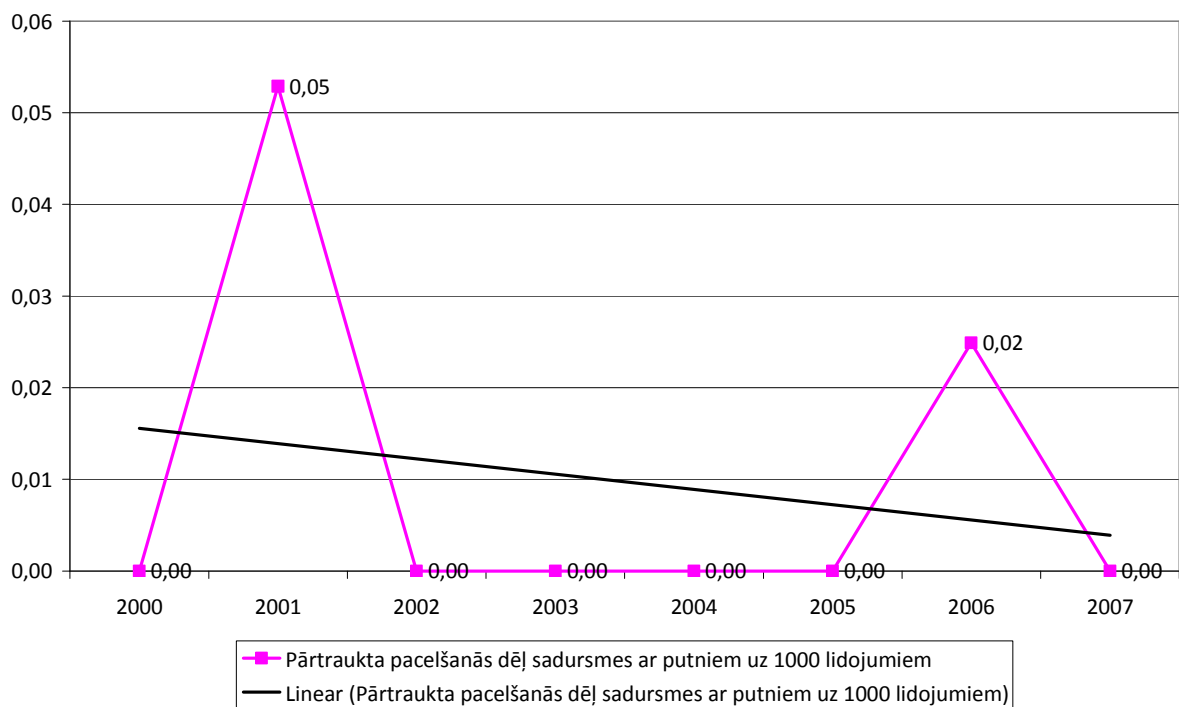
2007. gadā vērojams sadursmju pieaugums salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu. 2006. gadā bija notikušas 12 sadursmes ar putniem, turpretī 2007. gadā jau 15.



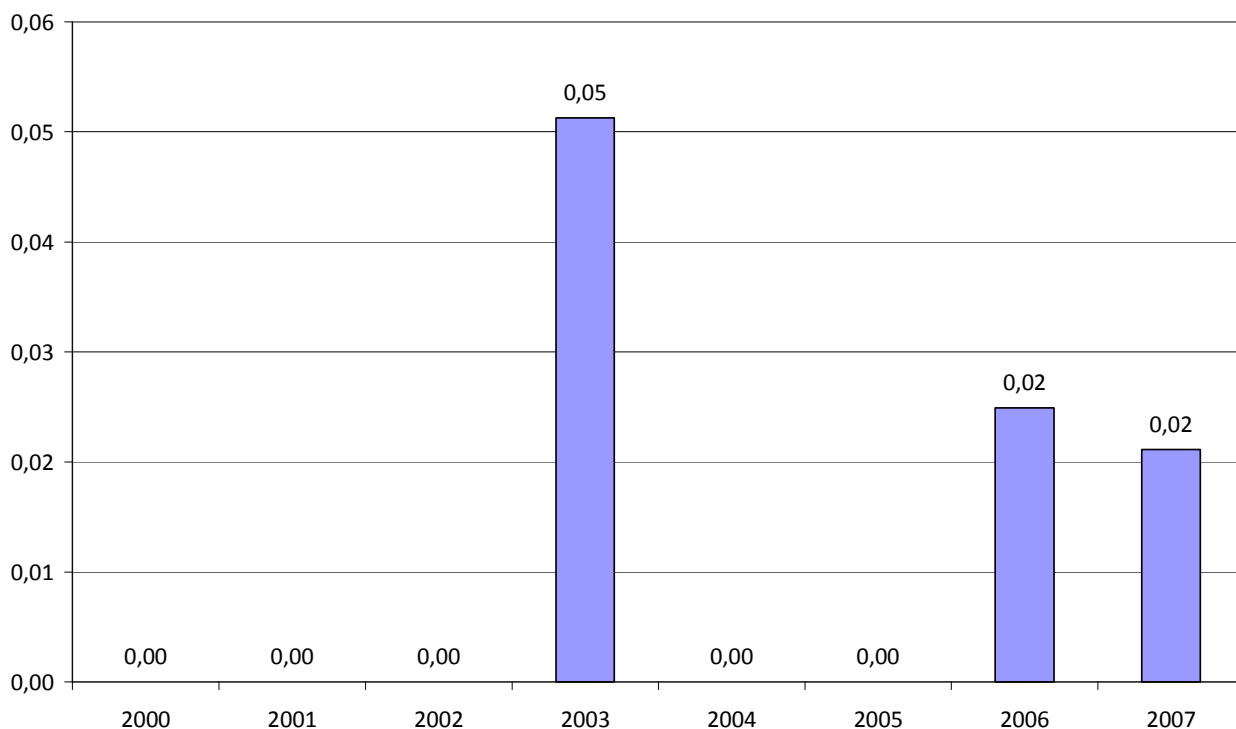
13. Attēls: Sadursmes ar putniem, kad putns ir iekļuvis dzinējā uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”



14. Attēls: Pārtraukta pacelšanās dēļ sadursmes ar putni uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”



15. Attēls: Bojāts gaisa kuģis dēļ sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem



Lidlauka „Rīga” ekspluatanta darbības uzraudzība attiecībā uz putnu kontroli

Septiņu gadu laikā Civilās aviācijas aģentūra veica sekojošus savas kompetences apjomā gaisa kuģu lidojumu drošības uzlabošanas pasākumus sakarā ar sadursmēm ar putniem Rīgas starptautiskās lidostas teritorijā, lai samazinātu līdz minimumam šos gaisa kustības incidentus:

- 1) visi saņemtie ziņojumi par sadursmēm ar putniem ievadīti datu bāzē;
- 2) pieprasīta informācija no Lidostas „Rīga” lidlauka uzturēšanas nodaļas par pasākumu veikšanu, lai minimizētu putnu atrašanās iespējamību;
- 3) izteikts priekšlikums LU Bioloģijas institūta Ornitoloģijas laboratorijai par ornitoloģijas situācijas apkopošanu (par bīstamu putnu koncentrāciju un migrāciju, kas var apdraudēt gaisa kuģu lidojumu drošību Latvijas teritorijā, jo sevišķi Rīgas starptautiskās lidostas teritorijā, saņemtas atbildes 2000. gada 19. decembrī no LU Bioloģijas institūta Ornitoloģijas laboratorijas un VAS Starptautiskā lidosta „Rīga” prezidenta 2001. gada 5.februārī par līguma noslēgšanu sakarā ar priekšlikumu); projekts daļēji realizēts ar Aizsardzības ministrijas pasūtītu pētījumu „Aviācijai bīstamu putnu koncentrācija – kairveidīgo putnu ligzdošanas koloniju un masveida barošanās vietu izvietojums Latvijā” 2003. gadā);
- 4) lai CAA būtu iespēja analizēt situāciju un izdarīt secinājumus par biežām sadursmēm ar putniem lidostas teritorijā, pieprasīta konkrēta informācija par pasākumiem, kas tika veikti, lai pildītu LR Civilo lidlauku derīguma punktus 9.5.3 un 9.5.4 noteiktās prasības;
- 5) lai veicinātu ar putniem saistīto problēmu atrisināšanu, izveidota lidostas darba grupa, kurā ir iesaistīts pārstāvis no CAA Lidlauku standartu un drošības daļas;

-
- 6) identificēti nepieļaujami riski attiecībā uz gaisa kuģu sadursmēm ar putniem un pieprasīta informācija par jau veiktajām vai plānotajām risku samazinošajām darbībām nepieļaujamo risku novēršanai, kā rezultātā saņemta atbilde par iepirkuma procedūras uzsākšanu jaunu putnu atbaidīšanas iekārtu iegādei;
 - 7) CAA nenoliedzot jau noteikto plānoto pasākumu lietderību, ierosina lidlauka ekspluatantam izanalizēt gaisa kuģu sadursmju ar putniem vietas pēc to attāluma no lidlauka skrejceļa sliekšņiem, kā arī augstuma un apzināt putnu atrašanās cēloņus šajos sektoros ārpus lidlauka teritorijas un noteikt novēršanas pasākumus un līdzekļus, kuri tika atzīti par lietderīgiem no lidlauka ekspluatanta puses.

CAA mājas lapā sadaļā „Lidojumu drošība” ir pieejama ziņojuma veidlapa par incidentu saistītu ar putniem.

Izstrādāto rekomendāciju īstenošana – (FACTOR)

JRC ir pagarinājis ECCAIRS pievienojumprogrammas izstrādi uz 2008. gadu, kas sniegtu iespēju reģistrēt rekomendācijas.

CAA jau šobrīd izveidojusi Atgadījumu korektīvo darbību ieviešanas kontroles datu bāzi (Follow-up Action on Occurrence Report – FACTOR). Šajā datu bāzē tiek reģistrētas rekomendācijas, kas saņemtas no Latvijas un ārvalstu AIB. Tādējādi iespējams izvērtēt rekomendāciju piemērojamību, sekot līdzi rekomendāciju statusam un kontrolēt CAA veiktās darbības, lai ieviestu rekomendācijas GKE darbībā. Tādā veidā tiek kontrolēta rekomendāciju ieviešana GKE, ANS, tehnisko apkopju organizāciju, apmācību organizāciju u.c. vidū.

Rekomendāciju datu bāze veidota MS ACCESS vidē un tā ir daļēji savietota ar ECCAIRS datu bāzi.

SAFA inspekcijas

Eiropas Kopienas SAFA programmas inspekcijas tiek veiktas Eiropas Savienības vai Eiropas ekonomikas zonas dalībvalsts gaisa kuģiem, kā arī trešo valstu gaisa kuģiem, lai pārliecinātos par to atbilstību starptautiskajām lidojumu drošības prasībām. Informācija tiek apkopota Eiropas Kopienas SAFA programmas datu bāzē. Ja gaisa kuģa pārbaudes norāda uz nopietnām novirzēm (sevišķi, ja tās atkārtojas) no starptautiskajām lidojumu drošības prasībām, civilās aviācijas kompetentās iestādes nekavējoties par to ziņo Eiropas Komisijai. Šāda Kopienas rīcība gaisa transporta jomā vērsta galvenokārt uz to, lai nodrošinātu augstu drošības līmeni un aizsargātu pasažierus pret drošības riskiem. Lai nodrošinātu maksimālu pārredzamību, Kopiena ir izveidojusi gaisa pārvadātāju sarakstu, kuri neatbilst attiecīgajiem drošības kritērijiem. Lēmumu par rīcību Kopienas līmenī 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).



MK 30.05.2006 noteikumi Nr. 449 „Kārtība, kādā tiek veikta ārvalstu gaisa kuģu pirmslidojuma (pēclidojuma) pārbaude, noteikts ierobežojums vai aizliegums izlidot no Latvijas Republikas lidlauka” izšķir 3 neatbilstību kategorijas:

- Trešā neatbilstības kategorija – gaisa kuģa neatbilstība rada tiešus draudus gaisa kuģa lidojuma drošībai;
- Otrā neatbilstības kategorija – gaisa kuģa neatbilstība nerada tiešus draudus gaisa kuģa lidojuma drošībai;
- Pirmā neatbilstības kategorija – gaisa kuģa neatbilstība ir nenozīmīga un nerada būtisku ietekmi uz gaisa kuģa lidojumu drošību.

Saskaņā ar Eiropas Kopienas SAFA programmas datu bāzes datiem 2007.gadā Latvijā reģistrētajiem gaisa kuģu ekspluatantiem ir veiktas 70 SAFA inspekcijas, kuru laikā ir konstatētas 82 neatbilstības, t.sk.

42 reizes piešķirta 1. kategorija (visbiežāk kategorijā „vispārējais ārējais stāvoklis un dzinēju stāvoklis),

31 reizi otrā kategorija (visbiežāk saistībā ar obligāto iekārtu sarakstu, aizmirstām pilotu apliecībām un medicīniskajiem sertifikātiem,

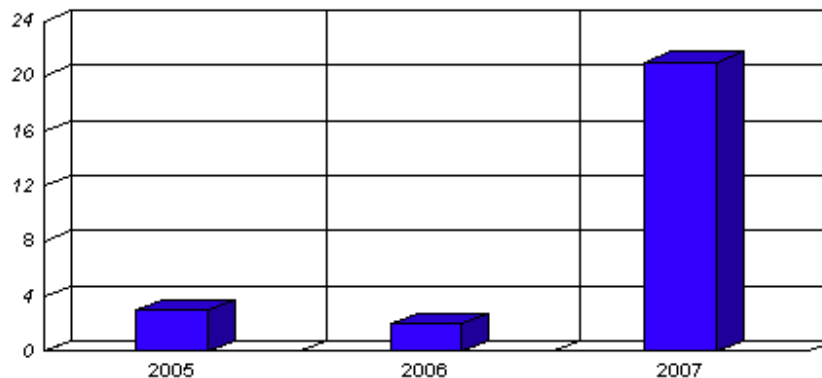
9 reizes trešā (saistībā ar nepilnībām salona konfigurācijā, kas varētu ietekmēt ātru evakuāciju).

SAFA inspekcijās konstatētās neatbilstības norāda uz tehniskās apkopes nepilnībām un trūkumiem procedūrās.

Jāpiebilst, ka CAA, pamatojoties uz normatīviem dokumentiem ir apstrīdējusi atsevišķu atrasto neatbilstību korektumu.

CAA saskaņā ar inspekciju plānu Latvijā veikusi 21 inspekciju uz ārvalstu gaisa kuģiem (16. attēls). Latvijā veikto SAFA inspekciju skaita sadalījumu pēc gaisa kuģu ekspluatantu reģistrācijas valsts skatīt 1. tabulā.

16. Attēls: Latvijas CAA veikto SAFA inspekciju sadalījums pa gadiem

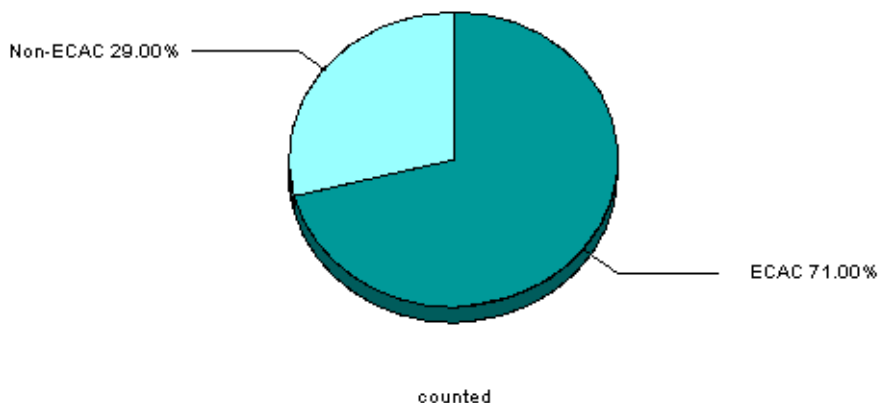


Jāpiebilst, ka SAFA inspekcijas Latvijā veiktas tikai lidostā „Rīga”.

Tabula 1: CAA veiktās inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģiem (sadalījums pa valstīm).

Austrija	1
Bulgārija	2
Čehija	1
Dānija	1
Vācija	1
Nīderlande	1
Polija	3
Rumānija	1
Krievijas Federācija	4
Spānija	1
Zviedrija	1
Tunisija	1
Ukraina	1
Apvienotā Karaliste	1
Uzbekistāna	1

17. Attēls: Faktiskais SAFA inspekciju sadalījums Latvijā 2007. gadā uz ECAC/ne-ECAC gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem.

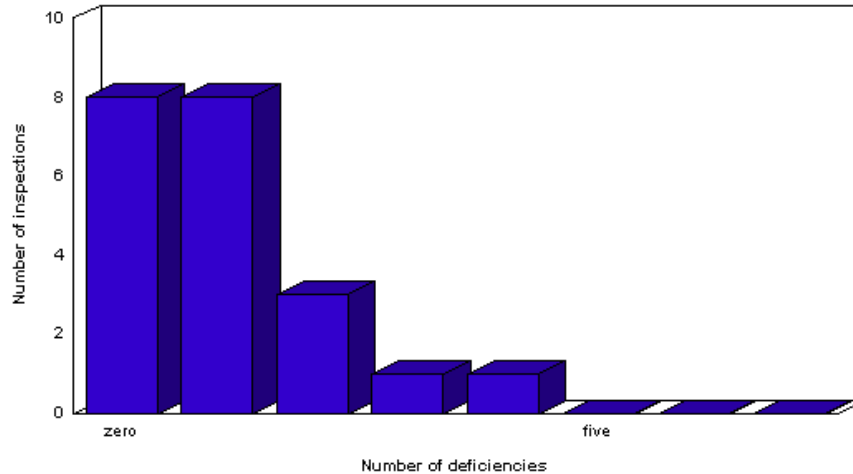


Inspekciju laikā, atbilstoši procedūrām, veiktas sekojošas darbības/pieņemti lēmumi skatīt 2. tabulu.

Tabula 2: Darbības , kas veiktas inspekciju laikā (to skaits)

Darbība	2005	2006	2007	Kopā
1) Informācija nodota g/k Komandierim	3	0	17	20
2) Informācija nosūtīta GKE un GKE valstij	0	0	7	7
3a) G/k ekspluatācijas ierobežojums	0	0	0	0
3b) Korektīvas darbības pirms izlidošanas	1	0	1	2
3c) G/k uzlikts aizliegums izlidot ("grounding")	0	0	0	0
3d) Atkārtotu lidojumu veikšanas ierobežojumi	0	0	0	0

18. Attēls: Atklāto neatbilstību skaits katrā inspekcijā



Neatbilstību skaits uz ziņojumu skaitu apskatāms tabulā 3 un 18. attēlā.

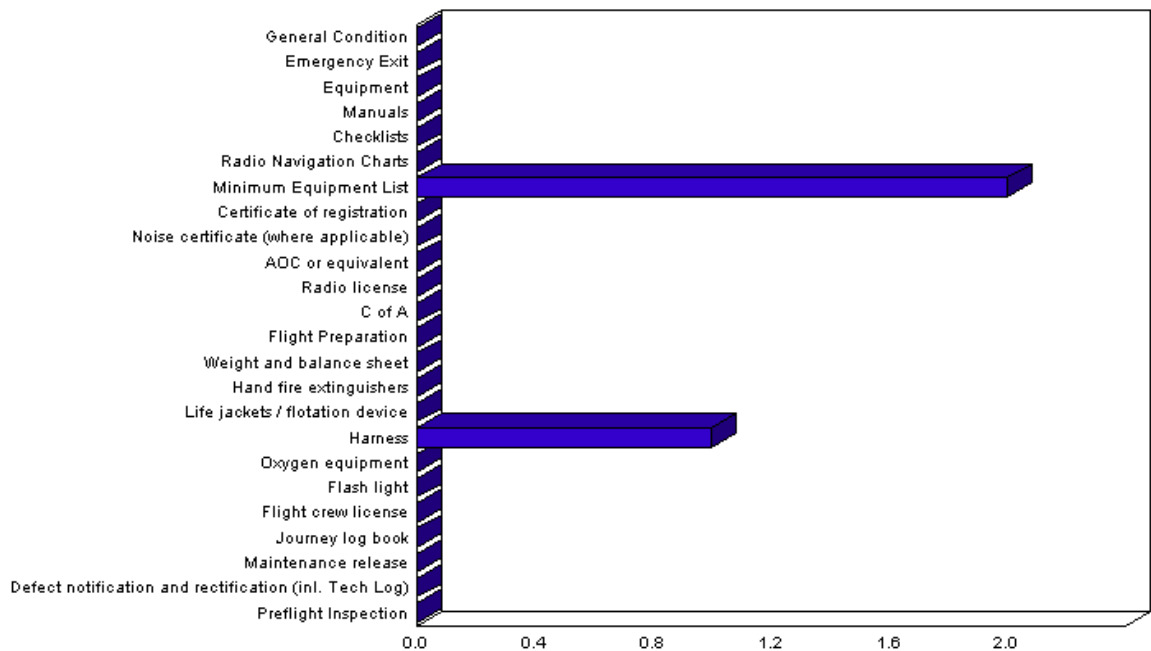
Tabula 3: Neatbilstību skaits uz ziņojumu skaitu

Neatbilstību skaits	Ziņojumu skaits
0 neatbilstības	8
1 neatbilstības	8
2 neatbilstības	3
3 neatbilstības	1
4 neatbilstības	1
5 neatbilstības	0
6 neatbilstības	0
7 neatbilstības un vairāk	0

Turpmākajos 3 attēlos ir atainots neatbilstību sadalījums pa kategorijām (19. attēls – pilotu kabīne, 20. attēls – gaisa kuģa salons, 21. attēls – gaisa kuģa tehniskais stāvoklis un krava).

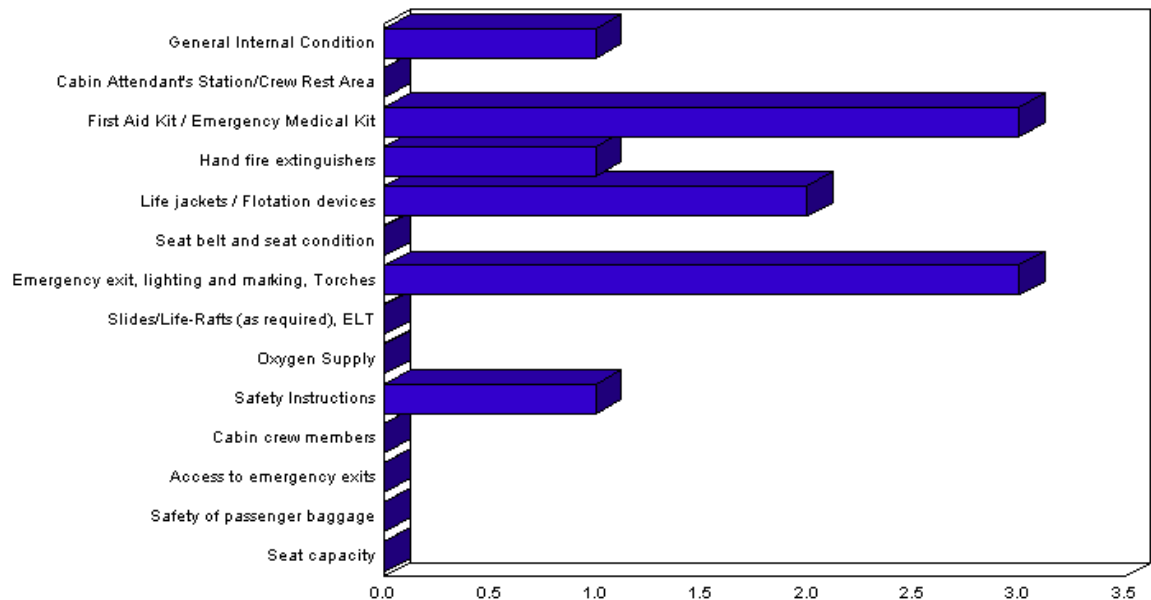
Pilotu kabīnē lielākoties neatbilstības nebija sastopamas, tomēr tās bija novērojamas attiecībā uz obligāto iekārtu sarakstu, kā arī kādā no gaisa kuģiem viena no apkalpes sēdvietām nebija aprīkota ar plecu siksnām.

19. Attēls: Pilotu kabīne



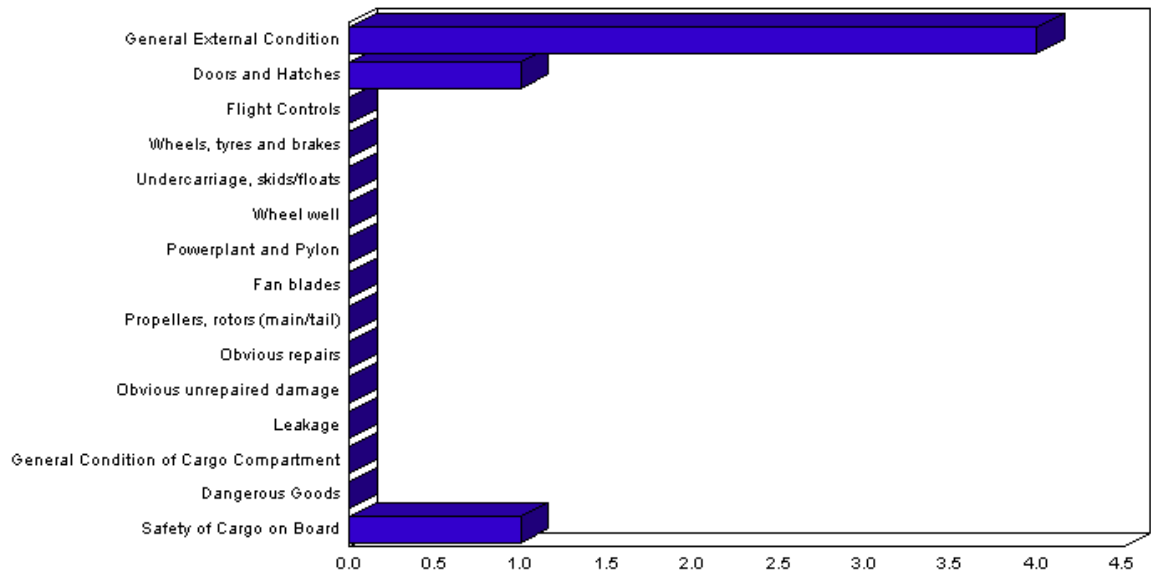
Inspekcijās konstatēts, ka salona drošībai GKE ir pievērsuši mazāku uzmanību. Neatbilstības konstatētas gan salona vispārējā drošībā, gan saistībā ar pirmās palīdzības aptieciņām, gan ugunsdzēsamajiem aparātiem, gan glābšanas vestēm, gan avārijas apgaismojumu un kabatas lukturiem, gan pasažieru drošības demonstrēšanai paredzēto aprīkojumu un pasažieru drošības kartēm.

20. Attēls: Gaisa kuģa salons



Par tehnisko stāvokli un kravām konstatētas neatbilstības attiecībā uz neprecīziem vai trūkstošiem marķējumiem (instrukcijas uzlīmju veidā), kā arī vienā inspekcijā konstatēti būtiski trūkumi bagāžas nostiprināšanā.

21. Attēls: Gaisa kuģa tehniskais stāvoklis un krava



Papildus informācija ir pieejama Komisijas ziņojumā par Eiropas Kopienas SAFA programmu (Ārzemju gaisa kuģu drošības novērtēšana) (Apkopotā informācija – Ziņojums – 2006. gada 30. aprīlis līdz 31. decembris) (2008/C 42/01).

Nozīmīgo faktoru saraksts (*Significant issues list – SIL*)

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

- Obligātā ziņošanas sistēma
- Brīvprātīgā ziņošanas sistēma
- Inspekcijas un auditi
- Lidojumu datu analīze (FDA)



CAA faktorus analizē un veic darbības, lai paaugstinātu lidojumu drošības līmeni. SIL saraksts ir dinamisks un tas tiek pārskatīts reizi gadā un tas tiek papildināts ar augsta riska faktoriem un no tā tiek dzēsti mazāka riska faktori. Latvijas gadījumā 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. Sarakstā tiek iekļauti riska faktori, analizējot Pasaules un Eiropas tendences lidojumu drošības jomā, paralēli izvērtējot situāciju Latvijā.

Tabula 4: 2007. gada Nozīmīgo faktoru saraksts*

Komercaviācija:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pilotu komunikācija ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju ▪ Problēmas ar aizplākšņiem ▪ Problēmas ar gaisa kondicionēšanas un hermetizācijas sistēmu ▪ Novirze no GSV atļautā noteiktā ešelona ▪ Novirzes no GSV atļaujas šķērsot skrejceļu ▪ Pilotu angļu valodas zināšanas zem 4. ICAO līmeņa
Vispārējās nozīmes aviācija:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lidojumi ar neregistrētiem gaisa kuģiem ▪ Lidojumi bez atbilstošas apliecības ▪ Nesankcionēta ielidošana kontrolējamā gaisa telpā ▪ Zemi lidojumi ▪ Problēmas ar sakaru sistēmu
Aeronavigācijas dienesti:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gaisa kuģu distancēšanas nodrošināšana
Lidostas un zemes dienesti:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Putnu kontrole ▪ Skrejceļa pagarināšanas darbi ▪ Transporta līdzekļu kustības kontrole uz perona ▪ Zemes dienestu transporta līdzekļu izraisītie bojājumi gaisa kuģiem

* - SIL pozīcijas ir sakārtotas no nozīmīgākā apdraudējuma virzienā uz leju.

Drošības izpildes monitorings un indikatori

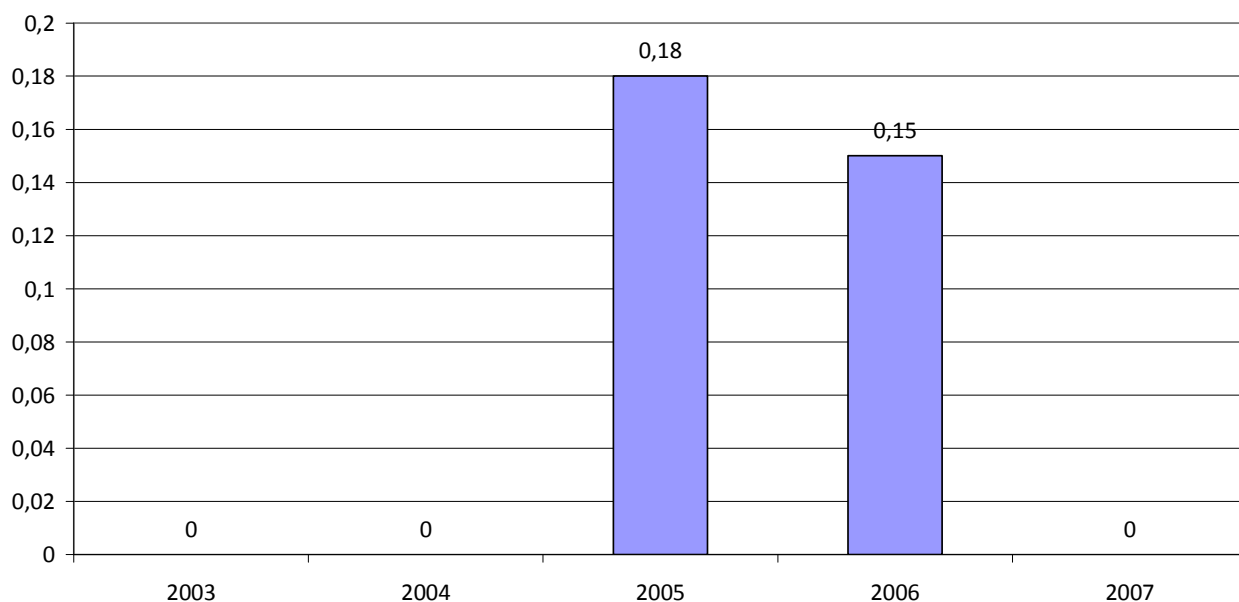
Lai veidotu pārskatu par lidojumu drošību, izmantojot lidojumu drošības izpildes indikatorus (SPI), tika savākti statistikas dati par nolidojumu (lidojumu skaits un nolidotās stundas par katru gaisa kuģi) no aviokompānijām, kā arī no vispārējās nozīmes aviācijas pārstāvjiem (gaisa kuģu īpašniekiem un gaisa kuģu ekspluatantiem, pilotiem, komersantiem, klubiem utt.). Savukārt, ECCAIRS datu bāzē pieejami dati par atgadījumiem civilajā aviācijā.

Komercaviācija

ICAO piedāvātais lidojumu drošības līmenis komercaviācijā ir mazāk kā 0,2 fatāli aviācijas nelaimes gadījumi uz 100 000 lidojumu stundām.

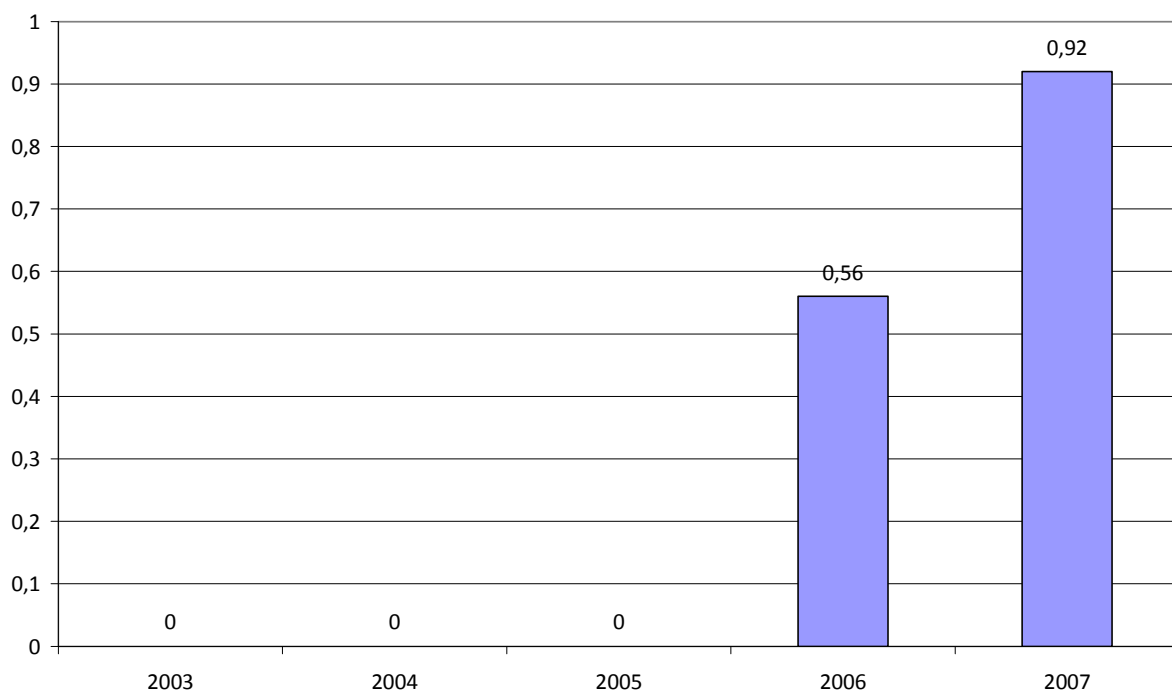
Latvijā komercaviācijā 2007. gadā nav reģistrēti aviācijas nelaimes gadījumi.

22. Attēls: Nopietni incidenti uz 10000 lidojumu stundām



22. attēlā redzams nopietno incidentu skaits uz 10000 lidojumu stundām komercaviācijā, kuros bijuši iesaistīti Latvijā reģistrēti gaisa kuģu ekspluatanti vai gaisa kuģi.

2007. gadā tika reģistrēts viens nopietns incidents saistīts ar gaisa satiksmes vadību, kad bīstami satuvojās 2 ārvalstu kompāniju gaisa kuģi.

23. Attēls: Neatļauta atrašanās uz skrejceļa uz 10000 lidojumiem

Salīdzinājumā ar 2006. gadu, 2007. gadā ir reģistrētas aptuveni 2 reizes vairāk neatļautas atrašanās uz skrejceļa (gaisa kuģis, transporta līdzeklis, persona vai dzīvnieks). Lielākajā daļā atgadījumu, gaisa kuģis ir šķērsojis skrejceļu bez atļaujas saņemšanas.

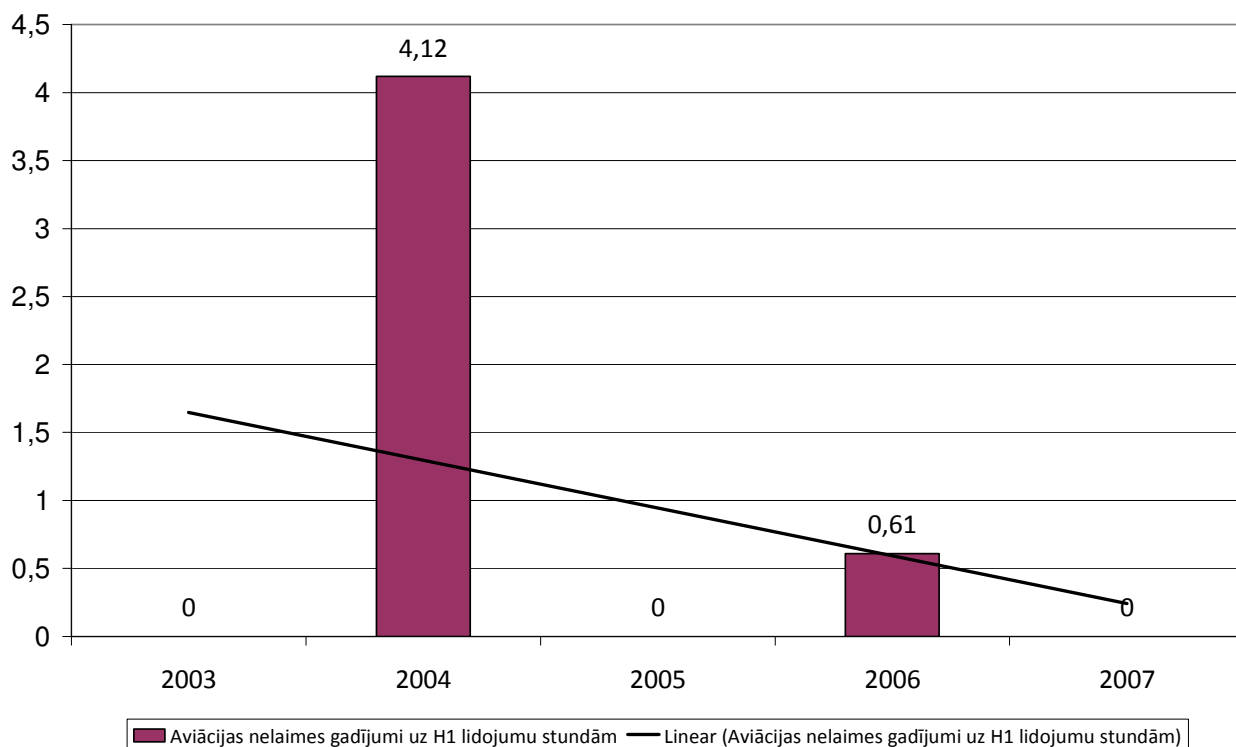
Vispārējās nozīmes aviācija

Drošības izpildes indikatorus paraplānu, motodeltaplānu un citu „mīksto spārnu” g/k (flexiwing; foot-launched) lidojumiem ir praktiski neiespējami noteikt, jo valstī vēl līdz šim laikam nav noteiktas prasības par to reģistrāciju. Nav pieejami dati par šo lidaparātu skaitu, netiek uzskaitīts to lidojumu skaits un nolidotais laiks.

Drošības izpildes indikators ir izveidots Latvijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētajiem gaisa kuģiem.

Šim lidojumu drošības pārskatam izmantoti lidojumu drošības indikatori, kas minēti ICAO dokumentā Nr. 9859 (SMS).

24. Attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi uz 2000 lidojumu stundām

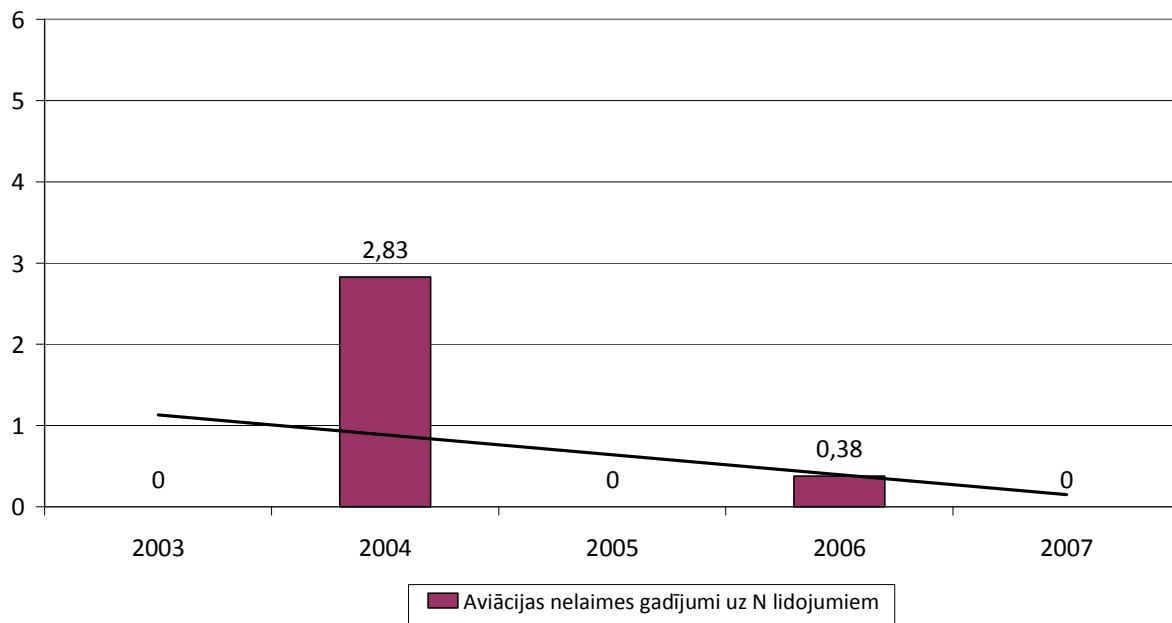


24. attēlā redzami dati par aviācijas nelaimes gadījumu skaitu vispārējās nozīmes aviācijā uz 2000 nolidotajām stundām periodā no 2003. līdz 2007. gadam.

Ar Latvijā reģistrētajiem g/k 2004. gadā Latvijā notika 4 aviācijas nelaimes gadījumi uz 1941 lidojumu stundām. 2006. gadā notika 1 aviācijas nelaimes gadījums uz 3300 stundām. 2007. gadā nav bijis neviens aviācijas nelaimes gadījums.

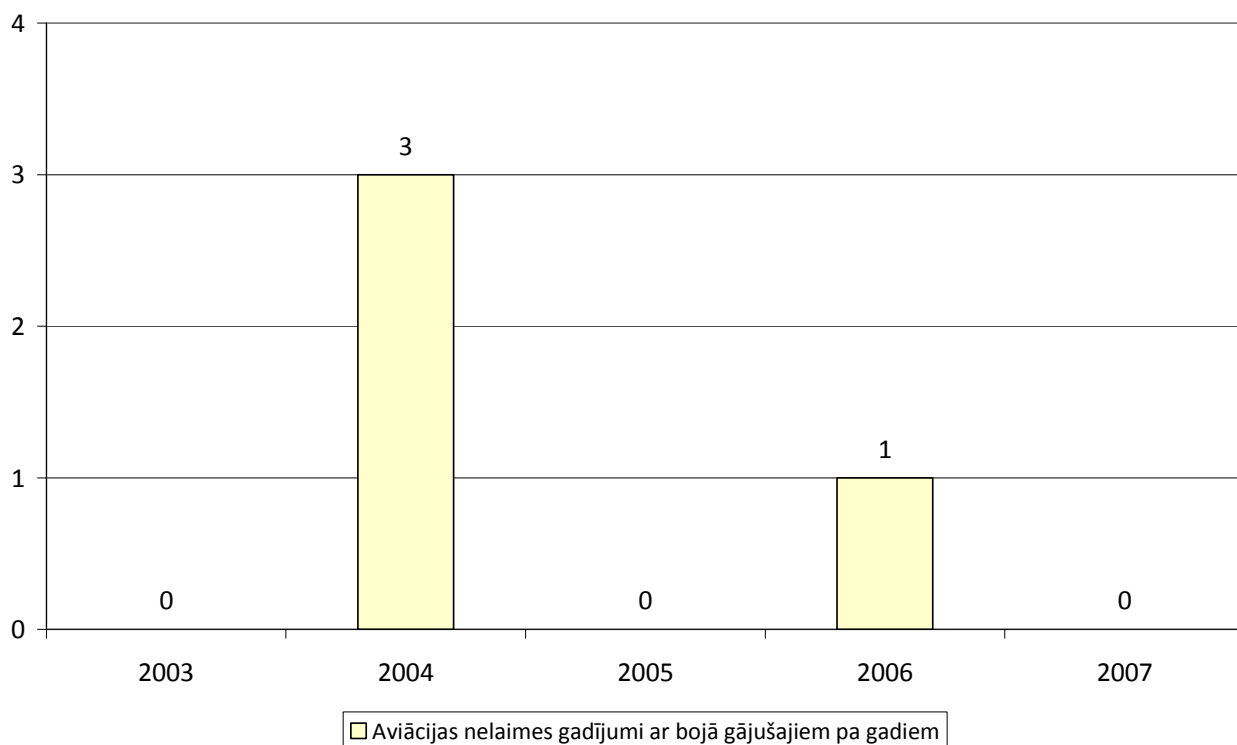
Latvijā vidēji notiek 1 aviācijas nelaimes gadījums uz katrām 3263 nolidotām stundām.

25. Attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi uz 3000 lidojumiem

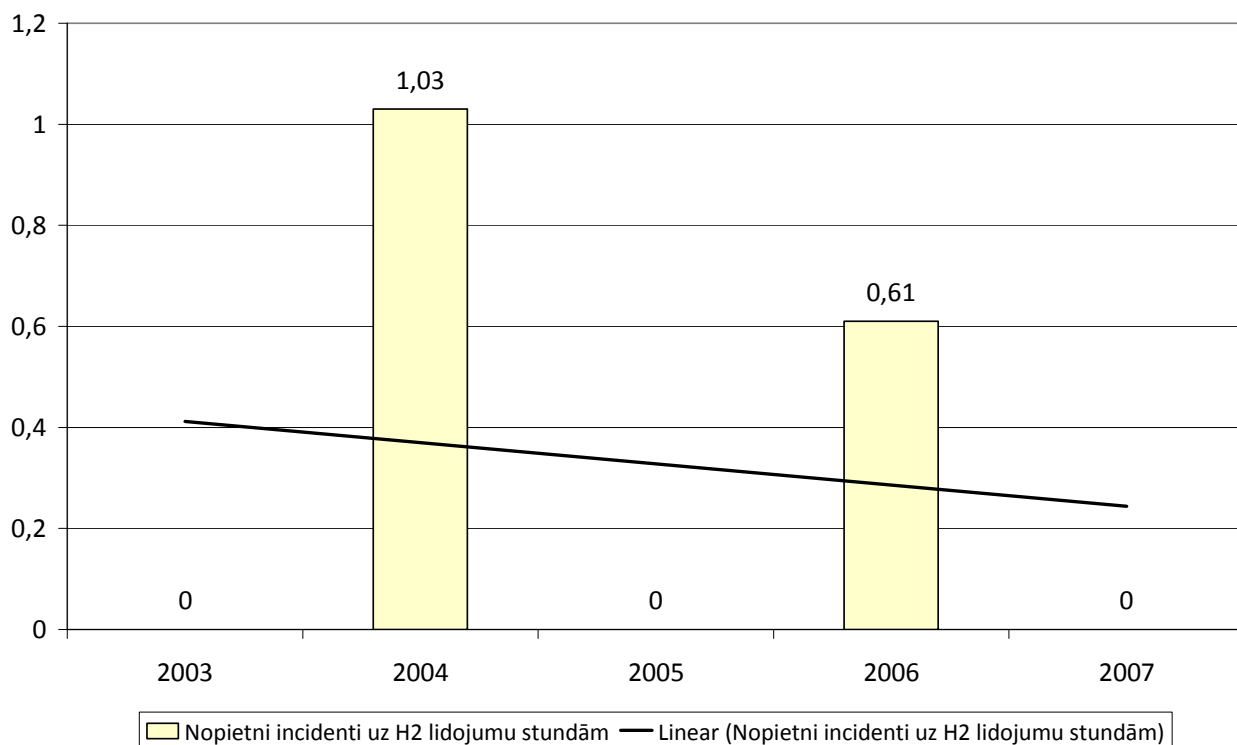


25. attēlā atainots aviācijas nelaimes gadījumu skaits uz 3000 lidojumiem. 2004. gadā notika 4 aviācijas nelaimes gadījumi uz 3176 lidojumiem. 2006.gadā notika 1 aviācijas nelaimes gadījums uz 7897 lidojumiem. Savukārt, 2007. gadā nav reģistrēts neviens aviācijas nelaimes gadījums.

Laika posmā no 2003. līdz 2007. gadam vidēji katrs 6227. lidojums ir beidzies ar aviācijas nelaimes gadījumu.

26. Attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi ar bojā gājušajiem

26. attēlā redzami nelaimes gadījumi, kuros ir bijis vismaz viens bojā gājušais. Latvijā pēdējo 5 gadu laikā vidēji ir bijis 1 aviācijas nelaimes gadījums katru gadu un 0,8 aviācijas nelaimes gadījumi, kuros gājis bojā vismaz viens cilvēks.

27. Attēls: Nopietno incidentu skaits uz 2000 lidojumu stundām VNA

27. attēlā atainoti nopietni incidenti vispārējās nozīmes aviācijā uz 2000 lidojumu stundām. 2007. gadā nav registrēts neviens nopietns incidents.

CAA aktivitātes lidojumu drošības jomā

Civilās aviācijas aģentūras stratēģiskajā plānā drošības līmenis ir noteikts. Līdz 2009. gada 1. janvārim jābūt pilnībā ieviestai ICAO Lidojumu drošības programmai (SMS).

Valsts drošības programmas īstenošanas process:

- veicināt pastāvīgu gaisa kuģu lidojumu drošības uzraudzību, iesakot procesa uzlabojumus, ja nepieciešams;
- izmantojot savas darba metodes, konstatēt izmaiņas vadības sistēmās vai procedūrās, kas varētu liecināt, ka kāds no elementiem tuvojas tādām līmenim, kad vairs nav iespējams nodrošināt pieņemamu drošības standartu, un ka tiek veikta atbilstoša, situāciju labojoša rīcība;



- sekmēt visu aviācijas sistēmā iesaistīto darbinieku drošības apzināšanos saistībā ar savu pienākumu pildīšanu, pieredzes nodošanu un drošības uzlabošanu, ierosinot risinājumus konstatēto apdraudējumu novēršanai;

- izvērtēt pakalpojumu sniedzēju spējas sistemātiski veikt apdraudējumu konstatēšanu, kā arī riska novērtēšanu un mazināšanu;

- izvērtēt noteikto korektīvo rīcību atbilstību drošības normatīvajām prasībām, kā arī paveikto darbību atbilstību noteiktajam īstenošanas plānam.

Gaisa kuģu ekspluatācija

Komercaviācija

2007.gada drošības uzraudzības programmas apjomā veikts noteikts darbs drošības normatīvo prasību ievērošanā. Kopumā:

- veiktas 177 inspekcijas un viens audits komercaviācijā (A/s "Air Baltic Corporation", SIA "LATCHARTER AIRLINES", A/s "RAF-AVIA", SIA "VIP AVIA", SIA Aviokompānija "Inversija", SIA „GM Helikopters”, SIA "Baltijas Helikopters", SIA "Classic Air", SIA „Profesionālais sporta aviācijas centrs Rīgas aeroklubs")
- veiktas ES, ICAO, EASA un FAI drošības standartu ievērošanas pārbaudes sekojošiem vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu ekspluatantiem: Biedrība "Rīgas ekstremālo sporta veidu klubs", LR IeM Valsts Robežsardzes aviācijas dienests, Biedrība "Latvijas aeroklubs", SIA „Vidrižu Atvari" (mācību programma), SIA „ANS Mācību centrs", SIA „CLASSIC AIR" (mācību programma), SIA „Avio Rīga", SIA „Paraleks", SIA „Latvijas aeroklubs", A/s „Latviešu Intelektuālās Sistēmas", SIA „Mežu īpašnieku konsultatīvais centrs", Biedrība "Latvijas izpletņu lēkšanas sporta federācija", Biedrība „Daugavpils izpletņlēcēju sporta klubs", SB "Militāro izpletņlēcēju asociācija", SIA „Kurzemes AVIO", Biedrība „Rīgas Izpletņu sporta klubs", PSAC SIA „RAK", Biedrība „Vidzemes Aeroklubs", Biedrība "Latvijas apvienotā vieglo lidaparātu federācija", Biedrība „AEROKLUBS DELTA", Sporta biedrība „ULTRA" (Daugavpils), Biedrība „LATGALES PILOTS", Biedrība "Latvijas Lidmodeļu sporta federācija", Biedrība „Latvijas Raķešu - kosmiskā modelisma sporta savienība", Biedrība "Latvijas Planieru sporta federācija", Biedrība „Kuldīgas Aeroklubs", Latvijas Pilotu amatieru-aviokonstruktoru biedrība", Biedrība „Latvijas gaisa balonu sporta savienība", Biedrība „Sporta klubs „99 Gaisa baloni", Biedrība

„Latvijas Paraplanierisma federācija”, Biedrība " Spārni", Sporta biedrība „Ultra”, SIA "Parabalt aviosports", SIA "Adrenalīns”;

- CAA Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa savas kompetences ietvaros veica drošības risku analīzi un preventīvos pasākumus varbūtējā apdraudējuma novēršanai:

1) sniegti skaidrojumi gaisa kuģu ekspluatantiem attiecībā uz Kopienas lidojumu drošības normatīvo prasību ievērošanu;

2) sniegti atzinumi Patērētāju tiesību aizsardzības centram sakarā ar saņemtiem iesniegumiem par atgadījumiem civilajā aviācijā;

3) saskaņā ar Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja rekomendācijām noteikti drošības pasākumi attiecībā uz vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu lidojumiem;

- 2007.gadā tika uzsākts viens gaisa kuģa ekspluatanta sertificēšanas process, kurš operatora iniciatīvas dēļ tika pārtraukts šī procesa pirmajā posmā, lai gan ārējie un iekšējie normatīvie akti (metodiskie dokumenti, procedūras), kā arī CAA resursi atbilda sertificēšanas procesa kvalitatīvai vadībai.
- SAFA inspekciju veikšana ir obligāta saskaņā ar EK Regulu 768/2006. Izieti, kā arī tika atsvaidzināti treniņi šajā jomā. Inspekcijas tika veiktas regulāri, izmantojot Lidotspējas un Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas inspektoru resursus. Tie ir papildu pienākumi uzraudzības jomā, kas pieprasa papildu resursus to izpildei saskaņā ar Kopienas SAFA programmu. Nepieciešami uzlabojumi, lai drošības normatīvās prasības tiktu ievērotas.

Tabula 5: Pasākumi un termiņi saskaņā ar CAA stratēģisko plānu

Pasākumi	Termiņš
Valsts vispārējās nozīmes aviācijai (VNA) paredzēto lidlauku un to lietotāju aviadrošības prasību ievērošanas uzraudzība	2006. – 2013. gads
Normatīvo dokumentu izstrādāšana piemērošanai Latvijas apstākļos atbilstoši ES praktizētajai politikai par iekšzemes un starptautiskajiem VNA lidojumiem	2006. – 2013. gads

Vispārējās nozīmes aviācija

Latvija atbalsta Eiropas Komisijas izstrādāto programmu Vispārējās nozīmes un darījumu aviācijas ilgtspējīgai nākotnei.

- Vispārējās nozīmes aviācijas nodaļa veica inspekcijas vispārējās nozīmes aviācijas darbības pastāvīgu uzraudzību, inspekcijas sakarā ar masu pasākumiem (aviācijas skates, sacensības, pašvaldību pasākumi).

Gaisa kuģu tehniskais stāvoklis

Gaisa kuģu tehniskās apkopes organizāciju (TAO) uzraudzība - 10 tehniskās apkopes organizācijas:

- A/S "Air Baltic Corporation"
- Aviācijas kompānija SIA "Inversija"
- SIA "K.S. AVIA"
- SIA "Latches Airlines"
- A/S "RAF-AVIA"
- SIA "Baltijas Helikopters"
- SIA "Baltijas Meridiāns"

- SIA A/k "KONKORS"
- SIA "Profesionālais sporta aviācijas centrs Rīgas Aeroklubs"
- SIA "GM HELICOPTERS"

Veikta TA organizāciju uzraudzība: 1 plānotais audits; 4 ārpuskārtas auditi; 7 izmaiņas apstiprinājuma sertifikātā; 11 izmaiņas darbības ekspozīcijā; un 3 līnijas staciju auditi.

Gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanas vadības organizāciju (CAMO) uzraudzība - 8 lidotspējas uzturēšanas vadības organizācijas:

- A/S "Air Baltic Corporation"
- Aviācijas kompānija SIA "Inversija"
- SIA "K.S. AVIA"
- SIA "Latcher Airlines"
- A/S "RAF-AVIA"
- SIA "Baltijas Helikopters"
- SIA "GM HELICOPTERS"
- SIA "VIP AVIA"



Veikta CAMO uzraudzība: 7 plānotie auditi; 4 ārpuskārtas auditi; 17 izmaiņas darbības ekspozīcijā; 10 izmaiņas apstiprinājuma apliecībā; 20 izmaiņas tehniskās apkopes programmās; un izvērtēti 11 līgumi par tehnisko apkopi.

Kopumā auditu laikā TAO un CAMO 2007. gadā konstatētas 34 „Part 145” un 108 „Part M” neatbilstības.

LR Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrēto gaisa kuģu lidotspējas uzraudzība - ~140 gaisa kuģu reģistrā reģistrēto gaisa kuģu uzraudzība – veiktas 116 lidojumu derīguma inspekcijas (lidotspējas pārskati).

Eksāmenu pieņemšana atbilstoši ES Regulas 2042/2003 III pielikuma prasībām un Part 66 Tehniskās apkopes personāla licenču izsniegšana – izsniegtas 10 jaunas apliecības, apm. 20 apliecībās veiktas izmaiņas, pieņemti 50 eksāmeni.

Gaisa kuģu reģistrēšana LR civilo gaisa kuģu reģistrā – 2007. gadā reģistrēti 56 gaisa kuģi.

Aeronavigācija

2007. gadā Aeronavigācijas daļas Radiotehniskā aprīkojuma uzraudzības nodaļa ir veikusi 10 (desmit) inspekcijas un 5 (piecus) LGS (Latvijas ANSP) Tehniskā nodrošinājuma uzraudzības auditus. Inspekciju laikā tika atklātas 4 (četras) neatbilstības un 11 (vienpadsmit) novērojumi. Auditu laikā tika atklāta 1 (viena) neatbilstība un 10 (desmit) novērojumi. 2007. gadā ir izdotas trīs derīguma apliecības no jauna uzstādītajiem CNS līdzekļiem un pagarināts derīguma termiņš vēl diviem agrāk uzstādītajiem CNS līdzekļiem. 2007. gadā tika izdotas 9 gaisa satiksmes vadības dispečeru licences un pagarinātas 79 gaisa satiksmes vadības dispečeru kvalifikācijas atzīmes.

b) problemātiskie jautājumi (piemēram, cik un kādi cilvēkresursi trūkst);

Aeronavigācijas daļas sekmīgu darbību stipri ietekmē cilvēkresursu trūkums: vakantas ir gaisa satiksmes vadības uzraudzības inspektora un radiotehniskā aprīkojuma uzraudzības inspektora vietas.



Latvijā ir divi sertificēti aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji - VAS „Latvijas gaisa satiksme” kā ATS, CNS un METEO (Lidlauka novērojumu un Ziņojumu nodrošināšana, Meteoroloģiskās informācijas izplatīšana kā noteikts ICAO 3. pielikumā) pakalpojumu sniedzējs un Valsts aģentūra „Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūra” kā Aeronavigācijas meteoroloģisko prognožu un brīdinājumu sniegšana, kā norādīts ICAO 3.pielikumā.

Drošības pārvaldības sistēma (SMS) ir instruments, kam jānodrošina valsts uzraudzība un pakalpojumu sniedzēju institūciju augsta drošības līmeņa uzturēšana. Gaisa satiksmes vadībā ieviestā SMS jāturpina pilnveidot pastāvīgi uzlabojot normatīvo dokumentu bāzi, nodrošinot katra darbinieka izpratni un atbildību par drošības atbilstību noteiktajām prasībām.

Tiek veikta ANSP uzraudzība atbilstoši Regulas EK 2096/2005 prasībām, personāls regulāri piedalās mācībās, īpaši pēdējā laikā tiek likts uzsvars uz Lidojumu drošības mācību kursiem.

Nepieciešams aktivizēt pasākumu kompleksu Aeronavigācijas daļas nokomplektēšanai ar trūkstošo personālu.

Notiek sistēmu un to komponentu verificēšana atbilstoši Regulai EK 552/2004

Komisijas Regulas (EK) Nr.1315/2007 par drošības uzraudzību gaisa satiksmes pārvaldībā, kas groza Regulu (EK) Nr.2096/2005 prasību ieviešana Latvijā.

Tiek gaidīta topošās EK regulas par riska klasifikācijas shēmu pieņemšana, kas radīs priekšnoteikumus un vadlīnijas gaisa satiksmes vadības uzraudzības realizēšanai un darbības analīzei.

Š.g. martā paredzētā MK noteikumu „Par prasībām gaisa satiksmes vadības dispečeriem un apmācību sniedzējiem, kas sagatavo gaisa satiksmes vadības dispečerus” nodrošinās Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas par kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci ieviešanu Latvijā.

Lidlauku ekspluatācija un drošība, lidlauku ekspluatantu darbības uzraudzība

2007. gadā ir veiktas 14 inspekcijas sertificētajos lidlaukos un lidlauka apliecības pretendentu lidlaukos, lai novērtētu lidlauku darbības drošības kritiskos elementus (lidlauku iekārtas, lidlauka plānojums, lidlauku dienestu un personāla atbilstība standartiem un praksei, veicamo procedūru atbilstība lidojumu drošības prasībām).



2007.gadā lidlauku sertifikācijas prasības izpildīja un lidlauka apliecību saņēma Tukuma lidlauka ekspluatants un vispārējās aviācijas lidlauku „Ādaži” un „Daugavpils” ekspluatanti. Saskaņā ar pastāvīgās uzraudzības programmu lidlauka apliecības darbības termiņi tika pagarināti lidlaukam „Cēsis” un helikopteru lidlaukam „Centra Jaunzemji”, kā arī izsniegta lidlauka apliecība jaunajam Ventspils lidlauka ekspluatantam.

Latvijā kopā ir sertificēti:

- 4 lidlauki gaisa pārvadājumiem – Rīga, Liepāja, Ventspils, Tukums;
- 5 vispārējās aviācijas lidlauki – Ikšķile, Cēsis, Langači, Ādaži, Daugavpils;
- 1 privātais helikoptera lidlauks „Centra Jaunzemji”.

Pārskata periodā lidlauku ekspluatantu uzraudzības procesā konstatētas 18 dažādas neatbilstības un trūkumi, no kuriem lielākā daļa saistīti ar dokumentācijas nepilnībām un lidlauka uzturēšanas procesu vadību.

Lidlaukos, kas paredzēti gaisa pārvadājumu apkalpošanai, to paškontroles funkcijas arvien efektīvāk pilda ieviestā Lidlauku drošības pārvaldības sistēma, kas savlaicīgi vērš lidlauku ekspluatantu uzmanību uz esošajiem un potenciāliem riskiem to darbībā.

Galvenais drošības mērķis lidlauku ekspluatācijā ir pilnveidot lidojumu drošībai nepieciešamos pasākumus, lai pieaugot lidojumu intensitātei saglabātu un uzturētu lidojumu drošību lidlaukā pieņemamā līmenī.

Pēdējos gados raksturīgs, ka ik gadu tiek izveidoti vairāki jauni vispārējās aviācijas lidlauki. Arī 2008.gadā šī tendence varētu saglabāties, vadoties no intereses, kas saistīta ar privātās aviācijas attīstību.

2007.gadā 140 objektiem visā Latvijas teritorijā veikta gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas un izvietojuma saskaņošana un būvju aizsargapgaisojuma un marķējuma pieņemšanas procedūras. Procesa pilnveidošanai tika ieviesta lidlauka rajona automatizētās šķēršļu kontroles sistēma.

Pārskata gadā sagatavoti 3 Ministru kabineta noteikumi par kārtību, kādā turpmāk tiks izsniegtas CAA atļaujas gaisa kuģu lidojumu drošībai potenciāli bīstamu objektu izvietojumam, noteikumi par gaisa kuģu lidojumu drošībai bīstamu objektu uzskaites kārtību un noteikumi par gaisa kuģu lidojumiem bīstamu objektu marķēšanas un aprīkošanas ar aizsarggaismām kārtību.



Aviācijas medicīna

Aviācijas medicīnas daļas galvenie uzdevumi un funkcijas ir aviācijas personāla medicīniskā stāvokļa rezultātu novērtēšanā un medicīniskā atzinuma (veselības apliecības) izsniegšanā, datu bāzes par aviācijas personāla veselības stāvokļa uzturēšanā, normatīvo aktu, kuri regulē civilās aviācijas medicīnas darbību sagatavošanā, inspekciju un auditu veikšanā, preventīvo pasākumu izstrādāšanā varbūtējā apdraudējuma novēršanai, kā arī publiska pārskata sagatavošana par civilās aviācijas medicīnas situāciju valstī.

Neskatoties uz to, ka Latvijas CAA tikai 2006. gadā tika atzīta par pilntiesīgu Eiropas Apvienoto aviācijas institūcijas (JAA) dalībvalsti, jau š.g. septembrī aviācijas medicīnas daļu uzaicināja piedalīties JAA/EASA standartizācijas komisijas sastāvā, lai veiktu Spānijas CAA atbilstības auditu JAA/EASA prasībām.

2007.gadā tika aizsākta jauna tradīcija starp Baltijas valstīm. Novembrī Rīgā tika noorganizēts starptautisks resertifikācijas seminārs aviācijas medicīnas ekspertiem. Seminārā piedalījās kolēģi no Baltijas valstīm un lektori no citām JAA dalībvalstīm. 2008. gadā paredzēts resertifikācijas seminārs Lietuvā.

2007. gadā tika pabeigta aviācijas medicīnas dokumentācijas arhīva izveidošana un š.g. decembrī pabeigts arī darbs pie elektroniskās datu bāzes izveidošanas atbilstoši JAA prasībām.

2007. gadā turpinājās darbs pie aviācijas medicīnas noteikumu izstrādes.

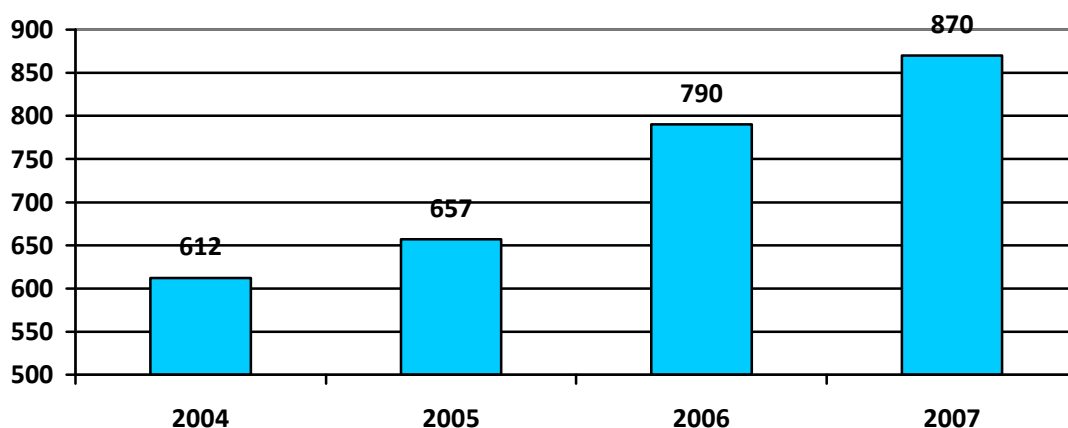
Informācija par aviācijas personāla 2007. gadā izsniegtajām veselības apliecībām ir apkopota 6. tabulā.

Tabula 6: 2007. gadā izsniegtās veselības apliecības

Aviācijas personāla kategorijas	2006	2007
- I klase	460	417
- II klase	131	153
- II klase (stjuarts)	149	230
- III klase (gaisa satiksmes vadības dispečeri)	50	70
Kopā:	790	870

Informācija par aviācijas personāla pēdējos četros gados izsniegtajām veselības apliecībām ir apkopota 28. attēlā.

28. Attēls: Izsniegtās veselības apliecības pa gadiem



2008. gada kā viens no galvenajiem uzdevumiem ir sagatavot MK noteikumus „Noteikumi par civilās aviācijas personāla veselības stāvokļa atbilstības novērtēšanas un apliecību izsniegšanas kārtību”.

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.
ASV	Amerikas Savienotās Valstis
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 gadījums notikums, kurš 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> <ol style="list-style-type: none"> 1) kāda no minētajām personām iegūst miesas bojājumus, kuru rezultātā iestājas nāve, vai smagus miesas bojājumus sakarā ar: <ol style="list-style-type: none"> a) atrašanos šajā gaisa kuģī, b) tiešu saskari ar kādu gaisa kuģa daļu, arī daļu, kas atdalījusies no šā gaisa kuģa, c) tiešu reaktīvā dzinēja gāzes strūkļas iedarbību; 2) gaisa kuģis iegūst bojājumus vai tiek saārdīta tā konstrukcija un tā rezultātā: <ol style="list-style-type: none"> a) samazinās konstrukcijas izturība, pasliktinās gaisa kuģa tehniskie vai aerodinamiskie dati, 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, plākšņu gali, antenas, riepas, bremžu ierīces, aptecētāji vai apšuvumā ir nelieli iespaidumi vai caursisti caurumi; 3) gaisa kuģis pazūd bez vēsts vai nokļūst tādā vietā, kur tam piekļūt nav iespējams. <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, kam nav biļetes un kas slēpjas ārpus zonām, kuras 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 „Ārkārtīgi bīstami” un E ir „Bez ietekmes uz drošību”
CAA	V/A „Civilās aviācijas aģentūra”
CFIT	Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi
CRM	Apkapes darba optimizācija (Crew Resource Management)
Drošības normatīvās prasības	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 mazinājoši līdzekļi, kā definēts riska mazināšanas stratēģijā, ar kuriem sasniegt konkrētu drošības mērķi, tostarp organizatoriskas, darbības, procedūras, funkcionālas, snieguma un savietojamības prasības vai vides raksturojums.
CNS	Sakari, navigācija un novērošana (Communication, Navigation, and Surveillance)

SAĪSINĀJUMI UN TERMINI	SKAIDROJUMS
Drošības vadības sistēma	Oficiāla, skaidra un savlaicīga pieeja sistemātiskai drošības pārvaldei, kura ietver nepieciešamo organizatorisko struktūru, atbildību, politiku un procedūras un kā minimums: <ul style="list-style-type: none"> • nosaka lidojumu drošības apdraudējumus; • nodrošina, ka tiek īstenotas korektīvās rīcības, kas nepieciešamas pieņemama drošības līmeņa uzturēšanai; • nodrošina sasniegtā drošības līmeņa nepārtrauktu uzraudzību un regulāru novērtēšanu; tiekas uz vispārējā drošības līmeņa nepārtrauktu uzlabošanu.
EASA	Eiropas aviācijas drošības aģentūra
ECAC	Eiropas civilās aviācijas konference
ECCAIRS	Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēma (European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems)
FACTOR	Atgadījumu korektīvo darbību ieviešanas kontroles datu bāze
G/k	Gaisa kuģis
GKE	Gaisa kuģu ekspluatants (Operator)
GPS	Globālās pozicionēšanas sistēma
ICAO	Starptautiskā civilās aviācijas organizācija
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
IZM	Izglītības un zinātnes ministrija
JAA	Apvienotās aviācijas institūcijas
JAR	Apvienotās aviācijas prasības
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
NBS	Nacionālie bruņotie spēki
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
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 „Drošs” (zaļš), „Apmierinošs” (dzeltens) un „Nedrošs” (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)
SIL	Nozīmīgo faktoru saraksts
SAM	Satiksmes ministrija
SMS	Lidojumu drošības vadības sistēma (Safety Management System)
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)

SAĪSINĀJUMI UN TERMINI	SKAIDROJUMS
TNGIIB	Transporta nelaimes 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.
VNA	Vispārējās nozīmes aviācija (General aviation)

Attēlu saraksts

1. Attēls: Atgadījumu kategorijas – obligātā ziņošanas sistēma	10
2. Attēls: Atgadījumu kategorijas – brīvprātīgā ziņošanas sistēma.....	11
3. Attēls: Apdraudējumi pa tiem (pirmais notikums).....	12
4. Attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu ekspluatācija	13
5. Attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu ekspluatācija.....	14
6. Attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis	15
7. Attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis....	15
8. Attēls: Apdraudējumi – aeronavigācijas dienesti	16
9. Attēls: Apdraudējumi – lidostas un zemes dienesti	17
10. Attēls: Latvijā reģistrētu gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģu sadursmes ar putniem*	19
11. Attēls: Bojāti Latvijā reģistrēta gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģi pēc sadursmes ar putniem*	19
12. Attēls: Sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”	20
13. Attēls: Sadursmes ar putniem, kad putns ir iekļuvis dzinējā uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”	21
14. Attēls: Pārtraukta pacelšanās dēļ sadursmes ar putnu uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”	21
15. Attēls: Bojāts gaisa kuģis dēļ sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem	22
16. Attēls: Latvijas CAA veikto inspekciju sadalījums pa gadiem	26
17. Attēls: Faktiskais SAFA inspekciju sadalījums Latvijā 2007. gadā uz ECAC/ne-ECAC gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem.	27
18. Attēls: Atklāto neatbilstību skaits katrā inspekcijā.....	28
19. Attēls: Pilotu kabīne.....	29
20. Attēls: Gaisa kuģa salons	29
21. Attēls: Gaisa kuģa tehniskais stāvoklis un krava	30
22. Attēls: Nopietni incidenti uz 10000 lidojumu stundām.....	32
23. Attēls: Neatļauta atrašanās uz skrejceļa uz 10000 lidojumiem.....	33
24. Attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi uz 2000 lidojumu stundām	34
25. Attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi uz 3000 lidojumiem	35
26. Attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi ar bojā gājušajiem.....	36
27. Attēls: Nopietno incidentu skaits uz 2000 lidojumu stundām VNA	36
28. Attēls: Izsniegtās veselības apliecības pa gadiem	42

Tabulu saraksts

Tabula 1: CAA veiktās inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģiem (sadalījums pa valstīm).....	26
Tabula 2: Darbības , kas veiktas inspekciju laikā.....	27
Tabula 3: Neatbilstību skaits uz ziņojumu skaitu	28
Tabula 4: 2007. gada Nozīmīgo faktoru saraksts*	31
Tabula 5: Pasākumi un termiņi saskaņā ar CAA stratēģisko plānu	38
Tabula 6: 2007. gadā izsniegtās veselības apliecības	42

Latvijas teritorijā notikušie aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti

Atgadījuma vieta: Riga FIR

Datums: 20.08.2007

Vietējais laiks: 11:34

Ziemeļu platums: 57:26

Austrumu garums: 20:12

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: Gaisa kuģu bīstama satuvināšanās

Trešās puses zaudējumi: Nav

Ievainojumu līmenis: Nav

G/k bojājumi: Nav

Lidlauka bojājumi: Nav

GSV: Riga ATC

Ražotājs/modelis: Boeing 737-800

G/k reģistrācijas valsts: Īrija

Izgatavošanas gads: -

G/k reģistrācijas numurs: -

Ražotājs/modelis: Boeing 747-100

G/k reģistrācijas valsts: Krievijas Federācija

Izgatavošanas gads: -

G/k reģistrācijas numurs: -

Atgadījuma vieta: Ādaži

Datums: 12.09.2006

Vietējais laiks: 8:35:00

Ziemeļu platums: 57:06

Austrumu garums: 24:16

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: g/k kontroles zaudēšana gaisā

Trešās puses zaudējumi: Nav

Ievainojumu līmenis: Nav

G/k bojājumi: Nopietni bojāts

Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: AEROPRAKT A-22

G/k reģistrācijas valsts: Latvija

Izgatavošanas gads: 2005

G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: Ikšķile

Datums: 28.06.2006

Vietējais laiks: 17:37:00

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Aviācijas nelaimes gadījums

Atgadījuma kategorija: Dzinēja atteice vai traucējumi tā darbībā

Ievainojumu līmenis: Ir bojā gājušie

G/k bojājumi: Iznīcināts

Bojā gājušo skaits, g/k: 2

Bojā gājušo kopskaits: 2

Ražotājs/modelis: CESSNA - 152

G/k reģistrācijas valsts: Latvija

Izgatavošanas gads: 1978

G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma valsts/vieta: Lietuva

Datums: 25.11.2005

UTC laiks: 5:22:00

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: Sistēmas/detaļu atteice vai kļūme [izņemot dzinējus]

Trešās puses zaudējumi: Nav

Ievainojumu līmenis: Nav

G/k bojājumi: Nav

Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: FOKKER - 50

G/k reģistrācijas valsts: Latvija

Izgatavošanas gads: 1989

G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: Sanktpēterburga -Vīne

Datums: 19.05.2005

Vietējais laiks: 15:46:00

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: Sistēmas/detaļu atteice vai kļūme [izņemot dzinējus]

Trešās puses zaudējumi: Nav

Ievainojumu līmenis: Nav

G/k bojājumi: Nav

Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: FOKKER - 100

G/k reģistrācijas valsts: Austrija

Izgatavošanas gads: 1993

G/k reģistrācijas numurs: OE----

Atgadījuma vieta: Ventspils

Datums: 25.01.2005

Vietējais laiks: 11:48:00

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: Sistēmas/detaļu atteice vai kļūme [izņemot dzinējus]

G/k bojājumi: Nopietni bojāts

Ražotājs/modelis: RAYTHEON – PREMIERE I

G/k reģistrācijas valsts: Bermudu salas

G/k reģistrācijas numurs: VP----

Atgadījuma vieta: Cēsu rajons, Auciems

Datums: 28.12.2004

Vietējais laiks: 15:50:00

Ziemeļu platums: 57:20

Austrumu garums: 25:07

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Aviācijas nelaimes gadījums
 Atgadījuma kategorija: CFIT: Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi

Trešās puses zaudējumi: Nav
 Ievainojumu līmenis: Ir bojā gājušie
 G/k bojājumi: Iznīcināts
 Lidlauka bojājumi: Nav
 Bojā gājušo skaits, g/k: 2
 Bojā gājušo kopskaits: 2

Ražotājs/modelis: VILGA 35A
 G/k reģistrācijas valsts: Latvija
 Izgatavošanas Gads: 1978
 G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: Rīgas r. Ropažu pag. „Silarāji”

Datums: 14.12.2004

Vietējais laiks: 13:58:00

Ziemeļu platums: 57:23

Austrumu garums: 24:39

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Aviācijas nelaimes gadījums

Atgadījuma kategorija: Dzinēja atteice vai traucējumi tā darbībā

Trešās puses zaudējumi: Nav

Ievainojumu līmenis: Nav

G/k bojājumi: Nopietni bojāts

Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: PIPER – PA-38 TOMAHAWK
 G/k reģistrācijas valsts: Latvija
 Izgatavošanas Gads: 1978
 G/k reģistrācijas numurs: ---

Atgadījuma vieta: EVLA (Liepāja)

Datums: 19.10.2004

Vietējais laiks: 11:13:00

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: Nepareizs kontakts ar skrejceļu

Ievainojumu līmenis: Nav

G/k bojājumi: Nopietni bojāts

Ražotājs/modelis: MITSUBISHI – MU2
 G/k reģistrācijas valsts: Zviedrija
 Izgatavošanas Gads: 1973
 G/k reģistrācijas numurs: SE----

Atgadījuma vieta: Ogres rajons, Ikšķile (EVPA)

Datums: 11.09.2004

Vietējais laiks: 14:15:00

Ziemeļu platums: 56:48

Austrumu garums: 24:31

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: Cits

Trešās puses zaudējumi: Nav

levainojumu līmenis: Nav
G/k bojājumi: Nopietni bojāts
Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: INTREPRINDEREA DE AVIOANE BACAU – YAK-52
G/k reģistrācijas valsts: Lietuva
Izgatavošanas Gads: 1989
G/k reģistrācijas numurs: LY----

Atgadījuma vieta: Rīga, Spilve (EVRS)

Datums: 12.06.2004

Vietējais laiks: 21:10:00
Atgadījuma valsts/vieta: Latvija
Atgadījuma klase: Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija: g/k kontroles zaudēšana gaisā

levainojumu līmenis: Ir bojā gājušie
G/k bojājumi: Iznīcināts
Lidlauka bojājumi: Nav
Bojā gājušo skaits, g/k: 2
Bojā gājušo kopskaits: 2

Ražotājs/modelis: AEROPRAKT A-22
G/k reģistrācijas valsts: Latvija
Izgatavošanas Gads: 2000
G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: Salacgrīva

Datums: 17.04.2004

Vietējais laiks: 11:33:00
Atgadījuma valsts/vieta: Latvija
Atgadījuma klase: Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija: g/k kontroles zaudēšana gaisā

levainojumu līmenis: Ir bojā gājušie
G/k bojājumi: Nopietni bojāts
Bojā gājušo skaits, g/k: 1
Bojā gājušo kopskaits: 1

Ražotājs/modelis: MISCELLANEOUS - AMATEUR (HOME) BUILT
G/k reģistrācijas valsts: Nav reģistrēts
Izgatavošanas gads: 2004

Atgadījuma vieta: Jaunbērze, Jelgavas rajons

Datums: 24.01.2004

Vietējais laiks: 10:33:00
Ziemeļu platums: 56:48
Austrumu garums: 24:31
Atgadījuma valsts/vieta: Latvija
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: Nepareizs kontakts ar skrejceļu
Trešās puses zaudējumi: Nav
levainojumu līmenis: Nav
G/k bojājumi: Nopietni bojāts
Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: BELL 206B
 G/k reģistrācijas valsts: Latvija
 Izgatavošanas gads: 2001
 G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: Spilve

Datums: 06.12.2002

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija
 Atgadījuma klase: Aviācijas nelaiemes gadījums
 Atgadījuma kategorija: CFIT: Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi
 Trešās puses zaudējumi: Jā
 Ievainojumu līmenis: Nopietni ievainojumi
 G/k bojājumi: Nopietni bojāts
 Lidlauka bojājumi: Nav
 Kopējais nopietni ievainoto skaits: 2

Ražotājs/modelis: AA-5A
 G/k reģistrācijas valsts: Latvija
 Izgatavošanas gads: 1977
 G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: Mazsalaca

Datums: 10.08.2002

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija
 Atgadījuma klase: Aviācijas nelaiemes gadījums
 Atgadījuma kategorija: Dzinēja atteice vai traucējumi tā darbībā
 Trešās puses zaudējumi: Jā
 Ievainojumu līmenis: Ir bojā gājušie
 G/k bojājumi: Nopietni bojāts
 Lidlauka bojājumi: Nav
 Bojā gājušo skaits, g/k: 1
 Bojā gājušo kopskaits: 1
 Ražotājs/modelis: Motodeltaplāns

Atgadījuma vieta: Ikšķile

Datums: 01.08.2002

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija
 Atgadījuma klase: Nopietns incidents
 Atgadījuma kategorija: g/k kontroles zaudēšana uz zemes

Trešās puses zaudējumi: Nav
 Ievainojumu līmenis: Nav
 G/k bojājumi: Nopietni bojāts
 Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: CESSNA-172N
 G/k reģistrācijas valsts: Latvija
 Izgatavošanas gads: 1977
 G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: Salacgrīva

Datums: 06.07.2002

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija
 Atgadījuma klase: Aviācijas nelaiemes gadījums
 Atgadījuma kategorija: Nepareizs kontakts ar skrejceļu
 Ievainojumu līmenis: Ir bojā gājušie

G/k bojājumi: Nopietni bojāts
Bojā gājušo skaits, g/k: 1
Bojā gājušo kopskaits: 1

Ražotājs/modelis: MISCELLANEOUS - AMATEUR (HOME) BUILT
Izgatavošanas gads: 2004

Atgadījuma vieta: Rīgas rajons, Bergi

Datums: 29.07.2001

Vietējais laiks: 13:25:00

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Aviācijas nelaimes gadījums

Atgadījuma kategorija: CFIT: Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi

Trešās puses zaudējumi: Jā
Ievainojumu līmenis: Ir bojā gājušie
G/k bojājumi: Iznīcināts
Lidlauka bojājumi: Nav
Bojā gājušo skaits, g/k: 2
Bojā gājušo kopskaits: 2

Ražotājs/modelis: ROTORWAY - EXEC
G/k reģistrācijas valsts: Latvija
Izgatavošanas gads: 1998
G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: Ikšķile

Datums: 28.04.2000

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: g/k kontroles zaudēšana gaisā

Trešās puses zaudējumi: Nav

Ievainojumu līmenis: Nav

G/k bojājumi: Nopietni bojāts

Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: AA-5A
G/k reģistrācijas valsts: Latvija
G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: Siguldas rajons

Datums: 30.05.1999

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: Sadursme ar citu Gaisa Kuģi/Objektu

Trešās puses zaudējumi: Jā

Ievainojumu līmenis: Nav

G/k bojājumi: Nav

Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: BALLOON DS-AT8
G/k reģistrācijas valsts: Latvija
Izgatavošanas gads: 1998
G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: EVRA

Datums: 09.12.1998

Vietējais laiks: 16:11:00

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: Nepareizs kontakts ar skrejceļu

Trešās puses zaudējumi: Nav

Ievainojumu līmenis: Nav

G/k bojājumi: Nelieli

Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: YAKOLEV - YAK-40

G/k reģistrācijas valsts: Latvija

Izgatavošanas gads: 1977

G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: Rīgas LIR**Datums: 22.05.1998**

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: Iespēja sadurties ar citu Gaisa Kuģi/Objektu

Trešās puses zaudējumi: Nav

Ievainojumu līmenis: Nav

G/k bojājumi: Nav

Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: BOEING - 767

Ražotājs/modelis: BOEING - 757

Atgadījuma vieta: Rīgas LIR**Datums: 30.04.1998**

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: Iespēja sadurties ar citu Gaisa Kuģi/Objektu

Trešās puses zaudējumi: Nav

Ievainojumu līmenis: Nav

G/k bojājumi: Nav

Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: HS125-700B

Ražotājs/modelis: BOEING - BOEING 747

Atgadījuma vieta: Jelgava**Datums: 11.07.1997**

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: g/k kontroles zaudēšana uz zemes

Trešās puses zaudējumi: Nav

Ievainojumu līmenis: Nav

G/k bojājumi: Nopietni bojāts

Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: Wilga-35A
G/k reģistrācijas valsts: Latvija
G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: Dobeles, "Dobele Agro" lidlauks

Datums: 05.05.1997

Vietējais laiks: 13:20:00
Atgadījuma valsts/vieta: Latvija
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: g/k kontroles zaudēšana uz zemes
Ievainojumu līmenis: Nav
G/k bojājumi: Nopietni bojāts

Ražotājs/modelis: ANTONOV - AN-2
G/k reģistrācijas valsts: Lietuva
G/k reģistrācijas numurs: LY----

Atgadījuma vieta: Ikšķile

Datums: 01.06.1996

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: g/k kontroles zaudēšana gaisā
Trešās puses zaudējumi: Nav
Ievainojumu līmenis: Nav
G/k bojājumi: Iznīcināts
Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: Commander-582
G/k reģistrācijas valsts: Latvija
G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: Ragana

Datums: 12.10.1995

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: Cits
Ievainojumu līmenis: Nav
G/k bojājumi: Nopietni bojāts

Ražotājs/modelis: C-152L
G/k reģistrācijas valsts: Latvija
G/k reģistrācijas numurs: YL----

Atgadījuma vieta: Ķeguma rajons

Datums: 31.05.1995

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: Sadursme ar priekšmetu uz zemes
Trešās puses zaudējumi: Nav
Ievainojumu līmenis: Nav
G/k bojājumi: Nopietni bojāts
Lidlauka bojājumi: Nav

Ražotājs/modelis: LA-4-200
G/k reģistrācijas valsts: ASV
G/k reģistrācijas numurs: N---

Atgadījuma vieta: Cēsis

Datums: 22.08.1993

Atgadījuma valsts/vieta: Latvija

Atgadījuma klase: Aviācijas nelaimes gadījums

Atgadījuma kategorija: g/k kontroles zaudēšana gaisā

Trešās puses zaudējumi: Nav

Ievainojumu līmenis: Ir bojā gājušie

G/k bojājumi: Iznīcināts

Lidlauka bojājumi: Nav

Bojā gājušo skaits, g/k: 4

Bojā gājušo kopskaits: 4

Ražotājs/modelis: YAKOLEV - YAK-18T

G/k reģistrācijas numurs: RA----