



VIA „CIVILĀS AVIĀCIJAS AĢENTŪRA”

**DROŠĪBAS
PĀRSKATS
PAR 2014. 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	18
Sadursmes ar putniem.....	19
SAFA inspekcijas	24
Izstrādāto rekomendāciju īstenošana (FACTOR)	31
Drošības izpildes monitorings un indikatori.....	32
Komeraviācija.....	32
Vispārējās nozīmes aviācija.....	35
Aeronavigācija.....	38
Lidostas un zemes dienesti	39
Civilās aviācijas aģentūras aktivitātes lidojumu drošības jomā	43
Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa	43
Aviācijas personāla sertificēšana	44
Lidlauku ekspluatācija un drošība, lidlauku ekspluatantu darbības uzraudzība.....	46
Aeronavigācijas pakalpojumu drošības uzraudzība	47
Pārskatā lietotie saīsinājumi un termini.....	49
Attēlu saraksts	53
Tabulu saraksts	53
Aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti no 01.01.2009 līdz 31.12.2013.....	54
Atsauksmēm	64

Kopsavilkums

2014. gadā komercaviācijā bojāgājušo skaits nelaimes gadījumos bija 641, kas ir ievērojami vairāk nekā 2013. gadā – 210¹. Komercaviācijā pasaulē kopumā ar Rietumos ražotajiem gaisa kuģiem 2014. gadā bija 0,23 neatgriezeniski bojāti gaisa kuģi (hull loss) uz miljonu lidojumu jeb viens nelaimes gadījums uz katrām 4,4 miljoniem lidojumu, kas ir zemāks rādītājs nekā 2013. gadā, kad šis rādītājs bija 0,41. Vērtējot 5 gadu periodu (2009.-2013.), 2014. gads uzrāda ievērojamu uzlabojumu ar 5 gadu vidējo rādītāju 0,58.

Komercaviācijā IATA dalībniekiem ar Rietumos ražotajiem gaisa kuģiem 2014. gadā bija 0,12 neatgriezeniski bojāti gaisa kuģi (hull loss) uz miljonu lidojumu, kas ir ievērojami labāks rādītājs par vidējo pasaules rādītāju 0,23 un ir uzlabojums salīdzinot ar 5 gadu vidējo rādītāju 0,33.

Absolūtos skaitļos 2014. gadā Rietumos ražotajiem gaisa kuģiem bija šādi statistikas rādītāji:

- › Notikuši 12 nelaimes gadījumi ar Rietumos ražotu turboventilatordzinēju gaisa kuģiem (2013. gadā – 6 nelaimes gadījumi). 5 gadu vidējais rādītājs ir 13;
- › Visu tipu (Austrumos un Rietumos ražotie) gaisa kuģi cietuši 73 nelaimes gadījumos (2013. gadā – 81 nelaimes gadījumi). 5 gadu vidējais rādītājs ir 86;
- › 12 nelaimes gadījumi bijuši ar bojāgājušajiem (visos gaisa kuģu tipos), (2013. gadā – 16 nelaimes gadījumi). 5 gadu vidējais rādītājs ir 19;
- › 641 cilvēki gājuši bojā (2013. gadā – 210 bojāgājušie). 5 gadu vidējais rādītājs ir 517.

Latvijā 2014. gadā aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti komercaviācijā nav notikuši. Salīdzinot - 2013. gadā komercaviācijā nopietnu incidentu skaits bija 3, savukārt 2012. gadā – 4. Šī rādītāja analīze ir pārskata drošības izpildes monitoringa sadaļā.

Vispārējās nozīmes aviācijā 2014. gadā notikuši 4 aviācijas nelaimes gadījumi, salīdzinot – 2013. gadā bija 2 nelaimes gadījumi.

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

Lidojumu skaits Latvijas lidostās 2014. gadā, tāpat kā iepriekšējos gados turpināja nedaudz samazināties (vislielākais lidojumu skaits fiksēts 2011. gadā).

¹ Izmantoti dati no IATA Safety Report 2014

Ievads

Drošības pārskatu ir sagatavojusi 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.

2014. gadā Latvijas Civilās aviācijas aģentūras ECCAIRS datubāzē ievietoto ziņojumi par 333 atgadījumiem civilajā aviācijā. Salīdzinoši – 2013. gadā tie bija 407 atgadījumi, 2012. gadā - 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) 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, 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 iespējama 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.

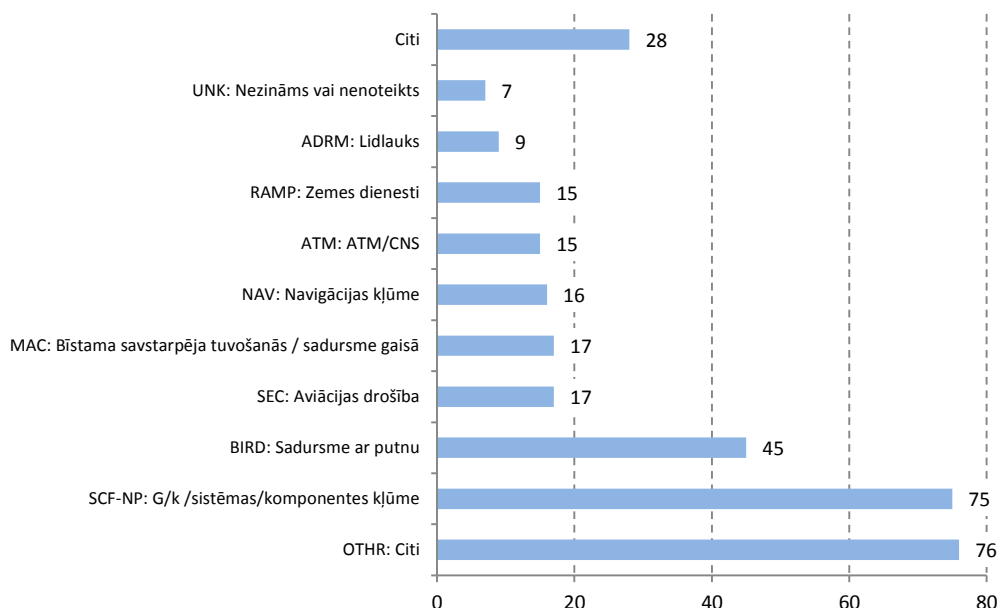
Ziņojums veidots ļoti rūpīgi, taču aģentūra negarantē informācijas satura precizitāti, pilnīgumu vai atbilstību pēdējiem datiem. Eiropas un nacionālo likumu pieļautajās robežās aģentūra nav atbildīga par zaudējumiem, pretenzijām vai prasībām, ko radījusi nepareiza, nepietiekama vai nederīga informācija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

Drošības analīze

Atgadījumu kategorijas



1. attēls: Atgadījumu kategorijas (obligātā un brīvprātīgā ziņošanas sistēma) 2014. gadā

Vislielākais atgadījumu skaits 2014. 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 SCF-NP – ar dzinēju nesaistītas g/k sistēmas vai komponentes atteicas atgadījumi. Trešā visbiežākā kategorija BIRD – sadursmes ar putniem. Par šo kategoriju skatīt pārskata nodaļu „Sadursmes ar putniem”.

Novērojama tendence, ka šīs trīs kategorijas jau vairākus gadus ir visbiežāk notikušās, ievērojami pārsniedzot citu atgadījumu skaitu. Tomēr salīdzinot ar 2013. gadu, ievērojami samazinājies OTHR kategorijas īpatsvars, kā arī samazinājies BIRD kategorijas īpatsvars, jo iepriekšējos gadus šī kategorija bija biežāka par SCF-NP.

Notikumu analīze

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

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.

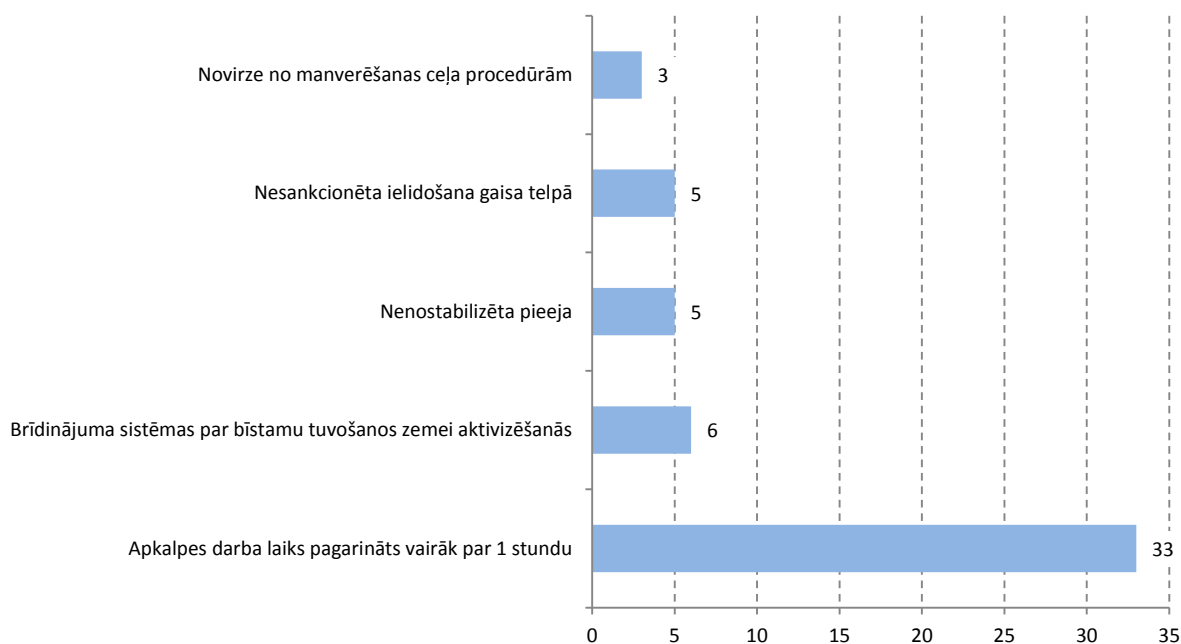
Šajā notikumu analīzē ir iekļauti dati no Civilās aviācijas aģentūras datubāzē reģistrētajiem atgadījumiem civilajā aviācijā, kas saņemti par 2014. gadu gan obligātās ziņošanas, gan brīvprātīgās ziņošanas sistēmas ietvaros.

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.

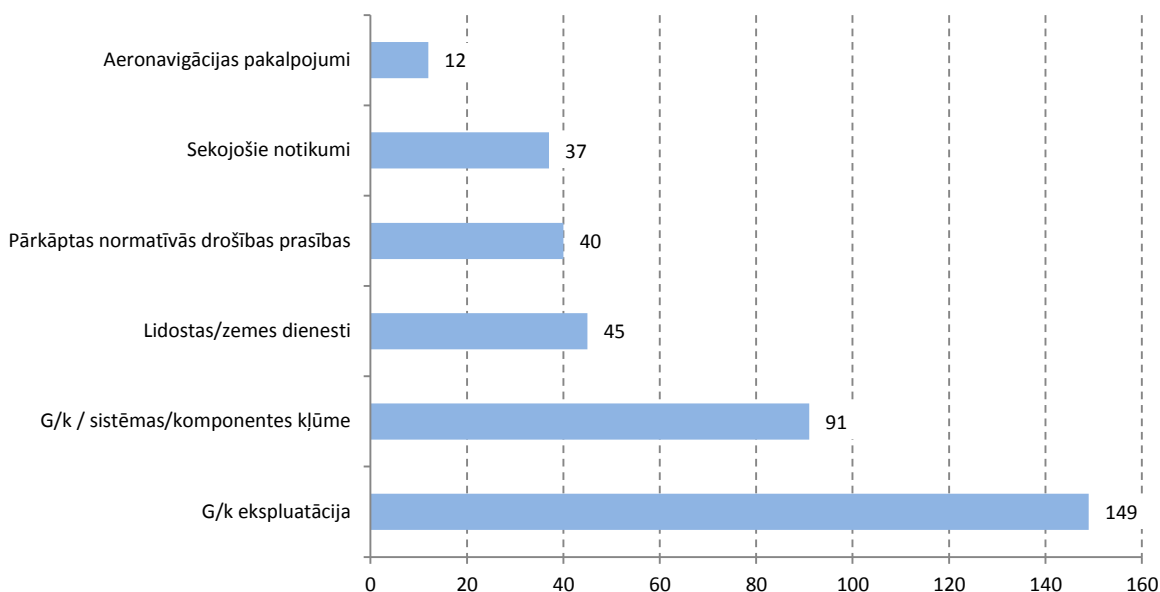
Tā kā atgadījumu kategoriju sadaļā bija minēts, ka OTHR jeb citas kategorijas atgadījumi ir visbiežākie, tad 2. attēlā ir attēloti visbiežākie notikumi OTHR kategorijas atgadījumiem.

Piezīme: viens atgadījums var saturēt vairāk nekā vienu notikumu



2. attēls: Visbiežākie notikumi OTHR kategorijas atgadījumiem 2014. gadā

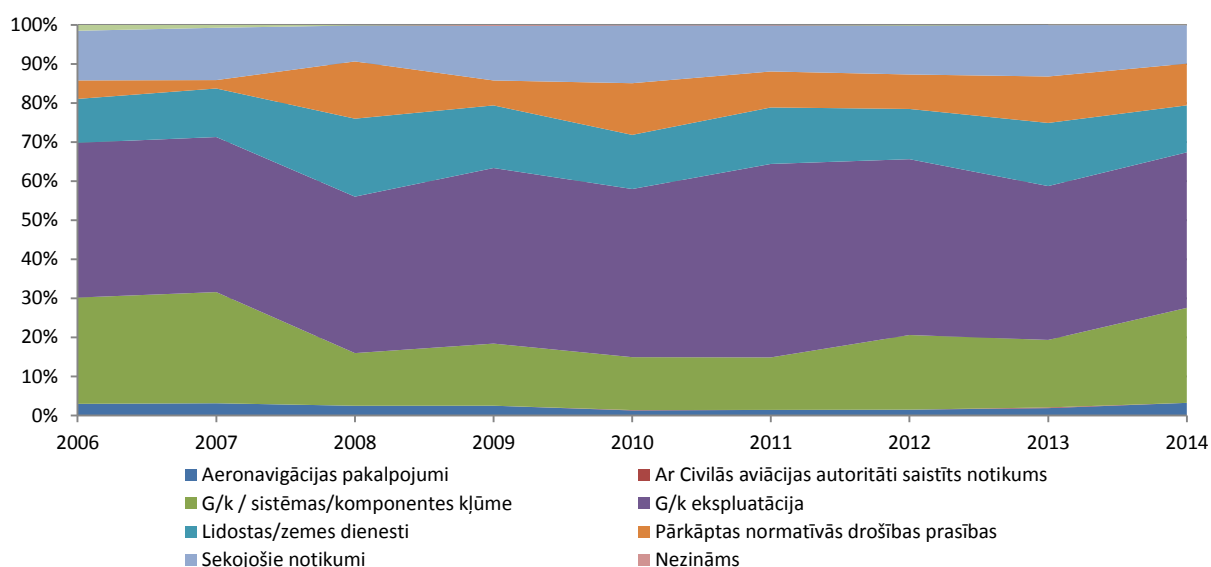
Visbiežāk notikumi OTHR (citas) kategorijas atgadījumiem bija saistīti ar pagarinātu (vairāk par 1 stundu) darba laiku gaisa kuģu apkalpēm. Šie notikumi bija visbiežākie arī iepriekšējos gados. Nākamie biežākie notikumi ir saistīti ar brīdinājuma sistēmas par bīstamu pietuvošanos zemei aktivizēšanās, kā arī nenostabilizēta pieeja. Salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, samazinājies SID procedūru pārkāpumu īpatsvars.



3. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – visi notikumi 2014. 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. Šie notikumu tipi ir bijuši visbiežākie arī iepriekšējos gadus, salīdzinot samazinājies pārējo notikumu tipu īpatsvars (lidostas/zemes dienesti, sekojošie notikumi)

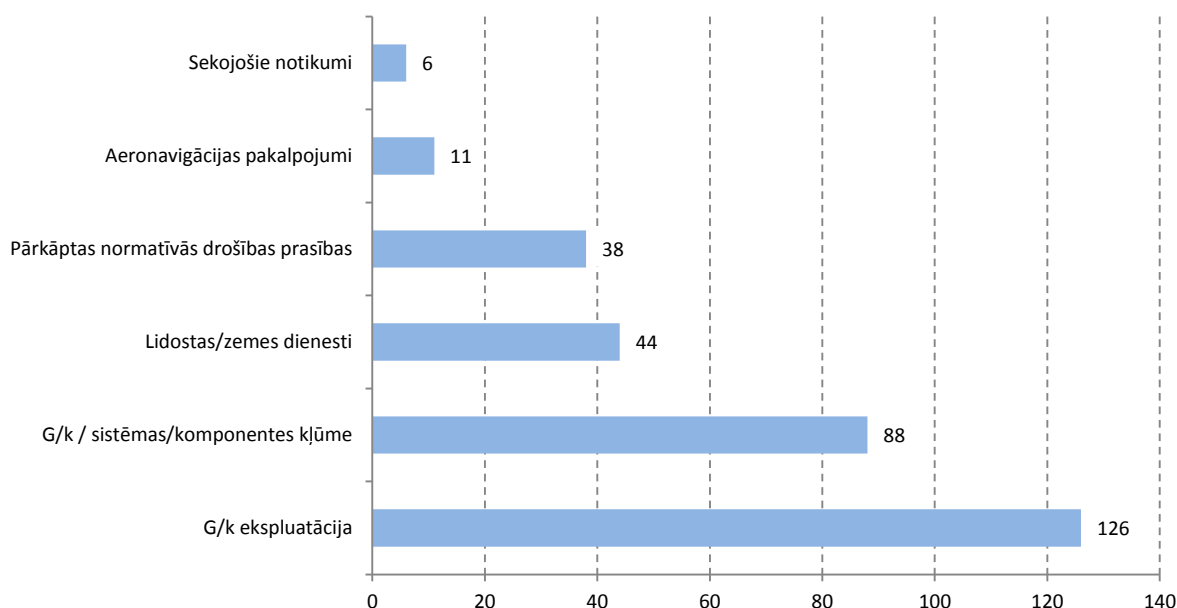
Analizējot konkrētus notikumus, kas notiek visbiežāk, ir izteikti divi notikumi – sadursmes ar putniem un pagarināts g/k apkalpju darbalaiks. Nākamie notikumi ir ievērojami retāk.



4. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – visi notikumi (2006. – 2014. gads)

Analizējot tendences pēdējo gadu laikā, redzams, ka proporcionāli notikumu kategorijas paliek samērā līdzīgās pozīcijās, tomēr jau kopš 2010. gada vērojama tendence

G/k sistēmas/komponentes notikumu tipam pieaugt. Novērojama tendence nedaudz samazināties sekojošiem notikumiem.

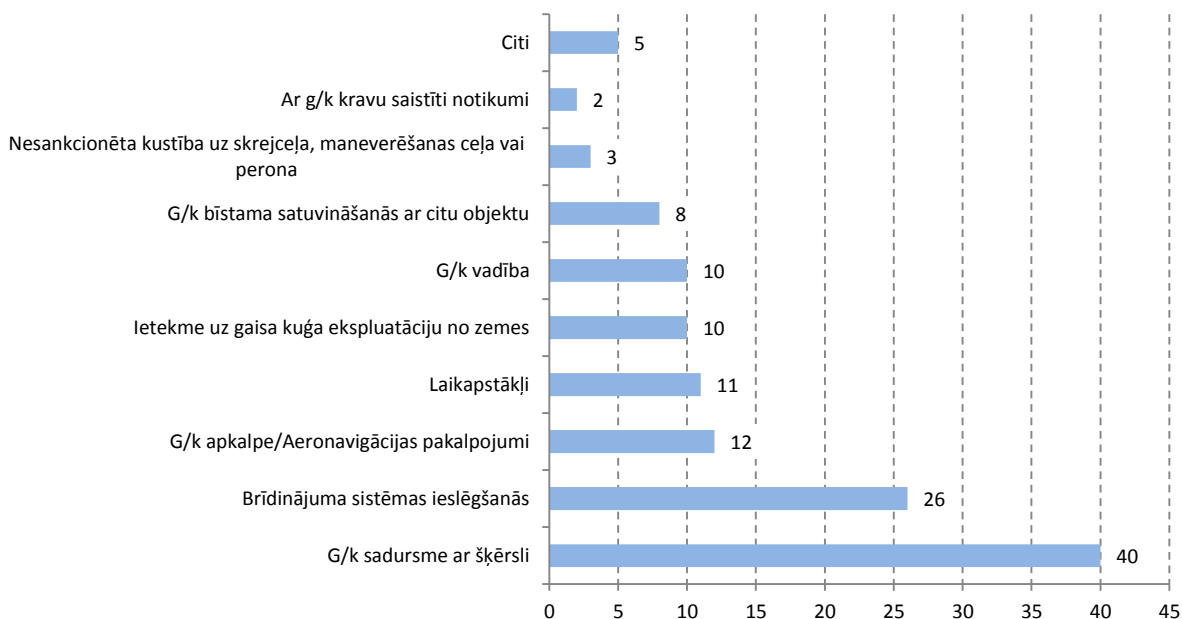


5. attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – pirmais notikums 2014. gadā

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 periodā 2012. – 2014. gads to īpatsvars ir pieaudzis.

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 uguņu sistēmām un gaisa kuģu virszemes apkalpošanu.

Gaisa kuģu ekspluatācija Komerccaviācija



6. attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu ekspluatācija (gaisa kuģu vadība) 2014. 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 bija brīdināšanas sistēmas ieslēgšanās (lielākajā daļā gadījumu tas ir bijis brīdinājums par bīstamu tuvošanos zemei). Trešie 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). Vairākas no šīm notikumu kategorijām G/k vadība, kas 2013. gadā bija 3. visbiežākā kategorija, 2014. gadā ir 6. biežākā. 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).

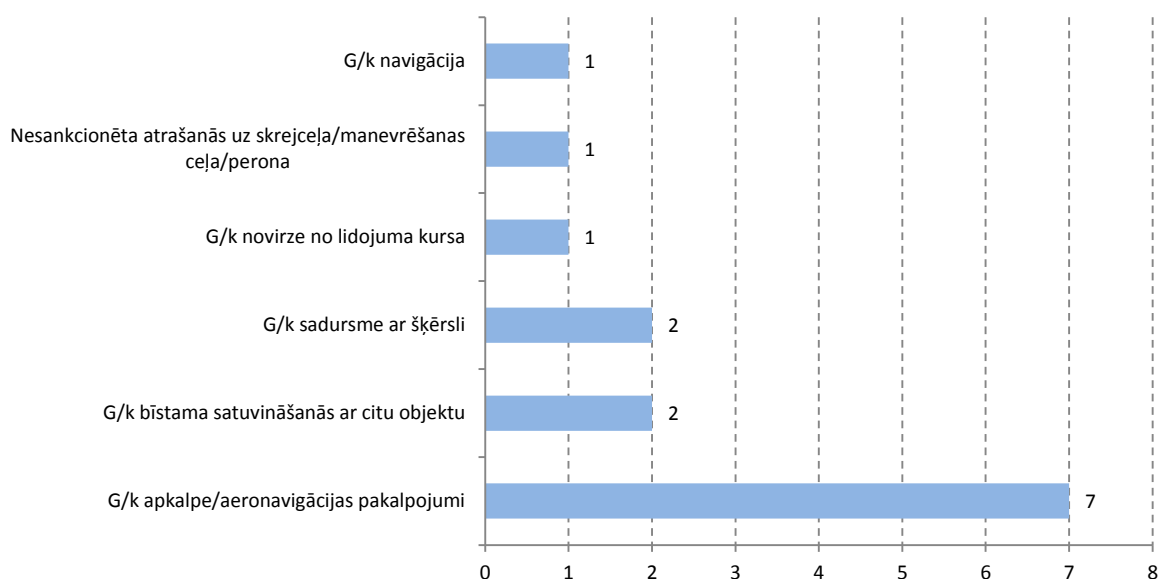
Vispārējās nozīmes aviācija

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 CAA datubāzē ir reģistrēti vien atsevišķi atgadījumi, kas irniecīgs 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 valdība 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).

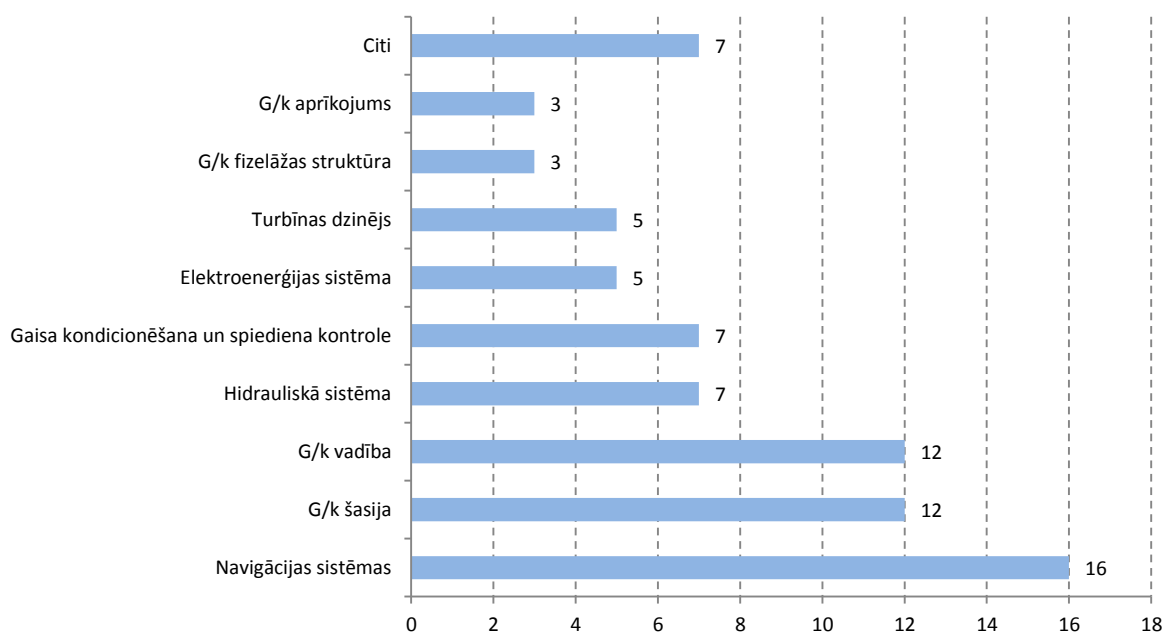


7. attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu ekspluatācija 2014. gadā

Visbiežākie notikumi, kas bijuši apdraudējumi 2014. 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

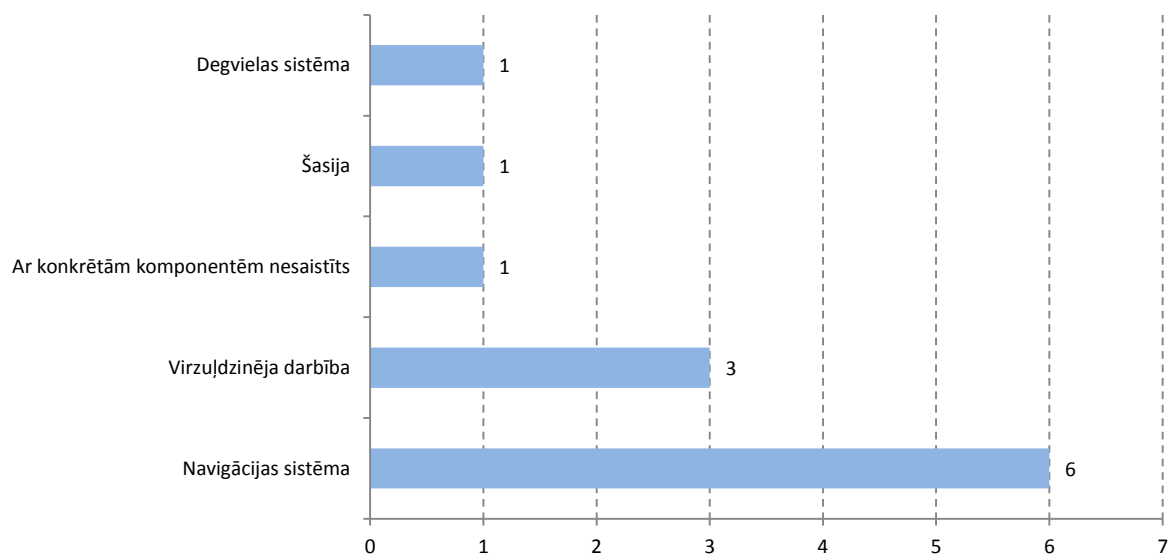
Komercaviācija



8. attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis 2014. gadā

2014. gadā visbiežākie ar gaisa kuģu tehnisko stāvokli saistītie notikumi bija ar navigācijas sistēmām. Šie notikumi 2013. gadā bija salīdzinoši mazāk. Otrie visbiežākie notikumi saistīti ar G/k šasiju un G/k vadību, šiem notikumiem arī iepriekšējos gados bija liels īpatsvars.

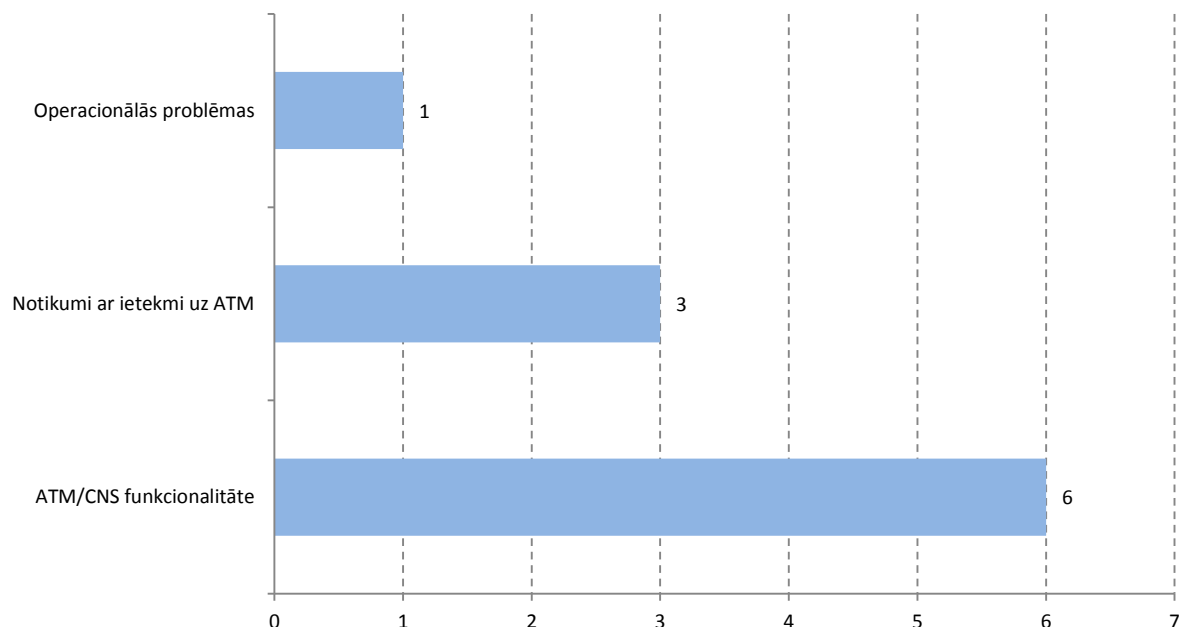
Vispārējās nozīmes aviācija



9. attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis 2014. gadā

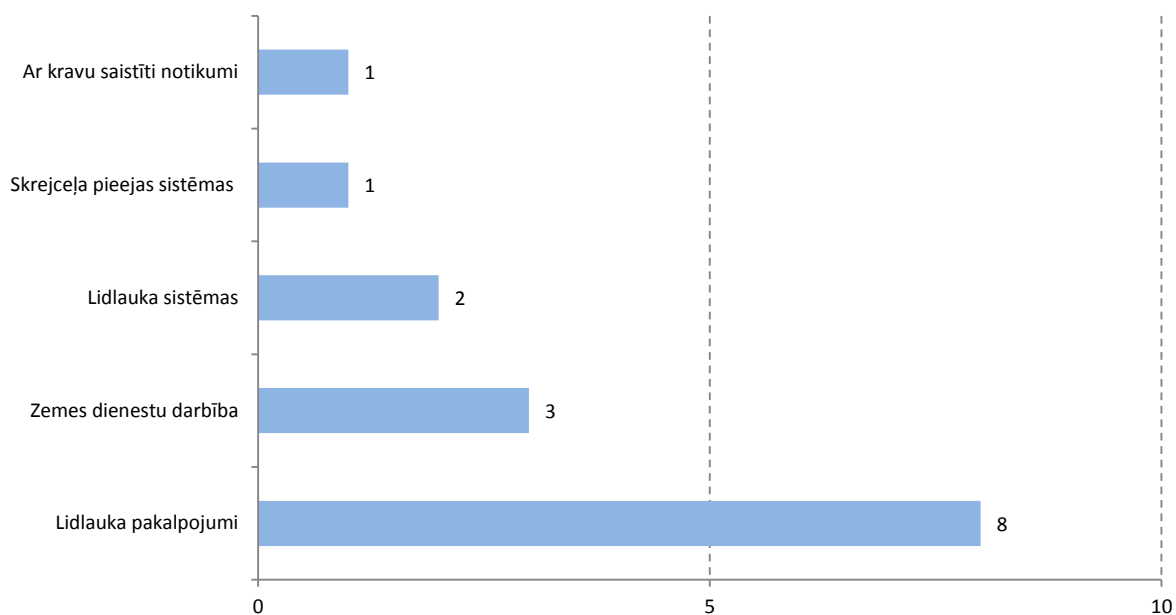
2014. gadā ir reģistrēti 6 gadījumi, kad vispārējās nozīmes aviācijas g/k ir tehniskas problēmas ar navigācijas sistēmu

Aeronavigācijas dienesti



10. attēls: Apdraudējumi – aeronavigācijas dienesti 2014. gadā

2014. gadā bija 10 notikumi, kas saistīti ar aeronavigācijas dienestiem (salīdzinājumam: 2013. gadā – 5 atgadījumi, 2012. gadā – 7). Notikumu skaits ir salīdzinoši neliels, un izteiktas tendences noteikt nav iespējams, tomēr jāatzīmē salīdzinoši augstais ar ATM/CNS funkcionalitāti saistīto atgadījumu skaits 2014. gadā.

Lidostas un zemes dienesti**11. attēls: Apdraudējumi – lidostas un zemes dienesti 2014. gadā**

2014. gadā starp atgadījumiem, kas saistīti ar lidostām un zemes dienestiem, galvenā problēma ir putnu kontrole (ietilpst kategorijā „Lidlauka pakalpojumi”). Pārējās kategorijas novērojamas ievērojamāki retāk.

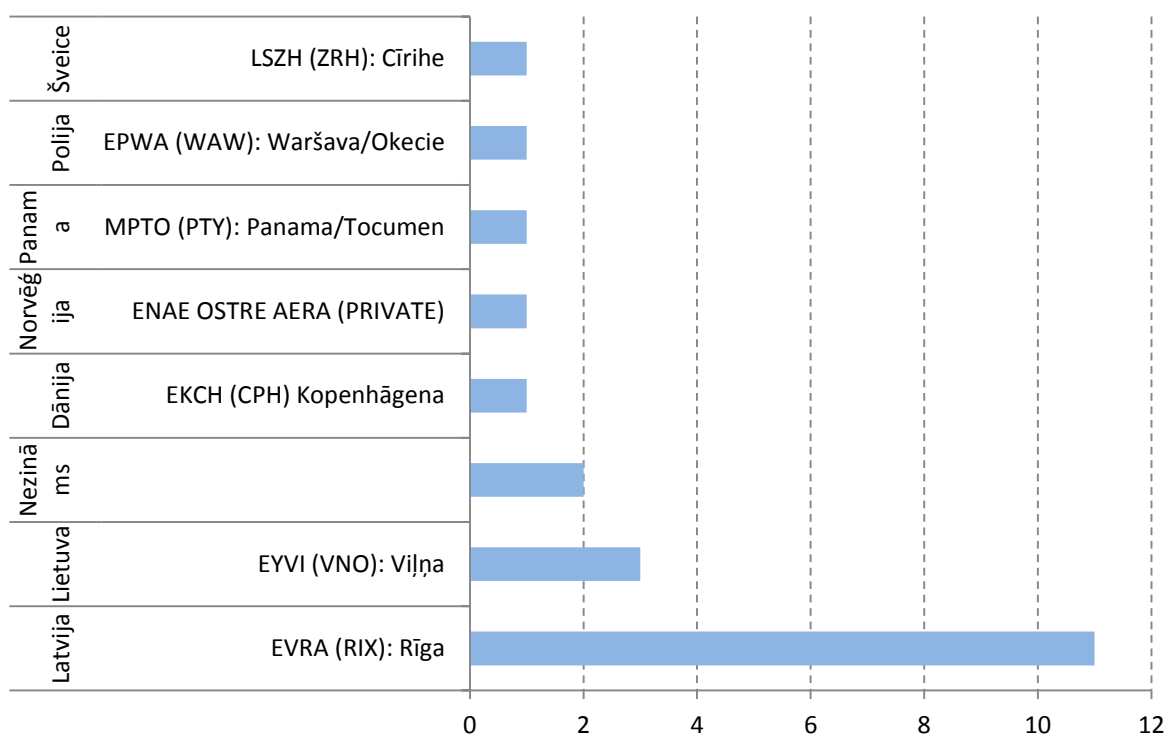
Sadursmes ar putniem

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 pievērš uzmanību putnu 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.

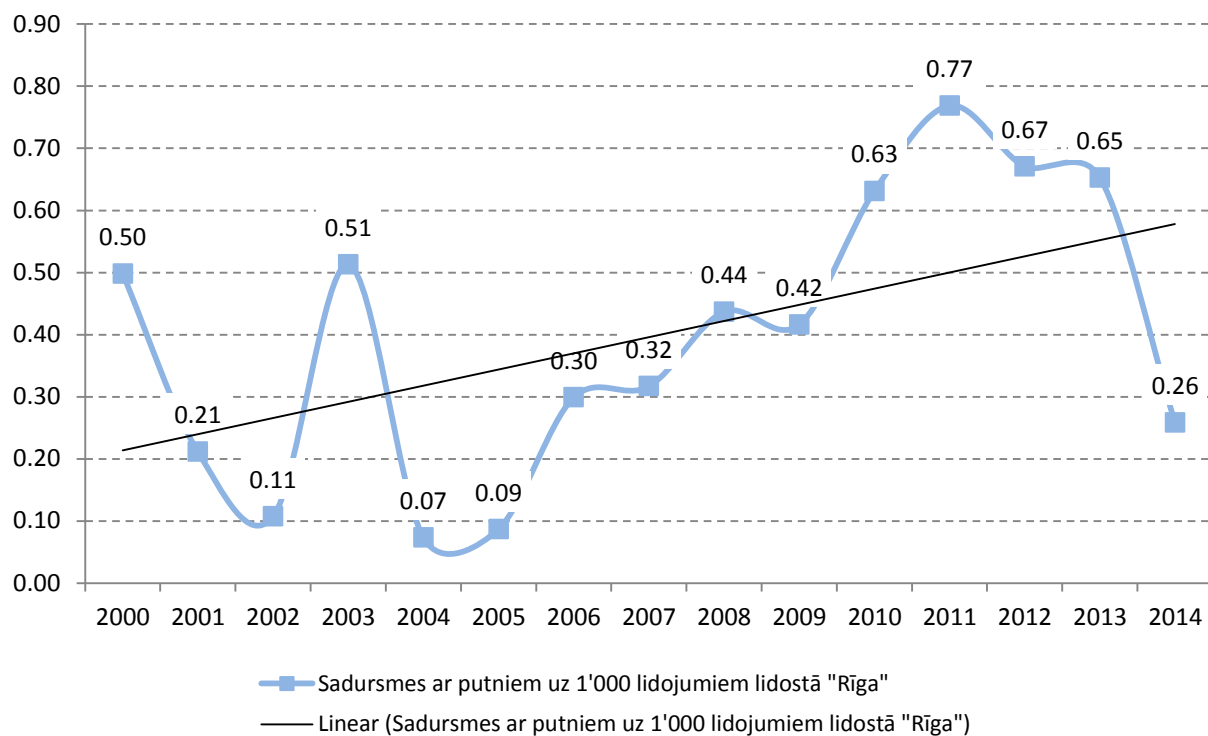
Civilās aviācijas aģentūras interneta vietnē – sadaļā *Lidojumu drošība* – ir pieejama ziņojuma veidlapa par incidentu, kas saistīts ar putniem.



12. attēls: Bojāti Latvijā reģistrēti gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģi pēc sadursmes ar putniem lidostās 2000.–2014. gadā

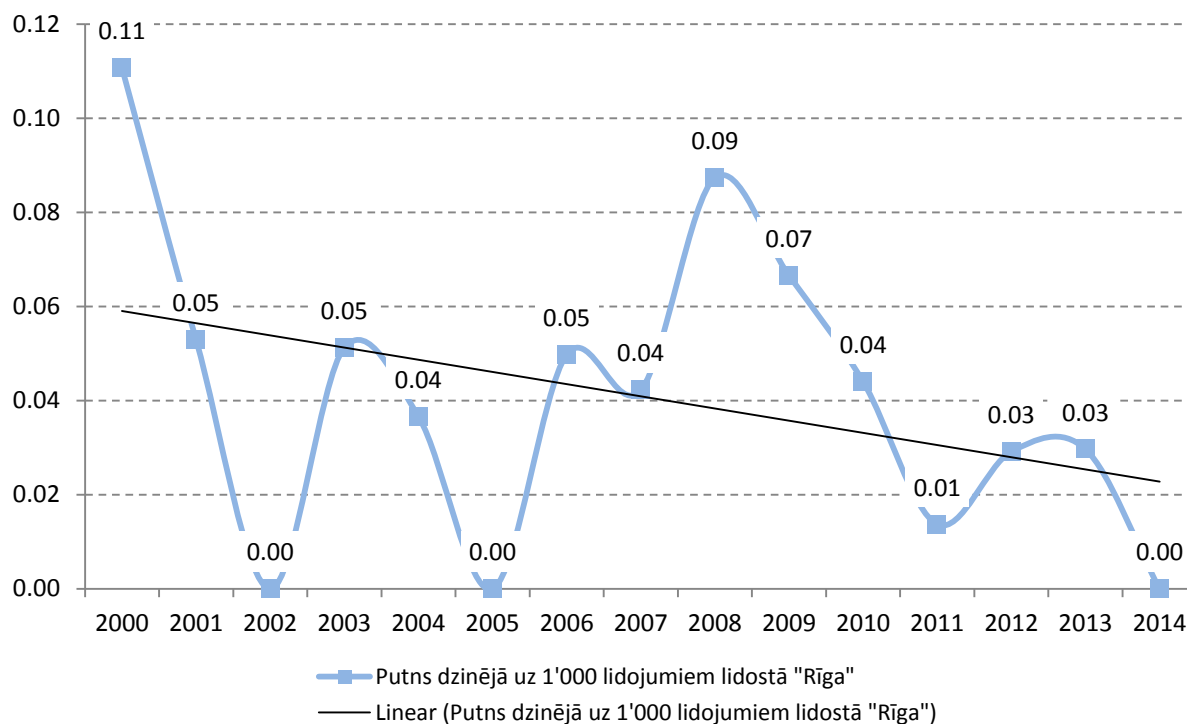
12. attēlā atainota atgadījumu, kad gaisa kuģis bojāts sadursmē ar putnu, statistika kopš 2000. gada, ar sadalījumu pa lidostām (Latvijā reģistrētajiem gaisa kuģu ekspluatantiem vai gaisa kuģiem). Visos gadījumos tie ir bijuši nelieli bojājumi.

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



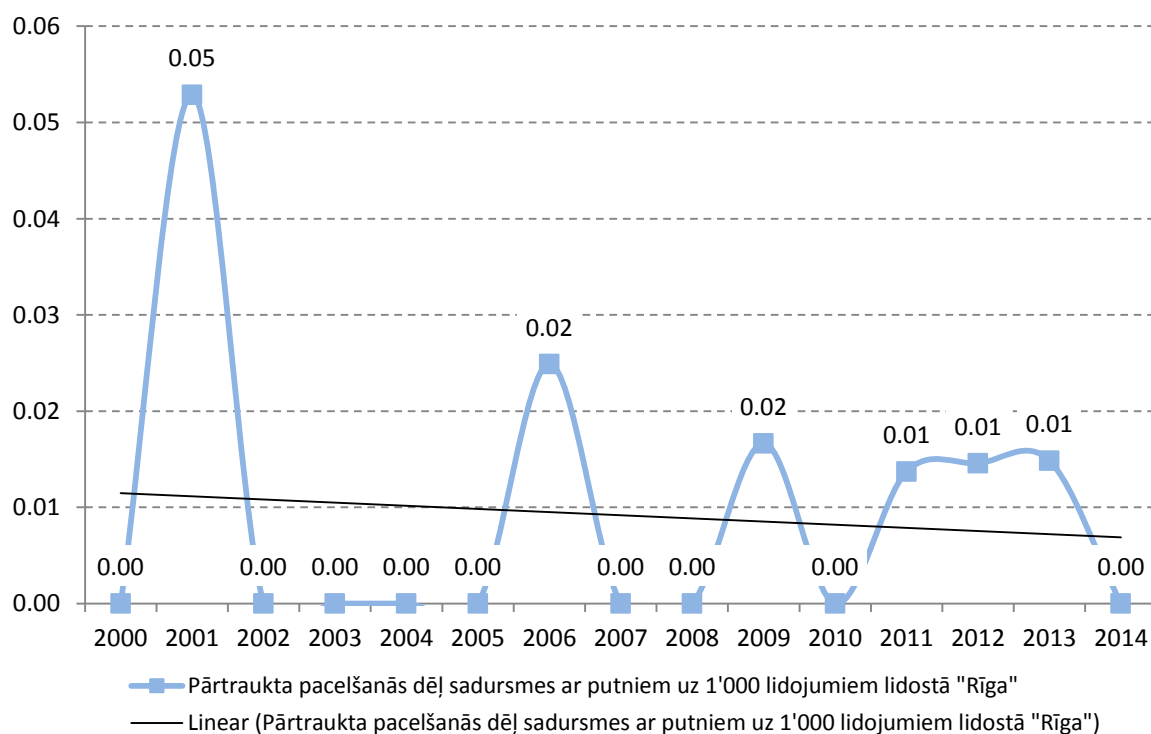
13. attēls: Sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”

Pēc CAA rīcībā esošās informācijas sadursmju skaitam uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga” pēdējo 10 gadu laikā novērojama tendence pieaugt, tomēr 2014. gadā fiksēts ievērojams samazinājums, kas skaidrojams ar Lidostas apkārtnes teritorijas apsaimniekošanas specifiku izmaiņām, kas nepiesaista tik daudz putnu. 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.



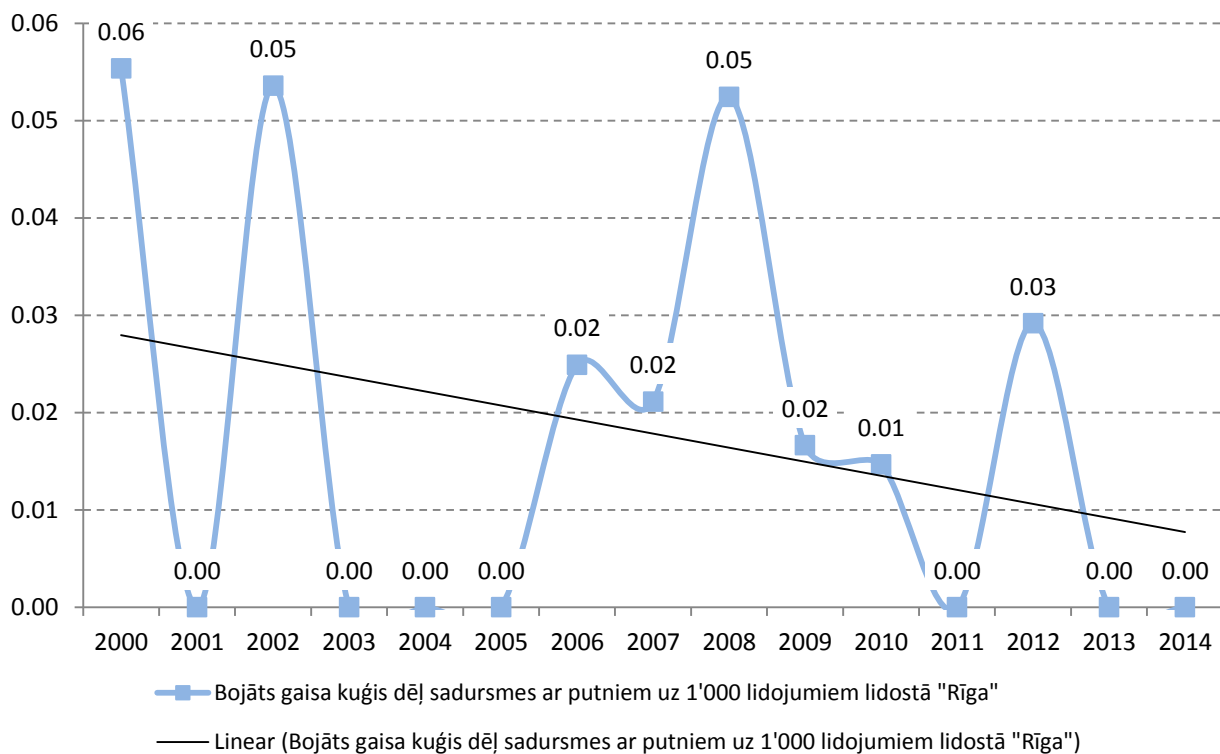
14. attēls: Sadursmes ar putniem, kad putns ir iekļuvis dzinējā, uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”

Sadursmēm ar putniem, kad putns ir iekļuvis dzinējā, lidostā „Rīga” ir tendence samazināties kopš 2008. gada.



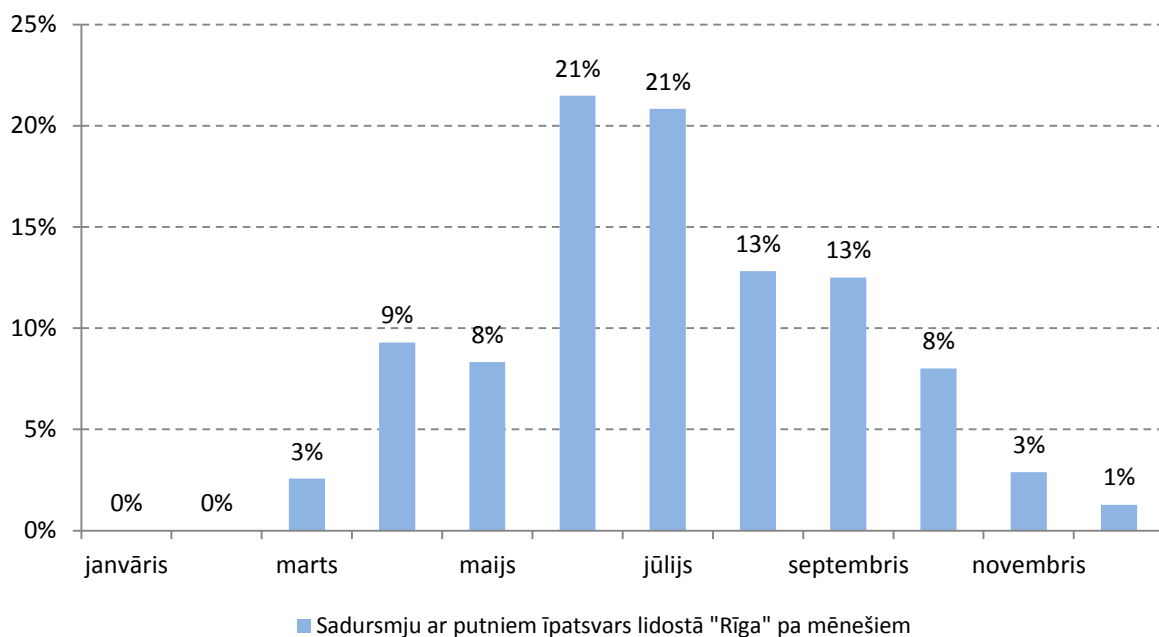
15. attēls: Lidostā „Rīga” sadursmes ar putniem dēļ pārtraukta pacelšanās uz 1000 lidojumiem

Atgadījumi, kad sadursmes ar putnu dēļ pārtraukta pacelšanās, vēsturiski uzrāda svārstīgu statistiku, jo šie atgadījumi nenotiek bieži.



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.–2014. gads). Vislielākā aktivitāte ir no jūnija līdz septembrim, pēdējos gados proporcionāli palielinājies sadursmju skaits jūnijā un jūlijā.

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 centralizētā datu bāzē. Ja gaisa kuģa pārbaudes norāda uz nopietnām novirzēm no starptautiskajām lidojumu drošības prasībām (sevišķi, ja tās atkārtojas), civilās aviācijas kompetentās iestādes

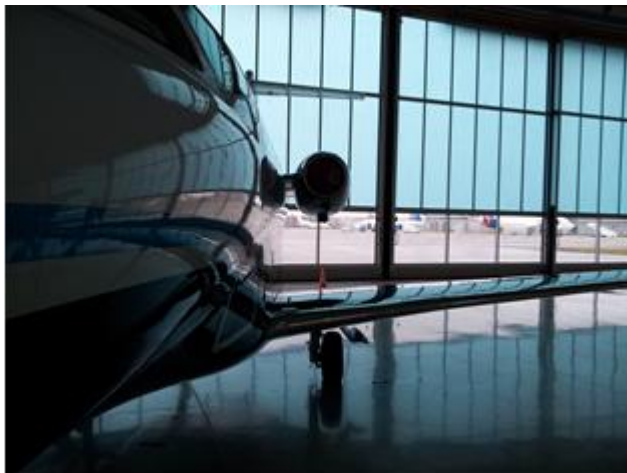


foto: Uldis Mauriņš

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 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 prasības attiecībā uz prioritātes kritērijiem Eiropas Savienības lidostas izmantojošo gaisa kuģu perona pārbaudi veikšanā. Prioritātes kritērijus nosaka Komisijas Regula Nr. 965/2012 ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008.

Inspektori, ņemot vērā perona pārbaudes laikā atklātās neatbilstības, nosaka neatbilstības kategorijas saskaņā ar Regulas Nr. 965/2012 2. pielikuma ARO.RAMP. 130. punktā minētajām prasībām:

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 nenožīmīga un nerada būtisku ietekmi uz gaisa kuģa lidojumu drošību.

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

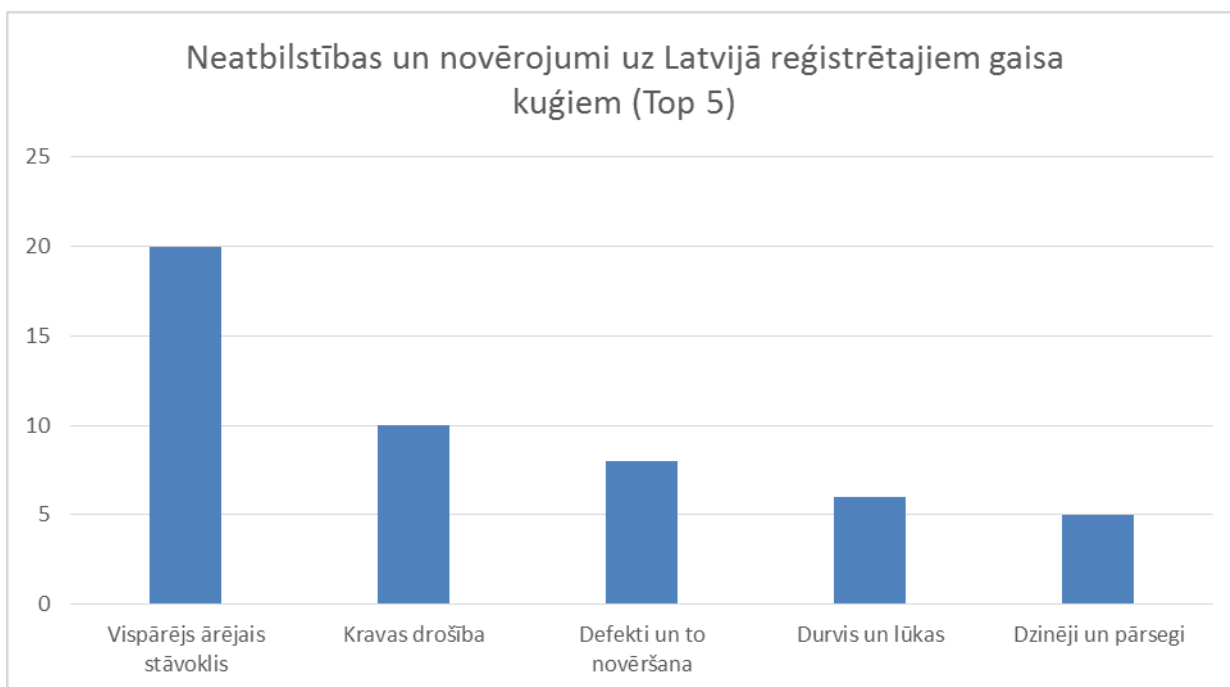
Saskaņā ar Eiropas Savienības SAFA programmas datu bāzes datiem 2014. gadā uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem ir veiktas 119 SAFA inspekcijas, kas ir par 6 inspekcijām mazāk nekā 2013. gadā. Šajās inspekcijās ir konstatētas 66 neatbilstības, kas ir par 23 neatbilstībām mazāk nekā 2013. gadā.

Uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem 2014. gadā konstatētas 12 pirmās kategorijas neatbilstības, 2013. gadā – 16, 30 otrās kategorijas neatbilstības, 2013. gadā – 44, 24 trešās kategorijas neatbilstības, 2013. gadā – 29.

Datu bāzē atrodama arī 31 piezīme. Tās netiek uzskatītas par neatbilstībām, taču dažkārt sniedz noderīgu informāciju.

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 konstatētās 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, kravas drošība, kā arī defektu identificēšana un to novēršana – attiecīgi 20 neatbilstības un novērojumi, 10 neatbilstības

un novērojumi un 8 neatbilstības un novērojumi.

Līdzīgi kā citus gadus, 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 aptecētāja stiprinājuma 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, parasti ir maz. 2014. gadā bijis tikai viens gadījums, kad paneļa stūrī trūkstošā skrūve saskaņā ar gaisa kuģa ražotāja instrukcijām bija jāieskrūvē pirms tiek veikts nākošais lidojums.

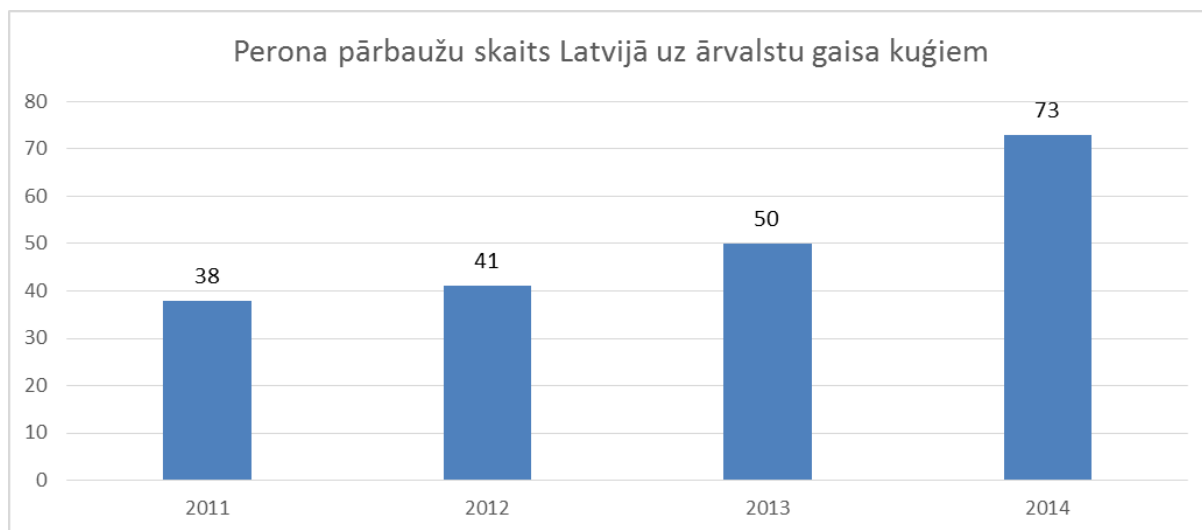
Pieaudzis atgadījumu skaits saistībā ar kravas un bagāžas drošību kravas nodalījumos. Vairumā gadījumu neatbilstības konstatētas par neatbilstošu tīkla nostiprināšanu, piemēram, tīkls nostiprināts daļēji. Trīs reizes atrasts, ka bagāža ielādēta, pārsniedzot maksimālo augstuma ierobežojumu, kas, savukārt, var aizsegst dūmu detektorus. Šāda veida pārkāpumi jānovērš pirms izlidošanas, jo var tiešā veidā ietekmēt lidojuma drošību. Jāatzīmē, ka nepareiza bagāžas nostiprināšana bija par galveno iemeslu National Airlines lidojuma 102 nelaimes gadījumā 2013. gada aprīlī, kas, iespējams, kalpojis par iemeslu pastiprināt bagāžas nostiprināšanas un sadalījuma pārbaudes un reģistrēt visas novirzes, pat vismazākās.

Astoņos gadījumos identificētas nepilnības defektu dokumentācijā, proti, defekti bijuši pieļaujamās robežās, bet gaisa kuģi nav atrasti pierādījumi, ka šie defekti ir apzināti un tiek uzraudzīti.

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 apkalpi, tehniskā personāla un ārstaciju aģentu izglītošanas pasākumus saistībā ar SAFA inspekcijām.

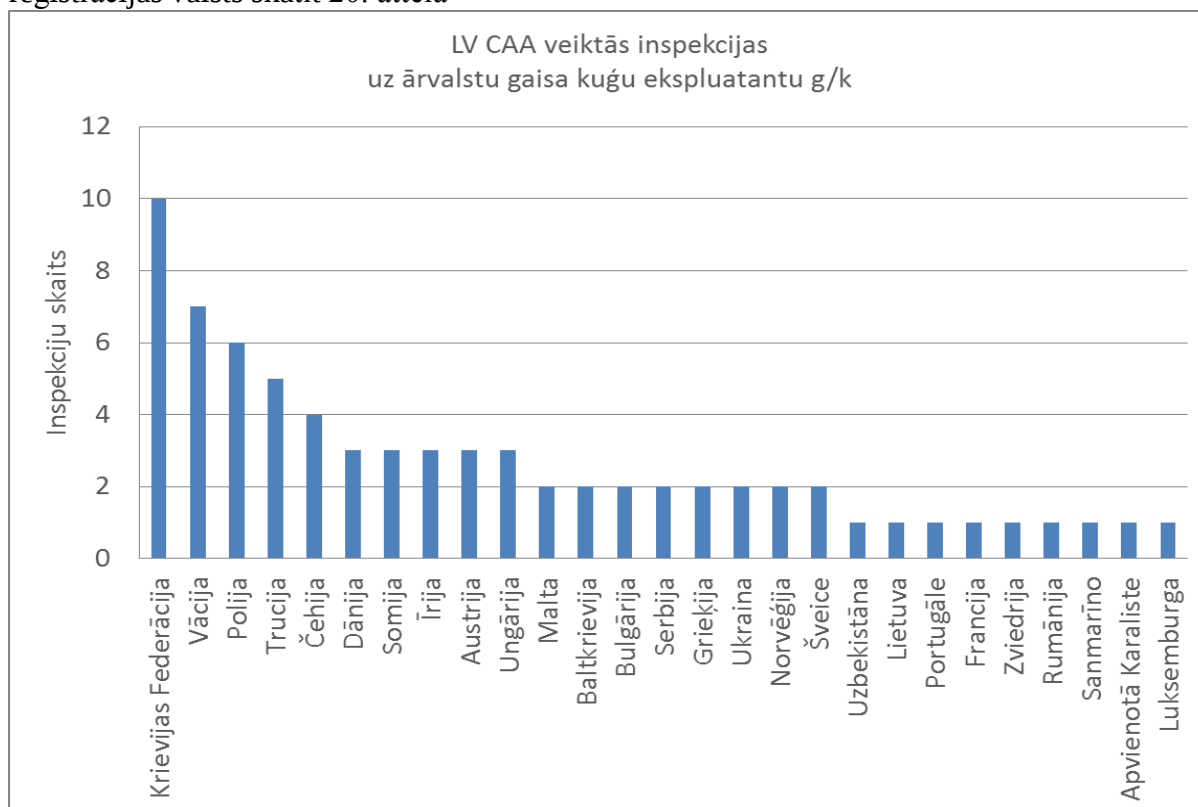
Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veiktās SAFA inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģiem

Civilās aviācijas aģentūra 2014. gadā Latvijā veikusi 73 inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģiem (19. attēls). Visas inspekcijas veiktas starptautiskajā lidostā *Rīga*.

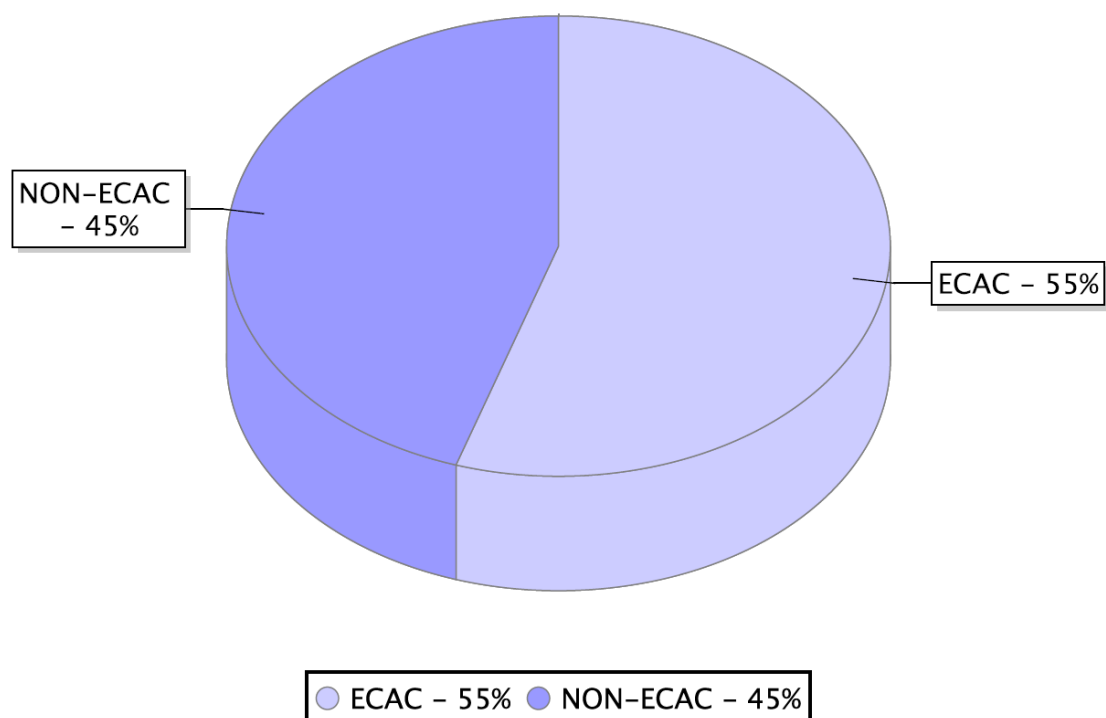


19. attēls: Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veikto SAFA inspekciju sadalījums pa gadiem

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



20. attēls: Latvijas Civilās aviācija aģentūras veiktās inspekcijas uz ārvalstu g/k ekspluatantu g/k. 2014. gadā



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

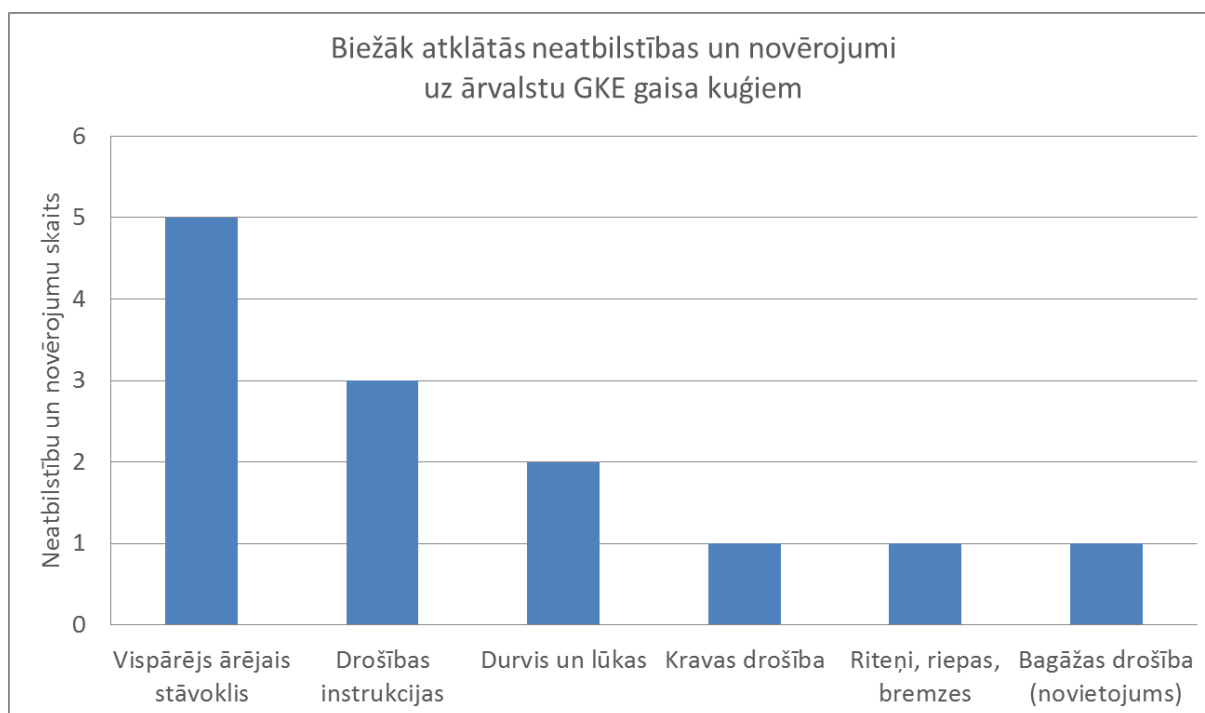
Inspekciju laikā veiktas šādas darbības / pieņemti lēmumi atbilstoši procedūrām (skatīt 1. tabulu).

Darbība	2012	2013	2014	Kopā
1) Informācija nodota gaisa kuģa komandierim	31	23	34	88
2) Informācija nosūtīta GKE un GKE valstij	8	3	10	21
3a) Noteikts Gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojums	0	0	0	0
3b) Veiktas korektīvas darbības pirms izlidošanas	4	0	3	7
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	64
1 neatbilstība	10
2 neatbilstības	1

2. tabula: Neatbilstību skaits 2014. gada inspekcijās



22. attēls: Visbiežāk konstatētās neatbilstības un novērojumi uz ārvalstu gaisa kuģiem Latvijā 2014. gadā

2014. gadā neatbilstības un novērojumi lielākoties tika atrasti saistībā ar gaisa kuģu vispārējo ārējo stāvokli, proti, trūkstošām skrūvēm, neatbilstošiem marķējumiem, riepām u.tml.

Trijos gadījumos tika novērotas nepilnības gaisa kuģa salonā saistībā ar pasažieru drošības instrukcijām.

Veicot inspekcijas, Civilās aviācijas aģentūra, gan pildot ikgadējo plānu, gan izvēles kārtībā pēc nejaušības principa, 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 iespējamajiem 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 mājas lapā <http://www.caa.lv/lv/lidojumu-drosiba/arvalstu-aviokompanijas>

Vairāk par SAFA programmu

Papildu informācija par Eiropas Savienības SAFA programmu ir pieejama Eiropas aviācijas drošības aģentūras mājas lapā (angliski)

<http://easa.europa.eu/easa-and-you/aviation-domain/commercial-aviation/ramp-inspection-programmes-safa-saca>

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 nelaimes 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

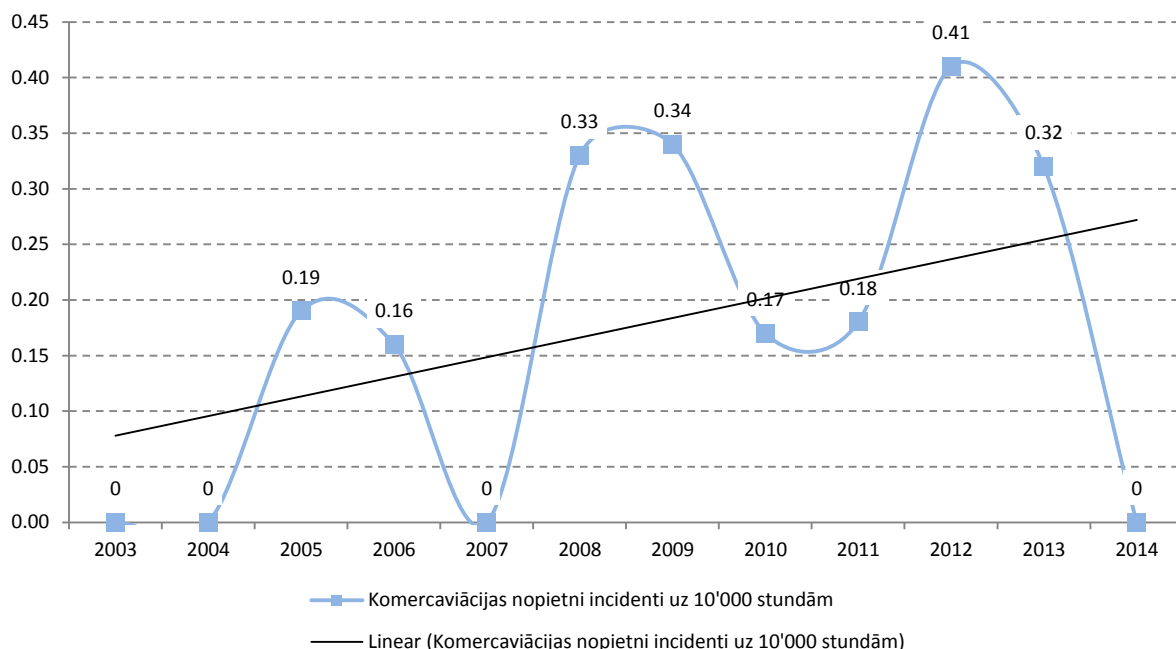
Lidojumu drošības izpildes indikatori (SPI) – informācija no Latvijas Civilās aviācijas aģentūras datubāzes izteikta pret nolidojuma datiem (lidojumu skaits vai nolidoto stundu skaits), kas iegūti no aviokompānijām, vispārējās nozīmes aviācijas pārstāvjiem (gaisa kuģu īpašniekiem un gaisa kuģu ekspluatantiem,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

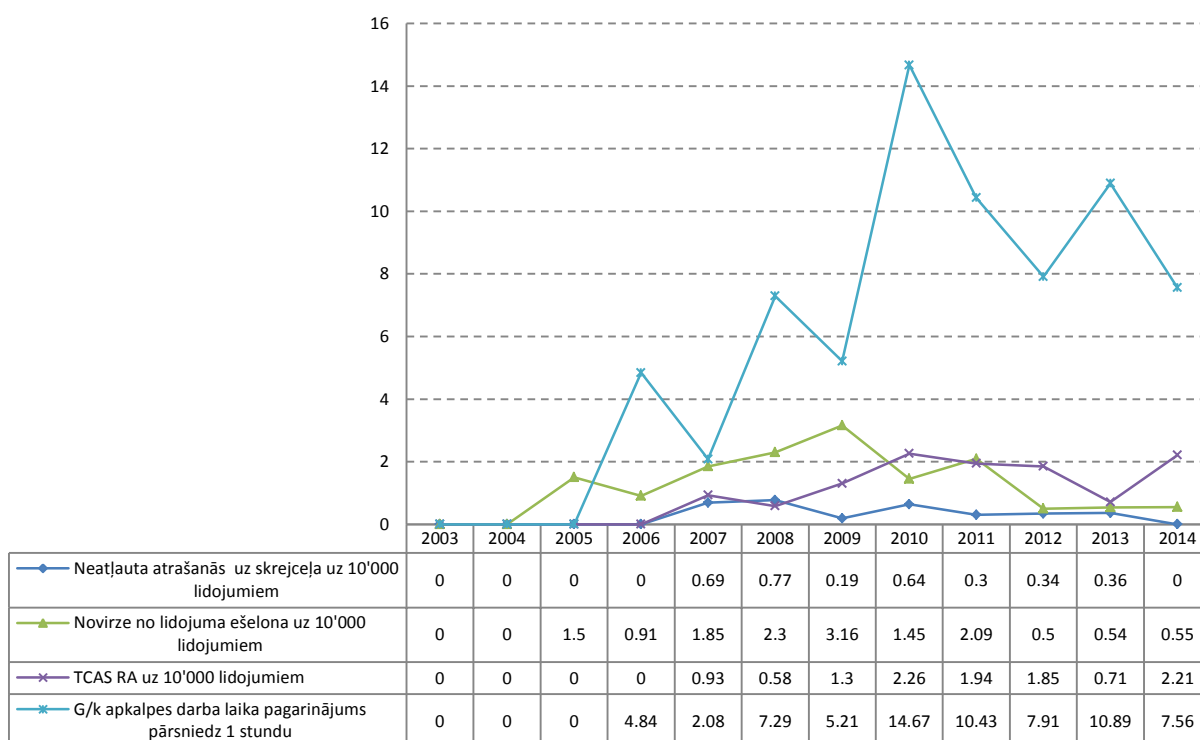
Komercaviācija

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, tomēr 2013. gadā sākās samazinājums pēc pēdējo gadu augstākā punkta 2012. gadā, un 2014. gadā nebija neviena nopietna incidenta komercaviācijā.



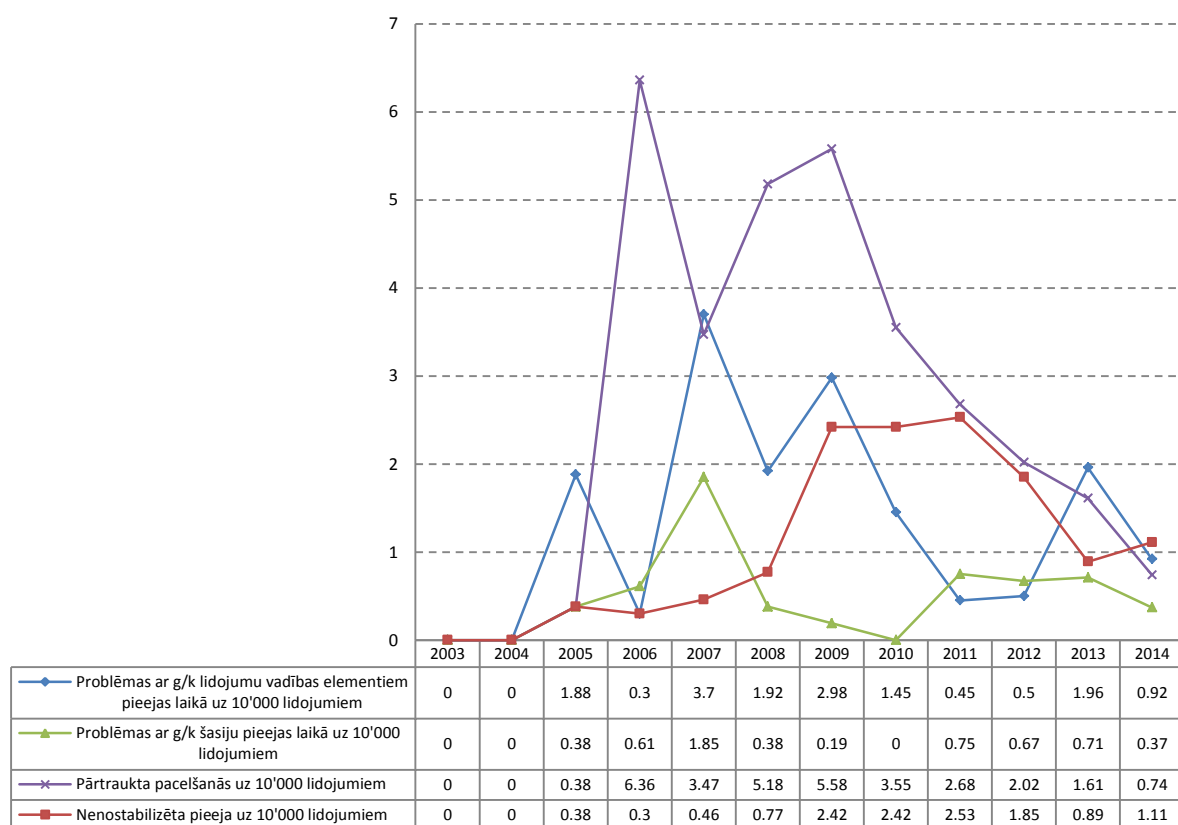
24. attēls: Lidojumu drošības izpildes indikatori komercaviācijā

2014. gadā nav fiksēta neviena neatļauta atrašanās uz skrejceļa, salīdzinot ar 0,36 atgadījumiem uz 10'000 lidojumiem 2013. gadā. Kopumā vērojama tendence šim rādītājam pakāpeniski samazināties.

Noviržu no lidojuma ešelona rādītājs 2014. gadā ir 0,55 atgadījumi uz 10'000 lidojumiem, kas ir līdzīgs rādītājs pēdējo 3 gadu fiksētajam. Kopumā arī šim rādītājam novērojama tendence samazināties.

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 2014. gadā ir 2,21, kas ir palielinājums salīdzinot ar 2013. gadu, tomēr kopumā šim indikatoram ir tendence būt diezgan stabilam, tikai 2013. gadā tika fiksēts ievērojami zemāks tā līmenis.

G/k apkalpes darba laika pagarinājums vairāk par 1 stundu uz 10'000 lidojumiem 2014. gadā samazinājies no 10.89 2013. gadā uz 7.56. Tas ir zemākais rādītājs kopš 2009. gada.



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 2014. gadā ir 0,92, kas ir ievērojami mazāk nekā 2013. gadā (1.96). Šim rādītājam kopumā ir svārstīga tendence.

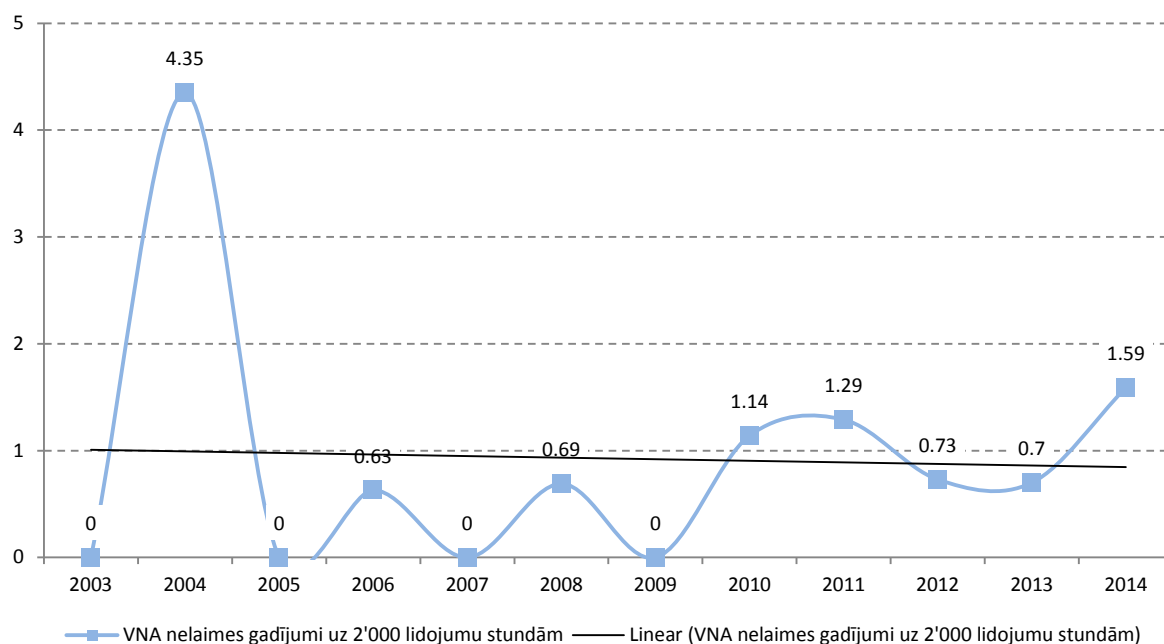
Rādītājs par problēmām ar g/k šasiju pieejas laikā 2014. gadā samazinājies no iepriekšējo gadu līmeņa un ir zemākais kopš 2010. gada. Arī šim rādītājam kopumā ir svārstīga tendence.

Rādītājs par pārtrauktām pacelšanām 2014. gadā turpināja samazināties, un it zemākajā līmenī kopš 2005. gada. Šis rādītājs katru gadu samazinās jau kopš 2009. gada.

Rādītājs par nenostabilizētām pieejām nedaudz palielinājies salīdzinot ar 2013. gadu, tomēr tas ir otrs zemākais rādītājs kopš 2009. gada.

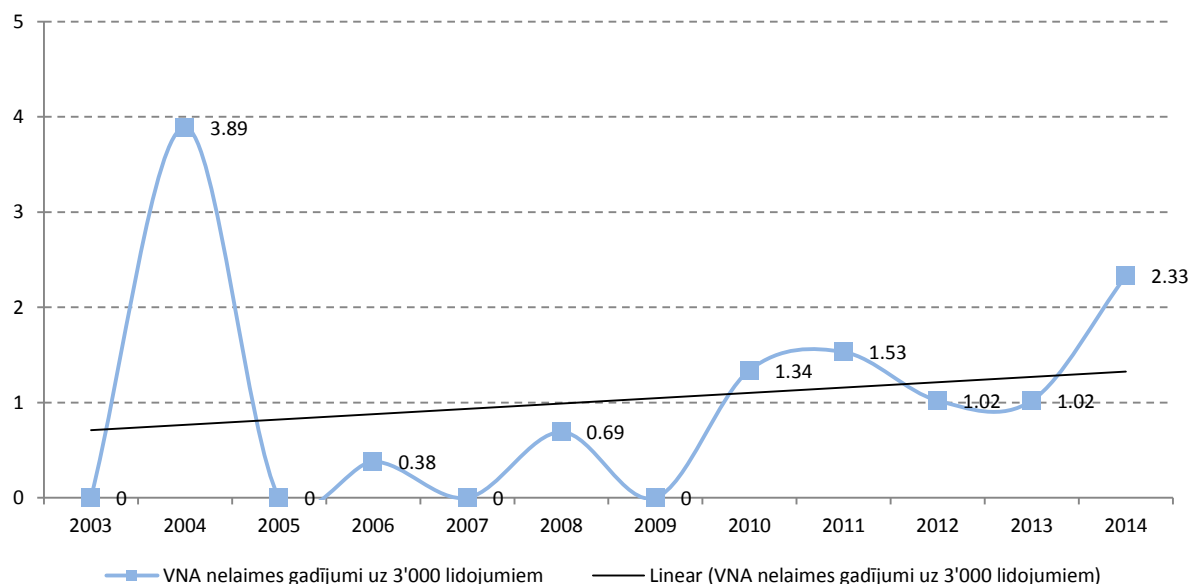
Vispārējās nozīmes aviācija

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



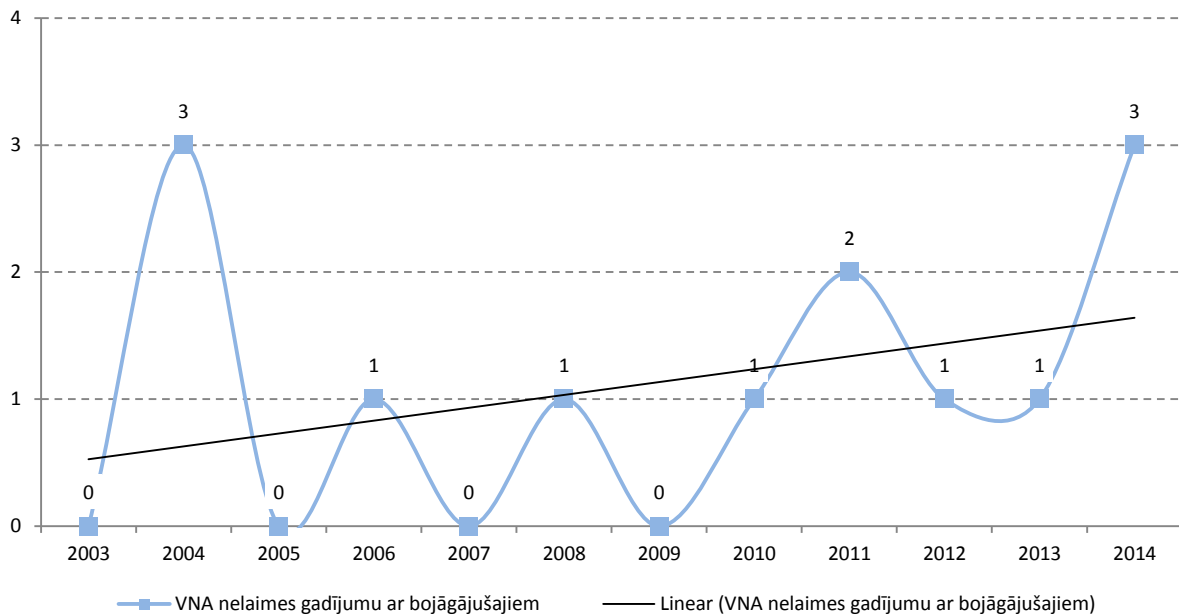
26. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumu skaits VNA uz 2'000 lidojumu stundām

26. attēlā attēloti dati par aviācijas nelaimes gadījumu skaitu vispārējās nozīmes aviācijā uz 2'000 nolidotajām stundām periodā no 2003. līdz 2014. gadam. 2014. gadā šis rādītājs ir palielinājies un ir augstākais kopš 2004. gada.



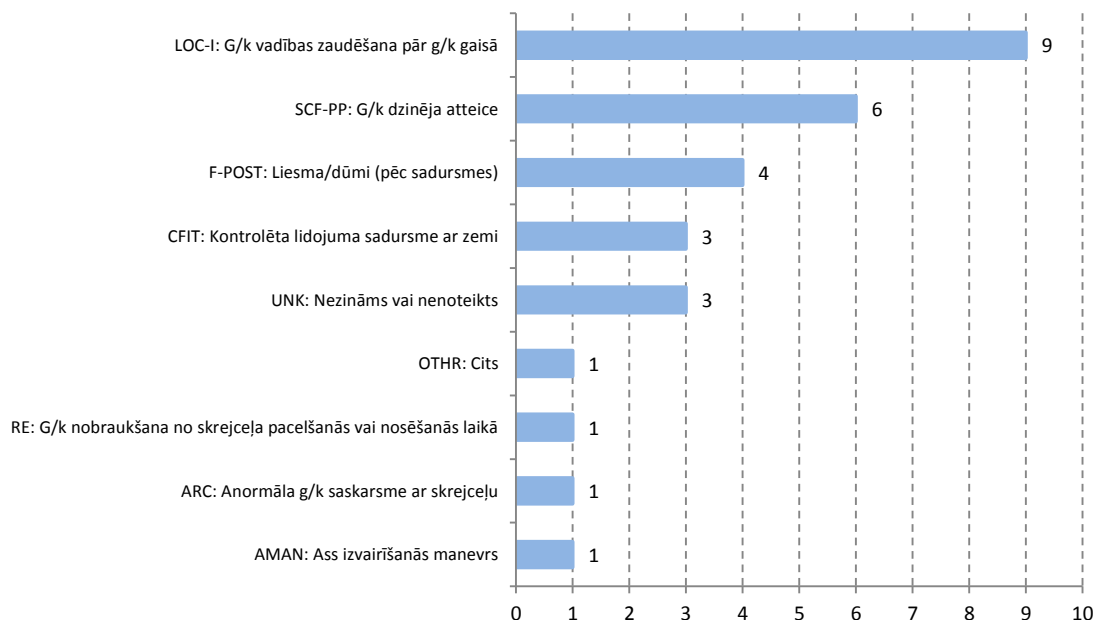
27. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi VNA uz 3'000 lidojumiem

Aviācijas nelaimes gadījumu skaits VNA uz 3'000 lidojumiem (27. attēls) 2014. gadā ir palielinājies un ir augstākais kopš 2004. gada. Kopumā novērojama tendence šis rādītājam pieaugt kopš 2009. gada.



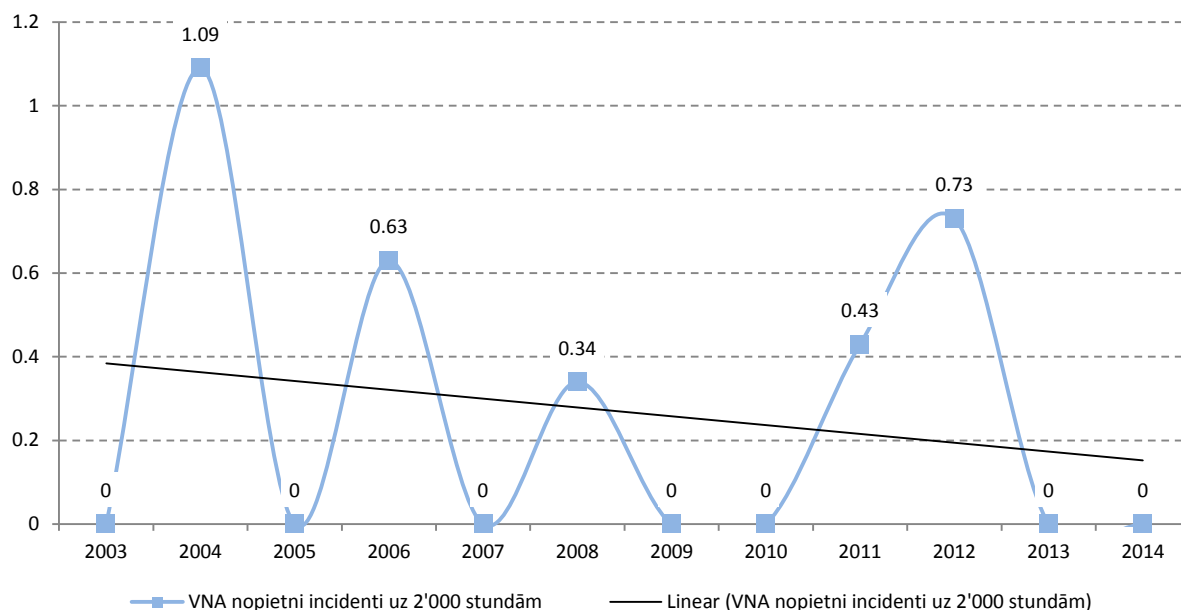
28. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi VNA ar bojā gājušajiem

28. attēlā attēloti nelaimes gadījumi VNA ar vismaz vienu bojā gājušo. 2014. gadā šis rādītājs bija tikpat augsts kā iepriekš visaugstākais – 2004. gadā, kad notika 3 nelaimes gadījumi VNA ar bojā gājušajiem. Kopumā pēdējos gados šim rādītājam novērojama svārstīga pieaugoša tendence.



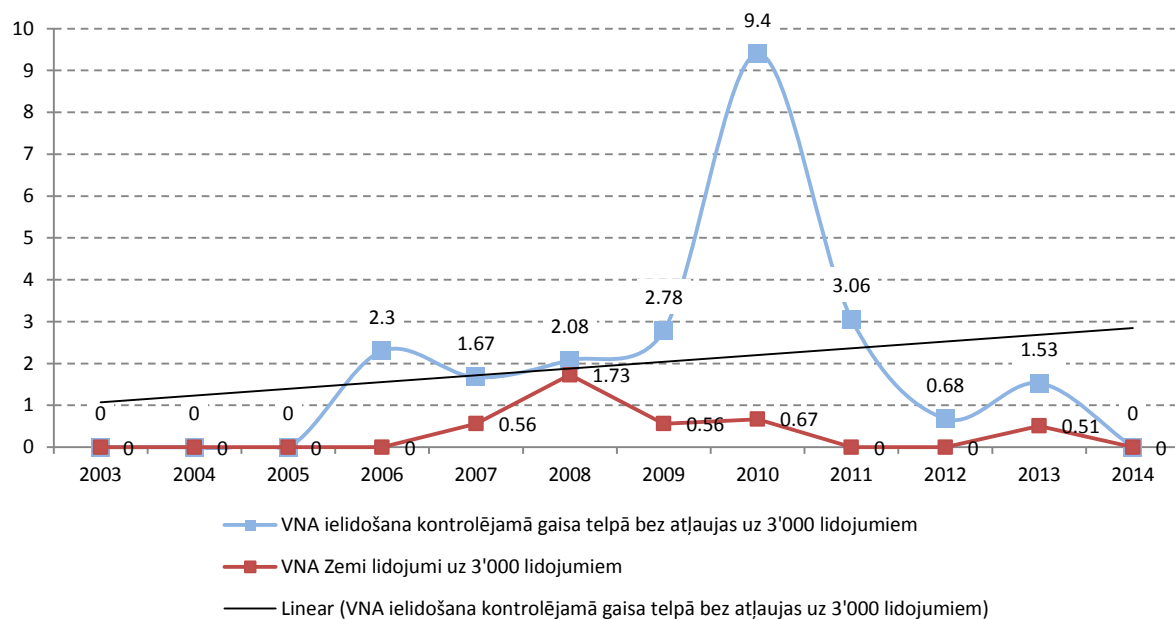
29. attēls: Atgadījumu kategoriju sadalījums VNA aviācijas nelaimes gadījumos

29. attēlā redzams atgadījumu kategoriju sadalījums VNA aviācijas nelaimes gadījumos 2003.–2014. 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

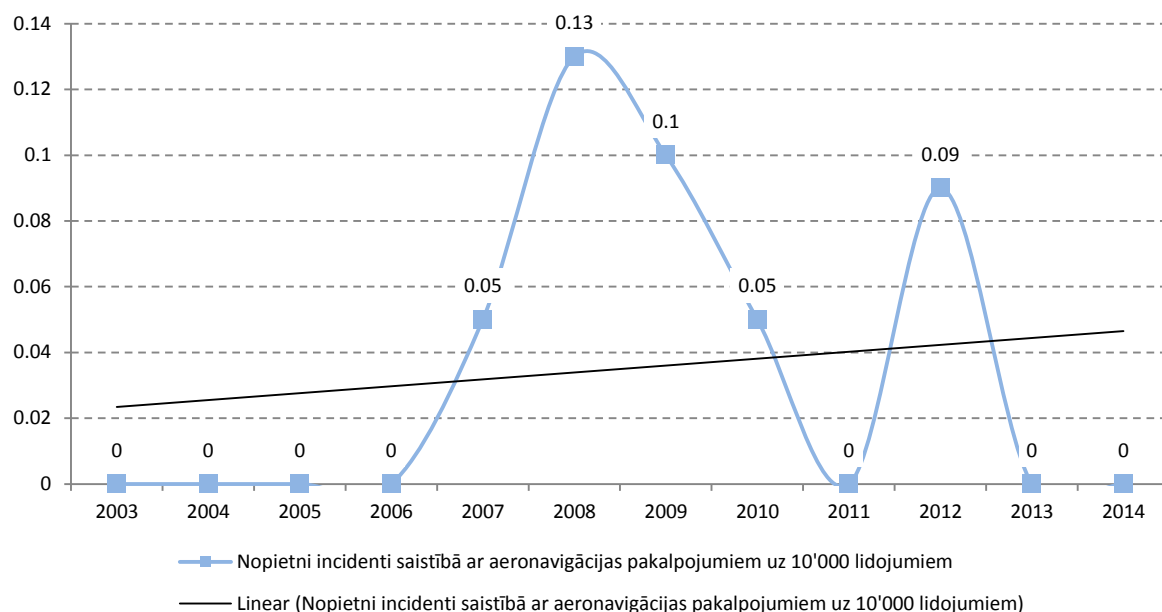
Lai gan 2012. gadā nopietno incidentu skaitu VNA uz 2'000 stundām bija ievērojami lielāks kā iepriekšējos gadus, gan 2013. gadā, gan 2014. gadā nopietnu incidentu nav bijis.



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

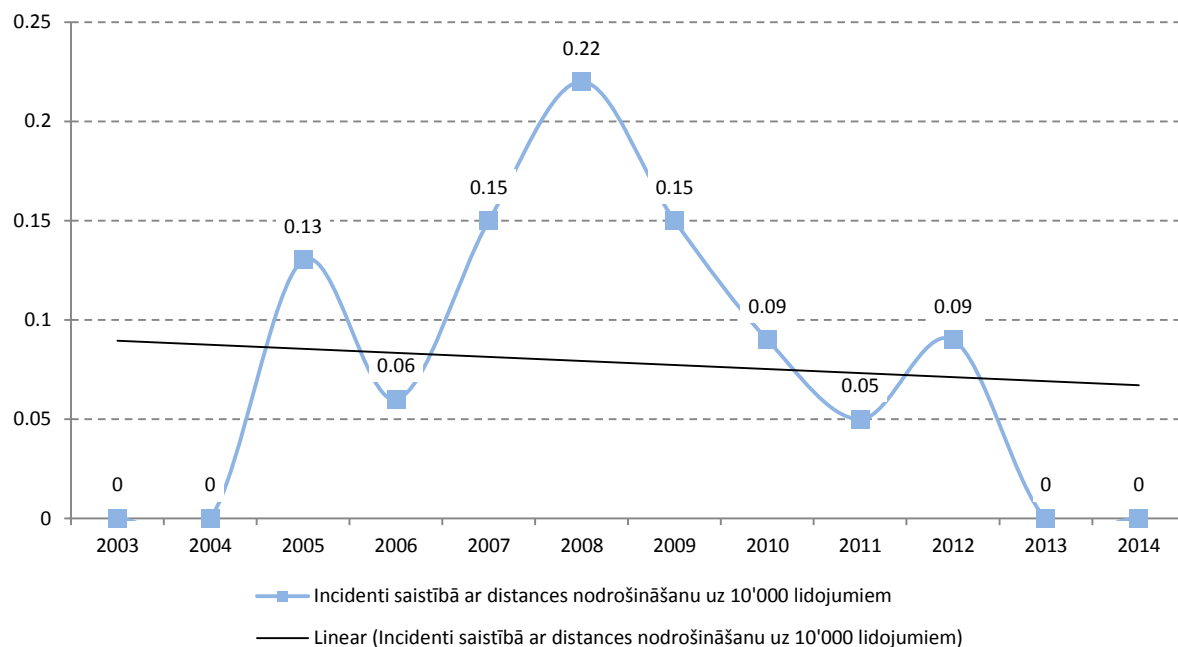
Drošības izpildes indikatori VNA uz 3'000 lidojumiem pēc pieauguma 2013. gadā 2014. gadā ir samazinājušies.

Aeronavigācija



32. attēls: Nopietni incidenti uz 10'000 lidojumiem

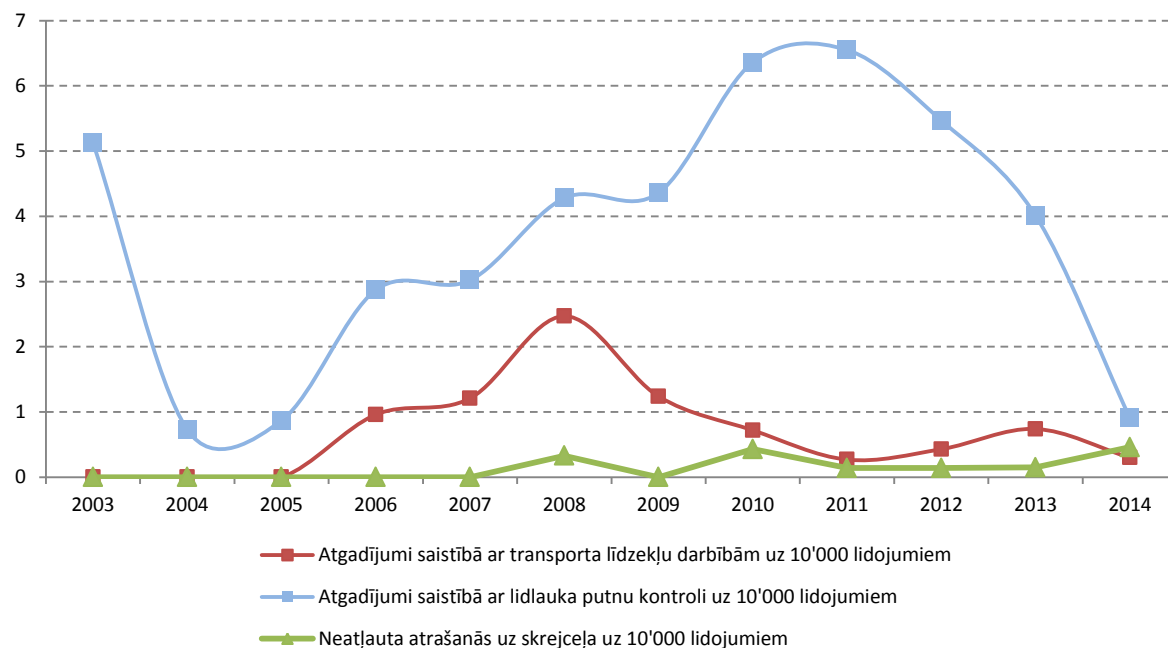
Nopietni incidenti saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumiem 2013. gadā un 2014. gadā nav fiksēti. Kopumā incidentiem ir svārstīga tendence.



33. attēls: Distancēšanas nenodrošināšana uz 10'000 lidojumiem

Distancēšanās nenodrošināšanas atgadījumiem pēdējos gados vērojama tendence samazināties, un tāpat kā 2013. gadā, arī 2014. gadā neviens atgadījums nav fiksēts.

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 transporta līdzekļu darbībām. Neatļautu atrašanās uz skrejceļa atgadījumu skaits ir palielinājies.

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 faktorus 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: 2014. gada nozīmīgo faktoru saraksts

Sfēra	Nozīmīgais faktors	Komentārs / Skaidrojums
Komercaviācija	Gaisa kuģa vadība (nenostabilizēta pieeja)	Nenostabilizēta pieeja ir tāda, kurā gaisa kuģis nav laicīgi sagatavots nosēšanās brīdī, 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	2014. gadā pārkāpumu skaits samazinājies. 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

Saskaņā ar Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” rīcības plānu par Komisijas Regulas (ES) Nr.965/2012 prasību īstenošanu attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu komerciālu ekspluatāciju pārejas periodā līdz 2014.gada 28.oktobrim tika veikta piecu gaisa kuģu ekspluatantu pārsertificēšana. Šajā procesā gaisa kuģu ekspluatantu vadošiem darbiniekiem bija jādemonstrē lidojumu drošuma vadības sistēmas elementu piemērošanu organizāciju pārvaldībā.

Saskaņā ar Latvijas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programmu ļoti svarīgs lidojumu drošuma uzraudzības elements ir valsts un Latvijas Republikas teritorijā esošo pakalpojumu sniedzēju vienošanās par rādītājiem, kas raksturo lidojumu drošumu pakalpojumu sniedzēju darbības specifiskās jomās, lidojumu drošuma pasākumu veikšanu uzraudzības procesā, kā arī par šo rādītāju raksturojošiem lielumiem, kas demonstrē lidojumu drošuma līmeni valstī.

Pašreiz lidojumu drošuma stāvokļa noteikšana ir uzticēta pakalpojumu sniedzējiem, kura tiek saskaņota ar uzraugošo iestādi - Valsts aģentūru „Civilās aviācijas aģentūra”, pievēršot lielu uzmanību lidojumu drošuma rādītājiem, kas iekļauti Eiropas Aviācijas drošības plānā.

Saskaņā ar Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” ierosināto rīcības plānu Latvijas gaisa kuģu ekspluatanti tika pārbaudīti kā tiek pārraudzīta katra bīstama situācija, ņemot vērā lidojumu parametru reģistratoru ierakstus, lai novērstu:

- 1) gaisa kuģa nobraukšanu no skrejceļa;
- 2) gaisa kuģa potenciālu sadursmi gaisā;
- 3) gaisa kuģa sadursmi ar zemi;
- 4) gaisa kuģa vadības zaudēšanu gaisā.

Valsts aģentūra „Civilās aviācijas aģentūra” ierosināja gaisa kuģu ekspluatantiem, kuri ekspluatē lidmašīnas ar maksimālo pacelšanās masu lielāku par 27 000 kg, veikt lidojumu parametru reģistratoru ierakstu apkopojumu, koncentrējoties uz norādītiem riska faktoriem Eiropas Aviācijas drošības plānā, un to turpmāku regulāru ziņošanu.

Ņemot vērā Eiropas Savienības normatīvo aktu prasības nekomerciāliem gaisa pārvadājumu ekspluatantiem ar kompleksiem gaisa kuģiem („biznesa aviācija”) attiecībā uz savu spēju un līdzekļu deklarēšanu, kas saistīti ar minēto gaisa kuģu ekspluatāciju, tika uzsākta savstarpēja informācijas apmaiņa starp Valsts aģentūru „Civilās aviācijas aģentūra” un visiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kuru gaisa kuģi ir reģistrēti Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā.

Abas puses vienojās par deklarēšanās un atļauju saņemšanas nosacījumiem, lai:

- 1) veiktu nekomerciālus gaisa pārvadājumus (nekomerciālu ekspluatāciju) un nekomerciālu specializētu ekspluatāciju ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju saskaņā ar PART- ORO, PART – NCC, PART – SPO un PART – SPA;
- 2) veiktu komerciālu specializētu ekspluatāciju;
- 3) veiktu paaugstināta riska komerciālu specializētu ekspluatāciju;
- 4) veiktu dalītu izmaksu lidojumus;
- 5) veiktu sacensību lidojumus vai lidojumu paraugdemonstrējumus;
- 6) veiktu izpletņlēcēju izlaišanu, planiera vilkšanu vai figūrlidojumus, ko veic vai nu mācību organizācija, vai arī organizācija, kas izveidota nolūkā popularizēt gaisa sportu vai izklaides aviāciju.

Gaisa kuģu lidotspēja un tehniskais stāvoklis

Gaisa kuģu reģistrs

Gaisa kuģu reģistrā atrodas 295 gaisa kuģi. 2014. gadā veiktas 73 gaisa kuģu reģistrācijas/izslēgšanas no reģistra darbības.

Gaisa kuģu lidojumderīguma uzraudzība

No reģistrētajiem gaisa kuģiem 190 ir lidotspējīgā stāvoklī (ar spēkā esošu lidojumderīguma sertifikātu vai apliecību par derīgumu lidojumiem).

2014. gadā veiktas 80 inspekcijas gaisa kuģu lidojumderīguma novērtēšanai. Gaisa kuģu lidojumderīguma apsekojuma programmas (ACAM programmas) ietvaros veikta 21 inspekcija. Gaisa kuģu inspekciju rezultātā atklātas 78 neatbilstības, kuras gaisa kuģu īpašnieki ir novērsuši. Apstiprinātas 37 gaisa kuģu tehniskās apkopes programmas vai to izmaiņas.

Gaisa kuģu tehniskās apkopes organizācijas

Uz 2014. gada 30. decembri Latvijā bija 12 gaisa kuģu tehniskās apkopes organizācijas. 2014. gadā veikti 13 organizāciju auditi. Izvērtētas un apstiprinātas 14 izmaiņas organizācijas darbībā vai procedūrās. Auditu laikā atklātas 134 neatbilstības, kuras organizācijas ir novērsušas.

Gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas

Pavisam ir 10 šādas organizācijas.

2014. gadā veikti 5 pilni auditi. Izvērtētas un apstiprinātas 13 izmaiņas organizācijas darbības procedūrās. Izvērtēti un apstiprināti 14 līgumi par tehnisko apkopi.

Audit rezultātā konstatētas 83 neatbilstības, kuras organizācijas ir novērsušas.

Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāls

Uz 2014. gada 30. decembri pavisam bija izsniegtas 330 tehniskās apkopes personāla licences. No tām 2014. gadā no jauna izsniegtas vai veiktas izmaiņas 88 tehniskās apkopes personāla licencēs.

Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla mācību organizācijas

Uz 2014. gada 30. decembri Latvijā bija sertificētas 3 gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla mācību organizācijas.

2014. gadā veikti 4 pilni un 7 papildus auditi tehniskās apkopes mācību organizācijās.

Veiktas 11 izmaiņu vai papildus darbību apstiprināšanas procedūras.

Audit laikā ir atklātas 54 neatbilstības, kuras organizācijas ir novērsušas.

Aviācijas personāla sertificēšana

	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Kopējais teorētisko eksāmenu skaits	570	755	739	893	779	916	676
Nokārtotie eksāmeni	428	614	600	664	599	715	528
Nenokārtotie eksāmeni	142	141	139	229	180	201	141
Eksāmenu dienas	64	81	92	92	88	89	89
Pretendentu skaits	91	121	144	164	151	154	110

4. tabula: Teorētisko eksāmenu statistika

Aviācijas personāla kategorijas	2010	2011	2012	2013	2014
Gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļi					
- studentpiloti (SPL)	137	(amatierpilota SPL + SPL) 39 + 201	22+1522 2+	144	151
- privātpiloti (PPL)	122	200	188	173	178
- komercpiloti (CPL)	96	124	111	123	134
- avioliņiju transporta piloti (ATPL)	193	226	227	223	217
- lidotāji inženieri (F/EL)	17	22	22	17	17
- lidotāji stūrmaņi (FNL)	11	14	9	2	2
- lidotāji radioteleфона operatori (FRTOL)	3	4	-	-	-
- planiera piloti (GPL)	5	5	3	5	5
- brīvā gaisa balona piloti (FBPL)	12	14	16	12	10
- motodeltaplāna piloti (HG/HMG)	14	5	3	53	57
- ārzemju piloti, kam izsniegti derīguma sertifikāti	88	75	51	15	12
Kopā :	698	929	823	767	783

5. tabula: Aviācijas personāla kategorijas

Lidlauku ekspluatācija un drošība, lidlauku ekspluatantu darbības uzraudzība

Saskaņā ar lidlauku sertifikācijas un pastāvīgās uzraudzības programmu 2014. gadā ir veiktas 25 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).

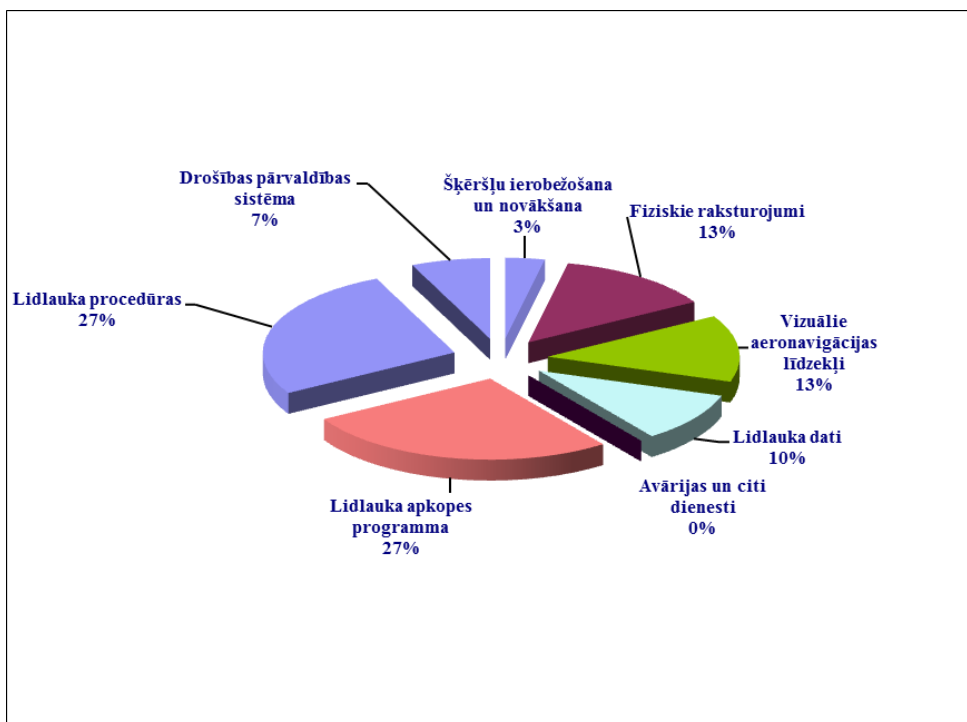
Pēc lidlauka „Rīga” visaptverošas rekonstrukcijas darbu noslēguma 2014. gada beigās lidlauka ekspluatants sekmīgi sertificēja II kategorijas precīzas nolaišanās skrejceļu, kas turpmāk ļauj nodrošināt gaisa kuģu apkalpošanu pie ievērojami zemākas redzamības uz skrejceļa jeb līdz pat 300 metru redzamībai, līdz šim esošo 550 metru ierobežojuma vietā. Savukārt, lidlaukā Jūrmala Airport tika sertificēts I kategorijas precīzas nolaišanās skrejceļš.

Pārskata gadā lidlauku sertifikācijas prasības izpildīja un lidlauka apliecības derīguma termiņu pagarināja vispārējās aviācijas lidlauks Ādaži un helikopteru lidlauki Centra Jaunzemji un Baltijas Helikopters, kā arī pirmoreiz tika nosertificēts Valsts robežsardzes vispārējās aviācijas helikopteru lidlauks Ludza AVP.

Uz 2014. gada 31. decembri Latvijā kopā ir sertificēti:

- 2 lidlauki gaisa pārvadājumiem – Rīga, Jūrmala Airport;
- 8 vispārējās aviācijas lidlauki – Ikšķile, Cēsis, Limbaži, Ādaži, Ventspils, Liepāja, Spilve, Daugavpils;
- 4 vispārējās aviācijas helikopteru lidlauki – Centra Jaunzemji, Baltijas Helikopters, M Sola, Ludza AVP.

Pārskata gadā lidlauku ekspluatantu uzraudzības procesā konstatētas 30 jaunas neatbilstības, no kurām lielākā daļa joprojām ir saistīta ar lidlauku ekspluatācijas noteikumu neievērošanu gan lidlauka apkopē (vizuālie līdzekļi un kustības zona), gan ekspluatācijas procedūru izpildē. Uzraudzībā konstatēto neatbilstību skaits pārskata gadā, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, ir nedaudz samazinājies.



35. attēls: Lidlauku ekspluatācijas neatbilstību sadalījums

2014. gadā 52 objektiem visā Latvijas teritorijā veikta gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas un izvietojšanas saskaņošana un būvju aizsargapgaismojuma un marķējuma pieņemšanas procedūras, lai pasargātu lidlaukus no bīstamu šķēršļu rašanās to apkārtnē.

Aeronavigācijas pakalpojumu drošības uzraudzība

2014. gadā gaisa satiksmes pārvaldības nodaļas iesaistīšanās atgadījumu izmeklēšanā nav bijusi nepieciešama.

Kopumā 2014. gadā no ANSP ir saņemti 6 tehniska rakstura atgadījuma ziņojumi 13 Gaisa satiksmes pārvaldības jomas atgadījumi, no kuriem 2 bija RI, un 4 SMI. Reģionālā RVSM monitoringa ietvaros, 2014. gadā netika piefiksēts neviens ar RVSM gaisa telpas izmantošanu saistīts atgadījums.

Radiotehniskā aprīkojuma uzraudzības nodaļa 2014. gadā kopumā ir veikusi 7 ANS/CNS pakalpojumu sniedzēja uzraudzības auditus. 5 auditi veikti atbilstoši 2014. gada auditu plānam, vēl viens audits tika veikts, lai izvērtētu iepriekš konstatētās neatbilstības novēršanu un vēl viens audits tika veikts, lai pārliecinātos, ka ANS pakalpojumu sniedzējs atbilst prasībām, ka nosaka Eiropas Savienības un Komisijas Regulas, lai tas varētu patstāvīgi veikt izmantojamo sistēmu verifikāciju. Papildus auditiem, tika veiktas 9 inspekcijas. Auditu un inspekciju laikā tika konstatēta viena neatbilstība, kuras novēršana tika apstiprināta audita laikā 2014. gada 16. septembrī.

2014. gadā atklātā neatbilstība ir 2. līmeņa (mazāk kritiskās) neatbilstība, kuras tūlītēja novēršana nav nepieciešama. Lai gan tā tika atklāta vēl 17. Janvārī, tās novēršana tika apstiprināta 2014. 16. Septembrī. Saistīta tā bija ar ANS pakalpojuma sniedzēja Kvalitātes sistēmas dokumentu izsekojamību, kas tiek prasīta Eiropas Savienības Regulā Nr. 1035/2011.

2014. gada radiotehniskā aprīkojuma uzraudzības nodaļas plāns tika izveidots un īstenots atbilstoši kopējai 6 gadu ANS/CNS pakalpojumu sniedzēja programmai. 2014. gadā Radiotehniskā aprīkojuma uzraudzības nodaļas plāns balstījās uz ANS/CNS pakalpoju sniedzēja atbilstību Regulas (ES) Nr. 1035/2011 V. Pielikuma, 2. un 3. punktu prasībām. Augstāk minētie programma un plāns ir apstiprināti un glabājās pie Aeronavigācijas daļas vadītājā, kas arī kontrolē šajos dokumentos noteikto pasākumu izpildi. Visi iepļānotie auditi tika veikti Radiotehniskā aprīkojuma uzraudzības nodaļas 2014. gada auditu ANSP auditu plānā norādītajos laika termiņos.

Radiotehniskā aprīkojuma uzraudzības nodaļas iesaistīta negadījumu izmeklēšanā nebija vajadzīga. Tomēr Radiotehniskā aprīkojuma uzraudzības nodaļa pastāvīgi kontrolē negadījumu ziņojumus, lai varētu laicīgi spert vajadzīgos soļus situācijas labošanai. 2014. gadā Radiotehniskā aprīkojuma uzraudzības nodaļa, veiksmīgi pabeidza darbu pie sakaru problēmu risināšanas Starptautiskās lidostas „Rīga” manevrēšanas zonā.

Atbilstoši Aeronavigācijas daļas auditu un inspekciju programmai 2014. gadā tika veikti trīs uzraudzības auditi un četras inspekcijas VAS „Latvijas Gaisa Satiksme” un VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs", kas ir Latvijā sertificētie meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēji Eiropas Parlamenta un Padomes regulas (EK) Nr.550/2004 (Pakalpojumu sniegšanas regula) izpratnē. Auditos un inspekcijās tika konstatēti 19 novērojumi un viena otrā līmeņa neatbilstība, kuras tūlītēja novēršana nav nepieciešama. Auditu laikā tika pārbaudīta 2013. gadā atklāto otrā līmeņa neatbilstību novēršana. Pamatojoties uz korektīvās darbības novērtējuma rezultātiem neatbilstības tika slēgtas.

2014. gadā Latvijas meteoroloģiskā pakalpojuma sniedzēji ieviesa vairākas izmaiņas savās funkcionālajās sistēmās. Visi sākotnējie meteoroloģiskā pakalpojuma sniedzēju drošuma novērtējumi uzrādīja 5. bīstamības klasi attiecībā uz apzināto apdraudējumu iespējamo ietekmi un atbilstoši Regulas (ES) Nr.1034/2011 prasībām šo izmaiņu ieviešana tika pārbaudīta uzraudzības auditos un inspekcijās.

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	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: 1) kāda no minētajām personām iegūst miesas bojājumus, kuru rezultātā iestājas nāve, vai smagus miesas bojājumus sakarā ar: 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: 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, plāksņu 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. 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
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)
RI	Gaisa kuģa neatļauta atrašanās uz skrejceļa
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
RVSM	Reduced vertical separation minima
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
SMI	Separation Minima Infringement

SAĪSINĀJUMI UN TERMINI	SKAIDROJUMS
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)
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 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
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 ...	17
10. attēls: Apdraudējumi – aeronavigācijas dienesti 2013. gadā	17
11. attēls: Apdraudējumi – lidostas un zemes dienesti 2013. gadā	18
12. attēls: Bojāti Latvijā reģistrēti gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģi pēc sadursmes ar putniem lidostās 2000.–2013. gadā	19
13. attēls: Sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”	20
14. attēls: Sadursmes ar putniem, kad putns ir iekļuvis dzinējā, uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga” ..	21
15. attēls: Lidostā „Rīga” sadursmes ar putniem dēļ pārtraukta pacelšanās uz 1000 lidojumiem	21
16. attēls: Lidostā „Rīga” sadursmes ar putniem dēļ bojāts gaisa kuģis uz 1000 lidojumiem	22
17. attēls: Sadursmes ar putniem lidostā „Rīga” pa mēnešiem	22
18. attēls: Visbiežāk konstatētās neatbilstības, kā arī novērojumi uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem 2013. gadā	25
19. attēls: Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veikto SAFA inspekciju sadalījums pa gadiem	27
20. attēls: Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veiktās inspekcijas uz ārvalstu g/k ekspluatantu g/k. 2013. gadā	27
21. attēls: Latvijā veikto SAFA inspekciju sadalījums 2013. gadā uz ECAC /ne-ECAC gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem.....	28
22. attēls: Visbiežāk konstatētās neatbilstības un novērojumi uz ārvalstu gaisa kuģiem Latvijā 2013. gadā	29
23. attēls: Nopietni incidenti komercaviācijā uz 10'000 lidojumu stundām	32
24. attēls: Lidojumu drošības izpildes indikatori komercaviācijā.....	33
25. attēls: RE riska faktori uz 10'000 lidojumiem	34
26. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumu skaits VNA uz 2'000 lidojumu stundām	35
27. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi VNA uz 3'000 lidojumiem.....	35
28. attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi VNA ar bojā gājušajiem.....	36
29. attēls: Atgadījumu kategoriju sadalījums VNA aviācijas nelaimes gadījumos.....	36
30. attēls: Nopietnu incidentu skaits VNA uz 2'000 stundām	37
31. attēls: Drošības izpildes indikatori VNA uz 3'000 lidojumiem	37
32. attēls: Nopietni incidenti uz 10'000 lidojumiem.....	38
33. attēls: Distancēšanas nenodrošināšana uz 10'000 lidojumiem.....	38
34. attēls: Drošības izpildes indikatori lidostām un zemes dienestiem	39
35. attēls: Lidlauku ekspluatācijas neatbilstību sadalījums	46

Tabulu saraksts

1. tabula: Darbības, kas veiktas SAFA inspekciju laikā Latvijā (to skaits)	28
2. tabula: Neatbilstību skaits 2013. gada inspekcijās	28
3. tabula: 2013. gada nozīmīgo faktoru saraksts	40
4. tabula: Teorētisko eksāmenu statistika.....	45
5. tabula: Aviācijas personāla kategorijas	45

Aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti no 01.01.2010 līdz 31.12.2014

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20141228A
Atgadījuma klase:	Nelaiimes gadījums (accident)
Atgadījuma kategorija:	SCF-PP: G/k dzinēja atteice, vai kļūme;
Gaisa kuģis:	IN-02
Virsraksts:	G/k zaudē dzinēja jaudu un saduras ar zemi
Datums (UTC):	28.12.2014
Vieta:	
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Ievērojami
Smagākie miesas bojājumi:	Nāvējoši

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20140920C
Atgadījuma klase:	Nelaiimes gadījums (accident)
Atgadījuma kategorija:	SCF-PP: G/k dzinēja atteice, vai kļūme; CFIT:
Gaisa kuģis:	Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi
Virsraksts:	Dzinēja atteice
Datums (UTC):	20.09.2014
Vieta:	
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Iznīcināts
Smagākie miesas bojājumi:	Nav

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20140625A
Atgadījuma klase:	Nelaiimes gadījums (accident)
Atgadījuma kategorija:	UNK: Nenoskaidrots
Gaisa kuģis:	Microlight
Virsraksts:	Aircraft collision with terrain
Datums (UTC):	25.06.2014
Vieta:	
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	
Smagākie miesas bojājumi:	Nāvējoši

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20140508B
Atgadījuma klase:	Nelaiimes gadījums (accident)
Atgadījuma kategorija:	LOC-I: G/k vadības zaudēšana lidojumā
Gaisa kuģis:	PITTS-S2-B
Virsraksts:	Lidaparāta sadursme ar zemi
Datums (UTC):	08.05.2014
Vieta:	EVLA (Liepāja)
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Iznīcināts
Smagākie miesas bojājumi:	Nāvējoši

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20140312A
Atgadījuma klase:	Nelaimes gadījums (accident)
Atgadījuma kategorija:	SCF-PP: G/k dzinēja atteice, vai kļūme
Gaisa kuģis:	Skyranger
Virsraksts:	Emergency landing, due to engine problem, a/c collision with trees and ground. A/c overturned.
Datums (UTC):	12.03.2014
Vieta:	
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	
Smagākie miesas bojājumi:	

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20131026C
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	OTHR: Cits
Gaisa kuģis:	Airbus A320
Virsraksts:	Go around in AEY
Datums (UTC):	26.10.2013
Vieta:	BIAR
Valsts:	Islande
Gaisa kuģa bojājumi:	None
Smagākie miesas bojājumi:	None

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20131013A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	OTHR: Other
Gaisa kuģis:	DHC-8-402
Virsraksts:	Pilot health event (possible food poisoning)
Datums (UTC):	13.10.2013
Vieta:	130 NM from EVRA
Valsts:	Latvia
Gaisa kuģa bojājumi:	None
Smagākie miesas bojājumi:	Minor

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20131010A
Atgadījuma klase:	Serious incident
Atgadījuma kategorija:	MAC: Airprox/ ACAS alert/ loss of separation/ (near) midair collisions
Gaisa kuģis:	Antonov 148, M20J
Virsraksts:	Loss of separation
Datums (UTC):	10.10.2013
Vieta:	2 NM from EVRA
Valsts:	Latvia
Gaisa kuģa bojājumi:	None
Smagākie miesas bojājumi:	None

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 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 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:	Nelaimes gadījums ar paraplānu
Datums (UTC):	04.08.2012
Vieta:	Krustpils novads, Kuku pagasts
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nopietni

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

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

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

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 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 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

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

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
	Nav

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
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	FUEL: Degviela; SCF-NP: G/k /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
Atgadījuma kategorija:	RE: G/k nobraukšana no skrejceļa pacelšanās vai nosēšanās laikā
Gaisa kuģis:	Tecnam P92
Virsraksts:	G/k nobraukšana no skrejceļa
Datums (UTC):	18.02.2011
Vieta:	Lidlauks Spilve, Riga
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Ievērojami
Smagākie miesas bojājumi:	Nav
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20110109A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija:	MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās lidojumā
Gaisa kuģis:	ATM: ATM/CNS
Virsraksts:	Boeing 767-300, Learjet 45
Datums (UTC):	TCAS RA
Vieta:	09.01.2011
Valsts:	FL160 abeam PBL VOR
Gaisa kuģa bojājumi:	Venecuēla
Smagākie miesas 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 klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija:	CFIT: Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi
Gaisa kuģis:	Kvant 03S
Virsraksts:	Nelaimes gadījums ar motodeltaplānu "Kvant 03S"
Datums (UTC):	02.10.2010
Vieta:	Vecsaliena, Daugavpils novads
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Iznīcināts
Smagākie miesas bojājumi:	Nāvējoši
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
Atgadījuma reģistrācijas numurs:	TAIIB100717
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

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	TAIIB100510
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:	Ādažos
Valsts:	Latvija
Gaisa kuģa bojājumi:	Iznīcināts
Smagākie miesas bojājumi:	Nopietni

Atsauksmēm

Ja Jums ir komentāri par 2014. gada drošības pārskatu un tajā iekļauto informāciju vai ieteikumi nākamā gada drošības pārskatam, lūdzam sazināties ar pārskata sastādītājiem:

SIDD@latcaa.gov.lv