

V/A „CIVILĀS AVIĀCIJAS AĢENTŪRA”



2010. GADA DROŠĪBAS PĀRSKATS



Saturs

Saturs.....	3
Kopsavilkums.....	5
Ievads	7
Ziņošanas sistēma.....	7
Atruna	9
Drošības analīze.....	10
Atgadījumu kategorijas.....	10
Notikumu analīze.....	11
<i>Gaisa kuģu ekspluatācija.....</i>	<i>13</i>
<i>Gaisa kuģu tehniskais stāvoklis</i>	<i>14</i>
<i>Aeronavigācijas dienesti.....</i>	<i>16</i>
<i>Lidostas un zemes dienesti</i>	<i>17</i>
Sadursmes ar putniem.....	18
SAFA inspekcijas	22
<i>Ārvalstu kompetento iestāžu veiktās SAFA inspekcijas uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem</i>	<i>22</i>
<i>Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veiktās SAFA inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģiem.....</i>	<i>24</i>
<i>Papildus informācija pasažieriem.....</i>	<i>27</i>
Izstrādāto rekomendāciju īstenošana – (FACTOR)	28
Drošības izpildes monitorings un indikatori	29
Komeraviācija.....	29
Speciālie aviācijas darbi	30
Vispārējās nozīmes aviācija	31
Aeronavigācija	35
Lidostas un zemes dienesti	36
Nozīmīgo faktoru saraksts (Significant issues list – SIL)	37
Pārskats par gaisa kuģu ekspluatācijas daļas aktivitātēm 2010. gadā.....	39
Aeronavigācijas pakalpojumu drošības uzraudzība	41
Lidlauku ekspluatācija un drošība, lidlauku ekspluatantu darbības uzraudzība.....	42
Aviācijas personāla sertificēšana	44
Pārskatā lietotie saīsinājumi un termini	51
Attēlu saraksts.....	54
Aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti no 01.01.2006 līdz 31.12.2010.....	55
Atsauksmēm	66

Kopsavilkums

2010. gadā ir bijis vēsturiski zemākais nelaimes gadījumu skaits ar Rietumos ražotiem gaisa kuģiem. Pasaulē kopumā aviācijas nelaimes gadījumu skaits 2010. gadā bija 0,61 neatgriezeniski bojāti gaisa kuģi (*hull loss*) uz miljonu lidojumu jeb viens nelaimes gadījums uz katrām 1,6 miljoniem lidojumu, kas ir uzlabojums, salīdzinot ar vienu nelaimes gadījumu uz 1,4 miljoniem lidojumu, kas reģistrēts 2009. Salīdzinot ar 2001. gadu, nelaimes gadījumu kopskaits uz miljonu lidojumu pasaulē ir samazinājies par 42 %.

Šis ir pirmais gads aviācijas vēsturē, kad Ziemeļamerikā un Eiropā netika reģistrēti nelaimes gadījumi ar bojāgājušiem regulāros pasažieru pārvadājumos.

Tai pat laikā palielinājies nelaimes gadījumu (t.sk. ar bojāgājušiem) skaits pārējos reģionos. Augsts nelaimes gadījumu īpatsvars vērojams tādos reģionos kā Āfrikā, Neatkarīgo valstu savienībā (NVS) un Tuvajos Austrumos.

Absolūtos skaitļos, 2010. gadā bija šādi rezultāti:

- › 2.4 miljardi cilvēku droši izmantoja 36,8 miljonus lidojumu (28,4 miljonus turboventilatordzinēju, 8,4 miljonus turbopropellerdzinēju);
- › 17 nelaimes gadījumi ar Rietumos ražotu turboventilatordzinēju gaisa kuģiem, salīdzinot ar 19 nelaimes gadījumiem 2009. gadā;
- › 94 nelaimes gadījumi (Austrumos un Rietumos ražoti gaisa kuģi), salīdzinot ar 90 nelaimes gadījumiem 2009. gadā;
- › 23 nelaimes gadījumi ar bojāgājušiem (visi gaisa kuģu tipi) salīdzinot ar 18 nelaimes gadījumiem 2009. gadā;
- › 786 bojāgājušie, salīdzinot ar 685 bojāgājušiem 2009. gadā.

Nelaimes gadījumu skaits atšķiras pēc ģeogrāfiskā izvietojuma:

- Āzijas un Klusā okeāna reģionā (12)¹, Eiropā (12), Vidējos austrumos un Ziemeļāfrikā (9) nelaimes gadījumu rādītāji uzlabojušies salīdzinot ar 2009. gadu;
- Āfrikā (19), Neatkarīgo valstu savienībā (NVS) (9), Latīņamerikā un Karību jūras reģionā (12), Ziemeļamerikā (18) nelaimes gadījumu rādītāji pasliktinājušies salīdzinot ar 2009. gadu;
- Kopējais nelaimes gadījumu skaits Ziemeļāzijā (3) salīdzinājumā ar 2009. gadu palicis nemainīgs;
- No 94 nelaimes gadījumu kopējā skaita 2010. gadā 69 nelaimes gadījumi notikuši pasažieru pārlidojumos, 23 kravas pārlidojumos un 2 pārtransportēšanas lidojumos, savukārt pēc lidmašīnu kategorijas - 59 nelaimes gadījumi notikuši ar turboventilatordzinēju un 35 ar turbopropellerdzinēju gaisa kuģiem.

IATA skatījumā 2010. gadā galvenie nelaimes gadījumu cēloņi tāpat kā 2009. gadā bijuši nobraukšana no skrejceļa un bojājumi uz zemes

- › Nobraukšana no skrejceļa bija par pamatu 21% aviācijas nelaimes gadījumu 2010. gadā (26% - 2009. gadā).
- › Bojājumi uz zemes bija par pamatu 11% gadījumu no visiem nelaimes gadījumiem 2010. gadā. 2009. gadā šādi atgadījumi bijuši 17%.

Tabula 1: Pārskats par Nelaimes gadījumiem EASA dalībvalstīs² (komercaviācija, lidmašīnas virs 2250 kg)

Periods	Nelaimes gadījumu skaits	Fatāli nelaimes gadījumi	Bojāgājušo skaits lidmašīnā	Bojāgājušo skaits uz zemes
1999-2008 (vidēji)	32	5	78	1
2009 (kopā)	20	1	228	0
2010 (kopā)	26	0	0	0

1 - Kopējais nelaimes gadījumu skaits reģionā (visiem gaisa kuģu tipiem, Austrumos un Rietumos ražotiem gaisa kuģiem)

2 - Eiropas 27 dalībvalstis un Īslande, Lihtenšteina, Norvēģija un Šveice

Latvijā 2010. gadā aviācijas nelaimes gadījumi komercaviācijā nav notikuši. Salīdzinot ar 2009. gadu, komercaviācijā nopietnu incidentu skaits ir sarucis, un tas ir 1 nopietns incidents uz 60 000 lidojumu stundām.

Vispārējās nozīmes aviācijā 2010. gadā notika 2 aviācijas nelaimes gadījumi. Vienā aviācijas nelaimes gadījumā tika zaudēta gaisa kuģa kontrole lidojumā (smagus miesas bojājumus guva pilots). Otrā aviācijas nelaimes gadījumā dzinēja darbības traucējumu rezultātā notika sadursme ar kokiem augstā kraujā (bojā gāja pasažieris, pilots guva vieglus miesas bojājumus). Vispārējās nozīmes aviācijā 2010. gadā nav notikuši nopietni incidenti.

Aeronavigācijā 2010. gadā 1 atgadījums tika klasificēts kā nopietns incidents (2009. gadā – 2 nopietni incidenti).

Lidostu un aeronavigācijas pakalpojumu statistikas datu analīzē tiek izmantots lidojumu skaits. Jāatzīmē, ka 2010. gadā lidojumu skaits (214 412) Latvijas gaisa telpā bija lielāks nekā 2009. gadā (203 222), bet tas nepārsniedza 2008. gada lidojumu skaitu (224 946). 2010. gadā Latvijas gaisa telpā veiktais lidojumu skaits (ieskaitot tranzītlidojumus) ir pieaudzis par 4% salīdzinājumā ar 2009. gadu. Lidojumu skaits lidostās 2010. gadā ir turpinājis pieaugt, sasniedzot 691 88 lidojumus (8% pieaugums, salīdzinot ar 2009. gadu).

Ievads

Drošības pārskatu ir sagatavojusi Civilās aviācijas aģentūra, pamatojoties uz 27.12.2005 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 ir publicēta apkopota informācija no 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 (AD), Lidojumu drošības informācija (SIB)
- Inspekcijas un auditi
- Ārvalstīs veiktās SAFA inspekcijas Latvijas 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 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 no 2006. gada maija. Tā pastāvīgi tiek 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, 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 izplatīta ieinteresētajām pusēm, lai kalpotu lidojumu drošības uzlabošanai. Papildus informācija ir atrodamā Civilās aviācijas aģentūras 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 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 tiek iekļauti vienotā Eiropas repozitorijā no 19.06.2008. Latvija bija 4. valsts, kas uzsāka datu integrāciju centrālajā repozitorijā. Latvijas Civilās aviācijas aģentūrai ir piešķirtas ierobežotas pieejas tiesības Eiropas centrālajam repozitorijam.

2010. gadā Latvijas Civilās aviācijas aģentūras ECCAIRS datu bāzē ievadīti ziņojumi par 589 atgadījumiem civilajā aviācijā. Salīdzinoši – 2009. gadā tie bijuši 409, bet 2008. gadā 452 atgadījumi.

Ziņojumi tiek ievietoti ECCAIRS datu bāzē, 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

ADREP2000 iekļauts SHELL cilvēkfaktora modelis, kas ļauj datu analītikim 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 datu bāzē;
- b) izlemj, kurus no atgadījumiem nepieciešams izmeklēt un vai nepieciešama papildus informācija;
- 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 gūt no tiem 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 izstrādi 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 līdzekļi lidojumu drošības līmeņa novērtēšanai, kā arī tā iespējamai uzlabošanai. Civilās aviācijas aģentūras mērķis ir panākt, ka lidojumu drošības informācija tiek paziņota, savākta, saglabāta, aizsargāta un izplatīta. Personu (vai organizāciju) saraksts, uz kuriem attiecas ziņošanas noteikumi, 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, bet tie bieži atklāj latentos apstākļus.

Lidojumu drošības analīzei nepieciešama brīva datu apmaiņas veicināšana. Angliski sauktais *just culture* vai *reporting culture* princips nozīmē, ka ziņojumi tiek apkopoti tikai un vienīgi lai 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 ir saistīti ar rupju nolaidību vai pārgalvīgu rīcību.

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

Ziņojums 72 stundu laikā, kopš 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/index_lv.php?m=96&c=LidDrosiba

Tālr.: + 371 67 830 969; + 371 67 507 906 (darba laikā)

TNGIIB tālr.: + 371 67 288 172

Atruna

Šajā pārskatā ietvertie dati par atgadījumiem tiek sniegti tikai informācijai. Tie iegūti no Civilās aviācijas aģentūras 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.

Šajā pārskatā izmantota informācija no EASA 2010. gada drošības pārskata (*EASA Annual Safety Review 2010*) un IATA pārskata par 2010. gadu (*International Air Transport Association Annual Report 2011*).

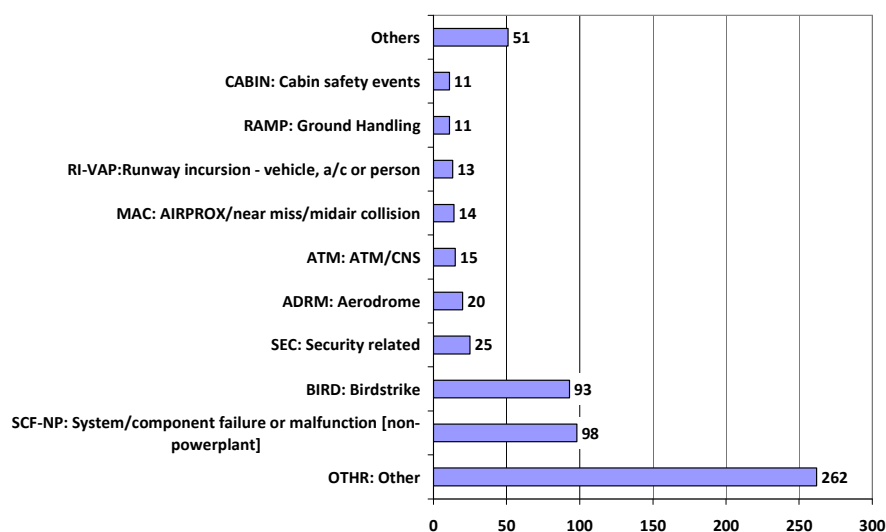
Ziņojumā iekļautās fotogrāfijas ir fotogrāfiju autoru īpašums. Ja Jūs vēlaties fotogrāfijas izmantot, Jums vispirms jāsazinās ar to autoru.

Drošības analīze**Atgadījumu kategorijas**

Atgadījumi Civilās aviācijas aģentūras datu bāzē tiek sagrupēti pēc CICTT noteiktajām aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu kategorijām.

2010. gada obligātās un brīvprātīgās ziņošanas sistēmas atgadījumu kategorijas ir atainotas 1. attēlā. Jāatzīmē, ka vienam atgadījumam var tikt piešķirtas vairākas kategorijas – tas ir atkarīgs no atgadījuma būtības.

2010. gadā visbiežāk sastopamā atgadījumu kategorija bija *OTHR* jeb Citi atgadījumi. Tas ir CICTT klasifikācijas dēļ, jo tādi atgadījumi, kuri ir, salīdzinoši, biežāk sastopami, piemēram, darba laika pārkāpumi, komunikācija pilots – GSV, novirze no lidojuma augstuma vai ešelona u.c., neietilpst nevienā no ICAO definētajām kategorijām.

**1. Attēls: Atgadījumu kategorijas (obligātā un brīvprātīgā ziņošanas sistēma)**

Otrā kategorija ir *SCF-NP* – ar dzinēju nesaistītas sistēmas vai komponentes atteices atgadījumi.

Trešā biežāk sastopamā kategorija 2010. gadā bija *BIRD: Birdstrike* – sadursmes ar putniem. Skatīt nodaļu „Sadursmes ar putniem”.

Notikumu analīze

Katrs atgadījums Civilās aviācijas aģentūras civilās aviācijas atgadījumu datu bāzē tiek iekodēts, pielietojot ADREP2000 noteiktos notikumus, aprakstošos faktorus un paskaidrojošos faktorus.

Notikumi tiek kodēti hronoloģiskā secībā, veidojot notikumu ķēdi. Aizpildot notikumu sadaļu, tiek atbildēts uz jautājumu KAS?

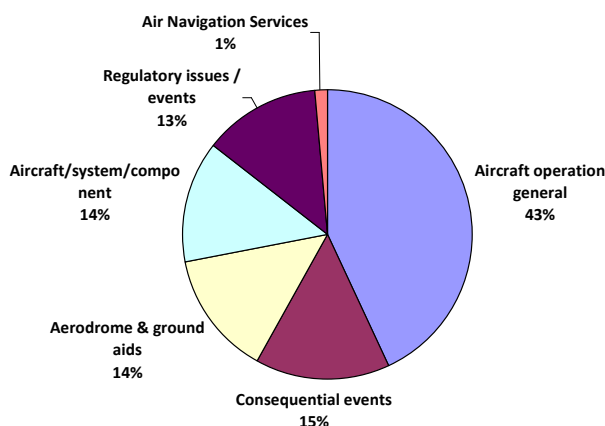
Katru atgadījumu veido secīgi notikuši notikumi. Tas nozīmē, ka viens atgadījums var saturēt vienu vai vairākus notikumus, kas ir izsaukuši viens otru. Tādējādi varam uzskatīt, ka pirmais notikums ir cēlonis nākamajam notikumam, tādā veidā veidojot notikumu virkni.

Šajā notikumu analīzē ir iekļauti dati no Civilās aviācijas aģentūras datu bāzē reģistrētajiem atgadījumiem civilajā aviācijā, kas saņemti par 2010. gadu gan obligātās ziņošanas, gan brīvprātīgās ziņošanas sistēmas ietvaros.

Savā ziņā notikumus varam 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 gaisa kuģa ekspluatants ir sertificēts Latvijā, vai atgadījums noticis Latvijas teritorijā.

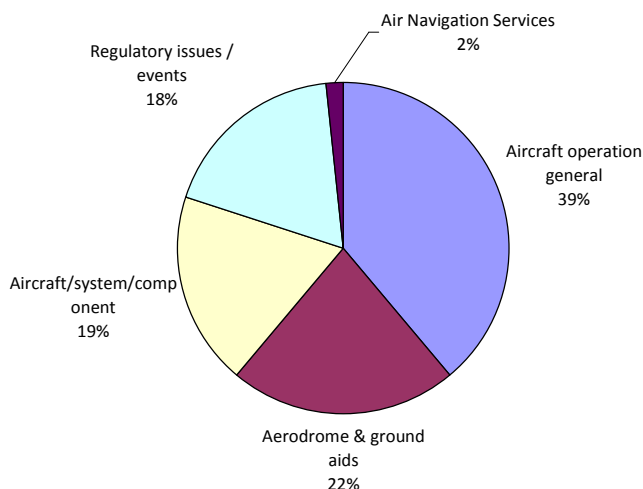
Piezīme: viens atgadījums var saturēt vairāk kā vienu notikumu.



2. Attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – visi notikumi

2. attēlā ir redzams sadalījums pēc notikuma vai apdraudējuma tipa, ņemot vērā visus notikumus. Lielākā daļa ziņoto notikumu ierindoja Gaisa kuģu ekspluatācijas jomā.

Starp sekojošajiem (*Consequential*) notikumiem 2010. gadā visbiežāk sastaptās bija gaisa kuģu atgriešanās, pārtrauktas pacelšanās un aiziešanas uz otro riņķi, u.c.



3. Attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – pirmais notikums

3. attēlā ir redzams atgadījumu sadalījums pa notikumu tipiem (notikums, kurš notika pirmais). Lielākā daļa apdraudējumu ir bijuši saistīti ar Gaisa kuģu ekspluatāciju (Aircraft operation general) un Lidostām / zemes dienestiem (Aerodrome & ground aids). Lidostu un zemes dienestu darbībā visbiežākie atgadījumi ir bijuši, putnu kontroles un lidostas zemes dienestu transportlīdzekļu izmantošanas jomā. Gaisa kuģu ekspluatācijas jomā – sadursmes ar putniem, bīstamas tuvināšanās zemei brīdinājumi, gaisa kuģu ekspluatācija. Lidostu un zemes dienestu gadījumā visbiežāk sastopamais notikums ir saistīts ar putnu kontroli, kam seko transporta līdzekļu izmantošana lidostas teritorijā.

Tehniska rakstura problēmas jeb Gaisa kuģa sistēmu vai komponentu atteices ierindoja 3. vietā ar šādiem notikumiem – gaisa kuģa/ sistēmas/ komponentes kļūmes, notikumi, kas saistīti ar lidojuma vadības iekārtām (aizplākšņi, priekšplākšņi), hermetizācijas sistēmas problēmas u.c.

Tam seko atgadījumi, kad ir pārkāptas normatīvās drošības prasības (Regulatory issues/events) – tipiskākie atgadījumi šajā sadaļā ir pārsniegts darba laiks vai atpūtas laiks ir bijis mazāks nekā nepieciešams.

Piektajā vietā ir Gaisa satiksmes vadība (Air Navigation services). Visbiežāk tika notikušas komunikācijas problēmas, distances nodrošināšanas problēmas. Šeit ir iekļauti arī ārvalstu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, kas nodrošinājuši pakalpojumus Latvijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētajiem gaisa kuģiem vai Latvijā sertificētiem gaisa kuģu ekspluatantiem.

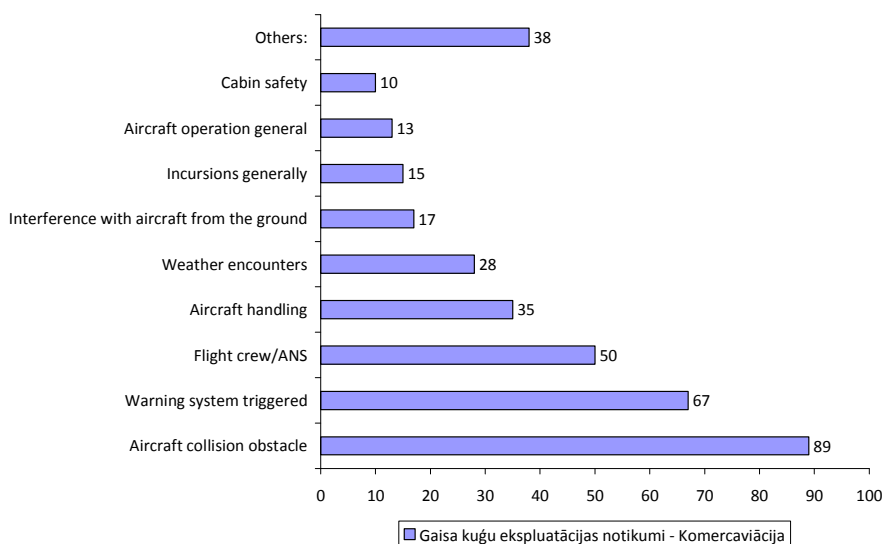
Gaisa kuģu ekspluatācija

Komercaviācija

Attēlā (zemāk) ir uzskaitīti biežākie apdraudējumi, kas ir reģistrēti Civilās aviācijas aģentūras datu bāzē attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatāciju komercaviācijā.

Pirmajā vietā ir bijušas problēmas, kas saistītas ar gaisa kuģa sadursmēm ar dažādiem objektiem (lielākā daļa šeit ir sadursmes ar putniem). Otrajā vietā ir atgadījumi, kad ir nostrādājusi kāda no brīdināšanas sistēmām (lielākajā daļā gadījumu tas ir bijis brīdinājums par bīstamu tuvošanos zemei). Trešais visbiežāk notikušais notikums ir bijis saistīts ar gaisa kuģa apkalpes sadarbību ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju (piemēram, novirze no standarta izlidošanas maršruta SID, ielidošana pazemināta trokšņa rajonā, novirzes no atļautā lidojuma ešelona vai augstuma).

Gaisa kuģa vadība (*aircraft handling*) var ietvert atgadījumus, kas saistīti ar nenostabilizētu pieeju, nosēšanās ar lielu ātrumu, smagnēja nosēšanās u.c.



4. Attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu ekspluatācija (gaisa kuģa vadība)

Apdraudējumi, kuri atkarībā no smaguma, rada lielāku risku:

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

2010. gadā aviācijas sistēmu Eiropā un pasaulē satricināja vulkāna izvirdums Īslandē, kas paralizēja gaisa satiksmi. Latvijā gaisa kuģu ekspluatanti ziņoja kopumā 5 atgadījumus par vulkānisko pelnu klātbūtni atmosfērā. Saskaņā ar ziņojumiem, šajos atgadījumos tika sajūsts sēra aromāts un vizuāli tika pamanīta pelēka dūmakā. Vienā atgadījumā tika ziņots, ka pēc lidojuma uz gaisa kuģa fizelāžas un propelleriem ir pelēkas krāsas nosēdumi.

2010. gadā strauji pieauga atgadījumi, kad gaisa kuģi tika apspīdēti no zemes ar lāzeriem vai jaudīgiem starmešiem.

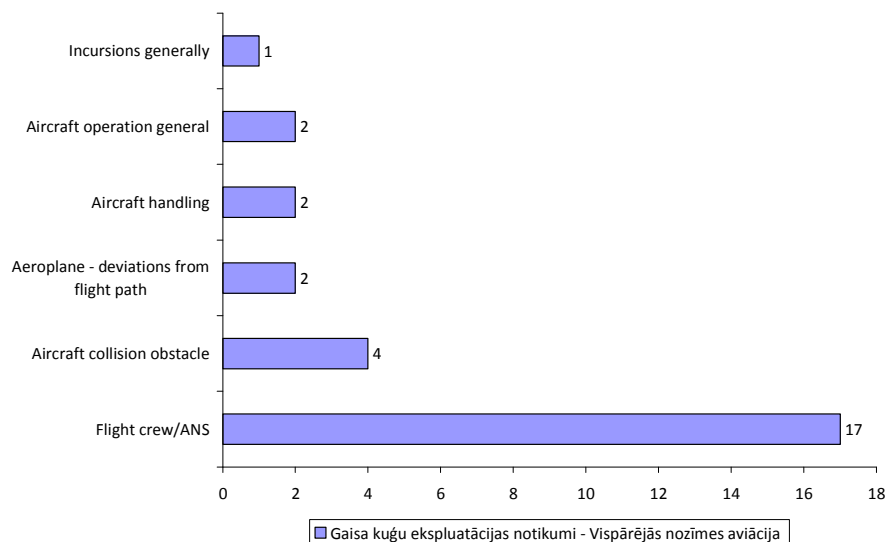
Vispārējās nozīmes aviācija

Situācija Vispārējās nozīmes aviācijā nav pilnībā precīza, jo tendence ir ziņot tikai par smagiem atgadījumiem, kurus „nav iespējams noslēpt”. Respektīvi, ir nepieciešams uzlabot lidojumu drošības kultūru Vispārējās nozīmes aviācijā. Šis jautājums tika izrunāts „Lidojumu instruktoru kvalifikācijas celšanas seminārā” 2011. gada februārī.

Vispārējās nozīmes aviācijā (skatīt attēlu zemāk) atgadījumi, kas ir atkārtājušies vairākkārt - ir bijusi nesankcionēta ielidošana kontrolējamā gaisa telpā bez atļaujas (Flight crew/ANS - Airspace infringement). Gaisa

kuģu sadursmes ar objektiem (putni, sadursme ar zemi, sadursme ar augstieni) ierindojas otrajā vietā (šie notikumi ir saistāmi ar 2010. gadā notikušajiem aviācijas nelaimes gadījumiem, kas tiks apskatīti sadaļā pie drošības izpildes indikatoriem).

Pārējie notikumi ir fiksēti vienā vai divos izolētos gadījumos, pēc kuriem tendenci ir grūti noteikt.

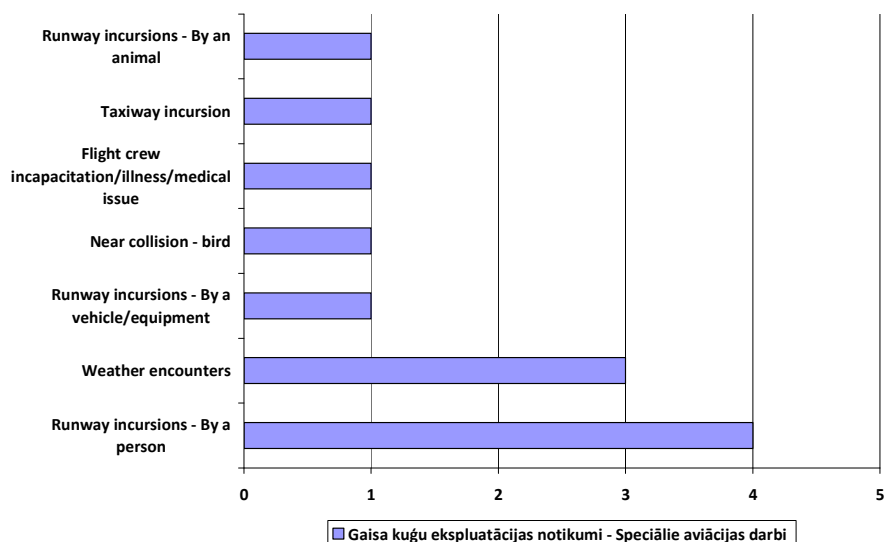


5. Attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu ekspluatācija

Speciālie aviācijas darbi

Speciālo aviācijas darbu jomā, tieši darbu specifikas un darbības reģiona dēļ, visbiežāk sastaptais notikums ir bijusi neatļauta atrašanās uz skrejceļa (persona, transporta līdzeklis vai iekārta, vai dzīvnieks).

Otri biežāk sastaptie notikumi bija saskarsme ar bīstamiem laika apstākļiem.

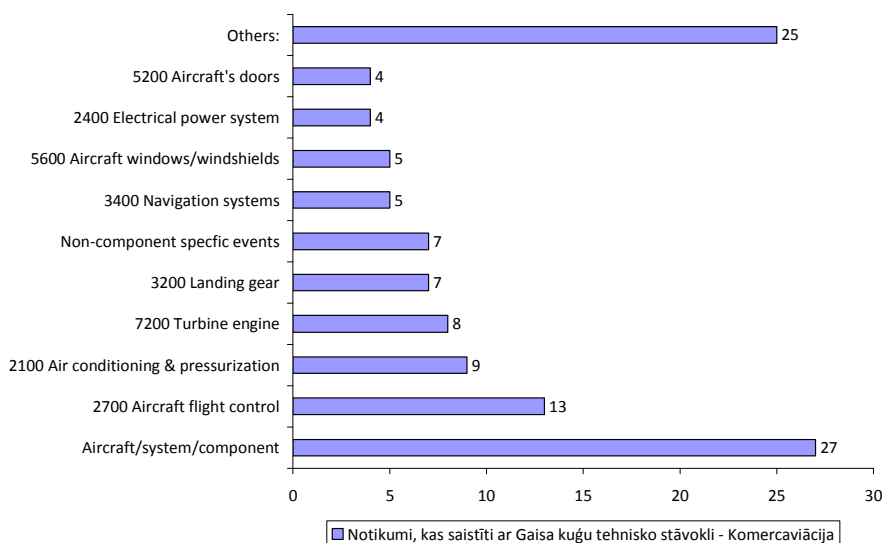


6. Attēls: Apdraudējumi – speciālie aviācijas darbu gaisa kuģu ekspluatācija

Gaisa kuģu tehniskais stāvoklis

Komercaviācija

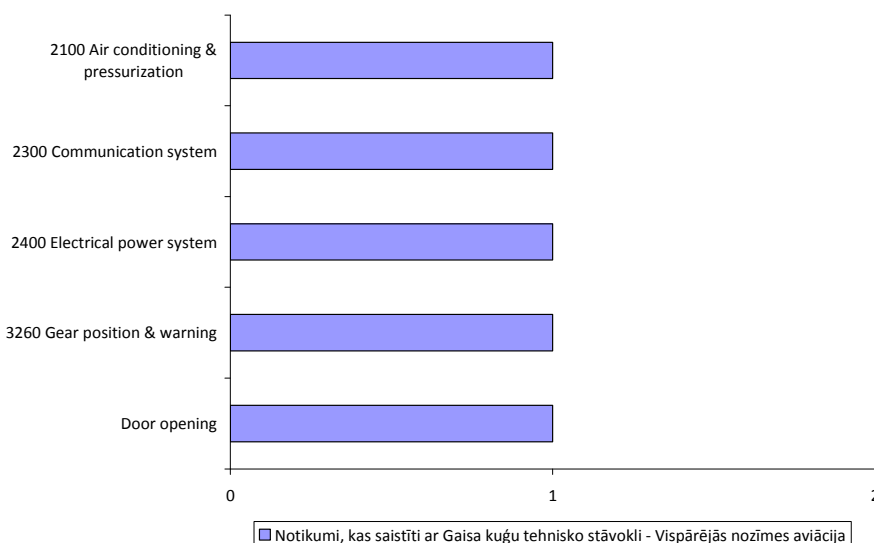
7. attēlā atainots notikumu sadalījums komercaviācijā pēc problēmām gaisa kuģa tehniskajā stāvoklī. Lielākā daļa notikumu ir saistīti ar tehniskām problēmām. Seko notikumi, kas saistīti ar lidojuma vadības iekārtām (aizplākšņi, priekšplākšņi). Trešajā vietā ir notikumi, kas saistīti ar hermetizācijas sistēmas problēmām.



7. Attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis

Vispārējās nozīmes aviācija

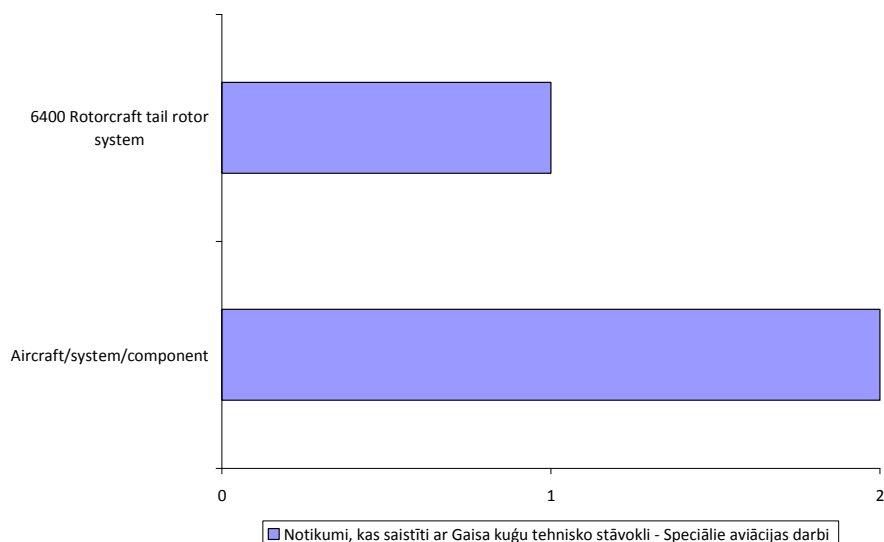
Saskaņā ar Civilās aviācijas aģentūras datubāzes datiem Vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģiem ir reģistrētas 5 tehniskas problēmas. Katra no šīm problēmām ir savādāka, līdz ar to konkrētas tendences noteikt nav iespējams.



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

Speciālie aviācijas darbi

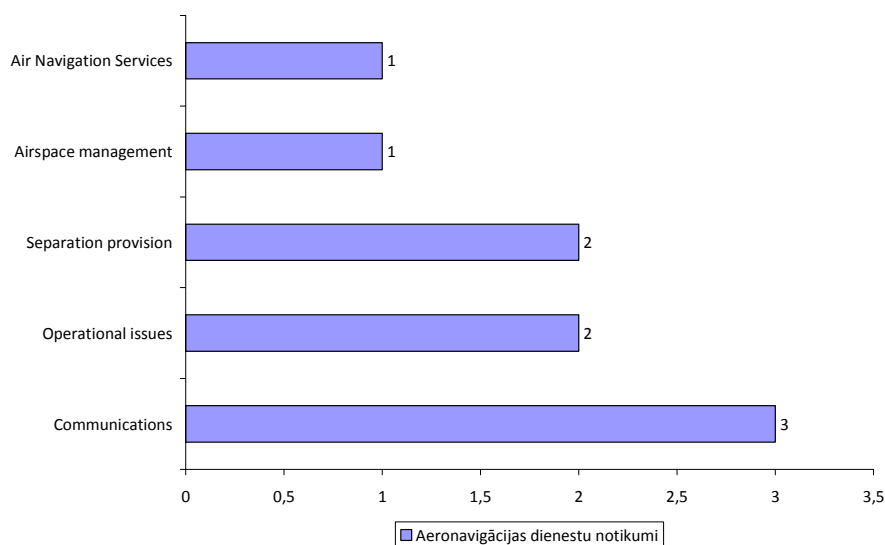
Saskaņā ar ziņoto informāciju speciālo aviācijas darbu gaisa kuģu ekspluatācijā tehniskās problēmas ir notikušas divas reizes, un tās bijušas saistītas ar kādu gaisa kuģa sistēmu vai komponenti. Vienā no šiem atgadījumiem ir bijušas problēmas ar helikoptera astes rotoru.



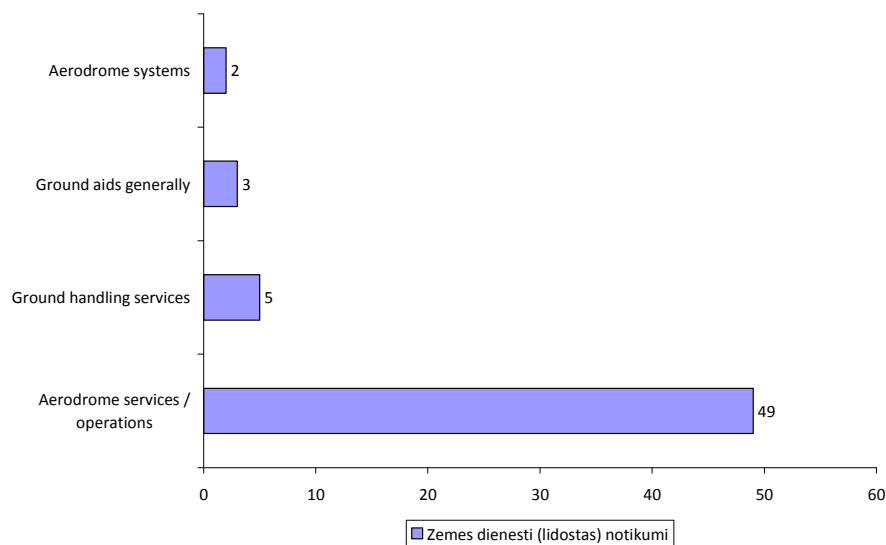
9. Attēls: Apdraudējumi – speciālo aviācijas darbu gaisa kuģu tehniskais stāvoklis

Aeronavigācijas dienesti

10. Attēls: Notikumi – aeronavigācijas dienesti



Civilās aviācijas aģentūras datubāzes dati rāda, ka Latvijā aeronavigācijas pakalpojumos visbiežāk problēmas ir bijušas komunikācijā ar gaisa kuģu apkalpēm, darbības jautājumiem un gaisa kuģu distancēšanas nodrošināšanu (*Separation provision*). Starp šiem atgadījumiem ir viens nopietns incidents, kurš norisinājās Rīgas LIR, un kuru izmeklēja Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs. Izmeklēšana pabeigta 2011. gada jūlijā un ir pieejama TNGIIB vietnē <http://www.taiib.gov.lv/generic/show/9/view/68>.

Lidostas un zemes dienesti**11. Attēls: Notikumi – lidostas un zemes dienesti**

2010. gadā attiecībā uz lidostām ir reģistrētas problēmas ar putnu kontroli (*Aerodrome services/operations – Bird control*). Lai iegūtu vairāk informāciju par šo, lūdzu skatīt nodaļu „Sadursmes ar putniem”. Aktuāls apdraudējums ir transporta līdzekļu vadība (*Ground handling services - Vehicle/equipment operations*) lidostu teritorijā, kas saistīta ar gaisa kuģu bojājumiem un sadursmes draudiem ar gaisa kuģiem. Šie uzskatāmi par apdraudējumu lidojuma laikā, īpaši ja bojājums netiek atklāts un novērsts, pie kam šādi bojājumi nodara ievērojamus zaudējumus industrijai.

Sadursmes ar putniem

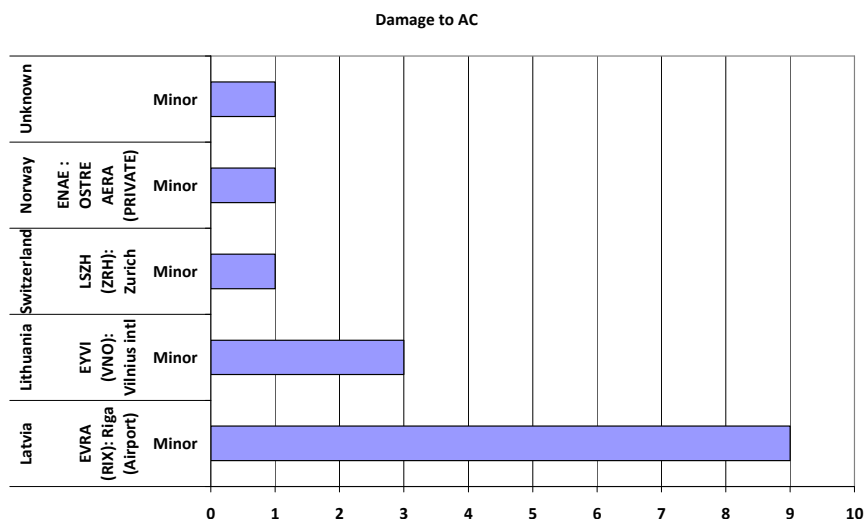
Gaisa kuģu sadursmes ar putniem (*bird strikes*) ir apdraudējums lidojumu drošībai. Palielinoties gaisa satiksmei, palielinās arī sadursmju skaits ar putniem. Gaisa kuģiem ar turbīnas dzinējiem pastāv lielāks risks sadurties ar putniem. Kopš ICAO *Bird Strike Information System (IBIS)* ieviešanas, ir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

IBIS³ informācija liecina, ka 96% sadursmju, kuru vieta ir zināma, notiek lidostu tuvumā. Lidostas un to apkārtnē pievilkina putnus dažādu iemeslu dēļ, bet pamatā tie saistīti ar fizioloģiskajām vajadzībām (piem., pārtikas meklējumi). Tas nostāda putnus tiešā konfliktā ar gaisa kuģiem, kas izmanto lidostu, tāpēc, notiek sadursmes. Lielākoties sadursmes ar putniem neietekmē lidojumu drošību, tomēr 11% gadījumu sadursmes ar putniem rada gaisa kuģu bojājumus. No lidostu darbības viedokļa pārtrauktās pacelšanās vai avārijas/piesardzības nosēšanās ir visbīstamākās. Visā pasaulē, gadā 10% jeb aptuveni 2400 sadursmes ar putniem beidzas ar pārtrauktu pacelšanos vai nosēšanos piesardzības nolūkā. Šie traucēkļi lidostas darbībā nav tikai neērtības pasažieriem; tie rada papildu izmaksas un rada apdraudējumu lidojumu drošībai.

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

Civilās aviācijas aģentūras interneta vietnē sadaļā „Lidojumu drošība” ir pieejama ziņojuma veidlapa par incidentu saistītu ar putniem.

Kopš 2000. gada sadursmes ar putniem, kad tika bojāts Latvijā reģistrēts gaisa kuģu ekspluatants vai gaisa kuģis, ir atainots 12. attēlā. Visos šajos atgadījumos tie ir bijuši nelieli bojājumi.

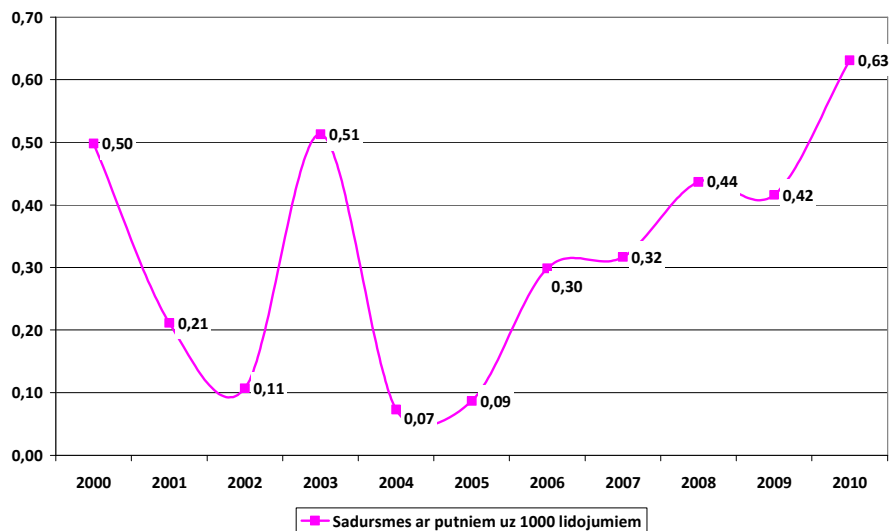


12. Attēls: Bojāti Latvijā reģistrētu gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģi pēc sadursmes ar putniem pa lidostām no 2000. gada

Lidostā „Rīga” 2010. gadā bija ziņoti 43 gadījumi, kad gaisa kuģis sadūrās ar putniem. Pēc VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” datiem 2010. gadā lidostā veikti 68145 lidojumi. Tas nozīmē, ka uz 1000 lidojumiem tika ziņots par aptuveni 0,63 sadursmēm ar putniem.

Salīdzinot ar iepriekšējo - 2009. gadu, kad tika ziņots par 25 sadursmēm ar putniem lidostā „Rīga”, 2010. gadā sadursmju skaits pieaudzis par 72%. 2009. gada rādītājs bija 0,44 sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem. Latvijas lidostās sadursmes ar putniem reģistrētas tikai lidostā „Rīga”, taču jāņem vērā, ka lidosta „Rīga” apkalpo aptuveni 98% no visiem Latvijā veiktajiem lidojumiem.

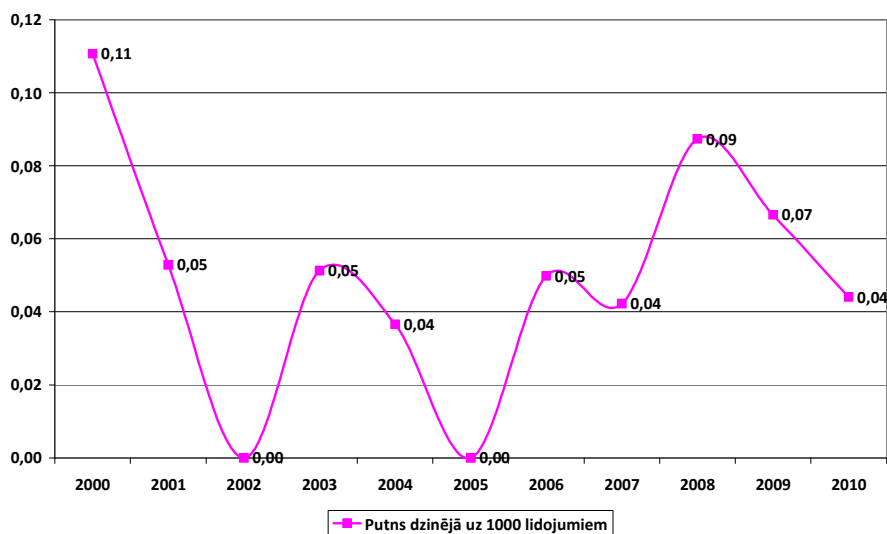
³ ICAO - ELECTRONIC BULLETIN (EB 2009/37), 2009. gada 11. decembris 2009



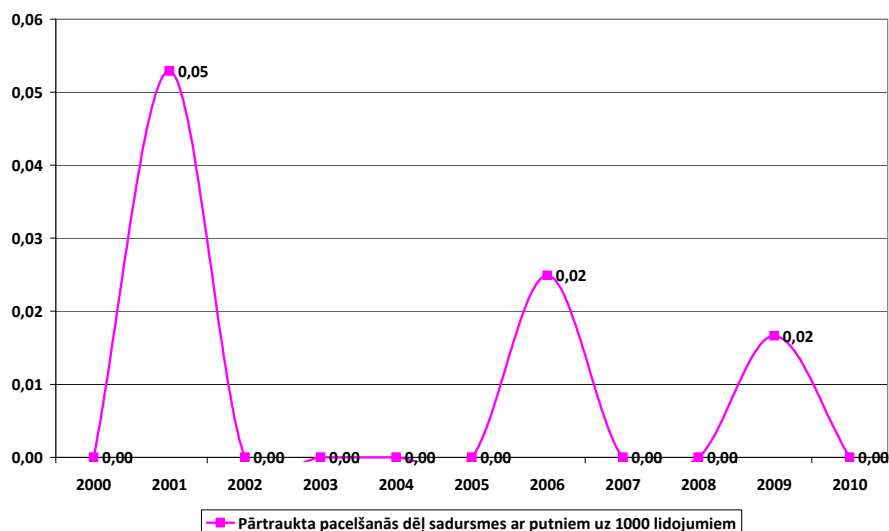
13. Attēls: Sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”

Pēc neliela sadursmju uz 1000 lidojumiem krituma 2009. gadā 2010. gadā vērojams sadursmju kāpums salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu.

Neskatoties uz kopējo sadursmju skaita pieaugumu, 2010. gadā turpinājās sadursmju skaita kritums, kad putns ir nonācis dzinējā/turbīnā uz 1000 lidojumiem.



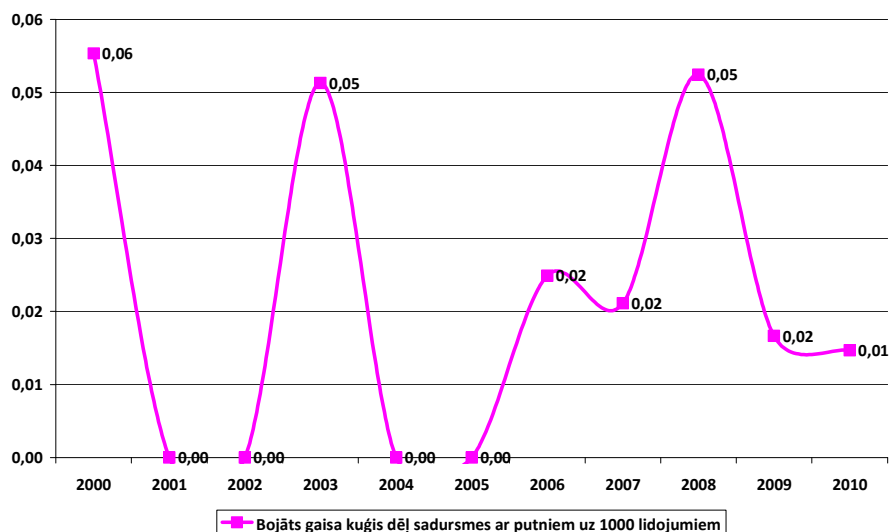
14. Attēls: Sadursmes ar putniem, kad putns ir iekļuvis dzinējā uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”



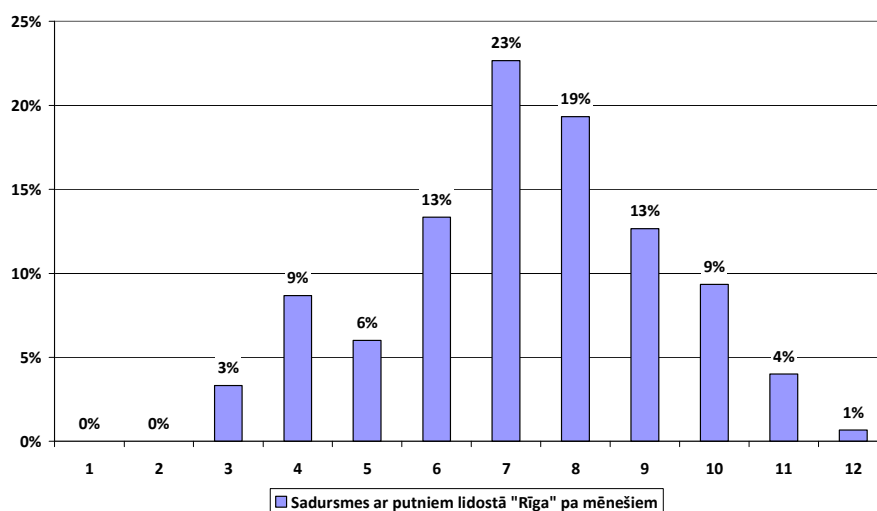
15. Attēls: Pārtraukta pacelšanās dēļ sadursmes ar putnu uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”

2008. gadā pārtrauktas pacelšanās dēļ sadursmes ar putnu rādītājs saglabājās 0.00 līmenī līdzīgi kā 2007. gadā, neliels pieaugums 2009. gadā. 2010. gadā netika ziņota neviena pārtraukta pacelšanās dēļ sadursmes ar putniem.

Saskaņā ar 16. attēlu rādītājs, kad gaisa kuģis ir ticis bojāts pēc sadursmes ar putnu uz 1000 lidojumiem ir nedaudz samazinājušies, salīdzinot ar 2009. gadu. Absolūtos skaitļos abos šajos gados ir ziņots par vienu šādu atgadījumu, bet ir pieaudzis lidojumu skaits.



16. Attēls: Bojāts gaisa kuģis dēļ sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”



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

Sadursmju ar putniem sezonalitātes raksturu ataino 17. attēls, kur ir redzams visu datu bāzē reģistrēto sadursmju ar putniem lidostā „Rīga” sadalījums pa mēnešiem (2000. – 2010. gads). Statistiski vislielākā aktivitāte parasti ir no jūnija līdz septembrim.

SAFA inspekcijas

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

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

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

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

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

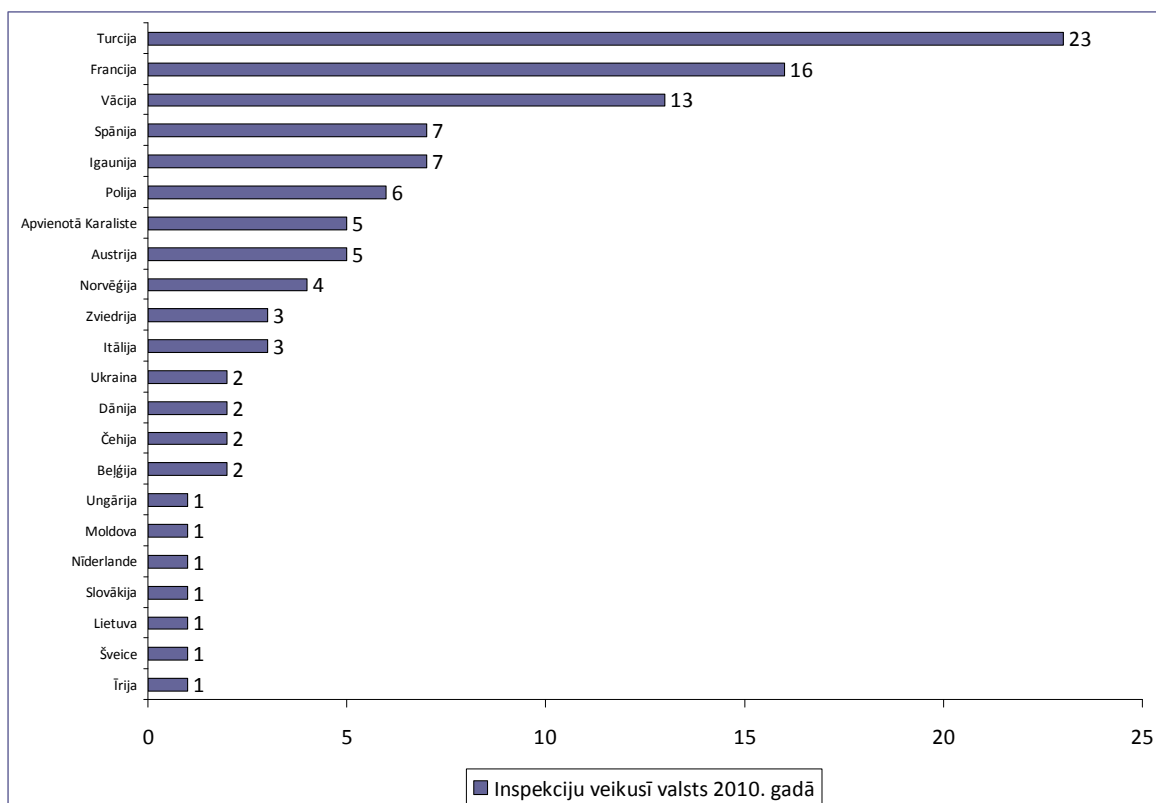
Saskaņā ar Eiropas Kopienas SAFA programmas datu bāzes datiem 2010. gadā Latvijā reģistrētajiem gaisa kuģu ekspluatantiem ir veiktas 110 SAFA inspekcijas, kas ir par 1 inspekciju vairāk, nekā pērn. Šo inspekciju laikā ir konstatētas 93 neatbilstības, kas ir par 24 neatbilstībām vairāk nekā 2009. gadā.

19 reizes piešķirta pirmā kategorija, 2009. gadā – 23;

44 reizes otrā kategorija, 2009. gadā – 31;

30 reizes trešā, 2009. gadā – 15 reizes.

SAFA inspekcijās konstatētās neatbilstības norāda uz tehniskās apkopes nepilnībām un trūkumiem procedūrās vai dokumentācijā. Reaģējot uz konstatētajām neatbilstībām, Civilās aviācijas aģentūra ir pieprasījusi no attiecīgajiem gaisa kuģu ekspluatantiem efektīvu korektīvo darbību ieviešanu, lai novērstu jau radušās neatbilstības un izvairītos no to atkārtošanās.



18. Attēls: Ārvalstu kompetento iestāžu veikto SAFA inspekciju skaits uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem.

Galvenokārt konstatētās neatbilstības bija sekojošās jomās:

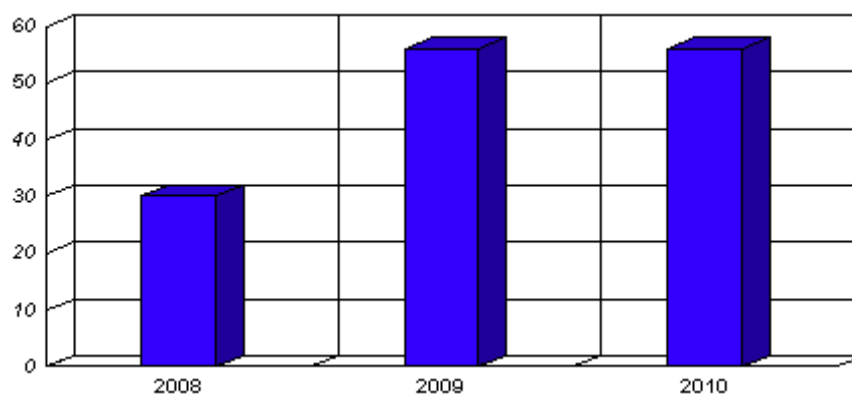
- Vispārējais gaisa kuģa ārējais stāvoklis – 20 neatbilstības. Galvenokārt neatbilstības bijušas par gaisa kuģa krāsojuma bojājumiem (tajā skaitā, kad atsegts kompozītmateriāls), trūkstošām kniedēm, nodilušām brīdinājuma uzlīmēm. Divos gadījumos tika atklātas trūkstošas skrūves, kas bija ārpus ražotāja noteiktajiem ekspluatācijas ierobežojumiem.
- Pieraksti par gaisa kuģa defektiem un to novēršanu – 12 neatbilstības. Šie ir bijuši pieļaujamie defekti, ar kuriem gaisa kuģa ekspluatācija ir atļauta, bet bijušas nepilnības pierakstos, par defektu identificēšanu un uzraudzību.
- Vispārējais gaisa kuģa salona stāvoklis un salona drošība – 12 neatbilstības, kurām par cēloni bijuši defekti gaisa kuģa salonā, proti, atkritumu urnu ugunsdrošība (urnām automātiski jāaizveras, lai norobežotu skābekļa pieplūdi ugunsgrēka gadījumā), neatbilstoši nofiksēti galdiņi pie avārijas izejām, nenostiprināta bagāža un aprīkojums salonā, kā arī citas nepilnības.
- Pilotu apliecības – 5 neatbilstības. Neatbilstības šajā kategorijā ir bijušas saistītas ar pilotu apliecību vai medicīnisko apliecību aizmiršanu, kā arī, divos gadījumos, angļu valodas prasmju līmenis bijis zemāks par ICAO noteikto 4. līmeni (šāda situācija tika pieļauta līdz 2011. gada 5. martam). Šobrīd Latvija ir deklarējusi pilnīgu atbilstību ICAO noteiktajām minimālajām angļu valodas prasēm, kas nozīmē, ka visi gaisa kuģu lidojuma apkalpes locekļi, kuriem licences ir izdotas Latvijā, atbilst starptautiskajām prasībām.
- Kravas nostiprināšana – 4 neatbilstības. Pārsvarā neatbilstību cēlonis bijusi nepilnīga bagāžas un kravas nostiprināšana kravas nodalījumā.

Jāpiebilst, ka gan Civilās aviācijas aģentūra, gan paši Gaisa kuģu ekspluatanti, pamatojoties uz normatīviem dokumentiem, ir apstrīdējuši vairāku konstatēto neatbilstību pamatotību, sazinoties ar inspekciju veikušajām valsts kompetentajām iestādēm. Vienlaikus jāatzīst, ka EASA standartizācijas centienu rezultātā situācija ir uzlabojusies un nepamatotas neatbilstības parādās arvien mazāk. Vēl būtiskāka loma šajā procesā ir bijusi Gaisa kuģu ekspluatantu centieniem sakārtot savu procedūru un dokumentācijas kopumu, kā arī veikt apkalpi izglītošanas pasākumus saistībā ar SAFA inspekcijām, kas devusi savus rezultātus, īpaši, kas saistās ar iepriekšējā pārskata periodā konstatētajām neatbilstībām.

Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veiktās SAFA inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģiem

Civilās aviācijas aģentūra 2010. gadā Latvijā veikusi 56 inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģiem (19. attēls). Visas inspekcijas veiktas starptautiskajā lidostā „Rīga”.

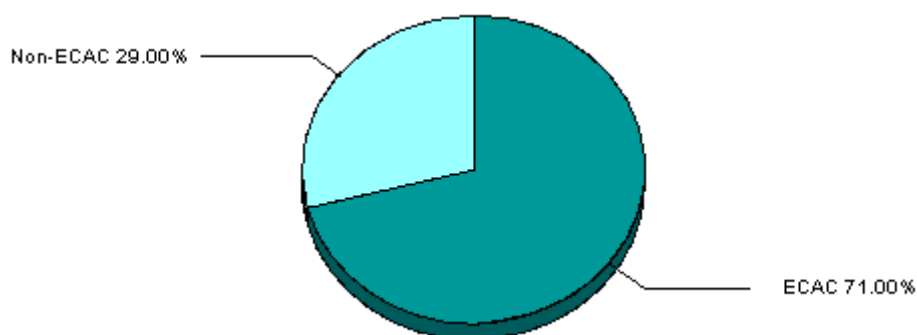
Latvijā veikto SAFA inspekciju skaita sadalījumu pēc gaisa kuģu ekspluatantu reģistrācijas valsts skatīt 2. tabulā.



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

Tabula 2: Civilās aviācijas aģentūras veiktās inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģiem (sadalījums pa valstīm).

Valsts	Inspekciju skaits
ASV	1
Baltkrievija	2
Bulgārija	1
Čehija	3
Francija	2
Igaunija	1
Somija	3
Vācija	1
Īrija	3
Izraēla	2
Itālija	1
Lietuva	1
Luksemburga	1
Moldova	1
Nīderlande	1
Norvēģija	2
Polija	4
Krievijas Federācija	10
Rumānija	1
Turcija	3
Ukraina	7
Ungārija	2
Uzbekistāna	1
Zviedrija	2



20. Attēls: Faktiskais SAFA inspekciju sadalījums Latvijā 2009. gadā uz ECAC⁴/ne-ECAC gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem.

Inspekciju laikā veiktas sekojošas darbības/pieņemti lēmumi atbilstoši procedūrām (skatīt 3. tabulu).

Tabula 3: Darbības, kas veiktas inspekciju laikā (to skaits)

Darbība	2008	2009	2010	Kopā
1) Informācija nodota gaisa kuģa komandierim	30	56	56	139
2) Informācija nosūtīta GKE un GKE valstij	11	15	11	37
3a) Gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojums	0	2	0	2
3b) Korektīvas darbības pirms izlidošanas	2	2	3	7
3c) Gaisa kuģim uzlikts aizliegums izlidot	0	0	0	0
3d) Atkārtotu lidojumu veikšanas ierobežojumi	0	0	0	0

Neatbilstību skaits pret inspekciju skaitu apskatāms tabulā 4.

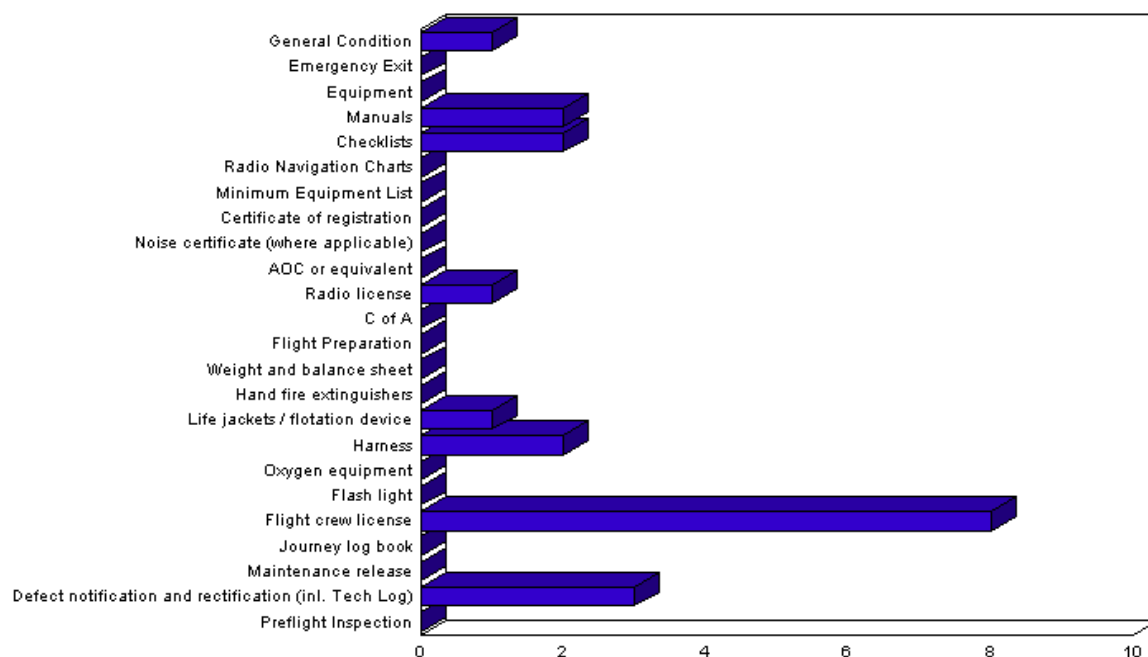
Tabula 4: Neatbilstību skaits pret inspekciju skaitu 2010. gadā

Neatbilstību skaits	Ziņojumu skaits
Inspekcijas bez neatbilstībām	30
1 neatbilstība	11
2 neatbilstības	7
3 neatbilstības	3
4 neatbilstības	3
5 neatbilstības un vairāk	0

Turpmākajos 3 attēlos ir redzams neatbilstību sadalījums pa kategorijām (21.attēls – pilotu kabīne, 22. attēls – gaisa kuģa salons, 23. attēls – gaisa kuģa tehniskais stāvoklis un krava).

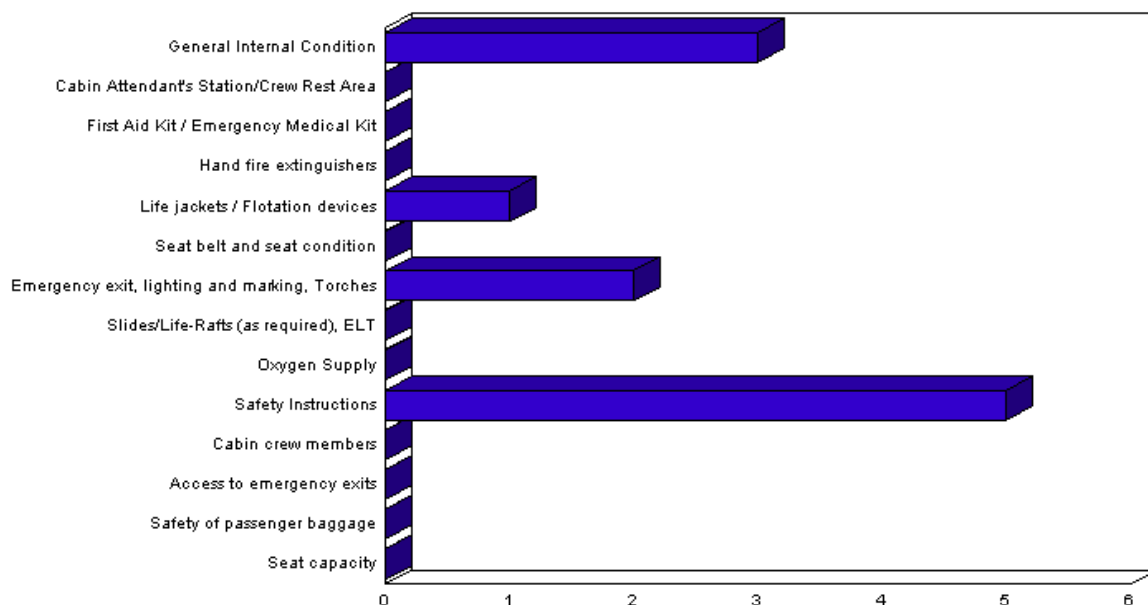
Pilotu kabīnē lielākoties neatbilstības netika atrastas, tomēr tās bija novērojamas saistībā ar pilotu angļu valodas pārvaldīšanas apliecinājumiem, pierakstiem par gaisa kuģa defektiem un to novēršanu (defektu reģistrāciju tehniskajā bortžurnālā), gaisa kuģu darbības rokasgrāmatām un kontrolkartēm, kā arī citām atsevišķām dokumentācijās un pilotu kabīnes aprīkojuma nepilnībām.

⁴ ECAC - Eiropas civilās aviācijas konference



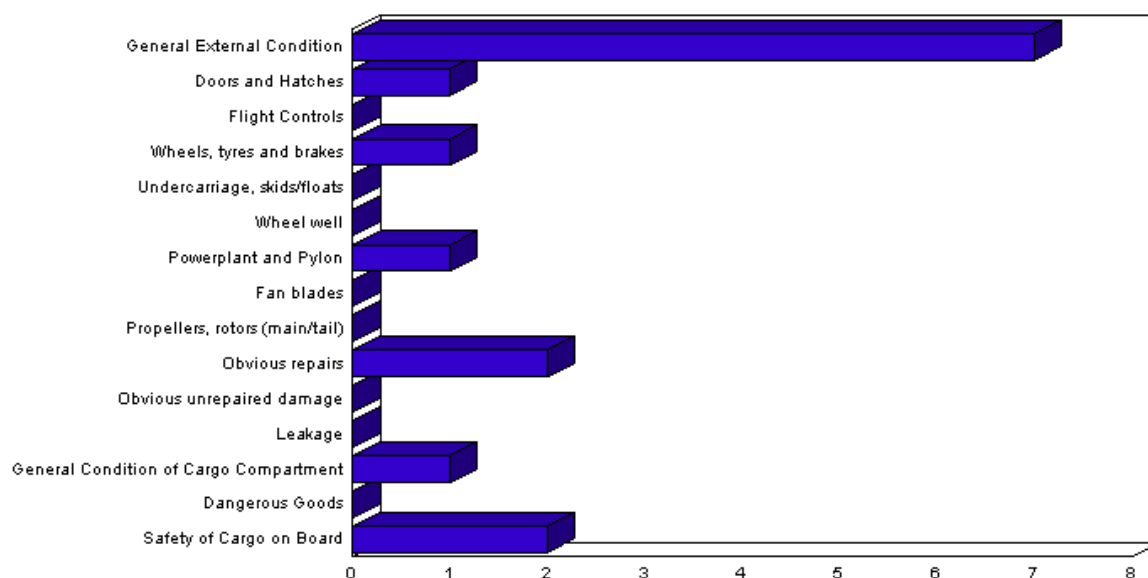
21. Attēls: Pilotu kabīne

Inspekcijās konstatēts, ka salona drošībai gaisa kuģu ekspluatanti ir pievērsuši mazāku uzmanību. Neatbilstības konstatētas pasažieru informēšanas sfērā – atklātas nestrādājošas informācijas zīmes, avārijas apgaismojums, neatbilstoša informācija pasažieru drošības kartēs u.c. Neatbilstības konstatētas arī salona vispārējā drošībā – gan saistībā ar glābšanas vestēm, gan nenostiprinātām iekārtām un paklājiem, gan nepilnīgu ugunsgrēku novēršanas prasību ievērošanu.



22. Attēls: Gaisa kuģa salons

Par gaisa kuģa tehnisko stāvokli un kravu konstatētas neatbilstības attiecībā uz vispārējo ārējo stāvokli – krāsojumu, instrukcijām (uzlīmēm), rūs, eļļas noplūdi, bojājumiem kravas nodalījumā, kā arī divās inspekcijās konstatēti trūkumi bagāžas nostiprināšanā kravas nodalījumā.



23. Attēls: Gaisa kuģa tehniskais stāvoklis un krava

Papildus informācija ir pieejama Komisijas ziņojumā par Eiropas Savienības SAFA programmu
http://ec.europa.eu/transport/air/safety/safa_en.htm

Saite Komisijas ziņojumam latviešu valodā ir
http://ec.europa.eu/transport/air/safety/doc/sec%282011%29301_lv.pdf

Papildus informācija pasažieriem

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2004/36/EK (2004. gada 21. aprīlis) par Kopienas lidostas izmantojošo trešo valstu gaisa kuģu drošību nosaka, ka dalībvalstu Civilās aviācijas uzraugošo iestāžu pienākums ir informācijas vākšana, lai nodrošinātu Kopienas mērķiem atbilstošu SAFA programmas izpildi. Cita starpā ir minēta informācijas vākšana no pasažieriem (sūdzībām). Šeit jāuzsver, ka Civilās aviācijas aģentūra izskata sūdzības, kas saistītas ar lidojumu drošību.

Jautājumus / sūdzības, kas saistīti ar patērētāju tiesību aizsardzību izskata „Patērētāju tiesību aizsardzības centrs”. Civilās aviācijas aģentūra un Patērētāju tiesību aizsardzības centrs sadarbojas pasažieru drošības un patērētāju tiesību nodrošināšanas uzraudzībā.

Izstrādāto rekomendāciju īstenošana – (FACTOR)

Civilās aviācijas aģentūrā darbojas Atgadījumu korektīvo darbību ieviešanas kontroles datu bāze (Follow-up Action on Occurrence Report – FACTOR). Šajā datu bāzē 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 veiktās darbības, lai ieviestu rekomendācijas GKE darbībā. Tādā veidā tiek kontrolēta rekomendāciju ieviešana GKE, ANS, lidostās, tehnisko apkopju organizāciju, apmācību organizāciju u.c. vidū.

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

Drošības izpildes monitorings un indikatori

Lidojumu drošības izpildes indikatori (SPI) – informācija no Latvijas Civilās aviācijas aģentūras datu bāzes 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.

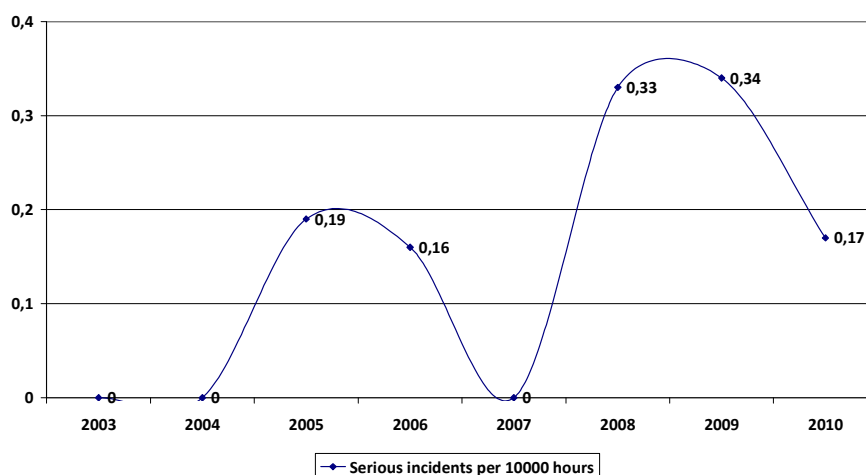
Indikatori ir noteikti tādiem notikumiem, kas atkārtojas un iezīmē tendences, rada tiešu apdraudējumu lidojumu drošībai.

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

Komercaviācija

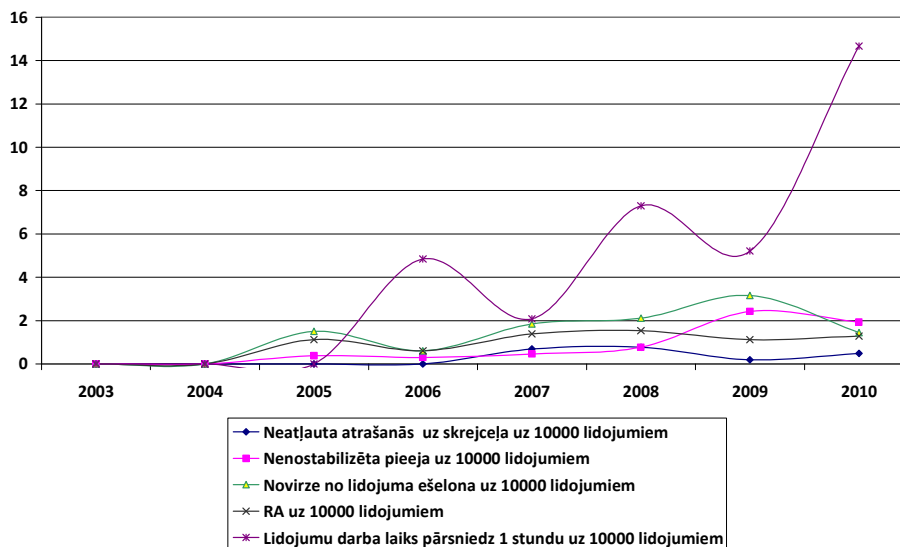
ICAO piedāvātais lidojumu drošības līmenis komercaviācijā ir mazāk kā 0,2 fatāli aviācijas nelaimes gadījumi uz 100 000 lidojumu stundām.

Latvijā komercaviācijā 2010. gadā nav reģistrēti aviācijas nelaimes gadījumi.



24. Attēls: Nopietni incidenti uz 10000 lidojumu stundām

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



25. Attēls: Lidojumu drošības izpildes indikatori komercaviācijā

Salīdzinājumā ar 2009. gadu, 2010. gadā ir ziņots par 1,93 nenostabilizētām pieejām (gaisa kuģis nav tādā konfigurācijā un/vai augstuma, ātruma u.c. parametros kādi noteikti darbības rokasgrāmatā attiecīgajā pieejas fāzē) uz 10000 lidojumiem, kas ir nedaudz labāks rādītājs kā 2009. gadā (2,42).

Saskaņā ar datu bāzē esošo informāciju, 2010. gadā par 1,71 ir samazinājušies atgadījumi uz 10000 lidojumiem, kad gaisa kuģis ir novirzījies no lidojuma augstuma vai ešelona vairāk par 300 pēdām neatkarīgi no iemesla. Rādītājs šobrīd ir 1,45, kas ir būtisks uzlabojums.

2010. gadā tik pat kā nemainīgi ir palikuši RA atgadījumi, kad gaisa satiksmes sadursmju novēršanas sistēma (TCAS/ACAS) ir devusi norādījumus gaisa kuģa apkalpei, lai novērstu sadursmes ar citiem gaisa kuģiem. Rādītājs 2010. gadā bija 1,29.

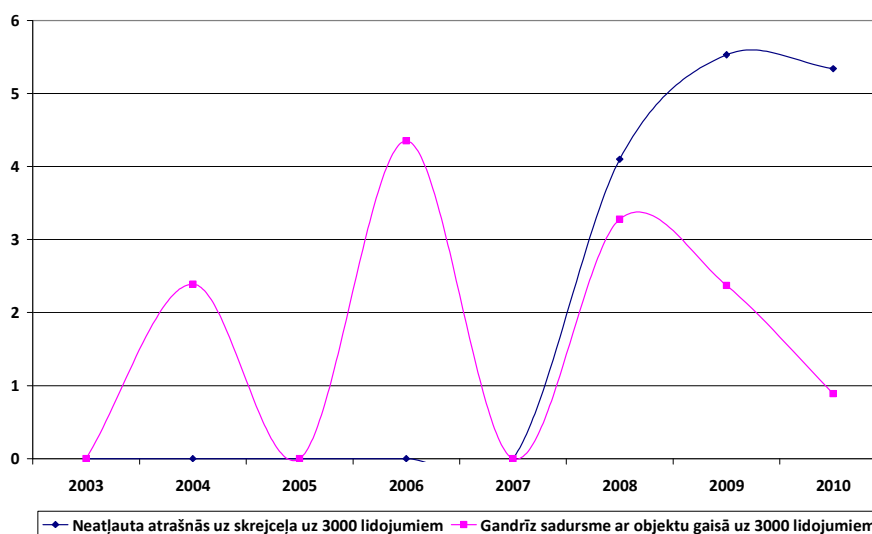
Neatļautu atrašanos uz skrejceļa⁵ atgadījumu skaits uz 10000 lidojumiem 2010. gadā ir palielinājies līdz 0,48 (2009. gadā tas bija 0,19).

Atļautais lidojumu darba laiks, kas pārsniegts vairāk kā par 1 stundu uz 10000 lidojumiem 2010. gadā uzrādīja indikatoru 14,67, kas ir ievērojams kāpums salīdzinājumā ar 2009. gadu (5,21). Viens no būtiskākajiem iemesliem kāpumam ir tas, ka ir uzlabojusies ziņošanas kultūra. Šie jautājumi tiek ziņoti saskaņā ar EU-OPS 1.1120 1.3. punkta nosacījumiem (Komisijas Regula 859/2008).

Speciālie aviācijas darbi

Šajā pārskatā pirmo reizi iekļaujam informāciju par speciālajiem aviācijas darbiem. Tie ir ļoti specifiski un tie var būt veikti sarežģītos ekspluatācijas apstākļos, kas prasa augsti kvalificētu darbaspēku un īpašu piesardzību veicot šos darbus. Šie darbi ietver sevī darbības ar helikoptera vinču, būvniecības montāžas, iekraušanas izkraušanas darbus, aviācijas darbus mežsaimniecības nozarē, aviācijas glābšanas darbus, palīdzības sniegšanu iedzīvotājiem stihisku nelaimju (katastrofu) seku likvidēšanā, apvidus filmēšanas un aerofotografēšanas darbus, izpletņlēcēju desantēšanu un citus.

Speciālajos aviācijas darbos kopš 2004. gada nav reģistrēts neviens aviācijas nelaimes gadījums. 2004. gadā notika 1 aviācijas nelaimes gadījums, veicot izpletņlēcēju desantēšanu Norvēģijā, līdz ar to pēdējo 8 gadu laikā ir noticis 1 aviācijas nelaimes gadījums uz 19131 lidojumu, kur bijis iesaistīts Latvijā reģistrēts gaisa kuģis vai Latvijā reģistrēts speciālo aviācijas darbu veicējs.



26. Attēls: Speciālo aviācijas darbu lidojumu drošības indikatori

Neatļautu atrašanās uz skrejceļa vai nosēšanās laukuma ir atgadījumi, kad uz skrejceļa ir bijušas personas, dzīvnieki, transporta līdzekļi. Rādītājs ir nedaudz samazinājies 2010. gadā, bet joprojām ir bijuši 5,34 atgadījumi uz 3000 lidojumiem.

Kopš 2008. gada samazinās gandrīz sadursmes ar objektu gaisā un 2010. gadā tas ir noticis 0,89 atgadījumos uz 3000 lidojumiem. Indikators maksimumu bija sasniedzis 2006. gadā, kad tie bija 4,35 atgadījumi uz 3000 lidojumiem.

Lidojumu drošības indikatori ir izveidoti no ziņojumos iekļautās informācijas un tie pamatā raksturo vidi, kurā speciālie aviācijas darbi tiek veikti, bet tie neattiecinātas tādas problēmas, kas attiecas uz pilotu darbību

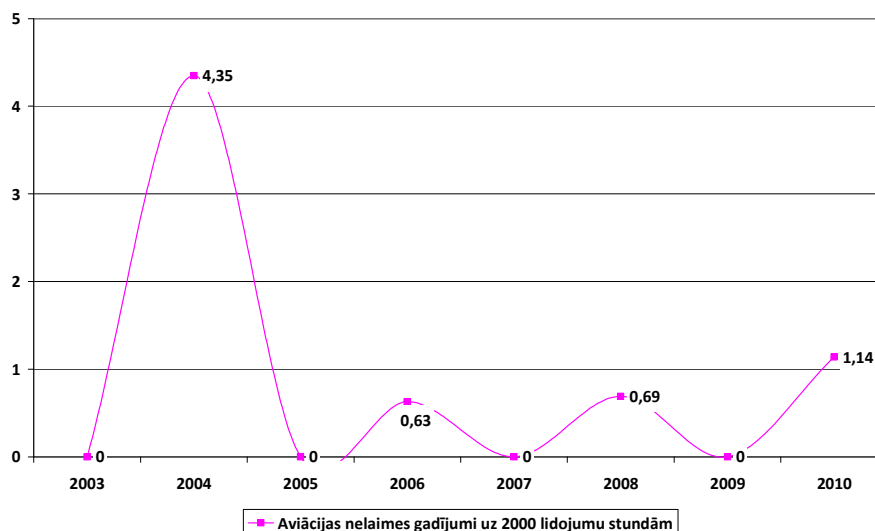
⁵ Šajā pārskatā šis rādītājs attēlo vienīgi gaisa kuģu neatļautu atrašanos uz skrejceļa un izslēdz cita veida neatļautu atrašanos uz skrejceļa (persona, dzīvnieks, transporta līdzeklis)

kļūmēm (piemēram, novirze no lidojuma augstuma, nenostabilizēta pieeja, smagnēja nosēšanās). Šajā ziņā ziņošanas kultūrai speciālo darbu jomā ir jāpilnveidojas nākotnē.

Vispārējās nozīmes aviācija

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

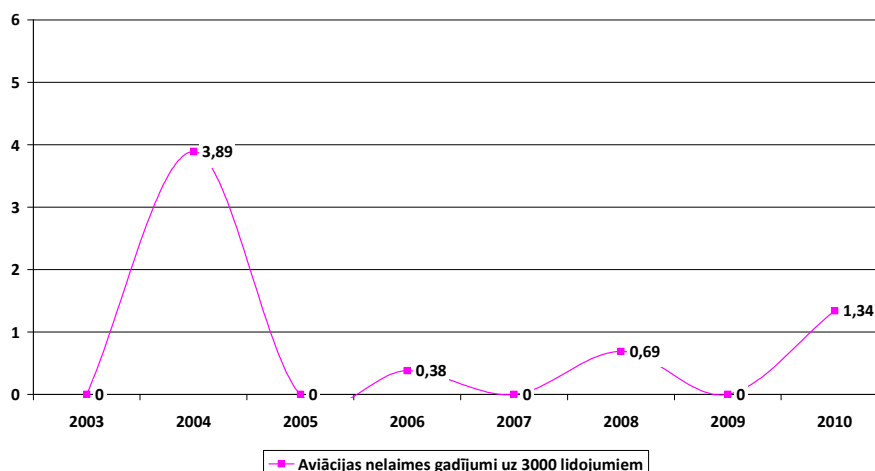
27. attēlā redzami dati par aviācijas nelaimes gadījumu skaitu vispārējās nozīmes aviācijā uz 2000 nolidotajām stundām periodā no 2003. līdz 2010. gadam. 2010. gadā ir vērojams pieaugums, kurš pārsniedz šo rādītāju periodā no 2005. līdz 2009. gadam. 2004. gads saglabājas kā gads ar vislielāko aviācijas nelaimes gadījumu skaitu (4,35) uz 2000 lidojumu stundām.



27. Attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi uz 2000 lidojumu stundām

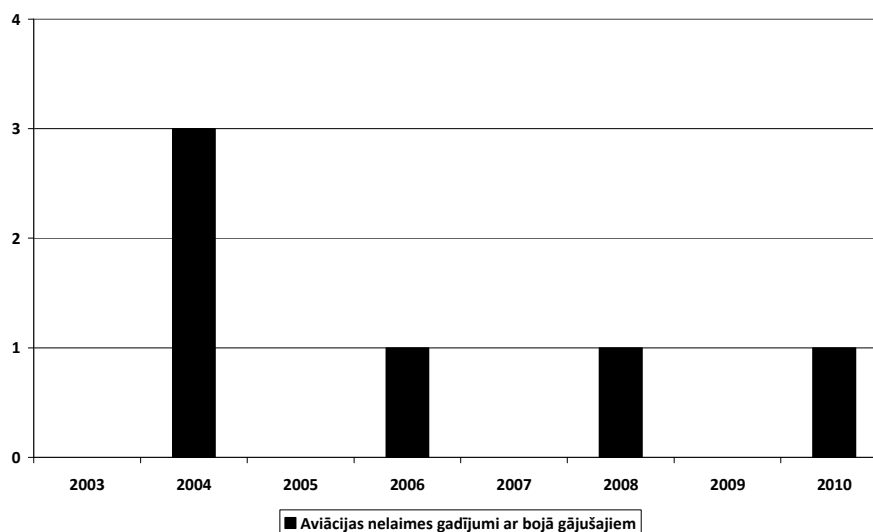
Ar Latvijā reģistrētajiem gaisa kuģiem 2004. gadā notika 4 aviācijas nelaimes gadījumi uz 1839,3 lidojumu stundām. 2006. gadā notika 1 aviācijas nelaimes gadījums uz 3188,29 stundām. 2007. gadā nav bijis neviens aviācijas nelaimes gadījums. 2008. gadā notika 2 aviācijas nelaimes gadījumi uz 5834,51 stundām. 2009. gadā nelaimes gadījumi nav notikuši. 2010. gadā notika 2 aviācijas nelaimes gadījumi uz 3494,88 lidojumu stundām.

Latvijā vispārējās nozīmes aviācijā vidēji notiek 1 aviācijas nelaimes gadījums uz katrām nolidotām 3467 stundām.



28. Attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi uz 3000 lidojumiem

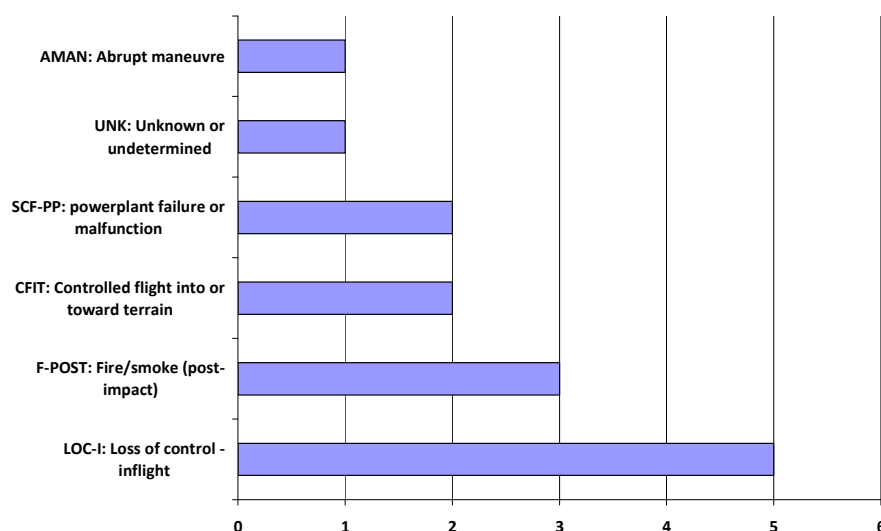
Laika posmā no 2003. līdz 2010. gadam vidēji katrs 6099. lidojums ir beidzies ar aviācijas nelaimes gadījumu.



29. Attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi ar bojā gājušajiem

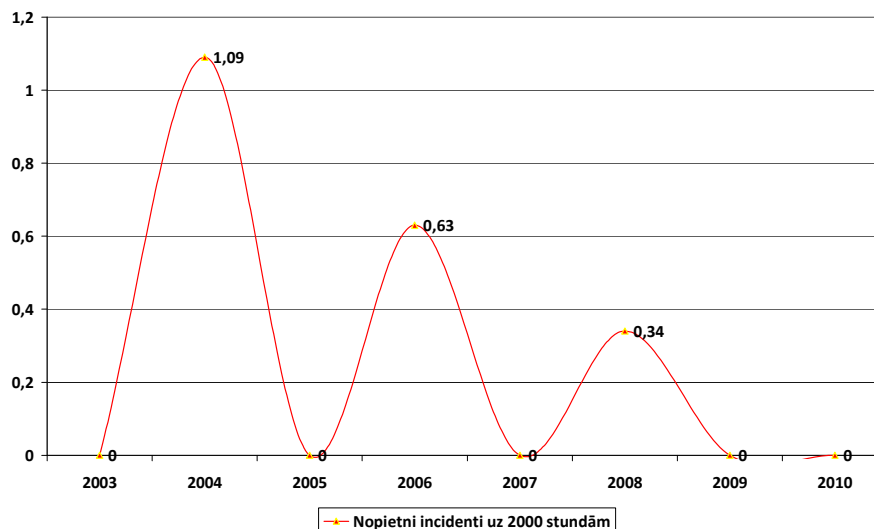
29. attēlā redzami nelaimes gadījumi, kuros ir bijis vismaz viens bojā gājušais. Latvijā pēdējo 8 gadu laikā vidēji ir bijis 1 aviācijas nelaimes gadījumi, kuros gājis bojā vismaz viens cilvēks uz 3467 lidojumu stundām vai 6099 lidojumiem.

30. attēlā ir redzams, ka lielākajā daļā aviācijas nelaimes gadījumu ir bijusi gaisa kuģa vadības zaudēšana pār gaisa kuģi gaisā (LOC-I). Apzīmējumi attēlā apzīmē: F-POST – ir izcēlies ugunsgrēks pēc sadursmes; CFIT – kontrolēta ielidošana zemē vai zemes virzienā; SCF-PP – problēmas ar dzinēja darbību; UNK – nezināms; AMAN – ass izvairīšanās manevrs.



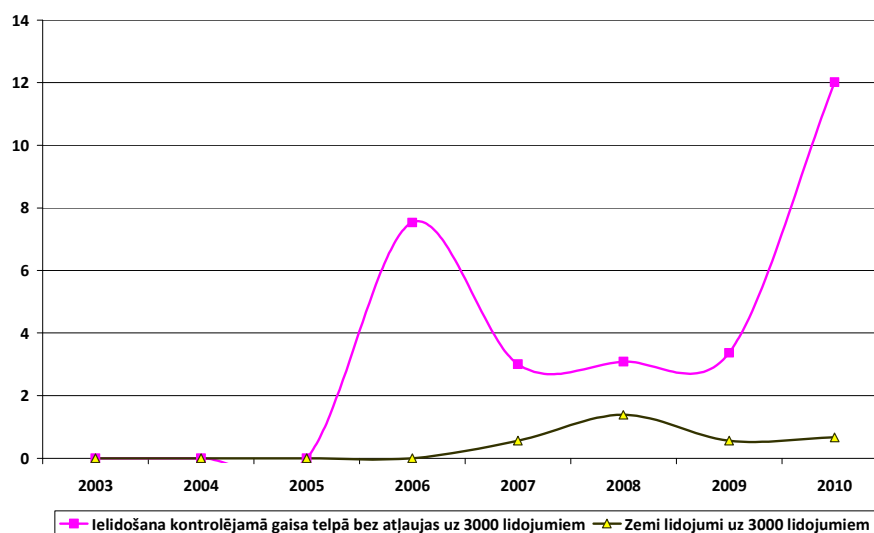
30. Attēls: Atgadījumu kategoriju sadalījums VNA aviācijas nelaimes gadījumiem⁶

⁶ Vienam atgadījumam var piešķirt vairāk kā vienu atgadījuma kategoriju. Tas ir atkarīgs no atgadījuma būtības.



31. Attēls: Nopietnu incidentu skaits uz 1000 lidojumu stundām VNA

31. attēlā atainoti nopietni incidenti vispārējās nozīmes aviācijā uz 1000 lidojumu stundām. 2008. gadā ir reģistrēts viens nopietns incidents, savukārt 2009. un 2010. gadā nav reģistrēts neviens.



32. Attēls: Drošības izpildes indikatori uz 3000 lidojumiem

32. attēlā ir atainoti drošības izpildes indikatori vispārējās nozīmes aviācijā uz 3000 lidojumiem. 2010. gada pārskatā esam atteikušies no 2 indikatoriem (komunikācijas sistēmas problēmas un saziņa pilots/gaisa satiksmes vadības pakalpojumi) un ieviesuši jaunu rādītāju – zemi lidojumi. Šīs izmaiņas ir saistītas ar joprojām zemo ziņošanas kultūras līmeni, kad pamatā tiek ziņots par atgadījumiem, kas ir bijuši smagi un nav noslēpjami.

Abi rādītāji, ielidošana kontrolējamā gaisa telpā bez atļaujas un zemi lidojumi – ir informācija, kas nākusi no citiem atgadījumu ziņošanas sistēmas dalībniekiem, bet nevis no pašiem pilotiem. Nākas secināt, ka šie rādītāji neataina būtiskākās problēmas vispārējās nozīmes aviācijā. Šeit situācija var mainīties pie nosacījuma, ka uzlabojas ziņošanas kultūra un tiek ziņots arī par citiem atgadījumiem, kas notiek lidojumu laikā un ar ko nākas saskarties pašiem pilotiem. Šis jautājums tika iztirzāts šā gada instruktoru kvalifikācijas celšanas seminārā, ar nolūku pievērst uzmanību mācību procesam, kura laikā instruktors ar savu piemēru var radināt studentpilotus vai pilotus pie atgadījumu ziņošanas pieraduma.

2010. gadā aptuveni 3,6 reizes ir pieaudzis ielidošanas kontrolējamā gaisa telpā bez atļaujas atgadījumu skaits uz 3000 lidojumiem (12,2). 2009. gadā tie bija 3,37 atgadījumi uz 3000 lidojumiem. Sīkāku izklāstu par šo lūdzu skatīt nodaļā „Aeronavigācija”.

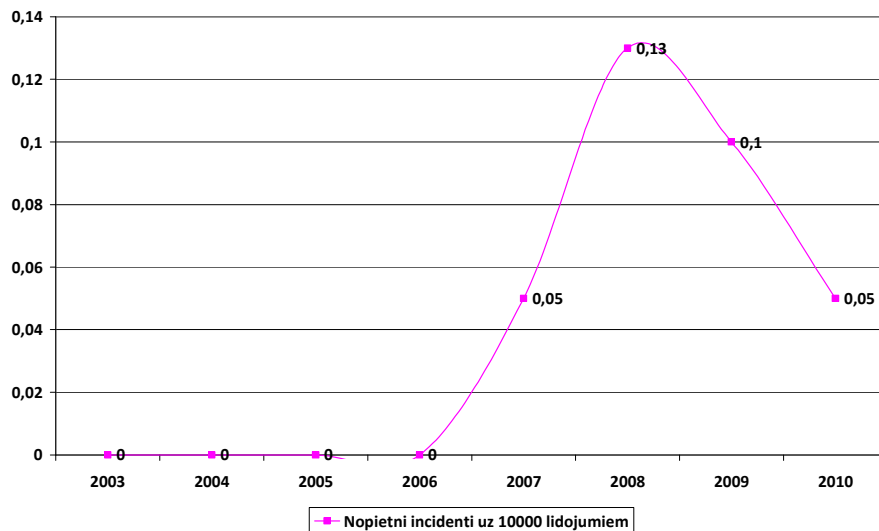
Zemi lidojumi iezīmējas no 2007. gada. Izņemot 2008. gadu, kad tika ziņoti 1,39 zemi lidojumi uz 3000 lidojumiem, pārējos gados, t.sk. 2010. rādītājs ir aptuveni nemainīgs. Jāpiezīmē, ka informācija par zemu lidojumu pārkāpumiem pārsvarā nāk no iedzīvotājiem, kam ne vienmēr ir iespējams objektīvi noteikt patieso

gaisa kuģa augstumu vai zema lidojuma iemeslus (un vai lidojums ir bijis saskaņots ar valsts aģentūru „Civilās aviācijas aģentūra” vai nē).

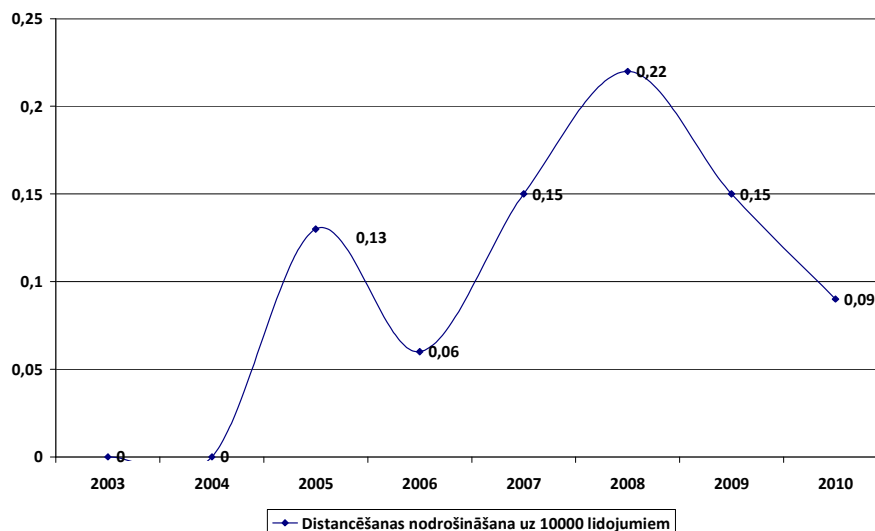
EASA ir pievērsusi īpašu uzmanību tā saucamajai „mazajai aviācijai”, jo tieši tā rada vislielākos cilvēku upurus. Vispārējās nozīmes aviācija līdz šim nav bijusi tik pamanāma, jo vienā nelaimes gadījumā bojā gājušo skaits ir neliels, salīdzinot ar pasažieru pārvadājumos iesaistīto komercaviācijas gaisa kuģu katastrofām, kas parasti izsauc plašu uzmanību.

Aeronavigācija

2010. gadā ir noticis viens nopietns incidents, kurš ietver aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju. Kā redzams 33. attēlā, nopietnu incidentu skaits, kur ir bijusi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju ietekme, pakāpeniski samazinās kopš 2009. gada.



33. Attēls: Nopietni incidenti uz 10000 lidojumiem

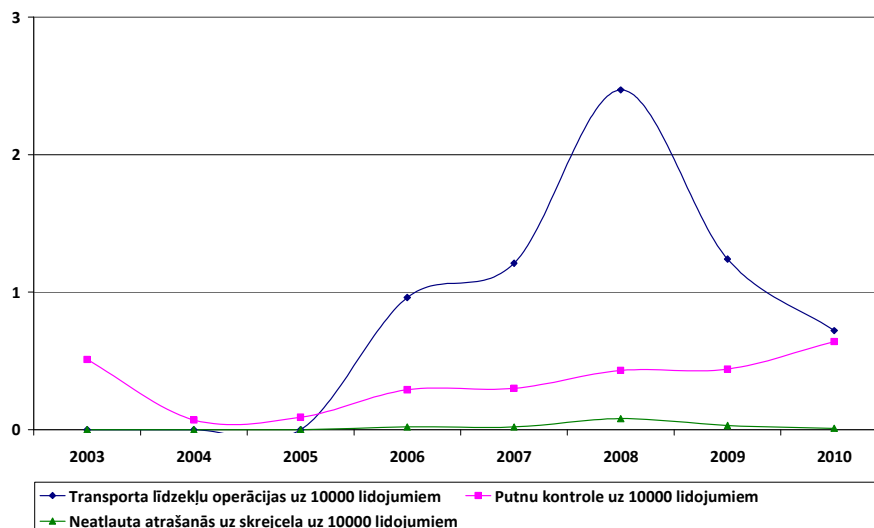


34. Attēls: Distancēšanas nodrošināšana uz 10000 lidojumiem

Sākot ar 2007. gadu, bija pieaudzis atgadījumu skaits, kad ir bijušas problēmas ar distances nodrošināšanu starp gaisa kuģiem. 2009. gadā vērojama tendences samazināšanās, kas turpinājās arī 2010. gadā.

Lidostas un zemes dienesti

35. attēlā ir atainoti drošības izpildes indikatori lidostām un zemes dienestiem. Tendence rāda, ka kopš 2009. gada ir samazinājušās Transporta līdzekļu kontroles problēmas uz lidlauka (kas bieži ir izraisījušas gaisa kuģu bojājumus, kā arī sadursmēs ar cietiem transporta līdzekļiem, ēkām un iekārtām lidostas teritorijā). Putnu kontroles jautājumi joprojām paliek aktuāli, skatīt sadaļu „Sadursmes ar putniem”, kas 2010. gadā ir turpinājuši pieaugt.



35. Attēls: Drošības izpildes indikatori Lidostām un zemes dienestiem

Attiecībā uz neatļautu atrašanos uz skrejceļa, jāmin savvaļas dzīvnieku nokļūšana uz skrejceļa un transporta līdzekļu atrašanās uz skrejceļa, kad tiem tur nebūtu jābūt.

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)
- Citi avoti

Civilās aviācijas aģentūra faktoros 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 faktori, kuru risks (varbūtības un smaguma attiecība) ir samazinājies. 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 5: 2010. gada Nozīmīgo faktoru saraksts*

Sfēra	Nozīmīgais faktors	Komentārs / Skaidrojums
Komercaviācija:	▪ Gaisa kuģa vadība (nenostabilizēta pieeja).	▪ Nenostabilizēta pieeja ir pieeja, 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 lielākais iemesls nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem nosēšanās laikā. Šo kā būtisku apdraudējumu ir identificējusi arī EASA.
	▪ SAFA inspekciju rezultāti ārvalstīs.	▪ 3. kategorijas neatbilstību skaita divkārtša palielināšanās pie līdzīga inspekciju skaita kā 2009. gadā. Vairāk informācijas sadaļā <i>SAFA inspekcijas</i>.
	▪ Apkalpes sadarbība ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju.	▪ Nespēja panākt procedūru unificēšanu starp aviokompānijām, lidostu „Rīga” un LGS saistībā ar nestandarta situācijām. Bieži tiek izsludināti ārkārtas situāciju līmeņi „gatavība” vai „trauksme”, kad tas nav nepieciešams. Ņemot vērā lielo ažiotažu šādos gadījumos, pastāv risks, ka piloti var pārstāt ziņot dispečeriem par mazāk svarīgiem atgadījumiem, un tas varētu ietekmēt vispārējo ziņošanas kultūru.

	Atļautais lidojumu darba laiks pārsniegts vairāk kā par 1 stundu.	Pārsniedzot apkalpes darba laiku 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:	Gaisa kuģu un apkalpju drošība (security).	2010. gadā notikuši starpgadījumi, kad gaisa kuģu un apkalpju drošība bijusi apdraudēta trešo personu nelikumīgas iejaukšanās dēļ. Tostarp, viena apkalpe tika nolaupīta.
	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, gandrīz sadursme ar objektu gaisā u.c.).	Ziņojumi norāda, ka neatļauta atrašanās uz skrejceļa joprojām ir saglabājusies līdzīgā līmenī kā iepriekšējo gadu. Šo kā būtisku apdraudējumu izceļ 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.	Pārkāpumu skaits ievērojami pieaudzis. Risks šāda veida pārkāpumos ir g/k 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 datu bāzes datiem kontroles zaudēšana ir bijusi galvenais vai viens no galvenajiem iemesliem 8 aviācijas nelaimes gadījumos un 3 nopietnos incidentos vispārējās nozīmes aviācijā
	Zemi lidojumi.	Zemi lidojumi, it īpaši virs vietām, kur pulcējas daudz cilvēku ir ļoti bīstami. Vēl jo vairāk, lidojot ar nelielu ātrumu, nelielā augstumā, piemēram virs jūrmalas, neliels augstums ievērojami samazina iespējas veiksmīgi nosēdināt gaisa kuģi, pie kam, apdraudot arī cilvēkus uz zemes.
Aeronavigācijas dienesti:	Gaisa kuģu distancēšanas nodrošināšana	Šo kā būtisku apdraudējumu izceļ arī EASA. 2010. gadā šis rādītājs ir uzlabojies
Lidostas un zemes dienesti:	Putnu kontrole	Skat. sadaļu <i>Sadursmes ar putniem</i>.
	Zemes dienestu transporta līdzekļu izraisītie bojājumi gaisa kuģiem	Situācija ir uzlabojusies. Skat. sadaļu <i>Lidostas un zemes dienesti</i>.

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

Pārskats par gaisa kuģu ekspluatācijas daļas aktivitātēm 2010. gadā

Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa (GKED) savas kompetences ietvaros bija iesaistīta Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) un ICAO auditu procesos, kas, galvenokārt, ietekmēja tās aktivitātes lidojumu drošības uzraudzības jomā.

Civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpes locekļu darba un atpūtas laika organizēšanas un ievērošanas kārtība, atgadījumu ziņošanas sistēma, ieskaitot brīvprātīgo ziņošanu un informācijas avota aizsardzību, gaisa kuģu ekspluatantu drošības pārvaldības dokumentu sistēma, likumiskās dokumentu bāzes izveidošana, uzraudzības iestādes kvalificētu inspektoru resursi, lidojumu drošības risku izvērtēšana, korektīvo darbību novērtējumi, tika uzskatīti kā galvenie uzdevumi GKED menedžmentā.

Ņemot vērā EASA lomu noteiktu normatīvo aktu izstrādē, veikta noteikta darbība daļas kompetences ietvaros Civilās aviācijas aģentūras politikas, struktūras un procedūru atbilstības izvērtēšanā attiecībā uz sertificēšanas, uzraudzības un likuma ievērošanas funkciju veikšanu, ieskaitot SAFA programmas īstenošanu.

Uzturēta Latvijas CAA ziņojumu par atgadījumiem civilajā aviācijā datu bāze, iekļaujoties Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēmā (ECCAIRS).

Sniegti novērtējumi attiecībā uz trešo valstu gaisa kuģu lidojumu drošību Kopienas gaisa telpā, ņemot vērā ICAO, EASA veikto auditu rezultātus un Kopienas valstu izvirzītās neatbilstības SAFA programmas ietvaros.

Galvenais uzdevums bija nodrošināt CAA funkciju izpildi ar pietekošu daudzumu kvalificētu inspektoru sekojošās jomās:

1. Lidojumu drošības uzraudzība;
2. Sertificēšana;
3. Apstiprinājumu izsniegšana;
4. Korektīvo pasākumu ieviešanas procesa vadība.

Balstoties uz spēkā esošiem normatīvajiem aktiem, bija nepieciešams ierosināt uzlabojumus procesa vadībā, kas ļautu CAA inspektoriem aizturēt (*detain*) gaisa kuģu izlidojumus lidojumu drošības apdraudējumu gadījumos.

Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa turpināja izmantot situācijai atbilstošas darba metodes uzdevumu risināšanai, kā arī pieredzi darbu plānošanā un veikšanā, ņemot vērā reālo situāciju valstī gaisa kuģu lidojumu drošības uzraudzības jomā.

Sakarā ar valsts drošības programmas, pārvaldības sistēmas, drošības plāna atbilstoši iespējamam EASA projektam, ICAO 6.pielikuma (grozījumi Nr.33) standartu ieviešanu, bija nepieciešams veikt valsts un aviācijas industrijas gaisa kuģu lidojumu drošības līdzšinējās politikas, drošības risku vadības, uzraudzības un veicināšanas analīzi, balstoties uz ICAO Doc.9859 11.daļas 3.pielikuma nosacījumiem.

Ņemot vērā rīcībā esošo informāciju, kā arī dokumentus, Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa savas kompetences ietvaros saskaņoja savas aktivitātes ar iesaistītām CAA daļām šajā jomā.

GKED uzņēmās un ar augstu atbildības sajūtu turpināja veikt nepieciešamos pasākumus, ieskaitot iesaistīšanos diskusijās par lidostu un gaisa kuģu ekspluatantu personāla mācībām jautājumos par cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, v/a „Civilās aviācijas aģentūra” pieredzes apmaiņā, ieviešot Regulu (EC) Nr. 1107/2006 lidostu un gaisa kuģu ekspluatantu darbībā.

GKED, sadarbojoties ar gaisa kuģu ekspluatantiem, iesaistījās procesu vadlīniju izstrādē, lai uzlabotu pilotu un stjuartu treniņu un pārbaužu procedūras, pilnveidoja savas iekšējās procedūras, lai uzlabotu gaisa kuģu lidojumu operatīvo kontroli (sevišķi gaisa kuģu ekspluatantiem bāzējoties ārpus Latvijas), balstoties uz apdraudējumu identificēšanu un riska analīzi.

Gaisa kuģu ekspluatācijas inspektori paaugstināja savu kvalifikāciju drošības pārvaldības sistēmas jomā.

Inspektoru periodiskā apmācība veikta saskaņā ar inspektoru gada mācību un kvalifikācijas uzturēšanas programmu, ieskaitot arī regulāru starptautiskā sporta tiesneša kvalifikācijas uzturēšanu.

Aeronavigācijas pakalpojumu drošības uzraudzība

Aeronavigācijas pakalpojumu drošības uzraudzību veic Aeronavigācijas daļa. Atbilstoši Regulas (EK) Nr. 2096/2005, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, prasībām Aeronavigācijas daļa 2010. gadā organizēja apstiprināto Latvijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju – valsts akciju sabiedrības „Latvijas gaisa satiksme” un valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību „Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs” pārsertifikācijas procesu. Šajā darbā tika iesaistīti Aeronavigācijas, Iekšējā audita un kvalitātes vadības, Aviācijas drošības, Finanšu un Juridiskās, administratīvās un personāla daļas inspektori, kā arī pieaicinātie „Austrocontrol” (Austrija) inspektori M. Lenitz un A. Vlasek.

Pārsertifikācijas procesā tika veikts abu pakalpojumu sniedzēju iesniegto dokumentu novērtējums to atbilstībai Regulas (EK) Nr. 2096/2005 prasībām un veikti 13 auditi uz vietas. Tika konstatētas sešas neatbilstības un 24 novērojumi.

Atklātās neatbilstības novērstas līdz 2010. gada beigām. Auditu laikā atklātās neatbilstības un novērojumi iekļauti turpmākās uzraudzības plānos, sevišķu uzmanību pievēršot papildināto un izmainīto procedūru pielietošanai pakalpojumu sniedzēju praktiskajā darbībā.

Kopumā drošības līmenis atbilst normatīvu prasībām un minimālais lidojuma drošības līmenis tiek uzturēts virs noteiktās robežas $1,55 \times 10^{-8}$ uz negadījumu vai $2,31 \times 10^{-8}$ uz lidojumu. Tomēr veikto uzraudzības pasākumu rezultāti liecina, ka, pilnveidojoties Eiropas Savienības, Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) un citu aviācijas darbību regulējošo institūciju prasībām, Latvijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem savā darbībā ir jāturpina normatīvo dokumentu bāzes uzlabošana, jānodrošina katra darbinieka izpratne un atbildība par drošības prasību precīzu izpildi.

Izmaiņas, kas ir saistītas ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, pārsvarā ir saistītas ar jaunu radiotehnisko līdzekļu izvietojumu, ieviešanu vai pārvietošanu, kā arī ar jaunu gaisa telpas struktūras elementu ieviešanu, standartu un procedūru izmaiņām. Veicot šādas izmaiņas, saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1315/2007 prasībām, ir jāveic ierosināto izmaiņu pārskata procedūra. 2010. gadā šāda procedūra ir veikta attiecībā uz divu radiotehnisko līdzekļu ieviešanu. Pārsertifikācijas audita rezultāti apstiprināja nepieciešamību izmaiņu pārskata procedūru attiecināt arī uz pārējām funkcionālo sistēmu izmaiņām. Valsts akciju sabiedrībā „Latvijas gaisa satiksme” ir pārskatījusi un papildinājusi attiecīgo procedūru.

Aeronavigācijas daļai 2011. gadā ir iecerēta virkne uzdevumu, kas izriet no 2010. gadā pieņemtajām regulām. Svarīgākie no tiem ir Komisijas regulas (ES) Nr. 73/2010, ar ko nosaka prasības attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas kvalitāti vienotajā Eiropas gaisa telpā, Komisijas regulas (ES) Nr. 691/2010, ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu, Komisijas regulas (ES) Nr. 255/2010, ar ko nosaka gaisa satiksmes plūsmu pārvaldības kopīgos noteikumus, prasību ieviešanu Latvijas civilajā aviācijā.

Latvijai kļūstot par pilntiesīgu Eiropas aeronavigācijas drošības aģentūras „EUROCONTROL” dalībnieci, Aeronavigācijas daļas funkcijas tiek papildinātas ar uzdevumu iekļauties šīs civilās aviācijas organizācijas darbā, ieviešot tās normatīvus un prasības.

2010. gadā valsts aģentūrā „Civilās aviācijas aģentūra” notikušā ICAO audita atklāto neatbilstību novēršanas plāna savlaicīga izpilde ir svarīgs uzdevums, jo tā realizēšana ir priekšnoteikums daļas darba kvalitātes paaugstināšanai.

Turpinās darbs projekta „Gaisa telpas funkcionālais bloks NEFAB” dažāda līmeņa darba grupās ar mērķi iekļauties Eiropas Savienības normatīvajos aktos noteiktajās gaisa satiksmes vadības nākotnes struktūrās.

2010. gada lielāko ietekmi uz aviācijas drošību radīja vulkāna Eyjafjallajökull izvirduma radītie pelni, kuri pārklāja gaisa telpu arī Rīgas LIR dažādos blīvumos un augstumos, laika posmā no 15. līdz 20. aprīlim. Līdzīgi kā citās Eiropas valstu gaisa telpās, dēļ pelnu apdraudējuma, Civilās aviācijas aģentūra īslaicīgi slēdza gaisa telpu instrumentālo lidojumu veikšanai. Pirms gaisa telpas atvēršanas, CAA izdeva administratīvo aktu gaisa telpas izmantotājiem par obligāto vulkānisko pelnu ziņošanu, un gaisa satiksmes vadības dispečeru un meteoroloģisko dienestu iesaisti informācijas aprītē par novērotajām pelnu un izvirduma gāzu radītām parādībām gaisa telpā, kuras apdraudēja gaisa satiksmi.

Sadarbībā ar VAS "Latvijas gaisa satiksme", tiek izstrādāts ārkārtas situācijas novēršanas plāns vulkānisko izvirdumu gadījumiem (*Volcanic ash contingency plan*). Minētais plāns ietver sevī ICAO EUR Doc 019 ieteikumus rīcībai vulkāna izvirduma gadījumā.

Tāpat arī CAA veic sagatavošanās pasākumus, lai kopā ar VAS "Latvijas gaisa satiksme", Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centru, aviokompāniju "Air Baltic Corporation" piedalītos 2011. gada 13.-14. aprīlī

paredzētajās Eirokontroles organizētājās starptautiskajās mācībās VOLCEX 11/01. Mācību laikā tiks pārbaudīta dalībvalstu ārkārtas situācijas plānos paredzēto pasākumu efektivitāte vulkānisko pelnu izplatības gadījumā.

Lidlauku ekspluatācija un drošība, lidlauku ekspluatantu darbības uzraudzība

Lidlauku darbību Latvijā regulē Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas apstiprinātie standarti un prakse, kas ir ietverti nacionālajos normatīvajos aktos, lai panāktu noteikto prasību izpildi Latvijas civilajos lidlaukos. Prasību piemērošanas mērķis ir nepieciešamā lidojumu drošības līmeņa sasniegšana lidlaukos, šī līmeņa uzturēšana un paaugstināšana atbilstoši starptautiskajām prasībām.

Nepieciešamais lidojumu drošības līmenis lidlaukos aptver tehniskos un organizatoriskos standartus un praksi, kuru izpilde ir nepieciešamais priekšnoteikums, lai lidlauka apliecības turētājs varētu nodrošināt lidojumu drošību.

Valsts uzdevums, kuru īsteno valsts aģentūra „Civilās aviācijas aģentūra”, ir nodrošināt un uzraudzīt drošību un kārtību lidlaukos un to drošu izmantošanu sabiedrības interesēs, lai samazinātu incidentu un negadījumu risku līdz pieņemamam līmenim. Starptautisko standartu vienveidīga piemērošana ir nepieciešama starptautiskās civilās aeronavigācijas drošībai un regularitātei.

Lidlauku standartu un drošības daļa ir Civilās aviācijas aģentūras struktūrvienība, kas veic sekojošas tai deleģētās funkcijas jeb uzdevumus augstākminētā mērķa sasniegšanai:

- izstrādā normatīvos dokumentus lidlauku jomā;
- sertificē civilās aviācijas lidlaukus, izsniedz apliecības un veic lidlauku un to ekspluatantu valsts uzraudzību;
- veic lidlauku plānošanas, projektēšanas, būvniecības un ekspluatācijas valsts uzraudzību lidojumu drošības jomā;
- saskaņo atsevišķu lidlauku sistēmu un objektu ekspluatāciju un objektu būvniecību, kuri var ietekmēt lidojumu drošību;
- veic gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas un izvietojuma saskaņošanu;
- pārstāv Civilās aviācijas aģentūru starptautisko organizāciju darba un menedžmenta grupās lidlauku jomā.

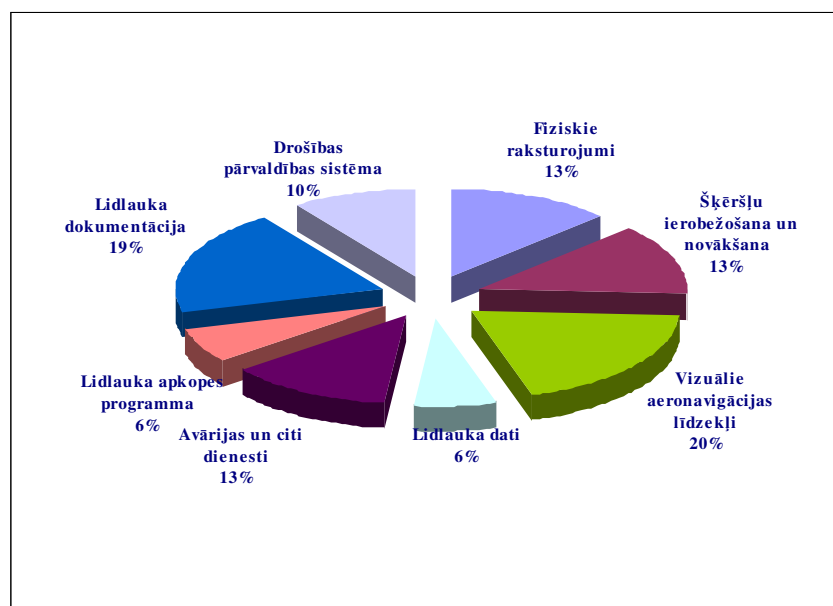
Saskaņā ar lidlauku sertifikācijas un pastāvīgās uzraudzības programmu, 2010. gadā ir veiktas 17 inspekcijas sertificētajos lidlaukos, lai novērtētu lidlauku drošībai kritiskos elementus (lidlauku iekārtas, lidlauka plānojums, lidlauku dienestu un personāla atbilstība standartiem un praksei, veicamo procedūru atbilstība lidojumu drošības prasībām).

Pārskata gadā lidlauku sertifikācijas prasības izpildīja un lidlauka apliecību saņēma vispārējās aviācijas lidlauks „Spilve”.

Uz 2010. gada 31. decembri Latvijā kopā ir sertificēti:

- 4 lidlauki gaisa pārvadājumiem – Rīga, Liepāja, Ventspils, Tukums;
- 6 vispārējās aviācijas lidlauki – Ikšķile, Cēsis, Limbaži, Ādaži, Daugavpils, Spilve;
- 4 privātie helikopteru lidlauki „Centra Jaunzemji, Baltijas Helikopters, M Sola, Amo Plant.

Pārskata gadā lidlauku ekspluatantu uzraudzības procesā konstatēta 31 neatbilstība, no kurām lielākā daļa saistīta ar lidlauka ekspluatācijas dokumentācijas nepietiekamu vadību, drošības pārvaldības sistēmas procesu un vizuālo līdzekļu uzturēšanu. Lidlauku uzraudzībā konstatēto neatbilstību skaits salīdzinot ar iepriekšējo gadu ir dubultojies. Nepietiekamo resursu dēļ lidlauku ekspluatanti vāji uztur un pilnveido vispārējo drošības līmeni un nepietiekami ievieš labāko praksi.



36. Attēls: Lidlauku ekspluatācijas neatbilstību sadalījums

Uzraudzības rezultātā starptautiskajiem pārvadājumiem sertificēto lidlauku ekspluatanti turpmākajos gados ir ieplānojuši veikt nopietnas investīcijas lidlauka infrastruktūras uzlabošanai ar Eiropas Kohēzijas fonda atbalstu, kas ievērojami uzlabos situāciju lidlauku drošības jomā.

Turpmākā periodā Lidlauku standartu un drošības daļa turpinās veikt lidlauka uzraudzībai nepieciešamo uzdevumu izpildi un, ņemot vērā Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) 2010.gada veiktā Latvijas aviācijas sistēmas audita rezultātus un sniegtās rekomendācijas, turpinās darbu pie lidlauku uzraudzības procesa pilnveidošanas.

Papildus valsts saistībām pret Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas prasībām lidlaukiem, Latvijai tuvākajos gados būs jāpilda Eiropas Parlamenta un Padomes regulas (EK) Nr.1108/2009 ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā prasības, tiklīdz, kā paredzēts, 2013.gada beigās stāsies spēka regulas īstenošanas noteikumi.

Latvijas lidlauku uzraudzības funkciju pārraudzībā, līdzīgi kā citās aviācijas jomās, iesaistīsies Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA).

Aviācijas personāla sertificēšana**1) Drošības uzraudzības funkcija.**

Aviācijas personāla sertificēšanas daļa, atbilstīgi savām funkcijām, pastāvīgi ir kontrolējusi un uzraudzījusi:

- Civilās aviācijas aģentūrā apstiprināto lidotāju profesionālās sagatavošanas organizāciju, reģistrēto mācību kursu, kā arī gaisa kuģu lidojumu apkalpes personāla kvalifikācijas atbilstību ICAO un JAR-FCL standartiem un prasībām;
- lidojumu apkalpes personāla sagatavošanā iesaistīto ES dalībvalstu attiecīgo lidotāju profesionālās sagatavošanas organizācijas un sertifikātu atbilstību JAR-FCL noteiktām prasībām;
- lidojumu apkalpes personāla sagatavošanā iesaistīto trešās valsts (Ukraina) mācību centru trenažieru un procedūru piemērojamību JAR-FCL noteiktām prasībām un nozares standartiem

2) Sasniegtā drošības līmeņa pārraudzība.

Ja sasniegto drošības līmeni personāla profesionālās sagatavošanas jomā var uzskatīt par apmierinošu, tas tikai norāda uz iespēju turpmāk ievērojami paaugstināt noteikto prasību un izvirzīto standartu līmeni. Saistībā ar riska analīzi, PEL daļas ietvaros, attiecībā uz vispārējās nozīmes aviāciju joprojām paliek spēkā sekojošie, galvenokārt saistītie ar organizatoriskās stratēģijas, pārraudzības, individuālās ieinteresētības un resursu piesaistes faktoriem, riska elementi. Tādējādi, norādot uz galvenajiem riska paaugstināšanās indikatoriem, var izdalīt gan personisko, gan publisko sfēru, kurā indivīdam darbojoties rodas attiecīgas sekas, kas var novest pie riska līmeņa paaugstināšanās.

3) Drošības normatīvo prasību ievērošanas pārbaudes.

Lidotāju profesionālās sagatavošanas organizāciju reģistrēto mācību kursu sertificēšana tika veikta atbilstīgi topošajā PEL Darbības rokasgrāmatā noteiktām procedūrām, kas pamatojas uz Civilās aviācijas aģentūras Kvalitātes rokasgrāmatas procedūrām, kuras pamatojas uz JAR un ICAO prasībām atbilstošu auditu, kuru personāla sertificēšanas daļas inspektori veica saskaņā ar apstiprinātām Pārbaudes kontrolkartēm.

4) Drošības normatīvie auditi.

Pavisam 2010. gadā no jauna sertificētas:

- divas lidotāju profesionālās sagatavošanas organizācijas,
- viens reģistrētais privātpilotu mācību kurss,

5) Korektīvie pasākumi – apkopojums.

- mācību organizāciju sertifikācijas gaitā atklātās neatbilstības, saskaņā ar apstiprināto procedūru, tika operatīvi novērstas līdz apstiprinājuma sertifikāta izsniegšanas brīdim;
- mācību organizāciju plānoto auditu gaitā atklātās neatbilstības, tika operatīvi novērstas atbilstoši neatbilstību lapās norādītajiem termiņiem, veicot attiecīgās korektīvās darbības un rakstiski apliecinot faktu par neatbilstības novēršanu.

6) Funkcionālo sistēmu izmaiņu drošības uzraudzība.

Saskaņā ar ICAO standartiem 2010. gadā visam lidojumu apkalpes personālam bija spēkā ieviestās paaugstinātās prasības un turpinājās attiecīgā eksaminēšanas procedūra aviācijas angļu valodas zināšanu līmeņa noteikšanai. Kvalitātes kontroli šajā procesā turpina nodrošināt kvalificēta un sertificēta Apvienotās Karalistes mācību iestāde May Flower.

7) Ierosināto izmaiņu pārskata procedūra.

Aviācijas personāla sertificēšanas daļa 2010. gada laikā strādāja pie neatbilstību novēršanas pēc 2009. gada ICAO un EASA auditiem. Neatbilstību novēršanai gada nogalē uzsāka PEL daļas Rokasgrāmatas izstrādi, kura tiks iesniegta apstiprināšanai 2011. gada martā.

Vairākkārt iesniegti un apstiprināti grozījumi Lidotāju profesionālās sagatavošanas organizācijas airBaltic TRTO Darbības rokasgrāmatā, kā arī daudzu privātpilotu un amatierpilotu Darbības rokasgrāmatās. Grozījumu apstiprināšana vienmēr sekoja tikai pēc vispusīgām pārbaudēm uz atbilstību ICAO standartiem un EASA prasībām.

8) Atzītās organizācijas.

Apvienotās Karalistes sertificēta mācību iestāde May Flower turpināja veikt neatkarīgu aviācijas angļu valodas eksāmenu kvalitātes novērtējumu.

9) Drošības uzraudzības spējas.

Aviācijas personāla sertificēšanas daļa ir nokomplektēta ar kvalificētiem aviācijas speciālistiem, kuri ir izgājuši papildu profesionālo sagatavošanu dažādos kvalifikācijas celšanas un mācību kursos JAA/EASA sistēmā.

Visi PEL darbinieki turpina paaugstināt savu kvalifikāciju ņemot dalību dažādos semināros, apspriedēs, kā arī pašmācības ceļā, ikdienā padziļinot savas zināšanas un prasmes.

10) Drošības vadlīnijas.

Ja mācību procesa vadlīnijas transporta aviācijā galvenokārt nosaka un regulē ekspluatants, atstājot Aviācijas personāla sertifikācijas daļai kontroli par tā organizāciju, un lidojumu apkalpes personāla eksaminēšanu, tad vispārējās nozīmes aviācijā Aviācijas personāla sertifikācijas daļai joprojām ir izšķiroša loma. Regulāri notiek vispārējās aviācijas lidojumu instruktoru seminārs, kurā piedalās arī mācību kursu vadītāji un pasniedzēji.

Tabula 6: Kopējā eksāmenu statistika par 2010. gadu

	2010	2009	2008	2007
Kopējais teorētisko eksāmenu skaits	779	916	676	649
Nokārtotie eksāmeni	599	715	528	467
Nenokārtotie eksāmeni	180	201	141	182
Eksāmenu dienas	88	89	89	105
Pretendentu skaits	151	154	110	139

Tabula 7: Eksāmenu sadalījums pa līmeņiem:

Eksaminēšanas līmenis.	Pretendentu skaits	Eksāmenu skaits pārskata periodā	Sekmīgo eksāmenu skaits	Nesekmīgo eksāmenu skaits
ATPL (A)	17	122	115	7
ATPL (H)	4	31	30	1
CPL(A)	-	-	-	-
CPL(H)	-	-	-	-
JAR/EU OPS, JAR FCL 1&3	12	16	12	4
PPL (A)	107	569	416	153
PPL (H)	2	27	17	10
Amatieru pilots	8	13	9	4
Gaisa baloni FBPL	1	1	1	-
Kopā:	151	779	600	179

Tabula 8: ATPL (A) sekmes pa priekšmetiem

Priekšmets	Pretendentu skaits	Eksāmenu skaits pārskata periodā	Sekmīgo eksāmenu skaits	Nesekmīgo eksāmenu skaits
010 Air Law	8	8	8	-
021 Airframe and systems	9	9	9	-
022 Instruments	9	10	9	1
031 Mass and Balance	9	8	8	-
032 Performance	8	8	8	-
033 Flight Planning	10	10	9	1
040 Human Performance	8	8	7	1
050 Meteorology	9	9	8	1
061 General Navigation	10	10	7	3
062 Radio Navigation	9	9	9	-
070 Operational Procedures	8	8	8	-
081 Principles of Flight	10	10	9	1
091 VFR Communications	7	7	7	-
092 IFR Communications	7	7	7	-
Kopā:	121	121	113	8

Tabula 9: ATPL (H) sekmes pa priekšmetiem

Priekšmets	Pretendentu skaits	Eksāmenu skaits pārskata periodā	Sekmīgo eksāmenu skaits	Nesekmīgo eksāmenu skaits
010 Air Law	4	4	3	1
021 Airframe and systems	3	3	3	-
022 Instruments	1	1	1	-
031 Mass and Balance	1	1	1	-
032 Performance	4	4	4	-
033 Flight Planning	1	1	1	-
040 Human Performance	1	1	1	-
050 Meteorology	2	2	2	-
061 General Navigation	1	1	1	-
062 Radio Navigation	3	3	3	-
070 Operational Procedures	3	3	3	-
081 Principles of Flight	3	3	3	-
091 VFR Communications	2	2	2	-
092 IFR Communications	2	2	2	-
Kopā:	31	31	30	1

Priekšmets	Pretendentu skaits	Eksāmenu skaits pārskata periodā	Sekmīgo eksāmenu skaits	Nesekmīgo eksāmenu skaits
010 Air Law	47	58	46	12
020 Aircraft General Knowledge	60	69	56	13
030 Flight Planning	42	57	36	21
040 Human Performance	52	62	50	12
050 Meteorology	48	55	42	13
060 Navigation	52	68	48	20
070 Operational Procedures	45	58	40	18
080 Principles of Flight	57	78	42	36
090 Communications	53	57	50	7
Kopā:	409	562	410	152

Tabula 10: PPL(A) Sekmes pa priekšmetiem

Tabula 11: PPL(H) Sekmes pa priekšmetiem

Priekšmets	Pretendentu skaits	Eksāmenu skaits pārskata periodā	Sekmīgo eksāmenu skaits	Nesekmīgo eksāmenu skaits
010 Air Law	2	5	2	3
020 Aircraft General Knowledge	2	3	2	1
030 Flight Planning	2	2	2	-
040 Human Performance	2	3	2	1
050 Meteorology	2	4	3	1
060 Navigation	2	4	2	2
070 Operational Procedures	1	1	1	-
080 Principles of Flight	2	5	3	2
090 Communications	2	2	2	-
Kopā:	17	29	19	10

Tabula 12: PPL sekmes pa skolām

Skolas nosaukums	Pretendentu skaits	Eksāmenu skaits pārskata periodā	Sekmīgo eksāmenu skaits	Nesekmīgo eksāmenu skaits
Air Training	21	72	48	24
Avio Rīga	3	16	11	5
Baltijas Helikopters	2	31	19	12
Delta	4	8	3	5
Eriva	14	64	49	15
KD Kompany	9	25	23	2
Migot	36	209	153	56
Paraleks	24	87	72	15
RTU	4	19	16	3
Kopā:	117	531	394	137

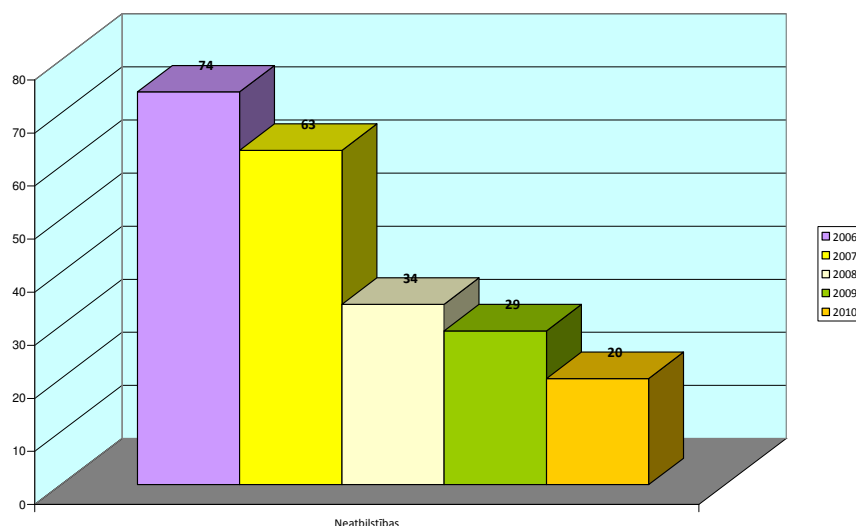
Tabula 13: Aviācijas personāla kategorijas (uz 15.12.2010)

<u>Aviācijas personāla kategorijas</u>	2006	2007	2008	2009	2010
Gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļi					
- studentpiloti (SPL)	100	121	188	162	137
- privātpiloti (PPL)	154	52	167	142	122
- komercpiloti (CPL)	74	64	108	103	96
- aviolīniju transporta piloti (ATPL)	153	137	224	193	193
- lidotāji inženieri (F/EL)	23	15	26	20	17
- lidotāji stūrmaņi (FNL)	17	6	22	6	11
- lidotāji radiotelefona operatori (FRTOL)	7	3	12	4	3
- planiera piloti (GPL)	13	4	26	10	5
- brīvā gaisa balona piloti (FBPL)	5	6	10	9	12
- motodeltaplāna piloti (HG/HMG)	42	25	47	12	14
- ārzemju piloti, kam izsniegti derīguma sertifikāti	74	60	62	51	88
Kopā :	662	493	872	712	698

Salona drošības uzraudzība

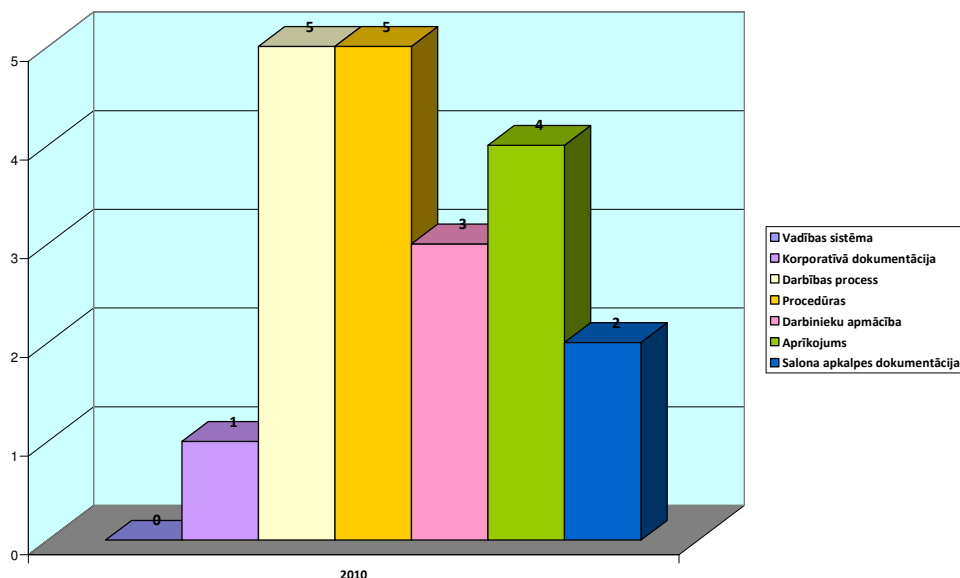
Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas Gaisa kuģu salona drošības nodaļa 2010. gadā ir veikusi 24 inspekcijas un auditus, nodrošinot Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu, kas izmanto salona apkalpes, uzraudzību.

Kopš 2006. gada pasažieru pārvadājumu ar aviotransportu skaits ir pieaudzis par 53% tai pat laikā gaisa kuģu salona apkalpes darbības, treniņu un gaisa kuģu salona aprīkojuma inspekcijās konstatēto neatbilstību skaits no 2006. gada samazinājies par 29%, kas skaidrojams ar vispārēju drošības līmeņa uzlabošanos. 2010.gadā konstatētas 20 neatbilstības.



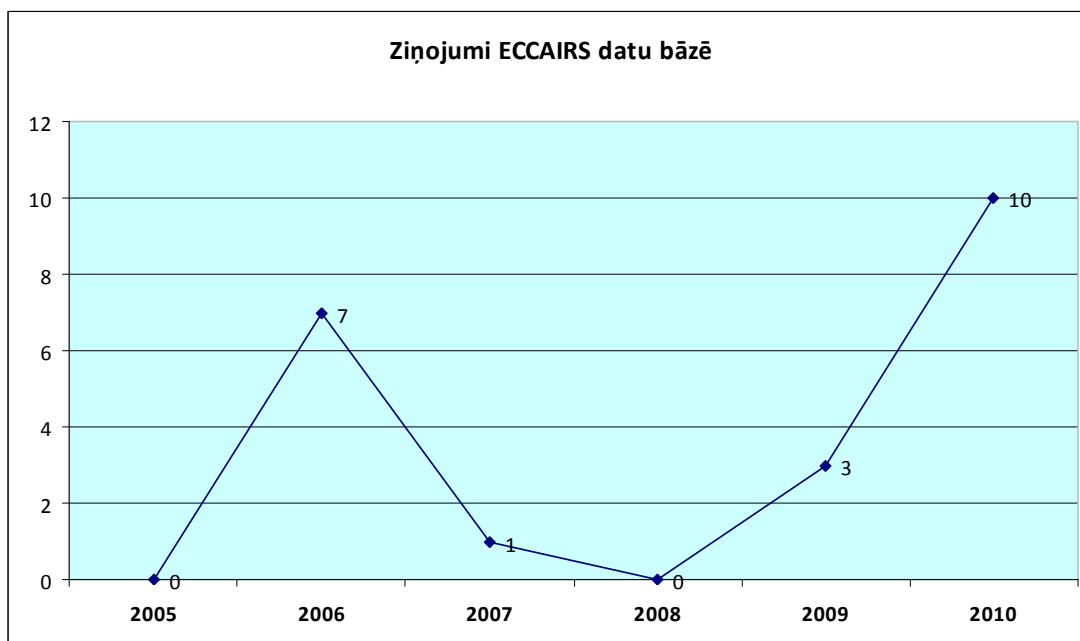
37. Attēls: Neatbilstības pa gadiem

Pēc sadalījuma pa neatbilstību kategorijām redzams, ka 2010. gadā biežāk konstatēti pārkāpumi procedūru izpildē un darbības procesu virzībā.



38. Attēls: Neatbilstību sadalījums 2010.gadā

Otrs uzlabojums, kas vērojams 2010.gadā ir ziņošanas par atgadījumiem civilajā aviācijā attiecībā uz gaisa kuģu salona drošību aktivitātes paaugstināšanās. 2010. gadā ziņots par 10 atgadījumiem – 7 no tiem saistīti ar pasažieru uzvedību vai veselības stāvokli, bet 3 ar avārijas un glābšanas ekipējuma izmantošanu (tostarp – nepamatotu).



39. Attēls: Ziņojumi ECCAIRS datu bāzē

Tāpat Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas Gaisa kuģu salona drošības nodaļa ir turpinājusi aktīvu dalību Eiropas civilās aviācijas konferences (ECAC) un Eiropas Komisijas darba grupās, kur atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1107/2006 un ECAC 30. dokumenta pielikumu rekomendācijām, tiek risināti jautājumi par ceļošanas atvieglošanu pasažieriem ar īpašām vajadzībām un kustību traucējumiem, izmantojot gaisa transportu.

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	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: 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, kam nav biļetes un kas slēpjas ārpus zonām, kuras 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 „Ārkārtīgi bīstami” un E ir „Bez ietekmes uz drošību”
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)
CFIT	Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi
CRM	Apkalpes 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

SAĪSINĀJUMI UN TERMINI	SKAIDROJUMS
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
CNS	Sakari, navigācija un novērošana (Communication, Navigation, and Surveillance)
Drošības vadības sistēma	Oficiāla, skaidra un savlaicīga pieeja sistemātiskai drošības pārvaldei, kura ietver nepieciešamo organizatorisko struktūru, atbildību, politiku un procedūras un kā minimums: • 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
DVS	Drošība vadības sistēma (SMS)
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
IATA	Starptautiskā gaisa transporta asociācija (The International Air Transport Association)
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
IOSA	IATA Operāciju drošības audits
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)

SAĪSINĀJUMI UN TERMINI	SKAIDROJUMS
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
SHELL	SHELL modelis, kuru izmantojot tiek novērtēta mijiedarbība starp cilvēku un citiem cilvēkiem, iekārtām, procedūrām un apkārtējo, atbildot uz jautājumu „KĀPĒC?”
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
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).....	10
2. Attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – visi notikumi.....	11
3. Attēls: Sadalījums pēc notikuma tipa – pirmais notikums.....	12
4. Attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu ekspluatācija (gaisa kuģa vadība).....	13
5. Attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu ekspluatācija	14
6. Attēls: Apdraudējumi – speciālie aviācijas darbu gaisa kuģu ekspluatācija	14
7. Attēls: Apdraudējumi – komercaviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis.....	15
8. Attēls: Apdraudējumi – vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu tehniskais stāvoklis.....	15
9. Attēls: Apdraudējumi – speciālo aviācijas darbu gaisa kuģu tehniskais stāvoklis	16
10. Attēls: Notikumi – aeronavigācijas dienesti	16
11. Attēls: Notikumi – lidostas un zemes dienesti.....	17
12. Attēls: Bojāti Latvijā reģistrētu gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģi pēc sadursmes ar putniem pa lidostām no 2000. gada	18
13. Attēls: Sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”	19
14. Attēls: Sadursmes ar putniem, kad putns ir iekļuvis dzinējā uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”	19
15. Attēls: Pārtraukta pacelšanās dēļ sadursmes ar putnu uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”	20
16. Attēls: Bojāts gaisa kuģis dēļ sadursmes ar putniem uz 1000 lidojumiem lidostā „Rīga”	20
17. Attēls: Sadursmes ar putniem lidostā „Rīga” pa mēnešiem	21
18. Attēls: Ārvalstu kompetento iestāžu veikto SAFA inspekciju skaits uz Latvijā reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem.	23
19. Attēls: Latvijas Civilās aviācijas aģentūras veikto SAFA inspekciju sadalījums pa gadiem.....	24
20. Attēls: Faktiskais SAFA inspekciju sadalījums Latvijā 2009. gadā uz ECAC/ne-ECAC gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģiem.	25
21. Attēls: Pilotu kabīne	26
22. Attēls: Gaisa kuģa salons	26
23. Attēls: Gaisa kuģa tehniskais stāvoklis un krava.....	27
24. Attēls: Nopietni incidenti uz 10000 lidojumu stundām	29
25. Attēls: Lidojumu drošības izpildes indikatori komercaviācijā	29
26. Attēls: Speciālo aviācijas darbu lidojumu drošības indikatori	30
27. Attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi uz 2000 lidojumu stundām.....	31
28. Attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi uz 3000 lidojumiem.....	31
29. Attēls: Aviācijas nelaimes gadījumi ar bojā gājušajiem	32
30. Attēls: Atgadījumu kategoriju sadalījums VNA aviācijas nelaimes gadījumiem	32
31. Attēls: Nopietnu incidentu skaits uz 2000 lidojumu stundām VNA.....	33
32. Attēls: Drošības izpildes indikatori uz 3000 lidojumiem.....	33
33. Attēls: Nopietni incidenti uz 10000 lidojumiem	35
34. Attēls: Distancēšanas nodrošināšana uz 10000 lidojumiem	35
35. Attēls: Drošības izpildes indikatori Lidostām un zemes dienestiem.....	36
36. Attēls: Lidlauku ekspluatācijas neatbilstību sadalījums.....	43
37. Attēls: Neatbilstības pa gadiem	49
38. Attēls: Neatbilstību sadalījums 2010.gadā	49
39. Attēls: Ziņojumi ECCAIRS datu bāzē	50

Tabulu saraksts

Tabula 1: Pārskats par Nelaimes gadījumiem EASA dalībvalstīs (komercaviācija, lidmašīnas virs 2250 kg)	5
Tabula 2: Civilās aviācijas aģentūras veiktās inspekcijas uz ārvalstu gaisa kuģiem	24
Tabula 3: Darbības, kas veiktas inspekciju laikā (to skaits).....	25
Tabula 4: Neatbilstību skaits pret inspekciju skaitu 2010. gadā.....	25
Tabula 5: 2010. gada Nozīmīgo faktoru saraksts*	37
Tabula 6: Kopējā eksāmena statistika par 2010 gadu	45
Tabula 7: Eksāmenu sadalījums pa līmeņiem:.....	45
Tabula 8: ATPL (A) sekmes pa priekšmetiem.....	46
Tabula 9: ATPL (H) sekmes pa priekšmetiem	46
Tabula 10: PPL(A) Sekmes pa priekšmetiem	47
Tabula 11: PPL(H) Sekmes pa priekšmetiem	47
Tabula 12: PPL sekmes pa skolām	47
Tabula 13: Aviācijas personāla kategorijas (uz 15.12.2010).....	48

Aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti no 01.01.2006 līdz 31.12.2010

Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20101205A
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Gaisa kuģis:	DHC-8-402
Virsraksts:	Dekompresija
Datums/Laiks:	05.12.2010 / 18:30:00
Vieta:	50 NM no EVRA (Latvija)
Gaisa kuģa bojājumi:	Nav
Smagākie miesas bojājumi:	Nav



Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20101002
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Gaisa kuģis:	Kvant 03S
Virsraksts:	Nelaimes gadījums ar motodeltaplānu "Kvant 03S"
Datums/Laiks:	02.10.2010 / 16:15:00
Vieta:	Vecsaliēna, Daugavpils novads (Latvia)
Gaisa kuģa bojājumi:	Iznīcināts
Smagākie miesas bojājumi:	Nāvējoši



Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20100823B
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Gaisa kuģis:	AIRBUS INDUSTRIES - A320 AIRBUS INDUSTRIES - A320
Virsraksts:	ELEKTRISKA AIZDEGŠANĀS PILOTU KABĪNĒ/TCAS RA
Datums/Laiks:	23.08.2010
Vieta:	(Bulgārija)
Gaisa kuģa bojājumi:	Nelieli
Smagākie miesas bojājumi:	Nav



Atgadījuma reģistrācijas numurs:	20100717B
Atgadījuma klase:	Nopietns incidents
Gaisa kuģis:	AIRBUS INDUSTRIES - A330-200 AIRBUS INDUSTRIES - A320
Virsraksts:	TCAS
Datums/Laiks:	17.07.2010 / 20:15:00
Vieta:	NINTA (Latvia)
Gaisa kuģa bojājumi:	NAV
Smagākie miesas bojājumi:	NAV



Atgadījuma reģistrācijas numurs:	TAIIB100510
Atgadījuma klase:	Aviācijas nelaimes gadījums
Gaisa kuģis:	WT-9 DYNAMIC - (not coded) (General Aviation - Pleasure - Local);

Virsraksts: Aircraft collision with terrain
Datums/Laiks: 10.05.2010 / 20:43:00
Vieta: Village Adazhi (Latvia)
Gaisa kuģa bojājumi: Iznīcināts
Smagākie miesas bojājumi: Serious

Virsraksts: TCAS/RA
Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20090831A
Datums/Laiks: 31.08.2009
Datums/Laiks (UTC): 31.08.2009 / 14:14:00
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: ATM: GAISA SATIKSMES ORGANIZĒŠANA (ATM)/SAKARI, NAVIGĀCIJA UN NOVĒROŠANA (CNS); MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās / sadursme gaisā;
Vieta: Rīgas LIR (Latvija)
Smagākie miesas bojājumi: Nav
G/k bojājumi: Nav
Lidlauka bojājumi: Nav
Pacelšanās vieta: Norvēģija - ENGM (OSL): Oslo
Plānotais galamērķis: Latvija - EVRA (RIX): Lidosta „Rīga”
Lidojuma fāze: Maršrutā
Pacelšanās vieta: Japāna - RJAA (NRT): Tokija
Plānotais galamērķis: Vācija - EDDF (FRA): FRANKFURTE
Lidojuma fāze: Maršrutā

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
BOEING - 737-300	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora
BOEING - 777	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

Virsraksts: Bīstama savstarpēja tuvošanās ar izlidojošu g/k, aizejot uz otro riņķi
Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20090213B
Datums/Laiks: 13.02.2009 / 6:50:00
Datums/Laiks (UTC): 13.02.2009 / 8:50:00
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās / sadursme gaisā;
Vieta: EVRA (Latvija)
Smagākie miesas bojājumi: Nav
G/k bojājumi: Nav
Lidlauka bojājumi: Nav
Pacelšanās vieta: Lietuva - EYVI (VNO): Viļņas lidosta
Plānotais galamērķis: Latvija - EVRA (RIX): Lidosta „Rīga”
Lidojuma fāze: Pieeja
Pacelšanās vieta: Nav zināms
Plānotais galamērķis: Nav zināms
Lidojuma fāze: Nav zināms

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
BOEING - 737-300	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

AIRBUS INDUSTRIES - A320

Nekustīgo spārnu

Turboventilatora

Virsraksts: Zaudēts ārējais labās galvenās šasijas ritenis
Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20081231A
Datums/Laiks: 31.12.2008
Datums/Laiks (UTC): 31.12.2008 / 13:30:00
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: SCF-NP: Sistēmas/komponenta atteice vai nepareiza darbība [izņemot dzinējus];
Vieta: DUB (Īrija)
Smagākie miesas bojājumi: Nav
G/k bojājumi: Minimāli
Lidlauka bojājumi: Nav

Pacelšanās vieta: Īrija - EIDW (DUB): Dublina
Plānotais galamērķis: Latvija - EVRA (RIX): Lidosta „Rīga”
Lidojuma fāze: Pacelšanās

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
BOEING - 737-500	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

Virsraksts: Kontroles zaudēšana
Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20080816A
Datums/Laiks: 16.08.2008 / 10:00:00
Datums/Laiks (UTC): 16.08.2008
Atgadījuma klase: Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija: LOC-I: Kontroles zaudēšana – lidojuma laikā;
Vieta: EVTA (Latvija)
Smagākie miesas bojājumi: Nāvējoši
G/k bojājumi: Nav atjaunojams (iznīcināts)
Lidlauka bojājumi: Nav

Pacelšanās vieta: Latvija - EVRS : Rīga/(Spilve)
Plānotais galamērķis: Latvija - EVTA : Tukums
Lidojuma fāze: Pieeja

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
PIPER - PA-31	Nekustīgo spārnu	Reciprocating

Virsraksts: Infringement of separation standards during approach in the TCA
Atgadījuma reģistrācijas numurs: TAIB082507
Datums/Laiks: 25.07.2008 / 23:37:00
Datums/Laiks (UTC): 25.07.2008 / 20:37:00
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās / sadursme gaisā; ATM: GAISA SATIKSMES ORGANIZĒŠANA (ATM)/SAKARI, NAVIGĀCIJA UN NOVĒROŠANA (CNS);
Vieta: EVRA, Terminal Control Area (Latvija)
Smagākie miesas bojājumi: Nav
G/k bojājumi: Nav

Lidlauka bojājumi:

Nav

Pacelšanās vieta:

Belgium - EBBR (BRU): Bruxelles/National

Plānotais galamērķis:

Latvija - EVRA (RIX): Lidosta „Rīga”

Lidojuma fāze:

Maršrutā

Pacelšanās vieta:

Tunisia - DTMB (MIR): Monastir/Habib Bourgiba

Plānotais galamērķis:

Latvija - EVRA (RIX): Lidosta „Rīga”

Lidojuma fāze:

Pieeja

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
BOEING - 737-500	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora
AIRBUS INDUSTRIES - A320	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

Virsraksts:

INFRINGEMENT OF SEPARATION STANDARDS OVER THE BALTIC SEA NEAR REPORTING POINT ON REQUEST EVONA IN THE VICINITY OF LIEPĀJA

Atgadījuma reģistrācijas numurs:

TAIB082805

Datums/Laiks:

28.05.2008 / 13:57:00

Datums/Laiks (UTC):

28.05.2008 / 10:57:00

Atgadījuma klase:

Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija:

ATM: GAISA SATIKSMES ORGANIZĒŠANA (ATM)/SAKARI, NAVIGĀCIJA UN NOVĒROŠANA (CNS); MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās / sadursme gaisā;

Vieta:

LIEPĀJA (Latvija)

Smagākie miesas bojājumi:

Nav

G/k bojājumi:

Nav

Lidlauka bojājumi:

Nav

Pacelšanās vieta:**Plānotais galamērķis:****Lidojuma fāze:****Pacelšanās vieta:****Plānotais galamērķis:****Lidojuma fāze:****Gaisa kuģis:**

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
EMBRAER - 190 / 195	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora
PREDUZECE SOKO - G-4 SUPER	Nekustīgo spārnu	Turbojet
GALEB (N-62)		

Virsraksts:

NOSĒŠANĀS UZ SKREJCEĻA SLĒGTĀS DAĻAS LIDOSTĀ “RĪGA”

Atgadījuma reģistrācijas numurs:

TAIB083004

Datums/Laiks:

30.04.2008 / 10:05:00

Datums/Laiks (UTC):

30.04.2008 / 7:05:00

Atgadījuma klase:

Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija:

USOS: Undershoot/overshoot; ADRM: Aerodrome;

Vieta:

EVRA (Latvija)

Smagākie miesas bojājumi:

Nav

G/k bojājumi:

Nav

Lidlauka bojājumi:

Nav

Pacelšanās vieta:

Latvija - EVRA (RIX): Lidosta „Rīga”

Plānotais galamērķis:
Lidojuma fāze:

Latvija - EVRA (RIX): Lidosta „Rīga”
Nosēšanās

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
PILATUS - PC-6B TURBO-PORTER	Nekustīgo spārnu	Turbopropelleru

Virsraksts:

Atgadījuma reģistrācijas numurs:

Datums/Laiks:

Datums/Laiks (UTC):

Atgadījuma klase:

Atgadījuma kategorija:

Vieta:

Smagākie miesas bojājumi:

G/k bojājumi:

Lidlauka bojājumi:

GAISA KUĢA SADURSME AR ZEMI

TAIB082704

27.04.2008

27.04.2008

Aviācijas nelaimes gadījums

LOC-I: Loss of control - inflight;

Near TUKUMS (Latvija)

Minimāli

Nav atjaunojams (iznīcināts)

Nav

Pacelšanās vieta:

Plānotais galamērķis:

Lidojuma fāze:

Latvija - EVTA : Tukums

Latvija - EVTA : Tukums

Maršrutā

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
X-32 BEKAS - (to be coded)	Nekustīgo spārnu	Reciprocating

Virsraksts:

Atgadījuma reģistrācijas numurs:

Datums/Laiks:

Datums/Laiks (UTC):

Atgadījuma klase:

Atgadījuma kategorija:

Vieta:

Smagākie miesas bojājumi:

G/k bojājumi:

Lidlauka bojājumi:

INFRINGEMENT OF SEPARATION STANDARDS OVER THE SEA IN THE VICINITY OF LIEPAJA

TAIB082104

21.04.2008 / 12:05:00

21.04.2008 / 15:05:00

Nopietns incidents

MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās / sadursme gaisā; ATM: GAISA SATIKSMES ORGANIZĒŠANA (ATM)/SAKARI, NAVIGĀCIJA UN NOVĒROŠANA (CNS);

NEAR LIEPĀJA , LATVIJA (Latvija)

Nav

Nav

Nav

Pacelšanās vieta:

Plānotais galamērķis:

Lidojuma fāze:

United Kingdom - EGKK (LGW): London/Gatwick

Latvija - EVRA (RIX): Lidosta „Rīga”

Maršrutā

Pacelšanās vieta:

Plānotais galamērķis:

Lidojuma fāze:

India - VIDP (DEL): Delhi/Indira Gandhi Intl

United Kingdom - EGLL (LHR): London/Heathrow

Maršrutā

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
BOEING - 757-200	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora
AIRBUS INDUSTRIES - A340-600	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

Virsraksts: LOSS OF SEPARATION OVER THE SEA NEAR REPORTING POINT ON REQUEST LASMA IN THE VICINITY OF LIEPAJA

Atgadījuma reģistrācijas numurs: TAIB072008

Datums/Laiks: 20.08.2007 / 11:34:00

Datums/Laiks (UTC): 20.08.2007 / 8:34:00

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: MAC: Bīstama savstarpēja tuvošanās / sadursme gaisā; ATM: GAISA SATIKSMES ORGANIZĒŠANA (ATM)/SAKARI, NAVIGĀCIJA UN NOVĒROŠANA (CNS);

Vieta: NEAR LIEPĀJA, LATVIJA (Latvija)

Smagākie miesas bojājumi: Nav

G/k bojājumi: Nav

Lidlauka bojājumi: Nav

Pacelšanās vieta: Latvija - EVRA (RIX): Lidosta „Rīga”

Plānotais galamērķis: United Kingdom - EGSS (STN): London/Stansted

Lidojuma fāze: Maršrutā

Pacelšanās vieta: Netherlands, Kingdom of the - EHAM (AMS): Amsterdam/Schiphol

Plānotais galamērķis: Russian Federation - UUEE (SVO): Moskva/Sheremetyevo

Lidojuma fāze: Maršrutā

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
BOEING - 737-800	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora
BOEING - 747-100/200	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

Virsraksts: Aeroprakt A-22 Nopietns incidents

Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20060912A

Datums/Laiks: 12.09.2006 / 8:35:00

Datums/Laiks (UTC): 12.09.2006 / 5:35:00

Atgadījuma klase: Nopietns incidents

Atgadījuma kategorija: LOC-I: Loss of control - inflight;

Vieta: Adazi (Latvija)

Smagākie miesas bojājumi: Nav

G/k bojājumi: Ievērojami

Lidlauka bojājumi: Nav

Pacelšanās vieta: Adazi - (to be coded)

Plānotais galamērķis: Adazi - (to be coded)

Lidojuma fāze: Pacelšanās

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
AEROPRAKT FIRMA - A-22	Nekustīgo spārnu	Reciprocating

Virsraksts: CESSNA 152 Aviācijas nelaimes gadījums (Ikskile)

Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20060628A

Datums/Laiks: 28.06.2006 / 17:37:00

Datums/Laiks (UTC): 28.06.2006 / 14:37:00

Atgadījuma klase: Aviācijas nelaimes gadījums

Atgadījuma kategorija: SCF-PP: powerplant failure or malfunction; F-POST: Fire/smoke (post-impact);

Vieta: Ikskile (Latvija)
 Smagākie miesas bojājumi: Nāvējoši
 G/k bojājumi: Nav atjaunojams (iznīcināts)
 Lidlauka bojājumi: Nav

Pacelšanās vieta: Latvija - EVPA : Ikšķile
 Plānotais galamērķis: Latvija - EVPA : Ikšķile
 Lidojuma fāze: Maršrutā

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
CESSNA - 152	Nekustīgo spārnu	Reciprocating

 Virsraksts: Hidrauliskās sistēmas problēmas
 Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20060518A
 Datums/Laiks: 18.05.2006
 Datums/Laiks (UTC): 18.05.2006 / 10:42:00
 Atgadījuma klase: Nopietns incidents
 Atgadījuma kategorija: SCF-PP: powerplant failure or malfunction;
 Vieta: LED - initial-climb (Russian Federation)
 Smagākie miesas bojājumi: Nav
 G/k bojājumi: Nav
 Lidlauka bojājumi: Nav
 Pacelšanās vieta: Russian Federation - ULLI (LED): Sankt-Peterburg/Pulkovo
 Plānotais galamērķis: Latvija - EVRA (RIX): Lidosta „Rīga”
 Lidojuma fāze: Pacelšanās

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
FOKKER - 50	Nekustīgo spārnu	Turbopropelleru

 Virsraksts: High cabin altitude
 Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20051125A
 Datums/Laiks: 25.11.2005
 Datums/Laiks (UTC): 25.11.2005 / 5:22:00
 Atgadījuma klase: Nopietns incidents
 Atgadījuma kategorija: SCF-NP: Sistēmas/komponenta atteice vai nepareiza darbība [izņemot dzinējus];
 Vieta: LISGO (En-Route) (Lietuva)
 Smagākie miesas bojājumi: Nav
 G/k bojājumi: Nav
 Lidlauka bojājumi: Nav
 Pacelšanās vieta: Lietuva - EYVI (VNO): Viļņas lidosta
 Plānotais galamērķis: Finland - EFHK (HEL): Helsinki/Vantaa (National Board Of Aviation)
 Lidojuma fāze: Maršrutā

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
FOKKER - 50	Nekustīgo spārnu	Turbopropelleru

Virsraksts: Dzinēja eļļas temperatūras svārstības
Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20050727B
Datums/Laiks: 27.07.2005 / 10:25:00
Datums/Laiks (UTC): 27.07.2005
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: SCF-PP: powerplant failure or malfunction;
Vieta: Airfield "Rezekne" (Latvija)
Smagākie miesas bojājumi: Nav
G/k bojājumi: Nav
Lidlauka bojājumi: Nav

Pacelšanās vieta: Latvija - EVNA : Rezekne
Plānotais galamērķis: Latvija - EVNA : Rezekne
Lidojuma fāze: Maršrutā

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
AGUSTA - AB 206B	Helicopter	Turboshaft



Virsraksts: Dekompresija
Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20050519A
Datums/Laiks: 19.05.2005 / 15:46:00
Datums/Laiks (UTC): 19.05.2005 / 12:46:00
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: SCF-NP: Sistēmas/komponenta atteice vai nepareiza darbība [izņemot dzinējus];
Vieta: St.Petersburg-Vienna (Latvija)
Smagākie miesas bojājumi: Nav
G/k bojājumi: Nav
Lidlauka bojājumi: Nav

Pacelšanās vieta: Russian Federation - ULLI (LED): Sankt-Peterburg/Pulkovo
Plānotais galamērķis: Austria - LOWW (VIE): Wien/Schwechat
Lidojuma fāze: Maršrutā

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
FOKKER - 100	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora



Virsraksts: Kesco Bermuda Ltd Nopietns incidents
Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20050125A
Datums/Laiks: 25.01.2005 / 11:48:00
Datums/Laiks (UTC): 25.01.2005 / 9:48:00
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: SCF-NP: Sistēmas/komponenta atteice vai nepareiza darbība [izņemot dzinējus];
Vieta: Ventspils (Latvija)
Smagākie miesas bojājumi: Ievērojami
G/k bojājumi: Ievērojami
Lidlauka bojājumi: Ievērojami

Pacelšanās vieta: Russian Federation - UUWW (VKO): Moskva/Vnukovo
Plānotais galamērķis: Latvija - EVVA : Ventspils
Lidojuma fāze: Nosēšanās

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
RAYTHEON - PREMIERE I	Nekustīgo spārnu	Turboventilatora

Virsraksts:

Atgadījuma reģistrācijas numurs:

Datums/Laiks:

Datums/Laiks (UTC):

Atgadījuma klase:

Atgadījuma kategorija:

Vieta:

Smagākie miesas bojājumi:

G/k bojājumi:

Lidlauka bojājumi:

Vilga-35 Aviācijas nelaimes gadījums

20041228A

28.12.2004 / 15:50:00

28.12.2004 / 12:50:00

Aviācijas nelaimes gadījums

CFIT: Controlled flight into or toward terrain; F-POST: Fire/smoke (post-impact);

Cesu rajons, Auciems (Latvija)

Nāvējoši

Nav atjaunojams (iznīcināts)

Nav

Pacelšanās vieta:

Plānotais galamērķis:

Lidojuma fāze:

Nosesanas laukums "Krimulda" - (not coded)

Latvija - EVCA : Cesis

Maršrutā

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
EADS PZL WARSZAWA-OKECIE - PZL-104 WILGA 32A/33/35A/81	Nekustīgo spārnu	Reciprocating

Virsraksts:

Atgadījuma reģistrācijas numurs:

Datums/Laiks:

Datums/Laiks (UTC):

Atgadījuma klase:

Atgadījuma kategorija:

Vieta:

Smagākie miesas bojājumi:

G/k bojājumi:

Lidlauka bojājumi:

Piper 38-112 Nopietns incidents

20041214A

14.12.2004 / 13:58:00

14.12.2004 / 11:58:00

Aviācijas nelaimes gadījums

SCF-PP: powerplant failure or malfunction;

Rīgas r. Ropazu p. "Silaraji" (Latvija)

Nav

Ievērojami

Nav

Pacelšanās vieta:

Plānotais galamērķis:

Lidojuma fāze:

Latvija - EVPA : Ikšķile

Latvija - EVPA : Ikšķile

Maršrutā

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
PIPER - PA-38 TOMAHAWK	Nekustīgo spārnu	Reciprocating

Virsraksts:

Atgadījuma reģistrācijas numurs:

Datums/Laiks:

Datums/Laiks (UTC):

Atgadījuma klase:

Atgadījuma kategorija:

Vieta:

Smagākie miesas bojājumi:

SAAB Nopietns incidents

20041019A

19.10.2004 / 11:13:00

19.10.2004 / 8:13:00

Nopietns incidents

ARC: Abnormal runway contact;

Liepāja International airport (Latvija)

Nav

G/k bojājumi: levērojami
 Lidlauka bojājumi:

Pacelšanās vieta: Zveidrija - ESKN (NYO): Stokholma /Skavsta
 Plānotais galamērķis: Latvija - EVLA (LPX): Liepāja
 Lidojuma fāze: Nosēšanās

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
MITSUBISHI - MU2	Nekustīgo spārnu	

Virsraksts: Yak-52 Nopietns incidents
Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20040911A
Datums/Laiks: 11.09.2004 / 14:15:00
Datums/Laiks (UTC): 11.09.2004 / 11:15:00
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: OTHR: Cits; ARC: Abnormal runway contact;
Vieta: Ogres rajons, Ikskile (EVPA) (Latvija)
Smagākie miesas bojājumi: Nav
G/k bojājumi: levērojami
Lidlauka bojājumi: Nav

Pacelšanās vieta: Latvija - EVPA : Ikšķile
 Plānotais galamērķis: Latvija - EVPA : Ikšķile
 Lidojuma fāze: Nosēšanās

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
INTREPRINDEREA DE AVIOANE BACAU - YAK-52	Nekustīgo spārnu	Reciprocating

Virsraksts: ZIŅOJUMS PAR GAISA KUĢIA AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU USTERES
 RAJ., HEDMARKĀ, NORVĒGIJĀ
Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20040716A
Datums/Laiks: 16.07.2004 / 13:24:00
Datums/Laiks (UTC): 16.07.2004 / 15:24:00
Atgadījuma klase: Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija: WSTRW: Windshear or thunderstorm.; ICE: Icing; OTHR: Cits;
Vieta: Ustres rajons, Hedmarka (Norvēģija)
Smagākie miesas bojājumi: Minimāli
G/k bojājumi: levērojami
Lidlauka bojājumi: Nav

Pacelšanās vieta: Norvēģija- ENAE : OSTRE AERA (PRIVATE)
 Plānotais galamērķis: Norvēģija- ENAE : OSTRE AERA (PRIVATE)
 Lidojuma fāze: Maršrutā

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
ANTONOV - AN-28	Nekustīgo spārnu	Turbopropelleru

Virsraksts: A-22 Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20040612A

Datums/Laiks: 12.06.2004 / 21:10:00
Datums/Laiks (UTC): 12.06.2004 / 18:10:00
Atgadījuma klase: Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija: LOC-I: Loss of control - inflight; F-POST: Fire/smoke (post-impact);
 AMAN: Abrupt manœuvre;
Vieta: Rīga, Spilve (EVRS) (Latvija)
Smagākie miesas bojājumi: Nāvējoši
G/k bojājumi: Nav atjaunojams (iznīcināts)
Lidlauka bojājumi: Nav

Pacelšanās vieta: Latvija - EVRS : Rīga/(Spilve)
Plānotais galamērķis: Latvija - EVRS : Rīga/(Spilve)
Lidojuma fāze: Maršrutā

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
AEROPRAKT FIRMA - A-22	Nekustīgo spārnu	Reciprocating

Virsraksts: Amatieru gaisa kuģa testa lidojums - Aviācijas nelaimes gadījums (Salcgriva)
Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20040417A
Datums/Laiks: 17.04.2004 / 11:33:00
Datums/Laiks (UTC): 17.04.2004 / 8:33:00
Atgadījuma klase: Aviācijas nelaimes gadījums
Atgadījuma kategorija: LOC-I: Loss of control - inflight; UNK: Nav zināms;
Vieta: Salcgriva (Latvija)
Smagākie miesas bojājumi: Nāvējoši
G/k bojājumi: Ievērojami
Lidlauka bojājumi:

Pacelšanās vieta: Salcgriva - (not coded)
Plānotais galamērķis: Salcgriva, Zala iela 19 - (not coded)
Lidojuma fāze:

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
MISCELLANEOUS - AMATEUR (HOME) BUILT	Nekustīgo spārnu	Reciprocating

Virsraksts: Bell 206B Nopietns incidents
Atgadījuma reģistrācijas numurs: 20040124A
Datums/Laiks: 24.01.2004 / 10:33:00
Datums/Laiks (UTC): 24.01.2004 / 8:33:00
Atgadījuma klase: Nopietns incidents
Atgadījuma kategorija: ARC: Abnormal runway contact;
Vieta: Jaunberze, Jelgava district (Latvija)
Smagākie miesas bojājumi: Nav
G/k bojājumi: Ievērojami
Lidlauka bojājumi: Nav

Pacelšanās vieta: Latvija - EVDA : Daugavpils
Plānotais galamērķis: Dzukste - (not coded)
Lidojuma fāze: Nosēšanās

Gaisa kuģis:

Gaisa kuģis	Tips	Dzinēja Tips
BELL HELICOPTER - 206	Helicopter	Turboshaft

Atsauksmēm

Ja Jums ir komentāri par 2010.gada drošības pārskatu un tajā iekļauto informāciju vai ieteikumi nākamā gada drošības pārskatam, lūdzam Jūs sazināties ar pārskata sastādītājiem:

SIDD@latcaa.gov.lv

