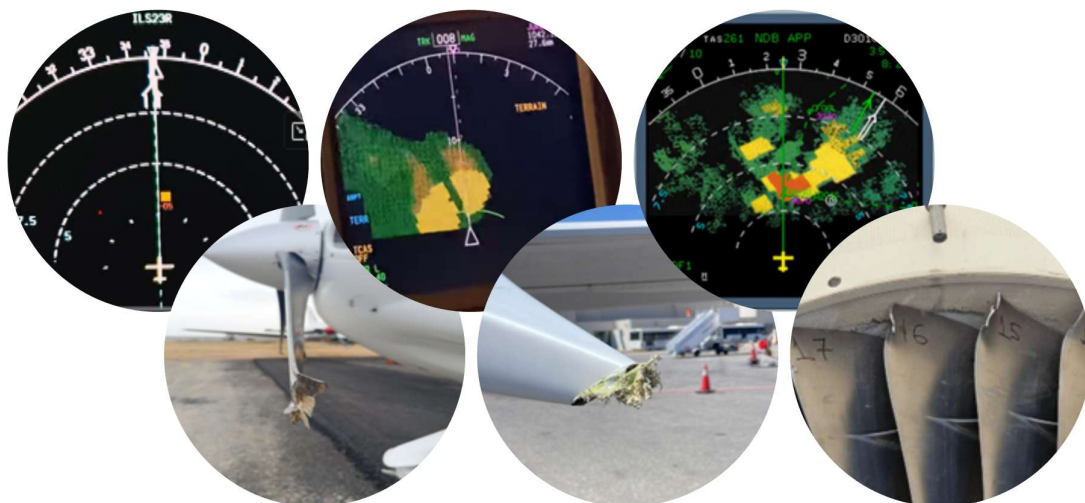



ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ



2024

(ANNUAL SAFETY REVIEW FOR 2024)





 ΑΡΧΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	CONTENTS
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΣΥΝΤΑΞΗ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΝΤΟΥΡΟΣ	ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2025
ΑΝΑΛΥΣΗ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΝΤΟΥΡΟΣ	ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2025
ΕΛΕΓΧΟΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΣΙΜΑΤΗΣ - ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ	ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2025
ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ	Αρ. πρωτ.: 38362 / 23-12-2025	

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	

1. Περιεχόμενα

1.	Περιεχόμενα	1-3
2.	Συντομογραφίες - Ορισμοί	2-1
2.1.	Συντομογραφίες	2-1
2.2.	Ορισμοί.....	2-2
3.	Εισαγωγή.....	3-1
4.	Μεθοδολογία.....	4-1
4.1.	Διαφοροποιήσεις από την προηγούμενη Ε.Ε.Α.	4-2
4.2.	Ευρωπαϊκό Σύστημα Ταξινόμησης Κινδύνων (ERCS).....	4-3
4.3.	Σύνδεση με το Εθνικό Σχέδιο Αεροπορικής Ασφάλειας	4-3
4.4.	Πληροφορίες ανά τομέα	4-3
5.	Αναφορά περιστατικών	5-1
6.	Γενική εικόνα	6-1
7.	Μεγάλα Αεροπλάνα (CAT, NCC & SPO)	7-1
7.1	Συνολική εικόνα	7-1
7.2	Ελληνικά μεγάλα αεροπλάνα.....	7-1
7.3	Ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα ανά 100.000 πτήσεις.....	7-2
7.4	Συνήθειες κατηγορίες περιστατικών και τύπων γεγονότων	7-3
7.5	Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category).....	7-4
8.	Μικρά αεροπλάνα, μη-εμπορικών αερομεταφορών (NCO & SPO)	8-1
8.1	Συνολική εικόνα	8-1
8.2	Ελληνικά μικρά αεροπλάνα.....	8-2
8.3	Συνήθειες κατηγορίες περιστατικών και τύπων γεγονότων	8-3
8.4	Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category).....	8-4
9.	Μεγάλα Ελικόπτερα (CAT & NCC Helicopters)	9-1
9.1	Κατηγορίες περιστατικών και τύπων γεγονότων.....	9-2
9.2	Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category).....	9-3
10.	Μικρά Ελικόπτερα (NCO, SPO)	10-4
10.1	Κατηγορίες περιστατικών και τύπων γεγονότων.....	10-5
10.2	Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category).....	10-6
11.	Ανεμόπτερα, αλεξίπτωτα πλάγιας, αερόστατα.....	11-1
12.	Μη επανδρωμένα αεροσκάφη	12-1

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	


12.1	Κατηγορίες περιστατικών και τύποι γεγονότων (μη επανδρωμένα αεροσκάφη)	12-1
12.2	Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category).....	12-2
13.	Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας.....	13-1
13.1	Κατηγορίες περιστατικών και τύποι γεγονότων	13-2
13.2	Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category).....	13-4
14.	Αεροδρόμια και επίγεια εξυπηρέτηση	14-1
14.1	Κατηγορίες περιστατικών και τύποι γεγονότων	14-2
14.2	Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category).....	14-3
15.	Προσκρούσεις αεροσκαφών με πτηνά.....	15-1
16.	Ζητήματα ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας.....	16-1
16.1	Ζητήματα μεγάλων αεροπλάνων (CAT & NCC).....	16-1
16.2	Ζητήματα λειτουργιών αεροδρομίου και επίγεια εξυπηρέτησης	16-1
16.3	Ζητήματα ασφάλειας αεροναυτιλίας	16-2
16.4	Ζητήματα ασφάλειας ελικοπτέρων.....	16-3
16.5	Ζητήματα ασφάλειας μικρών αεροπλάνων (NCO)	16-3
17.	Δράσεις της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.....	17-1
17.1.	Έκδοση Safety Information Advisory Notices.....	17-1
17.2.	Λειτουργία Εθνικών Επιτροπών Ασφάλειας και Συμβουλίου Ασφάλειας της Α.Π.Α., Συναντήσεις με αεροπορικούς οργανισμούς και ενημερωτικές / εκπαιδευτικές δράσεις	17-1
18.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	18-1
18.1	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: Βασικοί τομείς κίνδυνου (Key Risk Areas).....	18-1
18.2	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: Κατηγορίες περιστατικών (Occurrence Categories)	18-3

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΟΡΟΛΟΓΙΑ/ΟΡΙΣΜΟΙ	

2. Συντομογραφίες - Ορισμοί

2.1. Συντομογραφίες

ASR:	Annual Safety Review
ATM:	Air Traffic Management
ATO:	Approved Training Organisation
CAT:	Commercial Air Transport
CNS:	Communication, Navigation, Surveillance
EASA:	European Union Safety Agency
ECCAIRS:	European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems
ECR:	European Central Repository
EPAS:	European Plan for Aviation Safety
FOD:	Foreign Object Damage
ICAO:	International Civil Aviation Organization
NoA:	Network of Analysts
NCC:	Non - Commercial Complex Operations
NCO:	Non - Commercial Operations
NRO:	Nationally Regulated Operations
SI:	Safety Issue
SIAN:	Safety Information Advisory Notice
SPO:	Specialised Operations (Aerial Work)

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΟΡΟΛΟΓΙΑ/ΟΡΙΣΜΟΙ	

2.2. Ορισμοί

Ατύχημα:

γεγονός συνδεόμενο με τη λειτουργία αεροσκάφους το οποίο, στην περίπτωση επανδρωμένου αεροσκάφους, επέρχεται στο χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που ένα πρόσωπο επιβιβάζεται σε αεροσκάφος που πρόκειται να αναχωρήσει και της στιγμής που όλοι οι επιβαίνοντες έχουν αποβιβάσθει, ή στην περίπτωση μη επανδρωμένου αεροσκάφους, συμβαίνει στο χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που το αεροσκάφος είναι έτοιμο να κινηθεί για να αναχωρήσει μέχρι τη στιγμή που φθάνει στο τέλος της διαδικασίας της πτήσης και το πρωτογενές σύστημα πρόωσης απενεργοποιείται, κατά το οποίο:

α) επέρχεται θάνατος ή σοβαρός τραυματισμός προσώπου εξαιτίας:

- του γεγονότος ότι βρισκόταν μέσα στο αεροσκάφος, ή
- άμεσης επαφής του με οποιοδήποτε τμήμα του αεροσκάφους, συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων που τυχόν αποσπάστηκαν από το αεροσκάφος, ή
- άμεσης έκθεσής του στα αέρια των στροβιλοκινητήρων,

εκτός αν πρόκειται για τραυματισμούς οφειλόμενους σε φυσικά αίτια, για αυτοτραυματισμούς ή τραυματισμούς από άλλα πρόσωπα ή σε περίπτωση που ο τραυματισμός συμβαίνει σε λαθρεπιβάτες που κρύβονται εκτός των ζωνών στις οποίες έχουν κανονικά πρόσβαση οι επιβάτες και το πλήρωμα ή

β) το αεροσκάφος υφίσταται βλάβη ή θραύση στα δομικά του μέρη, η οποία αλλοιώνει τη δομική αντοχή του, τις επιδόσεις του ή τα πτητικά χαρακτηριστικά του και για την οποία κανονικά απαιτείται σημαντική επισκευή ή αντικατάσταση του δομικού στοιχείου που έχει υποστεί βλάβη, εκτός εάν πρόκειται για ζημία ή βλάβη κινητήρα, όταν η ζημία περιορίζεται σε έναν κινητήρα (συμπεριλαμβανομένων του περιβλήματος ή των εξαρτημάτων του), τους έλικες, τα ακροπτερύγια, τις κεραίες, τους ανιχνευτήρες, τα ελαστικά, το σύστημα πέδησης, τους τροχούς, τα αεροδυναμικά περιβλήματα, τα τοιχώματα, τις θυρίδες σκέλους προσγείωσης, τους υαλοπίνακες, το περίβλημα του αεροσκάφους (όπως μικρές οδοντώσεις ή διατρήσεις) ή σε ελάσσονες ζημίες στα πτερύγια του κύριου στροφείου, στα πτερύγια του ουραίου στροφείου, στο σύστημα προσγείωσης, καθώς επίσης σε ζημίες λόγω χαλαζόπτωσης ή πρόσκρουσης πτηνών (συμπεριλαμβανομένων των οπών στον ραδιοθόλο) ή

γ) το αεροσκάφος έχει απολεσθεί ή είναι τελείως απρόσιτο.

Ελληνικό αεροσκάφος:

Αεροσκάφος (Αεροπλάνο ή ελικόπτερο ή μη-επανδρωμένο αεροσκάφος) το οποίο είτε είναι νηολογημένο στην Ελλάδα είτε ο φορέας εκμετάλλευσής του είναι κάτοχος Πιστοποιητικού Αερομεταφορά (ΑΟC) που έχει εκδοθεί στην Ελλάδα.


Περιστατικό:

κάθε σχετικό με την ασφάλεια γεγονός το οποίο θέτει σε κίνδυνο ή αν δεν διορθωθεί ή αντιμετωπισθεί, ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο ένα αεροσκάφος, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή κάθε άλλο πρόσωπο και καλύπτει ειδικότερα το ατύχημα ή το σοβαρό συμβάν.

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΟΡΟΛΟΓΙΑ/ΟΡΙΣΜΟΙ	

Σοβαρό συμβάν:

συμβάν συνδεδεμένο με τη λειτουργία αεροσκάφους και συντελούμενο υπό συνθήκες από τις οποίες διαφαίνεται ότι υπήρξε μεγάλη πιθανότητα να σημειωθεί ατύχημα, επέρχεται δε, στην περίπτωση επανδρωμένου αεροσκάφους, κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της στιγμής που οιοδήποτε πρόσωπο επιβιβάζεται στο αεροσκάφος για να αναχωρήσει με την πτήση και της στιγμής που όλοι οι επιβαίνοντες στο αεροσκάφος έχουν αποβιβασθεί, ή στην περίπτωση μη επανδρωμένου αεροσκάφους, κατά το χρονικό διάστημα από τη στιγμή που το αεροσκάφος είναι έτοιμο να κινηθεί για να αναχωρήσει μέχρι τη στιγμή που φθάνει στο τέλος της διαδικασίας της πτήσης και το πρωτογενές σύστημα πρόωσης απενεργοποιείται.

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	INTRODUCTION
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΕΙΣΑΓΩΓΗ	

3. Εισαγωγή

Η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.) σας παρουσιάζει τη τρίτη Ετήσια Επισκόπηση Ασφάλειας (Ε.Ε.Α.), η οποία αποτυπώνει τις επιδόσεις ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα για το 2024.

Σκοπός της Ε.Ε.Α. είναι να ενημερώσει το κοινό σχετικά με το επίπεδο ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας της χώρας, παρουσιάζοντας συγκεντρωτικές πληροφορίες που συλλέχθηκαν από τα συστήματα υποχρεωτικής και εθελοντικής αναφοράς.

Επίσης, περιλαμβάνοντας μια στατιστική περίληψη για τους κύριους τομείς της πολιτικής αεροπορίας, επιδιώκει να τροφοδοτήσει το Εθνικό Σχέδιο Αεροπορικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Α.Α.) με πληροφορίες ασφάλειας ώστε να εντοπιστούν ζητήματα ασφάλειας (Safety Issues) και κατά επέκταση να προσδιοριστούν και να προτεραιοποιηθούν οι αναγκαίες δράσεις για το μετριασμό των κινδύνων που σχετίζονται με τα ζητήματα αυτά.

4. Μεθοδολογία

Η Ε.Ε.Α. εκπονείται από το Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών της Α.Π.Α. Τα στοιχεία που παρουσιάζονται βασίζονται στα ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα που συλλέγονται βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 996/2010 και των περιστατικών ασφαλείας που συλλέγονται βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 376/2014 σχετικά με την αναφορά περιστατικών, την παρακολούθηση και την ανάλυση.

Για τα περιστατικά από το 2022 και μετά, η πηγή πληροφοριών είναι η εθνική βάση δεδομένων περιστατικών αεροπορικής ασφαλείας, η οποία διατηρείται στην πλατφόρμα του Ευρωπαϊκού Κέντρου Συντονισμού για τα Συστήματα Αναφοράς των Αεροπορικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ECCAIRS).

Για τα ατυχήματα και τα σοβαρά συμβάντα της περιόδου 2017-2021 οι πληροφορίες συλλέχθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο (ECR)¹, δεδομένου ότι η εθνική βάση δεδομένων άρχισε να δέχεται αναφορές ασφαλείας από το 2022.

Ο χαρακτηρισμός ενός περιστατικού ως ατύχημα ή σοβαρό συμβάν αποδίδεται από τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών.

Περιστατικά σχετικά με αεροσκάφη που λειτουργούν για λογαριασμό του κρατικών αρχών (NRO) σε δραστηριότητες όπως πυρόσβεσης, ακτοφυλακής, δημόσιας ασφαλείας, δεν συμπεριλαμβάνονται στην ανάλυση, αλλά τα ατυχήματα και τα σοβαρά συμβάντα στα οποία ενεπλάκησαν, αναφέρονται στη γενική εικόνα για λόγους πληροφόρησης. Εξαιρέση αποτελούν τα μη-επανδρωμένα αεροσκάφη των οποίων οι παρεισφρήσεις συνιστούν αναδυόμενο κίνδυνο για την πολιτική αεροπορία και τα περιστατικά τους περιλαμβάνονται στη ανάλυση ανεξάρτητα του τύπου λειτουργίας τους.

Ο ετήσιος αριθμός των ωρών πτήσεων προέρχεται από δημοσιευμένα στοιχεία στην ιστοσελίδα του [Eurocontrol](#) ενώ ο αριθμός κινήσεων των αεροδρομίων από την ιστοσελίδα της [Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας](#) (Υ.Π.Α.).

Η επισκόπηση ξεκινά με την παρουσίαση της “γενικής εικόνας” ([Κεφάλαιο 6](#)). Η γενική εικόνα περιλαμβάνει ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα στα οποία ενεπλάκησαν:

- i. ελληνικά αεροσκάφη, ανεμόπτερα, αερόστατα και αλεξίπτωτα πλαιγιάς και έλαβαν χώρα στην Ελλάδα και στον υπόλοιπο κόσμο και
- ii. αεροσκάφη, ανεμόπτερα και αερόστατα ξένου νηολογίου στην Ελλάδα.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι πληροφορίες επιδόσεων ασφαλείας στους ακόλουθους οχτώ τομείς της Ελληνικής πολιτικής αεροπορίας, οι οποίοι ομαδοποιούνται σύμφωνα με τον τύπο λειτουργίας τους και συνακόλουθα με την ομοιότητά τους σε θέματα ασφαλείας και βασικών τομέων κινδύνου:

1. **Μεγάλα αεροπλάνα:** Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει αεροπλάνα που λειτουργούν σε εμπορικές αερομεταφορές (CAT) και αεροπλάνα που λειτουργούν σε μη-εμπορικές αερομεταφορές με μέγιστη μάζα απογείωσης άνω των 5700 kg (NCC) ([Κεφάλαιο 7](#)).

¹ Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο: Το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Αποθετήριο (ECR) είναι η κεντρική βάση δεδομένων των περιστατικών, στην οποία οι Αρμόδιες Αρχές των Κρατών Μελών διαμοιράζονται τις αναφορές που διέπονται από τον Κανονισμό (ΕΕ) 376/2014.

2. **Μικρά αεροπλάνα:** Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει όλες τις μη εμπορικές δραστηριότητες που αφορούν αεροπλάνα με μέγιστη μάζα απογείωσης κάτω των 5700 kg και περιλαμβάνει πτήσεις αναψυχής, πτητική εκπαίδευση και δραστηριότητες γενικής αεροπορίας (NCO) ([Κεφάλαιο 8](#)).
3. **Μεγάλα ελικόπτερα:** Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει ελικόπτερα που λειτουργούν σε εμπορικές αερομεταφορές (CAT), καθώς και ελικόπτερα που λειτουργούν σε μη-εμπορικές αερομεταφορές με μέγιστη μάζα απογείωσης άνω των 3175 kg (NCC) ([Κεφάλαιο 9](#)).
4. **Μικρά ελικόπτερα:** Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει όλες τις μη εμπορικές δραστηριότητες που αφορούν ελικόπτερα με μέγιστη μάζα απογείωσης κάτω των 3175 kg και περιλαμβάνει πτήσεις αναψυχής, πτητική εκπαίδευση και δραστηριότητες γενικής αεροπορίας (NCO) ([Κεφάλαιο 10](#)).
5. **Ανεμόπτερα, αλεξίπτωτα πλαγιάς, αερόστατα:** Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει περιστατικά στα οποία εμπλέκονται ανεμόπτερα, αλεξίπτωτα πλαγιάς και αερόστατα κάθε είδους δραστηριότητας ([Κεφάλαιο 11](#)).
6. **Μη επανδρωμένα αεροσκάφη:** Ο τομέας αυτός περιλαμβάνει περιστατικά στα οποία εμπλέκονται μη-επανδρωμένα αεροσκάφη κάθε είδους δραστηριότητας ([Κεφάλαιο 12](#)).
7. **Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας:** Στον τομέα αυτό εξετάζονται περιστατικά που αφορούν τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας (Air Traffic Management) και τις υπηρεσίες επικοινωνίας, αεροναυτιλίας και επιτήρησης (Communication, Navigation, Surveillance) ([Κεφάλαιο 13](#)).
8. **Αεροδρόμια και επίγειας εξυπηρέτησης:** Στο κεφάλαιο των αεροδρομίων και επίγειας εξυπηρέτησης παρουσιάζονται περιστατικά που έλαβαν χώρα σε αεροδρόμια της Ελλάδας και σχετίζονται με τις υποδομές, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των αεροδρομίων και των φορέων επίγειας εξυπηρέτησης ([Κεφάλαιο 14](#)).

Επιπλέον παρατίθεται κεφάλαιο στο οποίο παρουσιάζονται πληροφορίες σχετικές με προσκρούσεις αεροσκαφών με πτηνά σε ελληνικά αεροδρόμια ([Κεφάλαιο 15](#)).

Στους ανωτέρω τομείς, παρατηρείται μικρός αριθμός αναφορών για αεροσκάφη ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών (SPO). Οι ειδικευμένες πτητικές λειτουργίες (SPO) περιλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, όπως της φωτογραφίας, της τοπογραφίας, του αεροψεκασμού, της περιπολίας, της εναέριας διαφήμισης. Αν και οι εγγενείς κίνδυνοι που συνδέονται με τις δραστηριότητες αυτού του τύπου δεν ταυτίζονται απόλυτα με αυτές των υπολοίπων λειτουργιών, τα αεροσκάφη SPO ενσωματώθηκαν σε τομείς ανάλογα με την κατηγορία τους (αεροπλάνο ή ελικόπτερο) και τη μέγιστη μάζα απογείωσής τους. Για παράδειγμα ένα αεροπλάνο SPO με μέγιστη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5700kg θα εξεταστεί στα πλαίσια των μεγάλων αεροπλάνων. Αντίστοιχα ένα ελικόπτερο με μέγιστη μάζα απογείωσης μικρότερη από 3175 kg θα εξεταστεί στο πλαίσιο των μικρών ελικοπτερών. Καθώς το 2024 αναφέρθηκαν συνολικά τέσσερα (4) περιστατικά που αφορούσαν μικρά αεροπλάνα SPO, από τα οποία μόνο δύο (2) αφορούσαν ελληνικά αεροπλάνα, ξεχωριστό κεφάλαιο για αυτό το τύπο λειτουργίας θα δημιουργηθεί όταν θα αυξηθούν οι σχετικές δραστηριότητες και οι αναφορές.

4.1. Διαφοροποιήσεις από την προηγούμενη Ε.Ε.Α.

- i. Προσθήκη πίνακα 6-1: Συνοπτικός πίνακας ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων στο Κεφάλαιο 6.
- ii. Για την ανάπτυξη των Γραφημάτων 7.7 - ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA και 7.8 - ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA και ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ εξαιρέθηκαν τα περιστατικά στα οποία οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας είχαν άμεση συνεισφορά στην κλιμάκωσή τους, ώστε να βελτιωθεί η εστίαση στους εγγενείς κινδύνων του τομέα των μεγάλων αεροπλάνων.

iii. Προσθήκη της παραγράφου 16.5, με τα ζητήματα ασφάλειας μικρών αεροπλάνων (NCO) τα οποία εντοπίστηκαν από το Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών. Τα ζητήματα ασφάλειας αυτής της παραγράφου προκύπτουν κυρίως από αναφορές περιστατικών εκπαιδευτικών πτήσεων (ΑΤΟ).

4.2. Ευρωπαϊκό Σύστημα Ταξινόμησης Κινδύνων (ERCS)

Το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ταξινόμησης Κινδύνων (ERCS), είναι μία μέθοδος η οποία αναπτύχθηκε για να επιτευχθεί μια κοινή προσέγγιση στην ταξινόμηση κινδύνων των περιστατικών τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο Αρμόδιων Αρχών των Κρατών Μελών. Στο ERCS ο κίνδυνος υπολογίζεται προσδιορίζοντας αρχικά το είδος του ατυχήματος [στο εξής *βασικός τομέας κινδύνου (Key Risk Area) (Παράρτημα Α)*] στο οποίο θα ήταν πιθανότερο να κλιμακωθεί το υπό αξιολόγηση περιστατικό, και στη συνέχεια βαθμολογείται χρησιμοποιώντας ένα δισδιάστατο πίνακα.

Στο ERCS, οι γραμμές του δισδιάστατου πίνακα εξετάζουν ποια θα ήταν η σοβαρότητα εάν το περιστατικό είχε εξελιχθεί σε θανατηφόρο ατύχημα, λαμβάνοντας υπόψη τόσο το μέγεθος του εμπλεκόμενου αεροσκάφους όσο και το χειρότερο πιθανό σενάριο έκβασης ενός ατυχήματος.

Οι στήλες υπολογίζουν την πιθανότητα, να εξελιχθεί ένα περιστατικό σε αυτό το θανατηφόρο ατύχημα, με βάση ένα σταθμισμένο μοντέλο φραγμών (barriers).

Το ERCS δίνει την δυνατότητα της αποτύπωσης του κινδύνου, ανεξάρτητα της ταξινόμησης ενός περιστατικού (π.χ. ατύχημα, σοβαρό συμβάν, περιστατικό κλπ) καθώς η ταξινόμηση δεν παρέχει απαραίτητα ακριβή εικόνα του κινδύνου αυτών των περιστατικών.

Για παράδειγμα, μια παρ' ολίγον σύγκρουση στον αέρα θα ταξινομηθεί ως σοβαρό συμβάν και θα έχει υψηλό βαθμό κινδύνου, ενώ μια σύγκρουση μεταξύ ενός οχήματος επίγειας εξυπηρέτησης και ενός αεροσκάφους που οδηγεί σε σημαντική ζημιά του τελευταίου θα ταξινομηθεί ως ένα ατύχημα έχοντας χαμηλότερο βαθμό κινδύνου, γιατί οι συνέπειες στην ανθρώπινη ζωή θα είναι μικρότερες αφού το περιστατικό έλαβε χώρα στο έδαφος με μικρή σχετική ταχύτητα.

4.3. Σύνδεση με το Εθνικό Σχέδιο Αεροπορικής Ασφάλειας

Το Εθνικό Σχέδιο Αεροπορικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Α.Α.) είναι το κύριο έγγραφο σχεδιασμού που καθορίζει τη στρατηγική κατεύθυνση της χώρας μας για τη διαχείριση της αεροπορικής ασφάλειας, περιλαμβάνοντας τους κύριους κινδύνους που επηρεάζουν την ελληνική αεροπορία και τις απαραίτητες ενέργειες για το μετριασμό αυτών των κινδύνων για την περαιτέρω βελτίωση της αεροπορικής ασφάλειας στην Ελλάδα για μια καθορισμένη περίοδο.


Το ΕΣΑΑ βασίζεται κυρίως στις πληροφορίες και στις δράσεις που προσδιορίζονται στο [EPAS](#), στην ανάλυση των αναφορών που παρουσιάζεται στην Ε.Ε.Α. και στις προτάσεις των φορέων και υπηρεσιών που συμμετέχουν στο Εθνικό Πρόγραμμα Αεροπορικής Ασφάλειας, προκειμένου να καθοριστούν και να ιεραρχηθούν οι ενέργειες που απαιτούνται για την ενίσχυση της ασφάλειας σε εθνικό επίπεδο.

4.4. Πληροφορίες ανά τομέα

Για κάθε τομέα παρουσιάζονται πληροφορίες σχετικά με:

i. τους βασικούς δείκτες απόδοσης ασφαλείας (SPI), οι οποίοι περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των θανατηφόρων ατυχημάτων, των μη θανατηφόρων ατυχημάτων, των σοβαρών συμβάντων και των θανάσιμων τραυματισμών στον τομέα, για την περίοδο 2017-2024.

Οι τάσεις στους βασικούς δείκτες ασφαλείας προκύπτουν εξετάζοντας:

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών		
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ		
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ		

- στα μεγάλα αεροπλάνα και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, το λόγο των περιστατικών ανά 100.000 πτήσεις στην Ελλάδα,
 - στα αεροδρόμια και στις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης, το λόγο των περιστατικών ανά 100.000 κινήσεις στα ελληνικά αεροδρόμια και
 - στους υπόλοιπους τομείς, τους μέσους όρους των προηγούμενων ετών.
- ii. τις συνήθεις κατηγορίες περιστατικών (Occurrence Category) για τα περιστατικά του 2024,
- iii. τους συνήθεις τύπους γεγονότων (Event type) για τα περιστατικά του 2024,
- iv. το συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS ανά Βασική Περιοχή Κινδύνου (KRA) και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category) για τα περιστατικά του 2024 στα οποία εφαρμόστηκε η μέθοδος ERCS.

Ειδικά για τον τομέα των αεροπλάνων, παρουσιάζεται αρχικά η “συνολική” εικόνα. Η συνολική εικόνα παρουσιάζει ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα στα οποία ενεπλάκησαν:

- i. ελληνικά αεροπλάνα και έλαβαν χώρα στην Ελλάδα και στον υπόλοιπο κόσμο και
- ii. αεροπλάνα ξένου νηολογίου στην Ελλάδα.

Συνεπώς, στη συνολική εικόνα περιλαμβάνονται και περιστατικά που σχετίζονται με φορείς εκμετάλλευσης ή αεροσκάφη που δεν ανήκουν στην εποπτική αρμοδιότητα της ΑΠΑ.

Προκειμένου να διευκολυνθεί η εστίαση στις επιδόσεις ασφάλειας που αφορούν αεροσκάφη ελληνικού νηολογίου ή αεροσκάφη που εκμεταλλεύονται ελληνικοί φορείς, παρουσιάζονται ξεχωριστά γραφήματα που εστιάζουν στα ελληνικά αεροπλάνα.

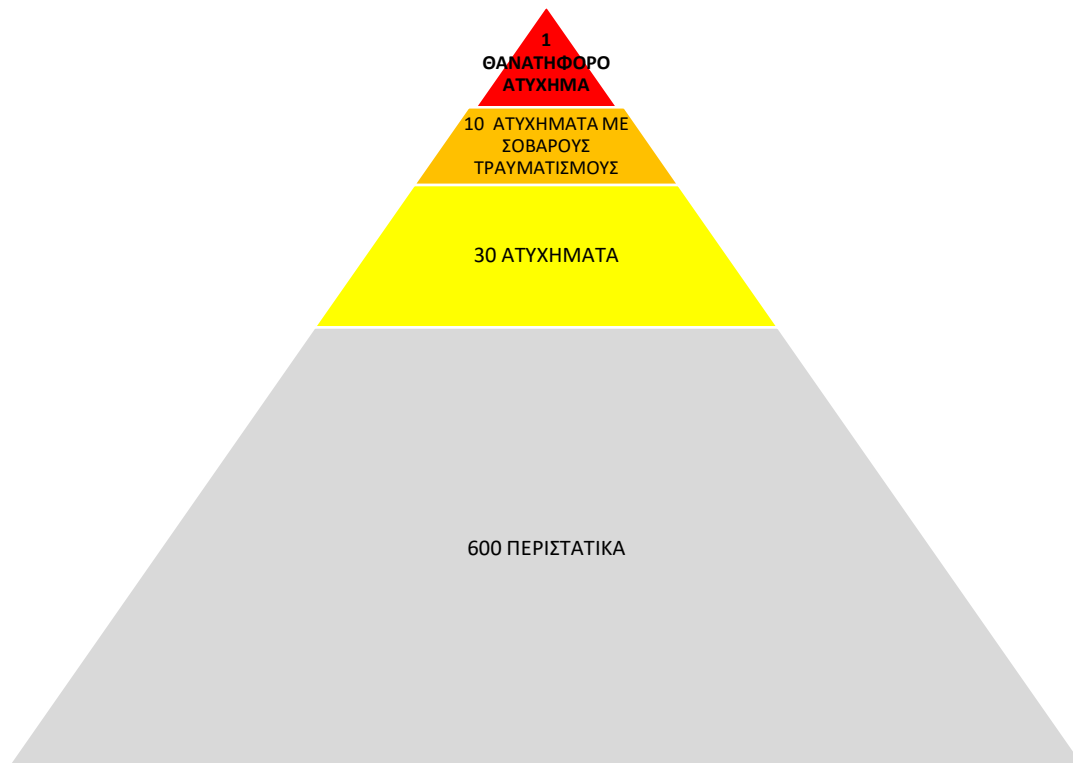
5. Αναφορά περιστατικών

Η αναφορά περιστατικών ΔΕΝ αποσκοπεί στην απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

Μοναδικός στόχος της αναφοράς των περιστατικών είναι η πρόληψη ατυχημάτων, καθώς μέσω της ανάλυσης των πληροφοριών που συλλέγονται, εντοπίζονται δυνητικοί κίνδυνοι για την ασφάλεια και λαμβάνονται προληπτικές δράσεις μετριασμού αυτών των κινδύνων.

Ένα θανατηφόρο ατύχημα συμβαίνει αφού έχει προηγηθεί ένα πλήθος άλλων λιγότερο σοβαρών περιστατικών. Η αναλογία ατυχημάτων προς τα άλλα περιστατικά απεικονίζεται με τη μορφή τριγώνου, στο οποίο η κορυφή του αντιστοιχεί στο ατύχημα και η περιοχή κάτω από αυτή στον αριθμό των περιστατικών που είχαν προηγηθεί. Προκειμένου να γίνει αντιληπτή η τάξη μεγέθους των αναλογιών, παρατίθεται ενδεικτικά το μοντέλο του Bird (Εικόνα 5-1).

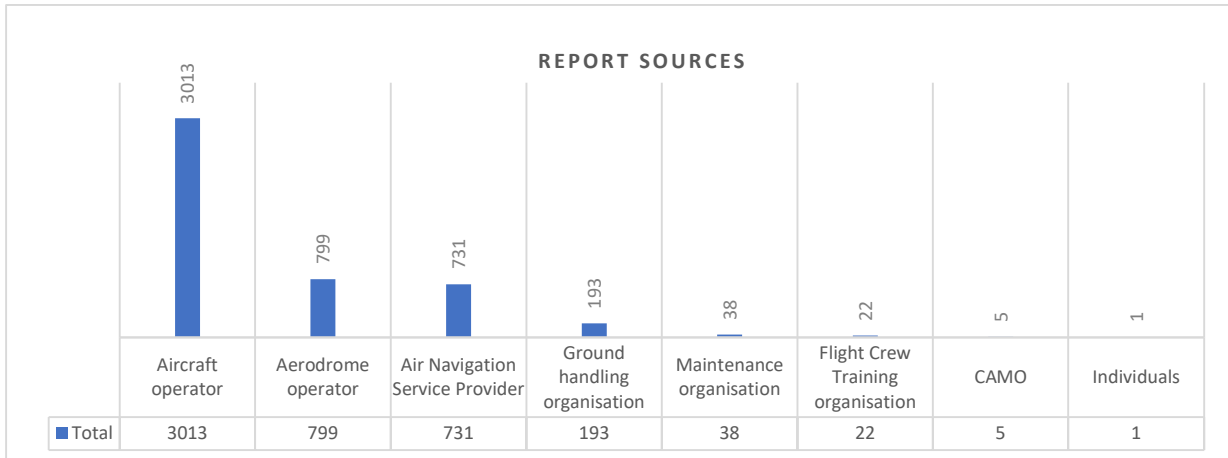
Συνεπώς, για την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων είναι σημαντικό να υπάρχει επαρκής αριθμός αναφορών περιστατικών πριν αυτά εξελιχθούν σε ατύχημα.



Εικόνα 5-1: Μοντέλο Bird

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η Ε.Ε.Α. βασίζεται στις πληροφορίες που περιέχονται στις αναφορές περιστατικών ασφαλείας. Έτσι, το πλήθος και η πληρότητα των αναφορών όχι μόνο αντανακλούν την ωριμότητα των συστημάτων ασφαλείας και την κουλτούρα αναφοράς αλλά και προσδιορίζουν την αξιοπιστία για το είδος των συμπερασμάτων, όπως της ανίχνευσης αδυναμιών ή θεμάτων ασφαλείας που μπορούν να εξαχθούν από την παρούσα επισκόπηση.

Στο Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών υποβλήθηκαν, μέσω του ECCAIRS, 4967 αρχικές αναφορές² για περιστατικά που συνέβησαν το 2024. Η κατανομή της προέλευσής τους παρουσιάζεται στο Γράφημα 5-1.

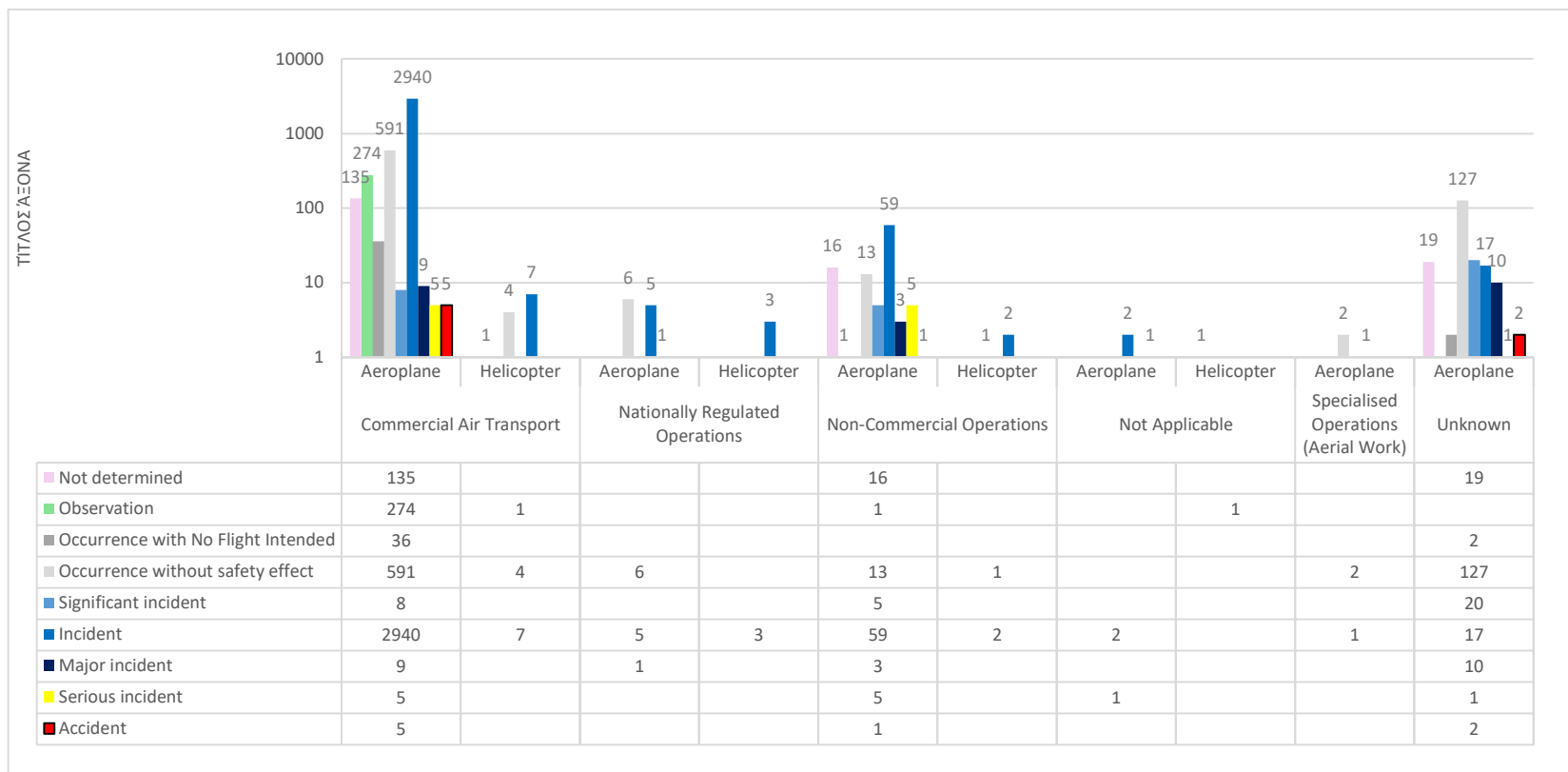


Γράφημα 5-1: ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ



Σύμφωνα με το γράφημα 5-1, περίπου το 63% των αναφορών προέρχονται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, το 17% από φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων, το 15% από τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και το 4% από φορείς επίγειας εξυπηρέτησης.

² Η διαφορά μεταξύ της αναγραφόμενης τιμής και του αθροίσματος των τιμών που εμφανίζονται στο Γράφημα 5-1, οφείλεται στην εξαίρεση των αναφορών στις οποίες η πηγή προέλευσής τους δεν προσδιορίζεται, προς όφελος της αναγνωσιμότητάς του.

Το Γράφημα 5-2 παρουσιάζει τον αριθμό των αναφορών που υποβλήθηκαν ανά τάξη περιστατικού (π.χ. ατύχημα, σοβαρό συμβάν, περιστατικό), ανά τύπο λειτουργίας και κατηγορία πτητικού μέσου.



Γράφημα 5-2: ΑΡΧΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ – ΤΑΞΗ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ (OCCURRENCE CLASS) ανά ΤΥΠΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ και ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ	

Παρατηρείται ότι στις αναφορές που αφορούν αεροπλάνα (CAT ή NCO) το άθροισμα των ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων, αποτελούν ένα μικρό σχετικά ποσοστό του συνόλου των περιστατικών που έχουν αναφερθεί και ταιριάζουν στο μοτίβο του τρίγωνου.

Από φορείς εκμετάλλευσης ελικοπτέρων υπάρχουν δώδεκα (12) αρχικές αναφορές, αριθμός, που και για το 2024, αποδεικνύει το έλλειμα κουλτούρας αναφοράς του τομέα.

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ	

6. Γενική εικόνα

Η γενική εικόνα παρουσιάζει ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα στα οποία ενεπλάκησαν:

- i. ελληνικά αεροσκάφη, ανεμόπτερα, αερόστατα, αλεξιπτωτα πλαγιάς και αιωρόπτερα και έλαβαν χώρα στην Ελλάδα και στον υπόλοιπο κόσμο (στο εξής ελληνική αεροπορία)
- ii. αεροσκάφη, ανεμόπτερα και αερόστατα ξένου νηολογίου στην Ελλάδα.

Το 2024 σημειώθηκαν έξι (6) ατυχήματα από τα οποία δύο (2) ήταν θανατηφόρα ατυχήματα.

Τα θανατηφόρα ατυχήματα συνέβησαν με αιωρόπτερο στις 27 Αυγούστου στην περιοχή του Κιθαιρώνα και με αλεξιπτωτο πλαγιάς στις 26 Οκτωβρίου στην περιοχή της Θέρμης.

Επίσης, συνέβησαν τέσσερα (4) μη-θανατηφόρα ατυχήματα, ένα (1) με μεγάλο ελληνικό αεροπλάνο εμπορικών αερομεταφορών, δύο (2) με μεγάλα αεροπλάνα ξένου νηολογίου εμπορικών αερομεταφορών και ένα (1) με ελληνικό αεροπλάνο των Ενόπλων Δυνάμεων, το οποίο κατ' εξαίρεση αναφέρεται στην Ε.Ε.Α. καθώς το περιστατικό **σχετίζεται με τις λειτουργίες πολιτικού αεροδρομίου**.



Επιπλέον, σημειώθηκαν τέσσερα (4) σοβαρά συμβάντα, ένα (1) με μεγάλο ελληνικό αεροπλάνο εμπορικών αερομεταφορών, ένα (1) με ξένο αεροπλάνο εμπορικών αερομεταφορών, και δύο (2) με ελληνικά μικρά αεροπλάνα αεροπλάνο μη-εμπορικών αερομεταφορών (ΑΤΟ).

Στον πίνακα 6 1 παρουσιάζονται συνοπτικά τα ατυχήματα και τα σοβαρά συμβάντα του 2024.

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ	

Πίνακας 6-1: Συνοπτικός πίνακας ατυχημάτων και σοβαρών συμβάντων 2024

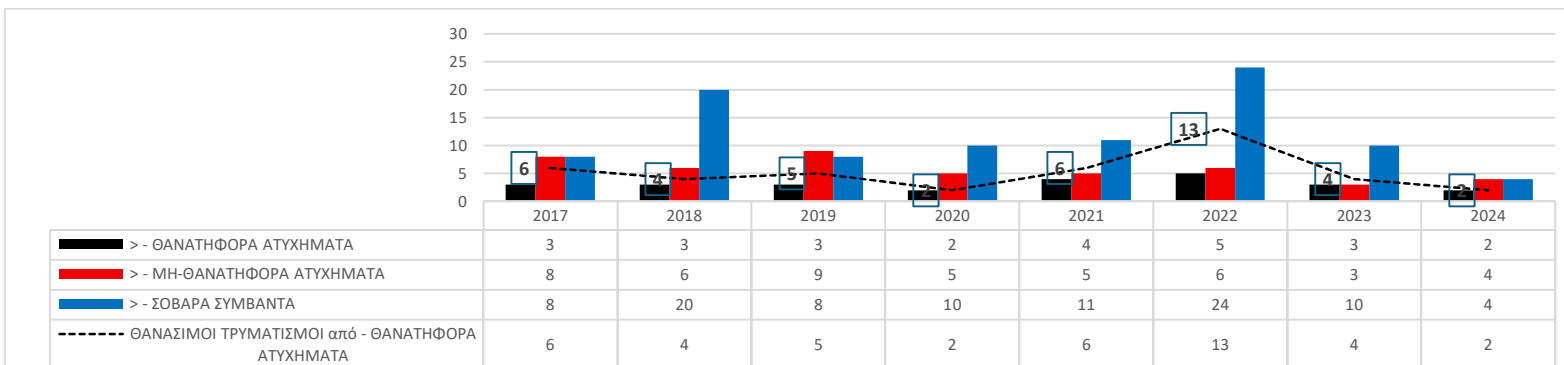
Ταξινόμηση Περιστατικού	Ημ/νία	Χώρα	Περιοχή	Περιγραφή	Θανάσιμοι τρ/σμοί	Σοβαροί τρα/σμοί	Κατηγορία Περιστατικού	Χώρα Νηολογίου Α/φους	Χώρα Φορέα Εκμετάλλευσης	Τύπος Λειτουργίας	Κατηγορία Αεροσκάφους	
1	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	16/10/2024	Greece	Mountainous area near VASSILIKA of THERMI	Paraglider crash with fatal injury at Vassilika of THERMI area	1		LOC-I: Loss of control - inflight	Not applicable	Greece	NCO> Pleasure	Non-powered Paraglider
2	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	27/8/2024	Greece	KITHAIRONAS Mountain near Villia	Hang-glider crashed at mountainous area resulting to pilot fatal injury	1		GCOL: Ground Collision	Not applicable	Greece	NCO> Pleasure	Non-powered Hang-glider
3	ΜΗ-ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	15/9/2024	Greece	LGSK	Abnormal runway contact - Hard landing			ARC: Abnormal runway contact	Denmark	Denmark	CAT> Passenger	Large Aeroplane
4	ΜΗ-ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	19/8/2024	Greece	Enroute in Athens FIR exiting to Prindisi FIR	A320 airline aeroplane cabin crew serious injury due to severe turbulence encounter		2	TURB: Turbulence encounter	United Kingdom	United Kingdom	CAT> Passenger	Large Aeroplane
5	ΜΗ-ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	21/7/2024	Greece	LGKF	ACCIDENT ON APRON			GCOL: Ground Collision	Greece	Greece	NRO	Military Aeroplane
6	ΜΗ-ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	18/2/2024	Serbia	LYBE BEG BELGRADE AIRPORT	Runway Overrun on T/O Collision/Impact to Airport Infrastructure			CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing; RE: Runway excursion	Denmark	Greece	CAT> Passenger	Large Aeroplane
7	ΣΟΒΑΡΟ ΣΥΜΒΑΝ	27/11/2024	Switzerland	LSGG	Minimum Safe Altitude Warning and GPWS			CFIT: Controlled flight into or toward terrain	Greece	Greece	CAT> Passenger	Large Aeroplane

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ	

Ταξινόμηση Περιστατικού	Ημ/νία	Χώρα	Περιοχή	Περιγραφή	Θανάσιμοι τρα/σμοί	Σοβαροί τρα/σμοί	Κατηγορία Περιστατικού	Χώρα Μηολογίου Α/φους	Χωρα Φορέα Εκμετάλλευσης	Τύπος Λειτουργίας	Κατηγορία Αεροσκάφους	
8	ΣΟΒΑΡΟ ΣΥΜΒΑΝ	7/8/2024	Greece	DIMITRA AIRFIELD VOIOTIA GREECE	GEAR UP LANDING			ARC: Abnormal runway contact	Greece	Greece	NCO> Flight Training / Instructional	Small Aeroplane
9	ΣΟΒΑΡΟ ΣΥΜΒΑΝ	9/7/2024	Greece	LGIK	Wing tip damaged during take-off			LOC-I: Loss of control - inflight	Austria	Greece	NCO	Small Aeroplane
10	ΣΟΒΑΡΟ ΣΥΜΒΑΝ	19/6/2024	Greece	LGKR Corfu airport	Deep landing with Float with change of control between flight crew and repeatedly reversing decision to land			ARC: Abnormal runway contact	United Kingdom	United Kingdom	CAT> Passenger	Large Aeroplane

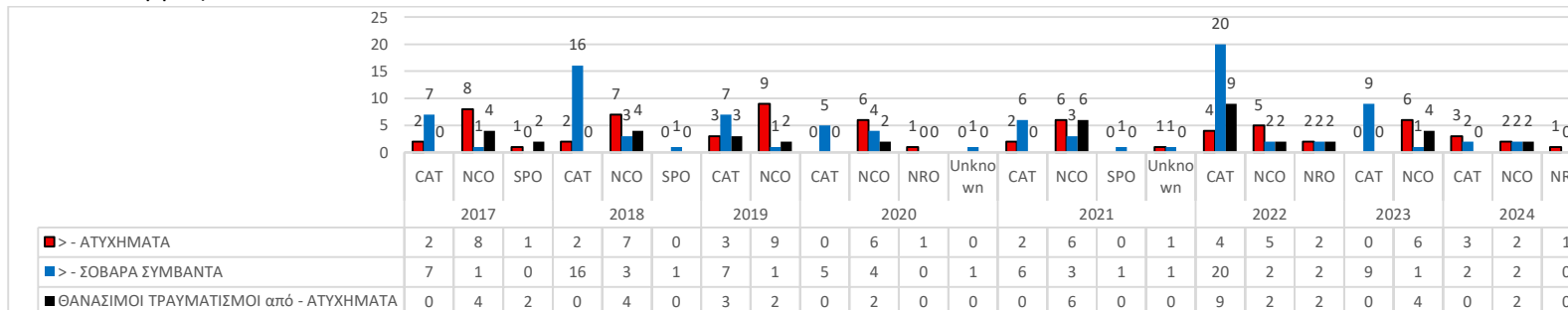
Το Γράφημα 6-1 παρουσιάζει τη γενική εικόνα των θανατηφόρων ατυχημάτων, των μη-θανατηφόρων ατυχημάτων, των σοβαρών συμβάντων και των θανάσιμων τραυματισμών στην περίοδο 2017-2024.

Το 2024, όπως και το 2020, σημειώθηκε ο μικρότερος αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων (2) και θανάσιμων τραυματισμών (2). Επίσης, καταγράφηκαν τέσσερα (4) σοβαρά συμβάντα, τα λιγότερα της περιόδου 2017-2024.



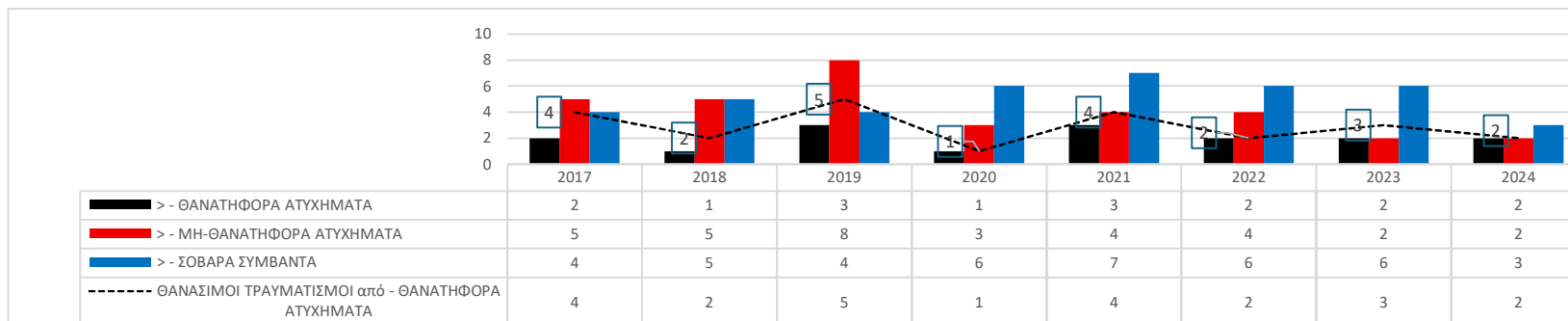
Γράφημα 6-1: ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ – ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΜΗ-ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ 2017-2024

Το Γράφημα 6-2 παρουσιάζει τη γενική εικόνα των ατυχημάτων, σοβαρών συμβάντων θανάσιμων τραυματισμών της περιόδου 2017-2024 ανά τύπο λειτουργίας.



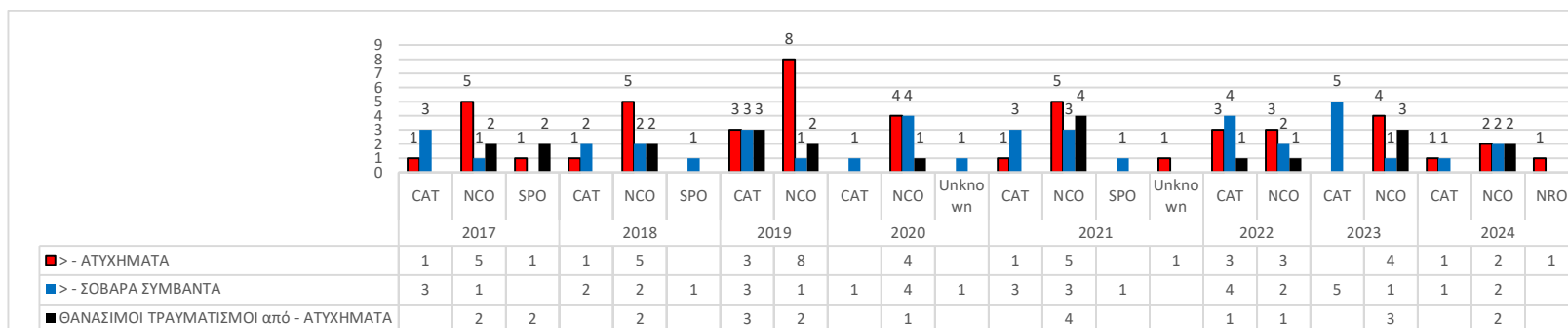
Γράφημα 6-2: ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ – ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ 2017-2024

Εστιάζοντας στα ελληνική αεροπορία (Γράφημα 6-3), παρατηρείται ότι τα δύο (2) θανατηφόρα ατυχήματα είναι στον μέσο όρο της προηγούμενης περιόδου 2017-2023, ενώ τα δύο (2) μη-θανατηφόρα ατυχήματα του 2024, είναι όπως και το 2023, ο μικρότερος αριθμός της περιόδου 2017-2024. Επίσης, τρία (3) περιστατικά χαρακτηρίστηκαν σαν σοβαρά συμβάντα, η μικρότερη τιμή της περιόδου 2017-2024.



Γράφημα 6-3: ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2017-2024

Το Γράφημα 6-4 παρουσιάζει τη γενική εικόνα των ατυχημάτων, σοβαρών συμβάντων θανάσιμων τραυματισμών της περιόδου 2017-2024 ανά τύπο λειτουργίας.



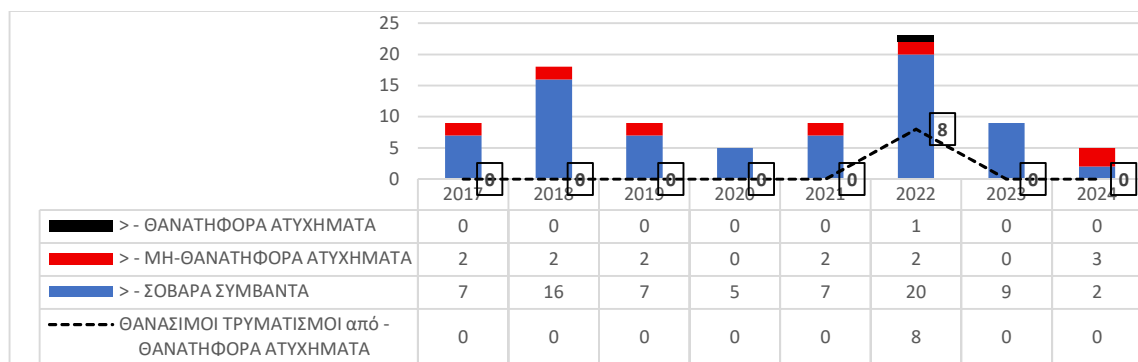
Γράφημα 6-4: ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ - ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2017-2024

7. Μεγάλα Αεροπλάνα (CAT, NCC & SPO)

7.1 Συνολική εικόνα

Το γράφημα 7-1 παρουσιάζει τη συνολική εικόνα των θανατηφόρων ατυχημάτων, των μη-θανατηφόρων ατυχημάτων και των σοβαρών συμβάντων της περιόδου 2017-2024 και στα οποία ενεπλάκησαν:

- μεγάλα ελληνικά αεροπλάνα (CAT, NCC & SPO) και έλαβαν χώρα στην Ελλάδα και στον υπόλοιπο κόσμο, και
- μεγάλα αεροπλάνα (CAT, NCC & SPO) ξένου νηολογίου στην Ελλάδα.

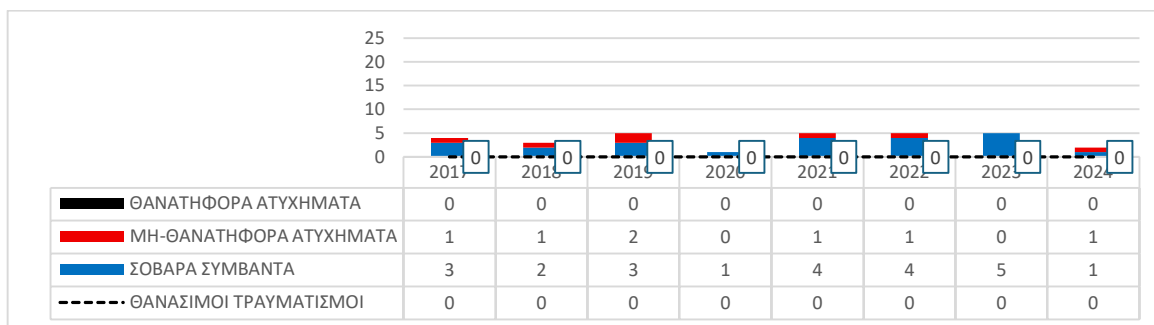


Γράφημα 7-1: ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ (CAT, NCC & SPO) - ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΜΗ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ – ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ 2017-2024

Το 2024 καταγράφηκε ο μεγαλύτερος αριθμός μη-θανατηφόρων ατυχημάτων (3) και ο μικρότερος αριθμός σοβαρών συμβάντων (2) της περιόδου 2017-2024. Παρατηρείται ότι τα περιστατικά τα οποία χαρακτηρίστηκαν ως σοβαρά συμβάντα δεν είναι περισσότερα από τα ατυχήματα.

7.2 Ελληνικά μεγάλα αεροπλάνα

Εστιάζοντας στα μεγάλα ελληνικά αεροπλάνα (Γράφημα 7-2), παρατηρείται ότι το 2024 υπήρξε ένα (1) μη-θανατηφόρο ατύχημα, ενώ το ένα (1) σοβαρό συμβάν, όπως και το 2020, είναι η μικρότερη τιμή της περιόδου 2017-2024. Όπως και στο γράφημα 7-1, παρατηρείται ότι τα περιστατικά τα οποία να χαρακτηρίστηκαν ως σοβαρά συμβάντα δεν είναι περισσότερα από τα ατυχήματα.



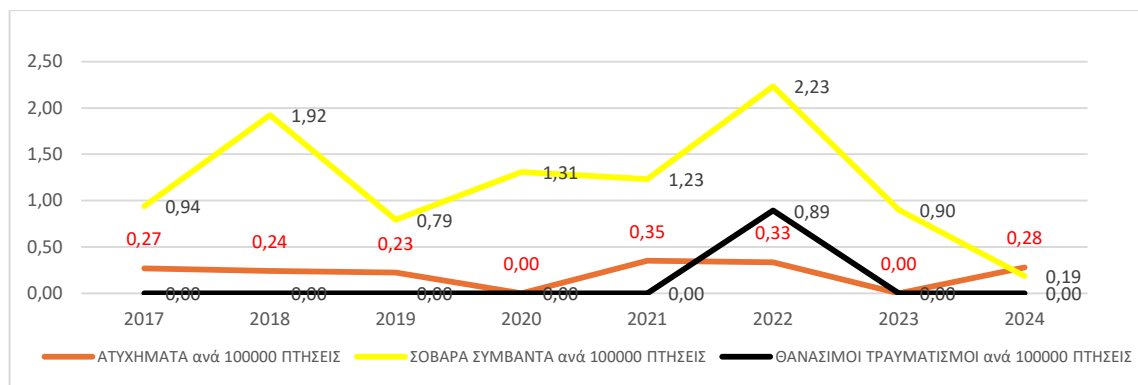
Γράφημα 7-2: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ - ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΜΗ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ 2017-2024

7.3 Ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα ανά 100.000 πτήσεις

Οι βασικοί δείκτες της συνολικής εικόνας και των ελληνικών μεγάλων αεροπλάνων που περιγράφονται στα προηγούμενα γραφήματα, εξετάζονται στα γραφήματα 7-3 και 7-4 σε σχέση με τον ετήσιο αριθμό πτήσεων.

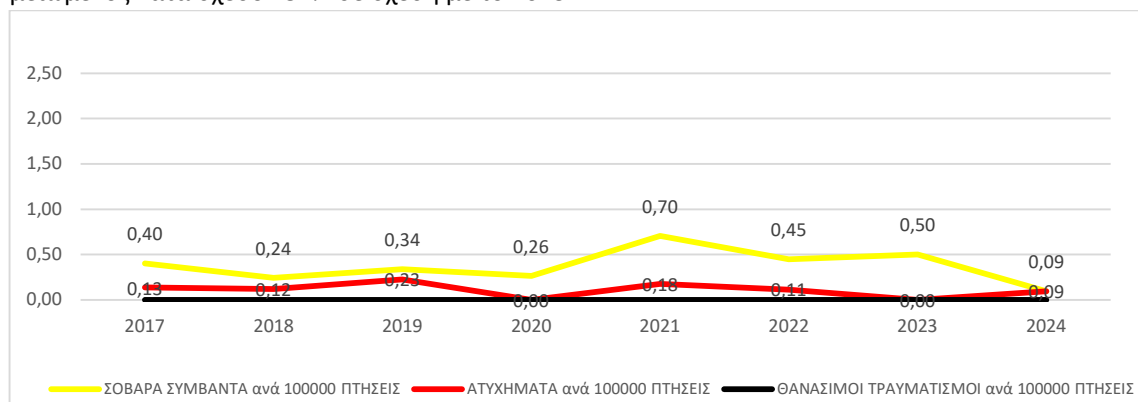
Στο γράφημα 7-3, παρατηρείται ότι το 2024 ο δείκτης των ατυχημάτων της συνολικής εικόνας από μηδενικό επίπεδο στο 0.19, στον μέσο όρο της περιόδου.

Όσον αφορά τα σοβαρά συμβάντα, παρατηρείται σε σχέση με το 2023, μείωση της τάξης του 79% περίπου σημειώνει ο δείκτης των σοβαρών συμβάντων.



Γράφημα 7-3: ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ ΑΝΑ 100.000 ΠΤΗΣΕΙΣ - ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ 2017-2024

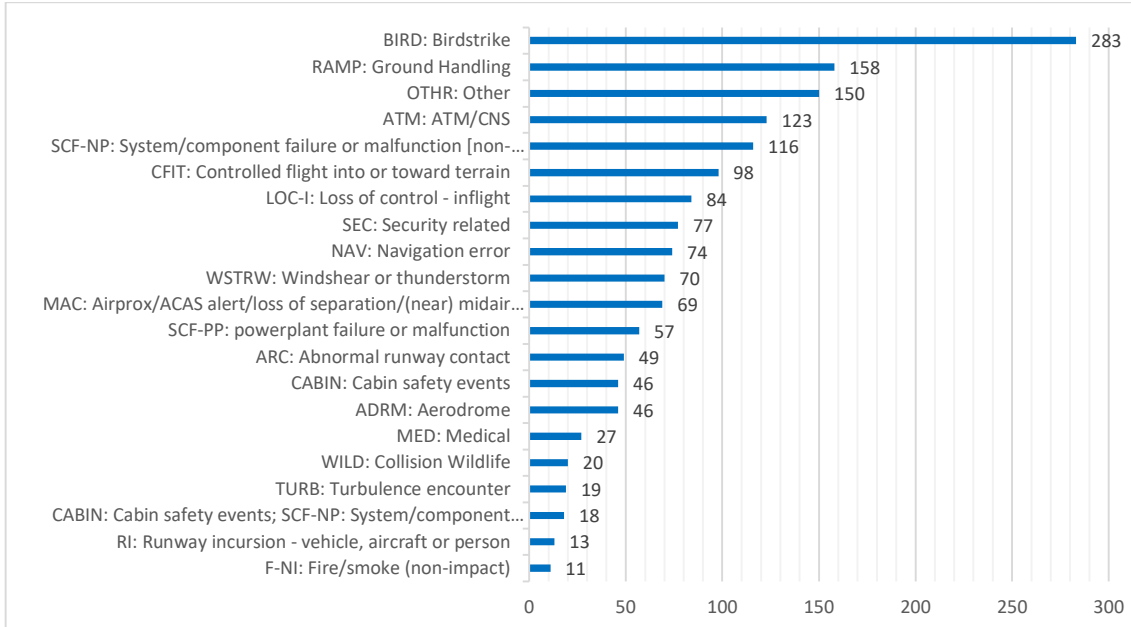
Εστιάζοντας στα μεγάλα ελληνικά αεροπλάνα (Γράφημα 7-4), παρατηρείται ότι το 2024 οι δείκτες των ατυχημάτων και των σοβαρών συμβάντων για τα ελληνικά μεγάλα αεροπλάνα συμπίπτουν (0.09). Επίσης, ο δείκτης των σοβαρών συμβάντων παρουσιάζει την μικρότερη τιμή της περιόδου 2017-2024, μειωμένος κατά σχεδόν 82% σε σχέση με το 2023.



Γράφημα 7-4: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ – ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ ΑΝΑ 100.000 ΠΤΗΣΕΙΣ 2017-2024

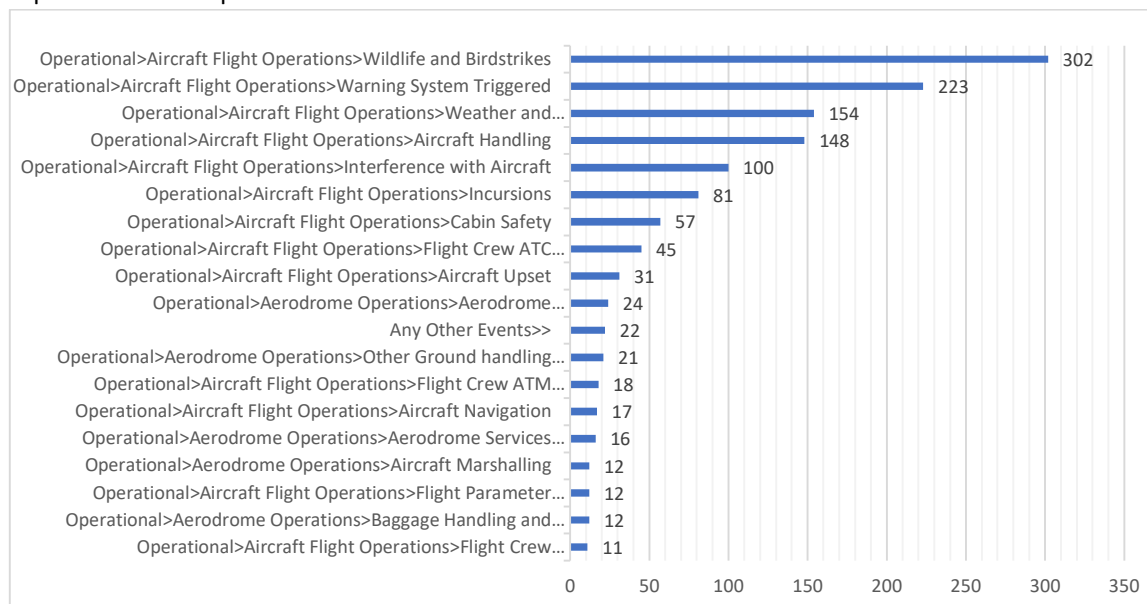
7.4 Συνήθεις κατηγορίες περιστατικών και τύπων γεγονότων

Το γράφημα 7-5 παρουσιάζει τις συνήθεις κατηγορίες περιστατικών όλων των περιστατικών του 2024 στα οποία ενεπλάκησαν τα ελληνικά αεροπλάνα του τομέα.



Γράφημα 7-5: ΜΕΓΑΛΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ – ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

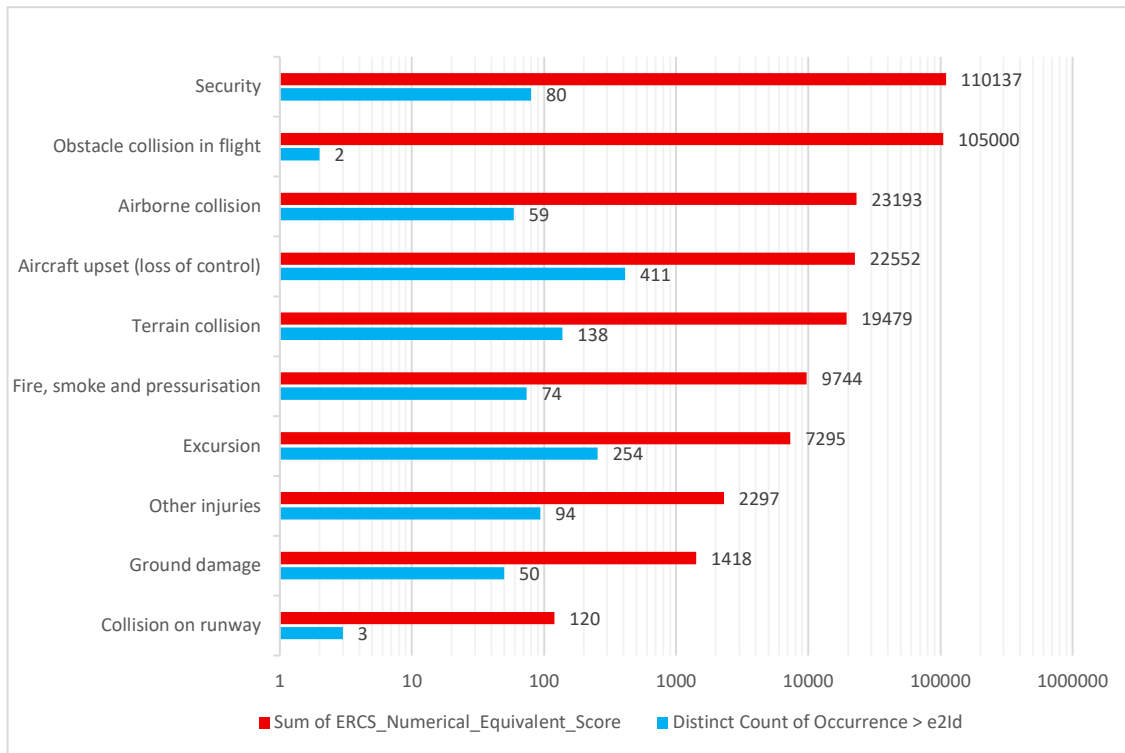
Το γράφημα 7-6 παρουσιάζει τους συνήθεις τύπους γεγονότων (Event Types) που συνδέονται με τα περιστατικά του τομέα το 2024.



Γράφημα 7-6: ΜΕΓΑΛΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ – ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΤΥΠΟΙ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ (Event Types)

7.5 Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category)

Το γράφημα 7-7 παρουσιάζει το συνολικό ισοδύναμο βαθμό (Numerical Equivalent Score) ERCS ανά Key Risk Area (KRA) για τα περιστατικά του τομέα που αξιολογήθηκαν με τη μέθοδο αυτή το 2024, καθώς και τους απόλυτους αριθμούς περιστατικών ανά KRA. Δεν συμπεριλαμβάνονται περιστατικά στα οποία οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας είχαν άμεση συνεισφορά στην κλιμάκωσή τους.

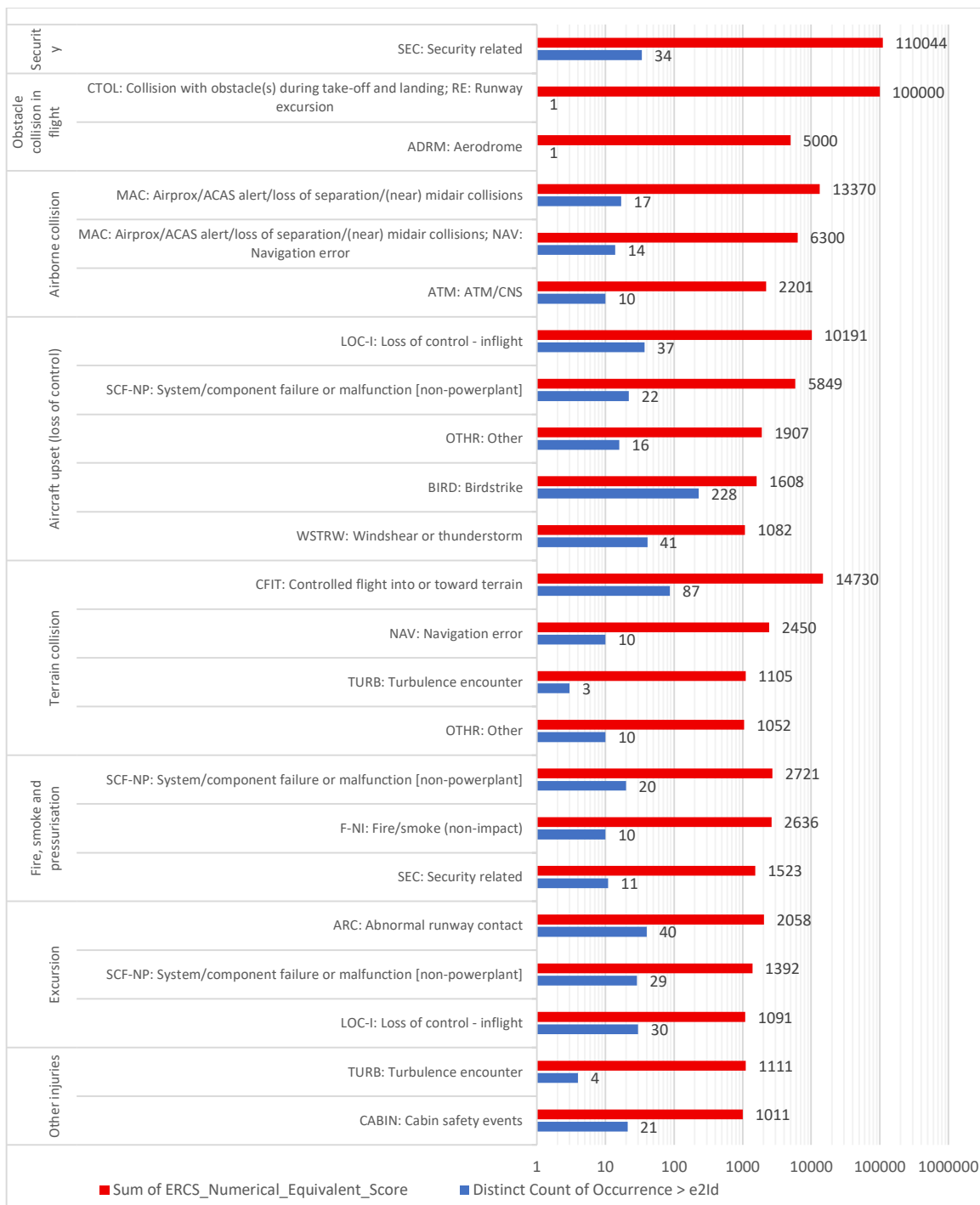


Γράφημα 7-7: ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA

Από το ανωτέρω γράφημα οι KRA με τον υψηλότερο βαθμό κινδύνου είναι:

- ασφάλεια (**security**)
- σύγκρουση με εμπόδιο εν πτήση (**obstacle collision in flight**)
- εναέρια σύγκρουση (**airborne collision**)
- ανεπιθύμητη κατάσταση αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης (**aircraft upset**)
- Σύγκρουση με το έδαφος (**terrain collision**)

Το γράφημα 7-8 παρουσιάζει, ανά Key Risk Area, τις κατηγορίες περιστατικών (Occurrence Category) που συγκέντρωσαν συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS μεγαλύτερο του 1000. Δεν συμπεριλαμβάνονται περιστατικά στα οποία οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας είχαν άμεση συνεισφορά στην κλιμάκωσή τους.



Γράφημα 7-8 ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA και ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ (Occurrence Category)

 ΑΡΧΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 – ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ (CAT, NCC & SPO)	

Από το ανωτέρω γράφημα παρατηρείται ότι σημαντική συνεισφορά στο συνολικό βαθμό ERCS έχουν:

Στη KRA **security** οι παρεμβολές με laser. Ο υψηλός βαθμό ERCS οφείλεται στη προτεινόμενη πρακτική αξιολόγησης κινδύνου τέτοιων περιστατικών, για την οποία το Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών έχει εκφράσει, μέσω της συμμετοχής στο NoA, τις επιφυλάξεις του καθώς θεωρεί ότι ο βαθμός ERCS που αποδίδεται στα εν λόγω περιστατικά είναι δυσανάλογα υψηλός. Ως εκ τούτου και σε αναμονή αναθεωρημένων οδηγιών για την ταξινόμησή τους, δεν προκύπτει ζήτημα ασφάλειας για το 2024 από παρεμβολές με laser.

Στη KRA **obstacle collision in flight** το ατύχημα στο Βελιγράδι το οποίο προκλήθηκε από εσφαλμένη απογείωση από ενδιάμεσο σημείο (intersection take-off) και όχι από την αρχή του διαδρόμου.

Στην KRA **airborne collision**, οι κατηγορίες περιστατικών που αφορούν την παραλίγο σύγκρουση στον αέρα λόγω παρεισφρήσεων ελικόπτερων ή μη-επανδρωμένων αεροσκάφων (drones).

Στην KRA **aircraft upset**, οι κατηγορίες των περιστατικών που αφορούν:

- απώλεια ελέγχου αεροσκάφους ή απόκλιση από το προβλεπόμενο ίχνος πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης (LOC-I),
- εργασίες επίγειας εξυπηρέτησης (συγκεκριμένα, φόρτωση του αεροσκάφους) (RAMP) που δύναται να επηρεάσουν την πτήση και
- βλάβες σε κινητήρες ή συστήματα των αεροσκαφών (SCF-PP και SCF-NP).

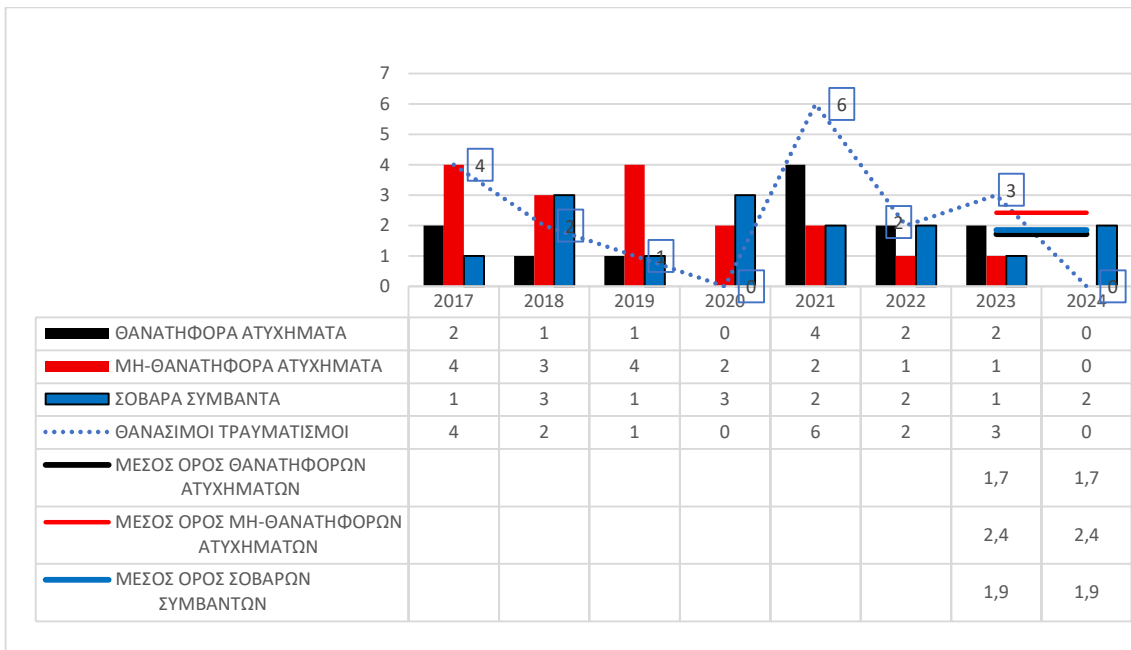
8. Μικρά αεροπλάνα, μη-εμπορικών αερομεταφορών (NCO & SPO)

8.1 Συνολική εικόνα

Το γράφημα 8-1 παρουσιάζει τη συνολική εικόνα των θανατηφόρων ατυχημάτων, των μη-θανατηφόρων ατυχημάτων και των σοβαρών συμβάντων της περιόδου 2017-2024, και στα οποία ενεπλάκησαν:

- i μικρά ελληνικά αεροπλάνα μη-εμπορικών αερομεταφορών (NCO) και ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών (SPO) και έλαβαν χώρα στην Ελλάδα και στον υπόλοιπο κόσμο, και
- ii μικρά αεροπλάνα μη-εμπορικών αερομεταφορών, ξένου νηολογίου στην Ελλάδα.

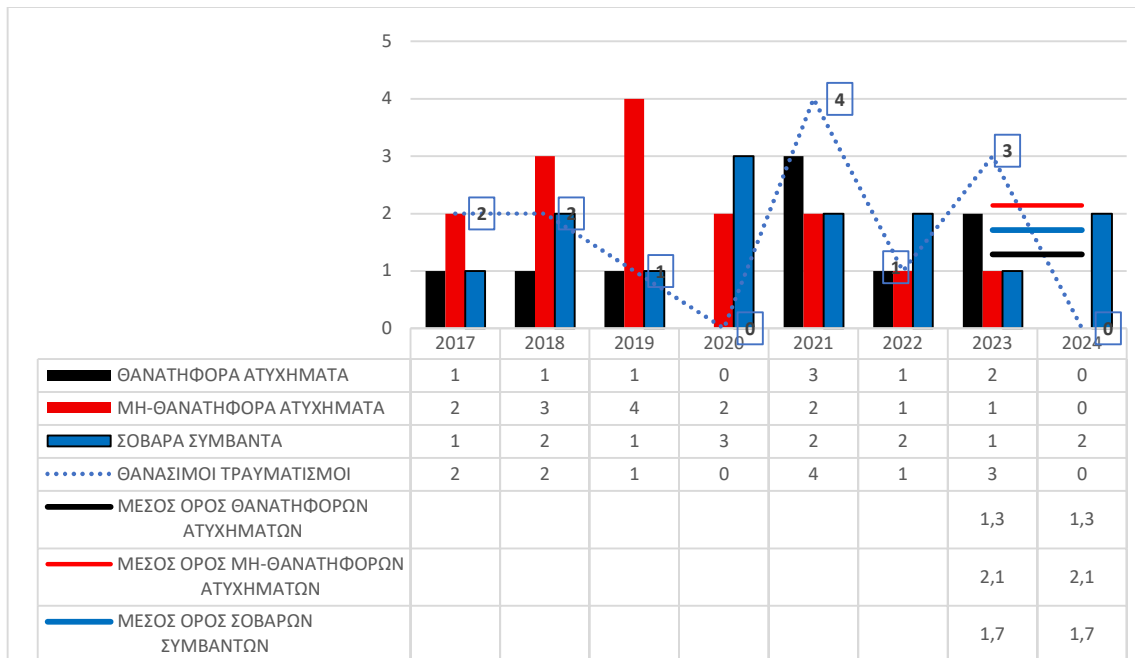
Το 2024 δεν υπήρξαν περιστατικά τα οποία να χαρακτηρίστηκαν ως ατυχήματα (θανατηφόρα ή μη) με μικρά αεροπλάνα μη-αεροπορικών μεταφορών ή ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών. Ο αριθμός των σοβαρών συμβάντων (2) κινήθηκε στον αντίστοιχο μέσο όρο (1,9) της της περιόδου 2017-2023.



Γράφημα 8-1: ΜΙΚΡΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΜΗ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ – ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ 2017-2024

8.2 Ελληνικά μικρά αεροπλάνα

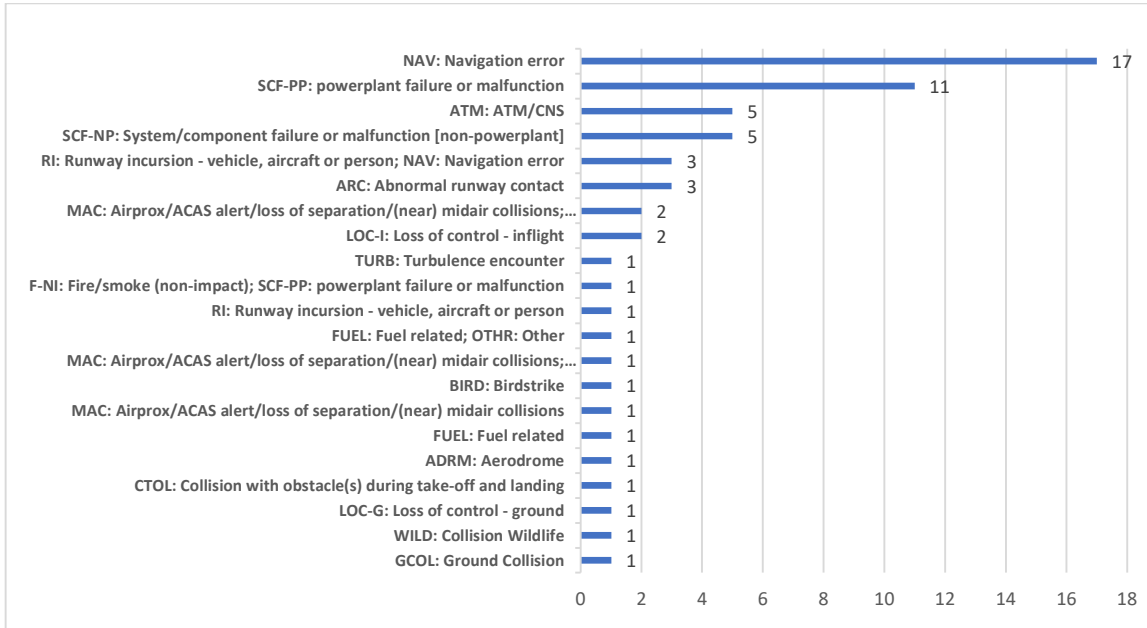
Το 2024 δεν υπήρξαν περιστατικά τα οποία να χαρακτηρίστηκαν ως ατυχήματα (θανατηφόρα ή μη) με ελληνικά μικρά αεροπλάνα μη-αεροπορικών μεταφορών ή ειδικευμένων πτητικών λειτουργιών. Ο αριθμός των σοβαρών συμβάντων (2) κινήθηκε στον αντίστοιχο μέσο ορό (1,7) της της περιόδου 2017-2023 (γράφημα 8-2).



Γράφημα 8-2: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΙΚΡΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ – ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΜΗ-ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ 2017-2024

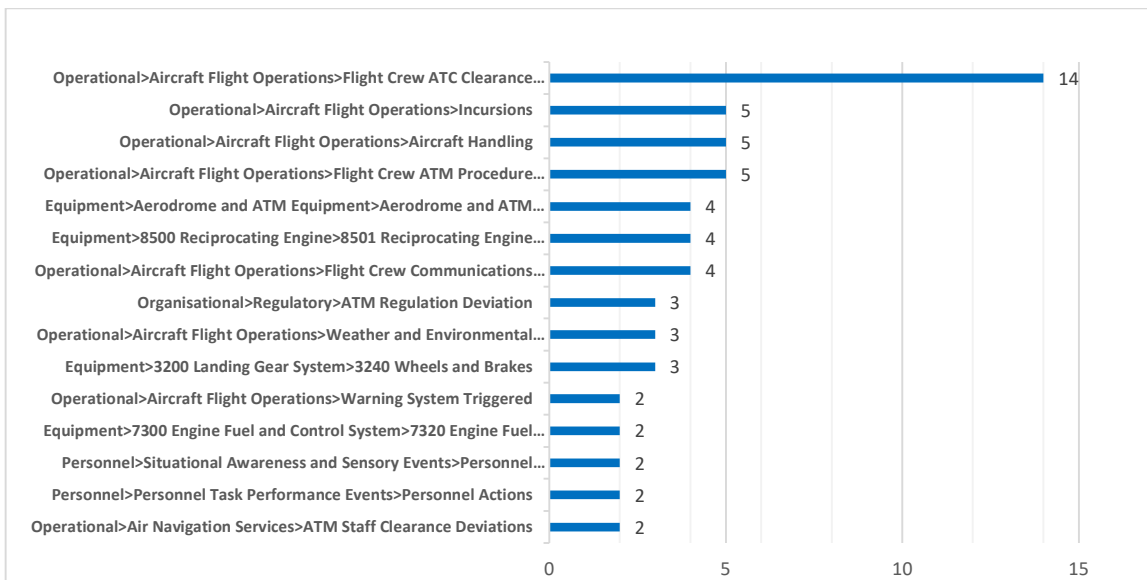
8.3 Συνήθεις κατηγορίες περιστατικών και τύπων γεγονότων

Το γράφημα 8-3 παρουσιάζει τις κατηγορίες περιστατικών (Occurrence Categories) των περιστατικών του 2024 στα οποία ενεπλάκησαν τα αεροπλάνα του τομέα.



Γράφημα 8-3: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΙΚΡΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ – ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

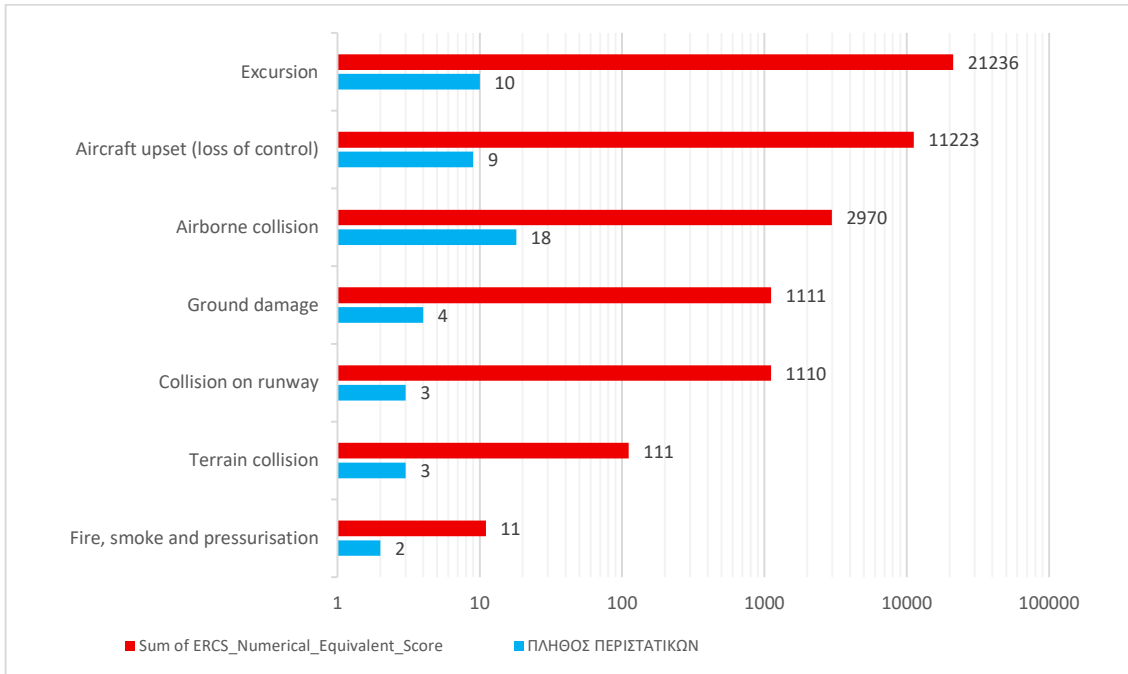
Το γράφημα 8-4 παρουσιάζει τους συνήθεις τύπους γεγονότων (Event Types) που συνδέονται με τα περιστατικών του τομέα το 2024.



Γράφημα 8-4 ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΙΚΡΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ – ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΤΥΠΟΙ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ

8.4 Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category)

Το γράφημα 8-5 παρουσιάζει το συνολικό ισοδύναμο βαθμό (Numerical Equivalent Score) ERCS ανά Key Risk Area (KRA) για τα περιστατικά του τομέα που αξιολογήθηκαν με τη μέθοδο αυτή το 2024, καθώς και τους απόλυτους αριθμούς περιστατικών ανά KRA.

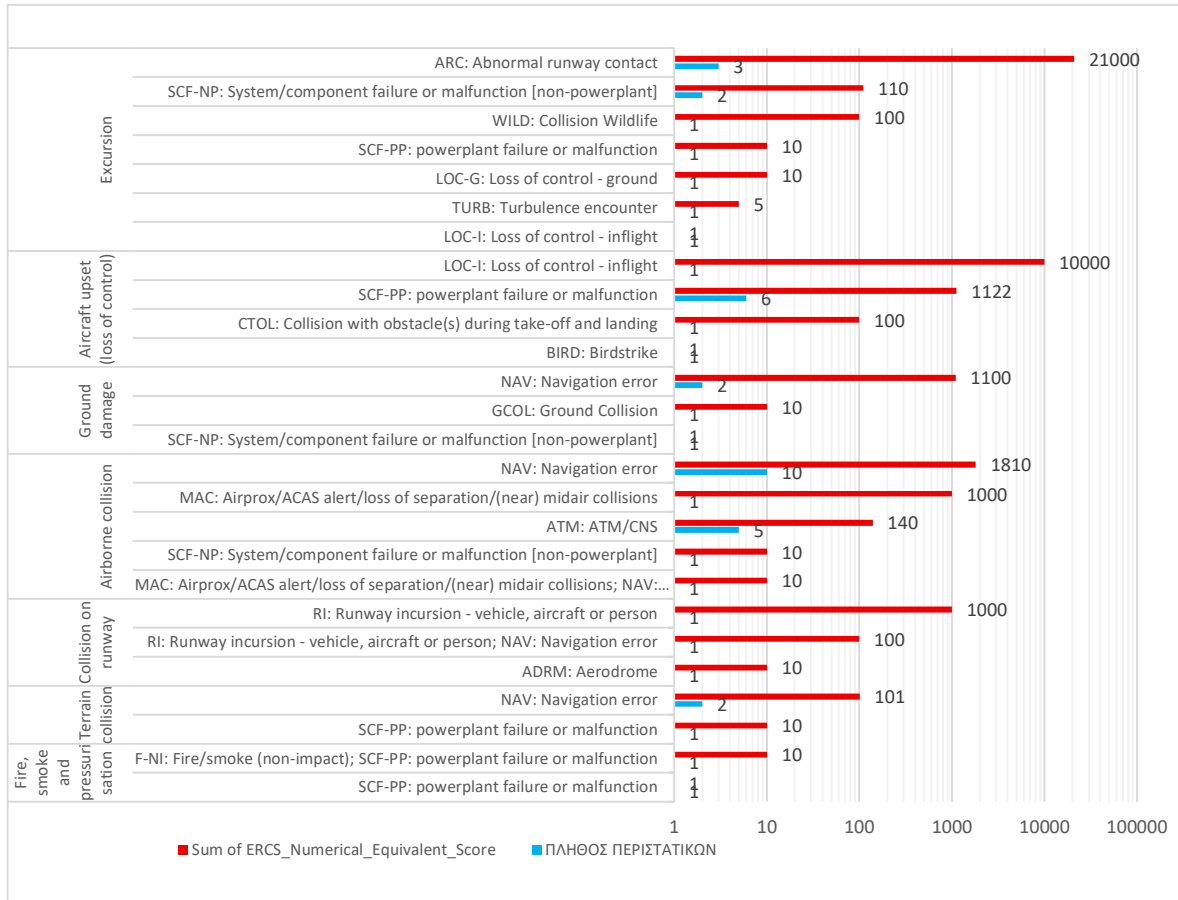


Γράφημα 8-5: ΜΙΚΡΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ - ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA

Από το ανωτέρω γράφημα οι KRA με τον υψηλότερο βαθμό κινδύνου είναι:

- εκτροπή από τον διάδρομο (**excursion**)
- ανεπιθύμητη κατάσταση αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης (**aircraft upset**).

Το γράφημα 8-6 παρουσιάζει τον συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category) για τα περιστατικά του τομέα που αξιολογήθηκαν με αυτή τη μέθοδο το 2024.



Γράφημα 8-6: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΙΚΡΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ - ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ

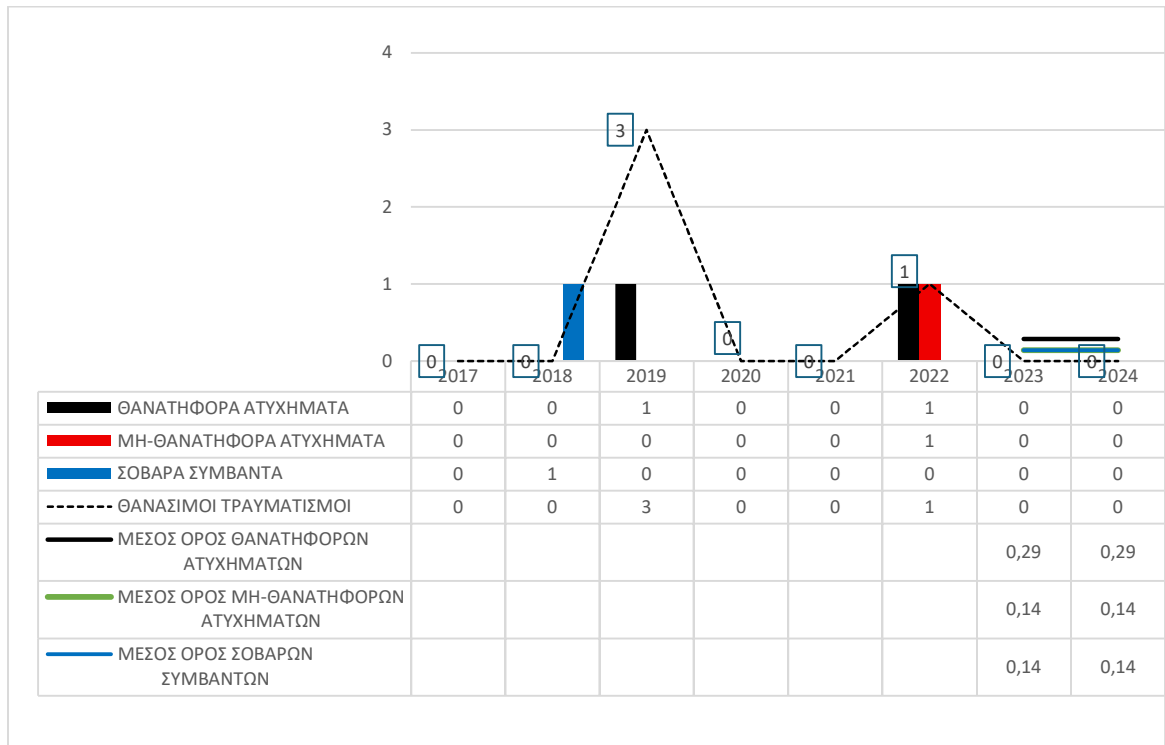
Από το ανωτέρω γράφημα παρατηρείται ότι σημαντική συνεισφορά στο συνολικό βαθμό ERCS έχουν:

Στην ΚΡΑ **excursion** οι κατηγορίες περιστατικών που αφορούν προσγειώσεις με μη-κανονική επαφή με το διάδρομο (ARC).

Στην ΚΡΑ **aircraft upset**, κυρίως το σοβαρό συμβάν το οποίο συνέβη στις 9/7/2024 στην Ικαρία και σχετίζεται με απώλεια ελέγχου του αεροσκάφους (LOC-I) κατά την απογείωση. Ακολουθούν σε μικρότερο βαθμό, οι βλάβες σε κινητήρες (SCF-PP).

9. Μεγάλα Ελικόπτερα (CAT & NCC Helicopters)

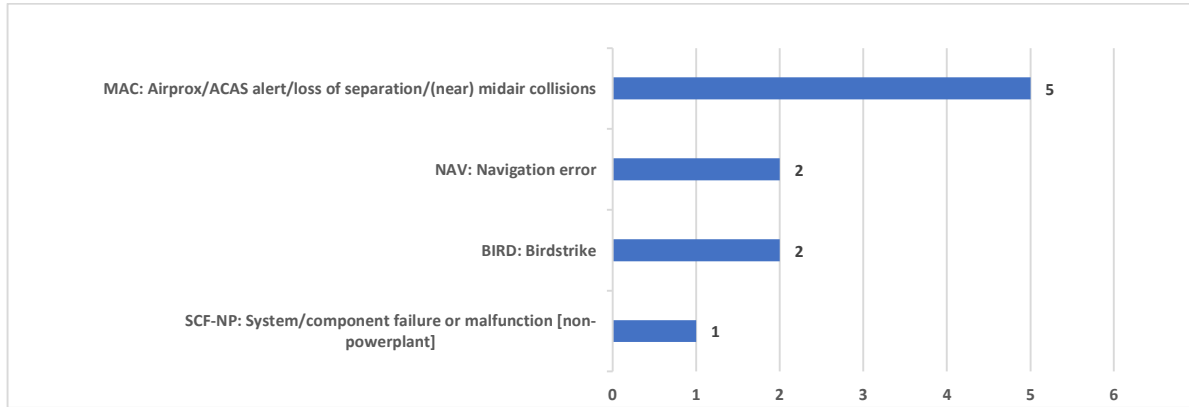
Το 2024 δεν υπήρξαν αναφορές για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα για ελικόπτερα εμπορικών αερομεταφορών και τα μεγάλα ελικόπτερα ελληνικού νηολογίου (γράφημα 9-1).



Γράφημα 9-1: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ - ΘΑΝΑΤΟΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΜΗ ΘΑΝΑΤΟΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ 2017-2024

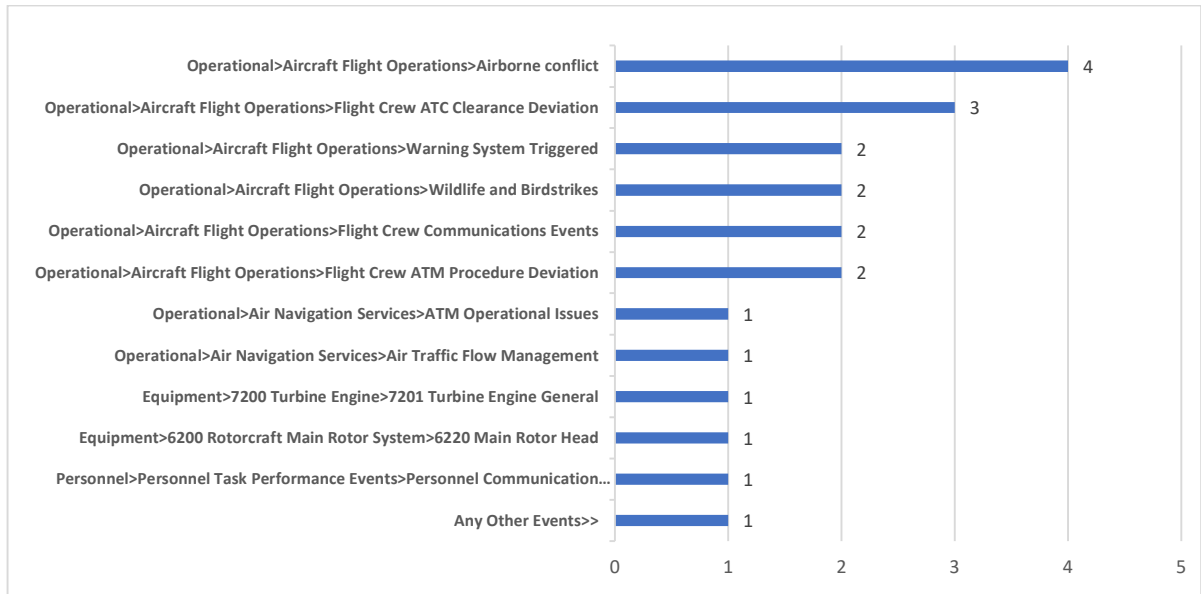
9.1 Κατηγορίες περιστατικών και τύπων γεγονότων

Το γράφημα 9-2 παρουσιάζει τις κατηγορίες περιστατικών (Occurrence Categories) των περιστατικών στα οποία ενεπλάκησαν τα ελικόπτερα του τομέα το 2024.



Γράφημα 9-2: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

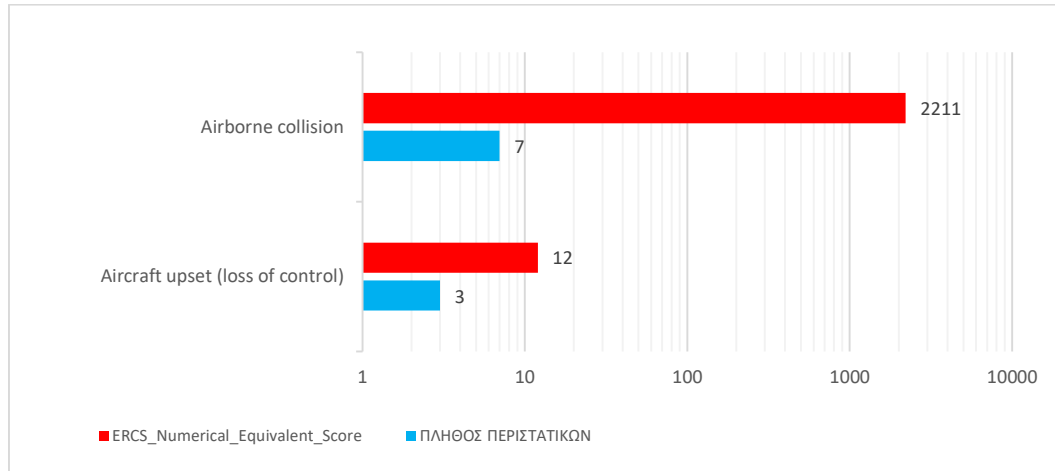
Το γράφημα 9-3 παρουσιάζει τους τύπους γεγονότων (Event Type) που συνδέονται με περιστατικά του τομέα το 2024



Γράφημα 9-3: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ – ΤΥΠΟΙ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ

9.2 Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category)

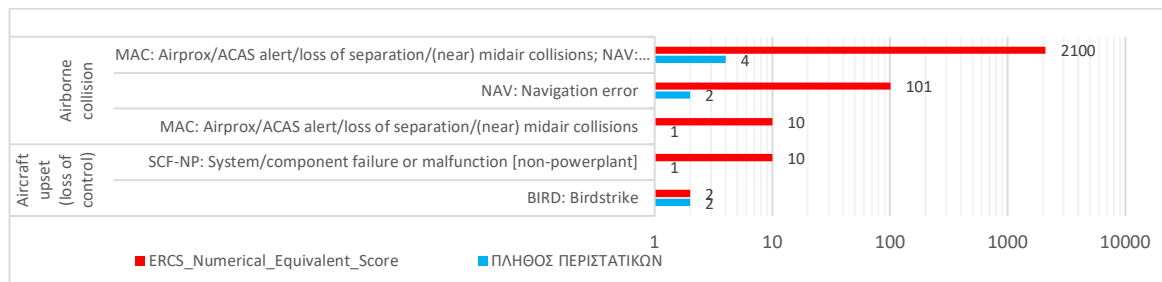
Το γράφημα 9-4 παρουσιάζει το συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS ανά Key Risk Area για τα περιστατικά του τομέα που αξιολογήθηκαν με αυτή τη μέθοδο το 2024.



Γράφημα 9-4: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ - ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA

Από το ανωτέρω γράφημα η KRA με τον υψηλότερο βαθμό κινδύνου είναι η εναέρια σύγκρουση (**airborne collision**).

Το γράφημα 9-5 παρουσιάζει συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category) για τα περιστατικά του τομέα που αξιολογήθηκαν με αυτή τη μέθοδο το 2024.



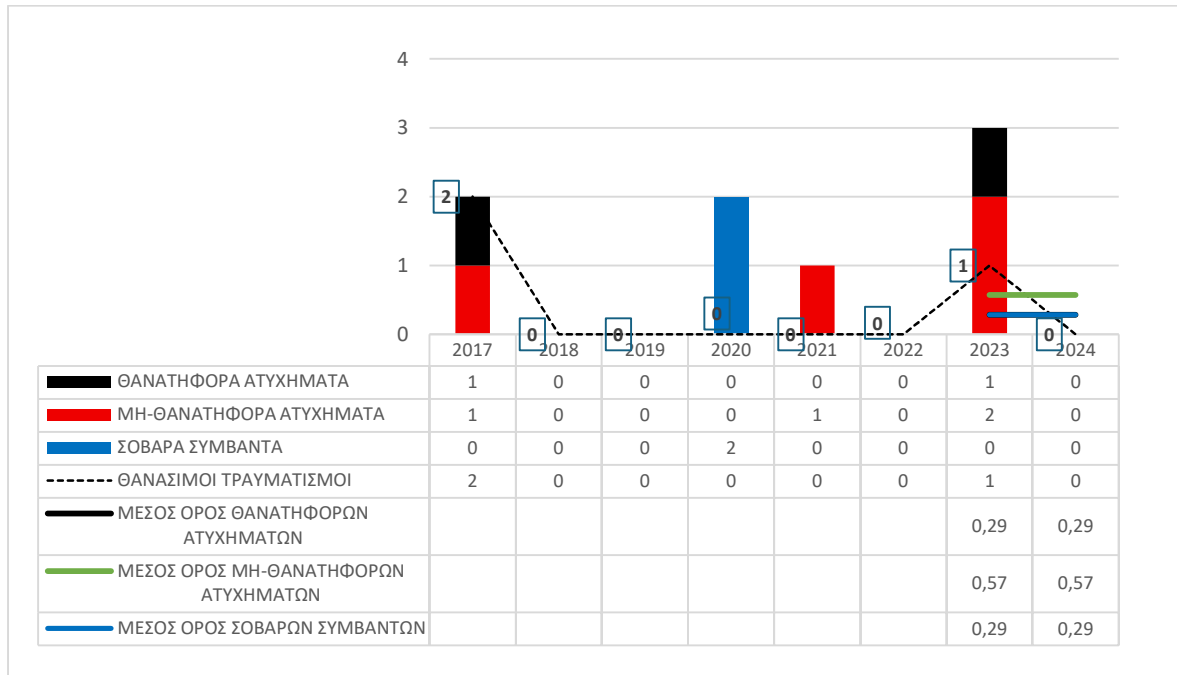
Γράφημα 9-5: ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ - ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA και ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ

Από το ανωτέρω γράφημα παρατηρείται ότι σημαντική συνεισφορά στο συνολικό βαθμό ERCS της KRA **airborne collision** έχουν οι κατηγορίες περιστατικών που αφορούν τη μη-συμμόρφωση του πληρώματος διακυβέρνησης ελικοπτερού με τις διαδικασίες πτήσης ή την παρέκκλιση από τις άδειες από/προσγείωσης (NAV), που οδηγούν σε παραλίγο σύγκρουση με άλλα αεροσκάφη.

10. Μικρά Ελικόπτερα (NCO, SPO)

Στο γράφημα 10-1 παρουσιάζονται οι βασικοί δείκτες που αφορούν ελικόπτερα μη εμπορικών αερομεταφορών (NCO) ή μικρά ελικόπτερα εξειδικευμένων λειτουργιών (SPO) της περιόδου 2017-2024.

Το 2024 δεν υπήρξαν αναφορές για ατυχήματα και σοβαρά συμβάντα με ελικόπτερα του τομέα.

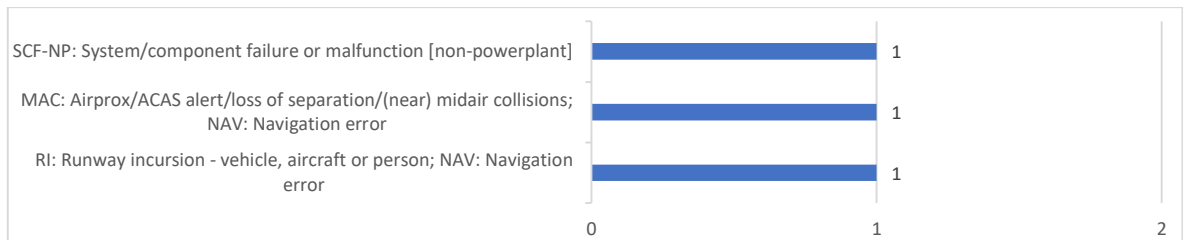


Γράφημα 10-1: ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΜΗ-ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ 2017-2024

10.1 Κατηγορίες περιστατικών και τύπων γεγονότων

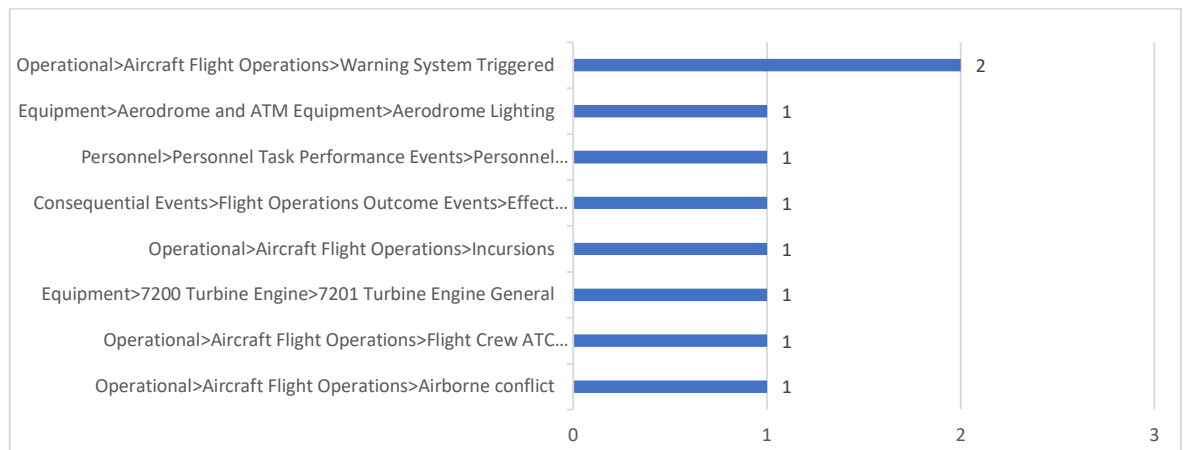
Λόγω έλλειψης ικανού αριθμού αναφορών δεν είναι εφικτό να εξαχθούν συμπεράσματα και οι πληροφορίες παρουσιάζονται για λόγους πληρότητας.

Το γράφημα 10-2 παρουσιάζει τις κατηγορίες περιστατικών (Occurrence Categories) των περιστατικών στα οποία ενεπλάκησαν τα ελικόπτερα του τομέα το 2024.



Γράφημα 10-2: ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΜΗ-ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

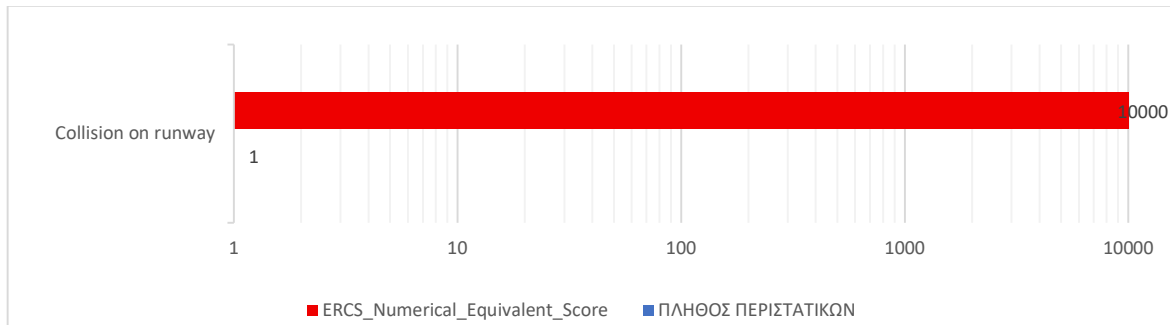
Το γράφημα 10-3 παρουσιάζει τους τύπους γεγονότων (Event Type) που συνδέονται με περιστατικά του τομέα το 2024.



Γράφημα 10-3: ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΜΗ-ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ – ΤΥΠΟΙ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ

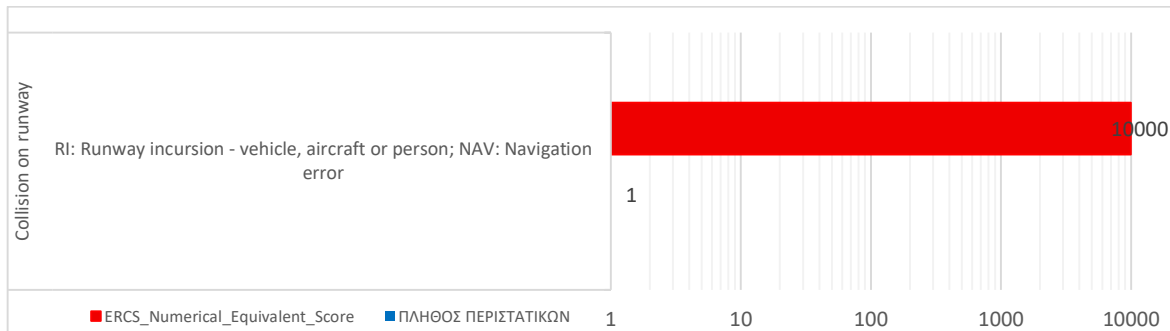
10.2 Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category)

Το γράφημα 10-4 παρουσιάζει το συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS ανά Key Risk Area για τα περιστατικά του τομέα που αξιολογήθηκαν με αυτή τη μέθοδο το 2024.



Γράφημα 10-4: ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΜΗ-ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA

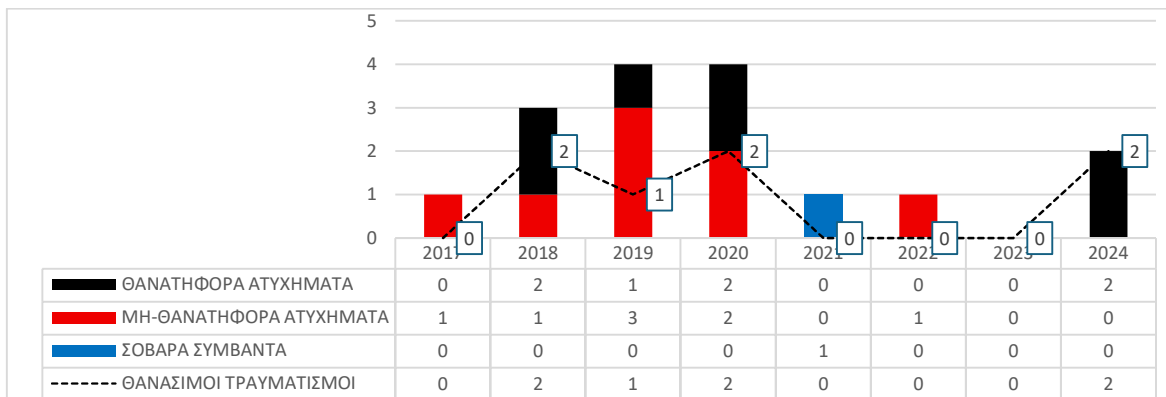
Το γράφημα 10-5 παρουσιάζει συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category) για τα περιστατικά του τομέα που αξιολογήθηκαν με αυτή τη μέθοδο το 2024.



Γράφημα 10-5: ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ ΜΗ-ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA και ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ

11. Ανεμόπτερα, αλεξίπτωτα πλάγιας, αερόστατα

Το 2024 συνέβησαν δύο (2) θανατηφόρα ατυχήματα. Ένα (1) με αιωρόπτερο στις 27 Αυγούστου στην περιοχή του Κιθαιρώνα και ένα (1) με αλεξίπτωτο πλάγιας στις 26 Οκτωβρίου στην περιοχή της Θέρμης. Πρόκειται για τα πρώτα θανατηφόρα ατυχήματα μετά το 2020.



Γράφημα 11-1: ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΑ ΠΛΑΓΙΑΣ - ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΜΗ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ 2017-2024

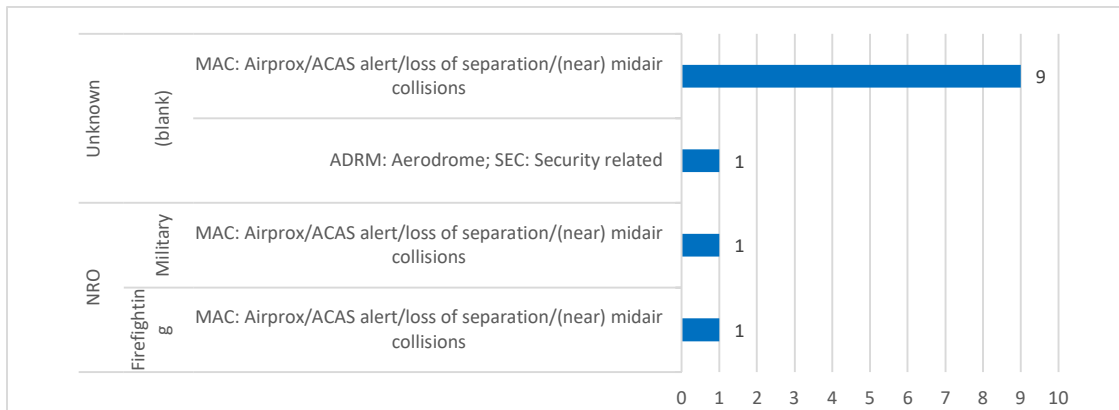
12. Μη επανδρωμένα αεροσκάφη

Στην περίοδο 2017-2024 δεν έχουν αναφερθεί ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα στην ελληνική πολιτική αεροπορία στα οποία εμπλέκονταν μη-επανδρωμένα αεροσκάφη.

Το 2024 αναφέρθηκαν δώδεκα (12) περιστατικά στα οποία μη-επανδρωμένα αεροσκάφη επηρέασαν πτήσεις της πολιτικής αεροπορίας, ένα (1) εκ των οποίων προκλήθηκε από στρατιωτική δραστηριότητα ξένης χώρας.

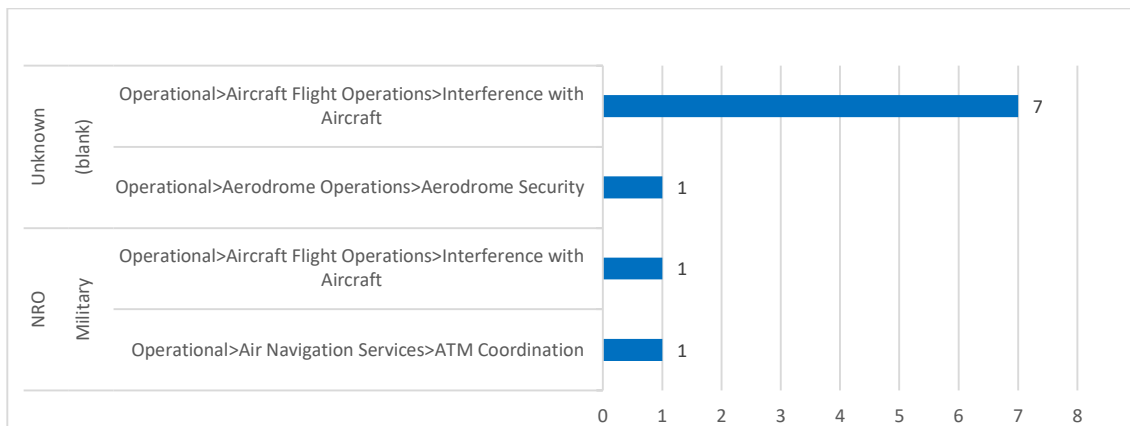
12.1 Κατηγορίες περιστατικών και τύποι γεγονότων (μη επανδρωμένα αεροσκάφη)

Το γράφημα 12-1 παρουσιάζει τις κατηγορίες περιστατικών στα οποία ενεπλάκησαν μη-επανδρωμένα αεροσκάφη το 2024.



Γράφημα 12-1: ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ - ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ 2024 ανά ΤΥΠΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

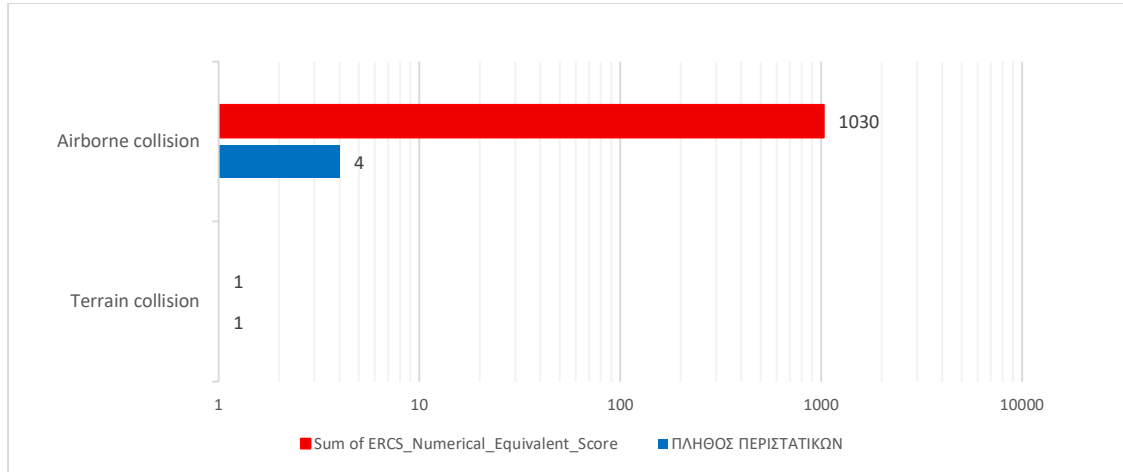
Το γράφημα 12-2 παρουσιάζει τους τύπους των γεγονότων (Event Type) που συνδέονται με τα περιστατικά στα οποία ενεπλάκησαν μη-επανδρωμένα αεροσκάφη το 2024, ανά τύπο λειτουργίας.



Γράφημα 12-2: ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ - ΤΥΠΟΙ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ 2024 ανά ΤΥΠΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

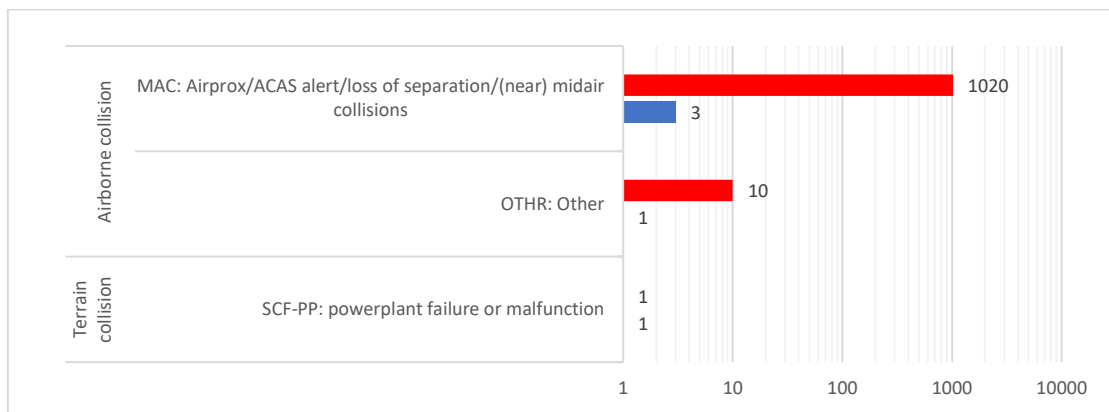
12.2 Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category)

Το γράφημα 12-3 παρουσιάζει το συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS ανά Key Risk Area για τα περιστατικά του τομέα που αξιολογήθηκαν με αυτή τη μέθοδο το 2024.



Γράφημα 12-3: ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA

Το γράφημα 12-4 παρουσιάζει το συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category) για τα περιστατικά του τομέα που αξιολογήθηκαν με αυτή τη μέθοδο το 2024.

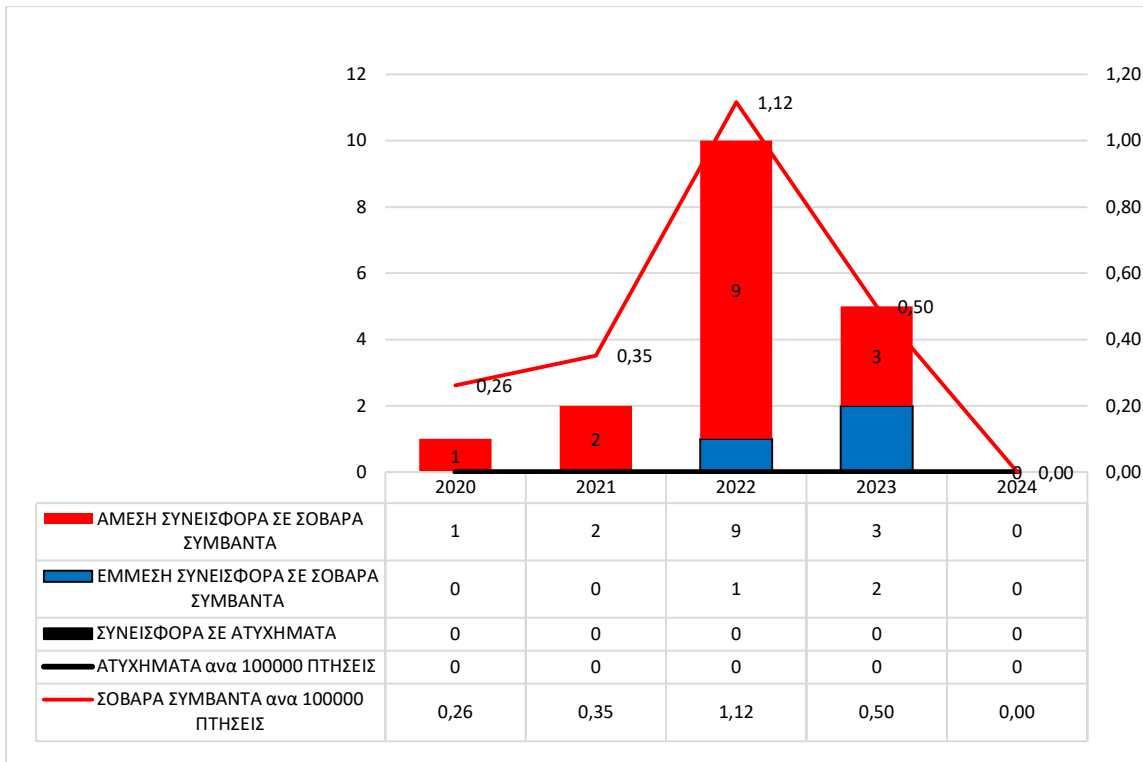


Γράφημα 12-4: ΜΗ- ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ - ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA και ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ 2023

Από τα ανωτέρω γραφήματα φαίνεται ότι μη ορθή χρήση των μη-επανδρωμένων αεροσκαφών αποτελεί απειλή για την ασφάλεια της αεροπορίας καθώς μπορεί να οδηγήσει σε εναέρια σύγκρουση με άλλο αεροσκάφος (KRA airborne collision).

13. Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας

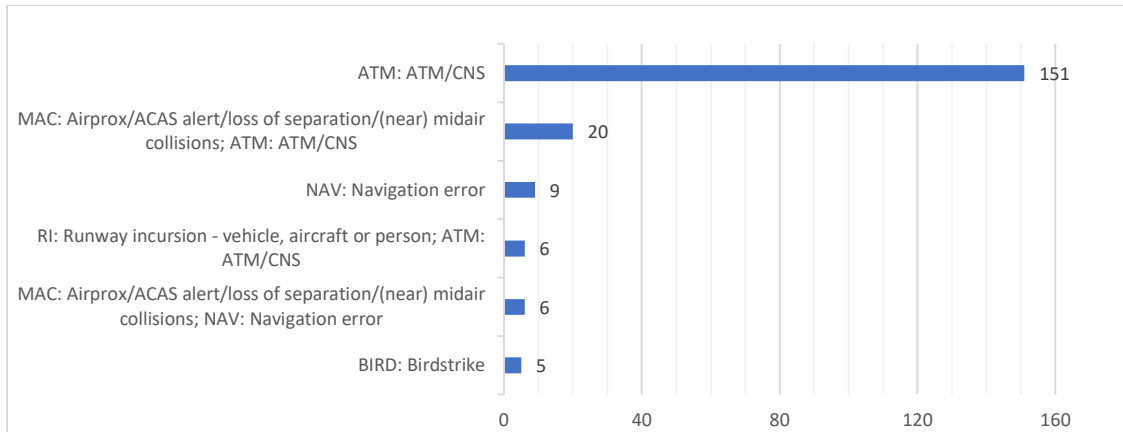
Το 2024 δεν υπήρξαν περιστατικά τα οποία να χαρακτηρίστηκαν ως ατυχήματα ή σοβαρά συμβάντα και τα οποία σχετίζονται με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας.



Γράφημα 13-1: ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ – ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ & ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ 2017 - 2024

13.1 Κατηγορίες περιστατικών και τύποι γεγονότων

Το γράφημα 13-2 παρουσιάζει τις πιο συνήθεις κατηγορίες περιστατικών (Occurrence Category) των περιστατικών που σχετίζονται με τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας



Γράφημα 13-2: ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

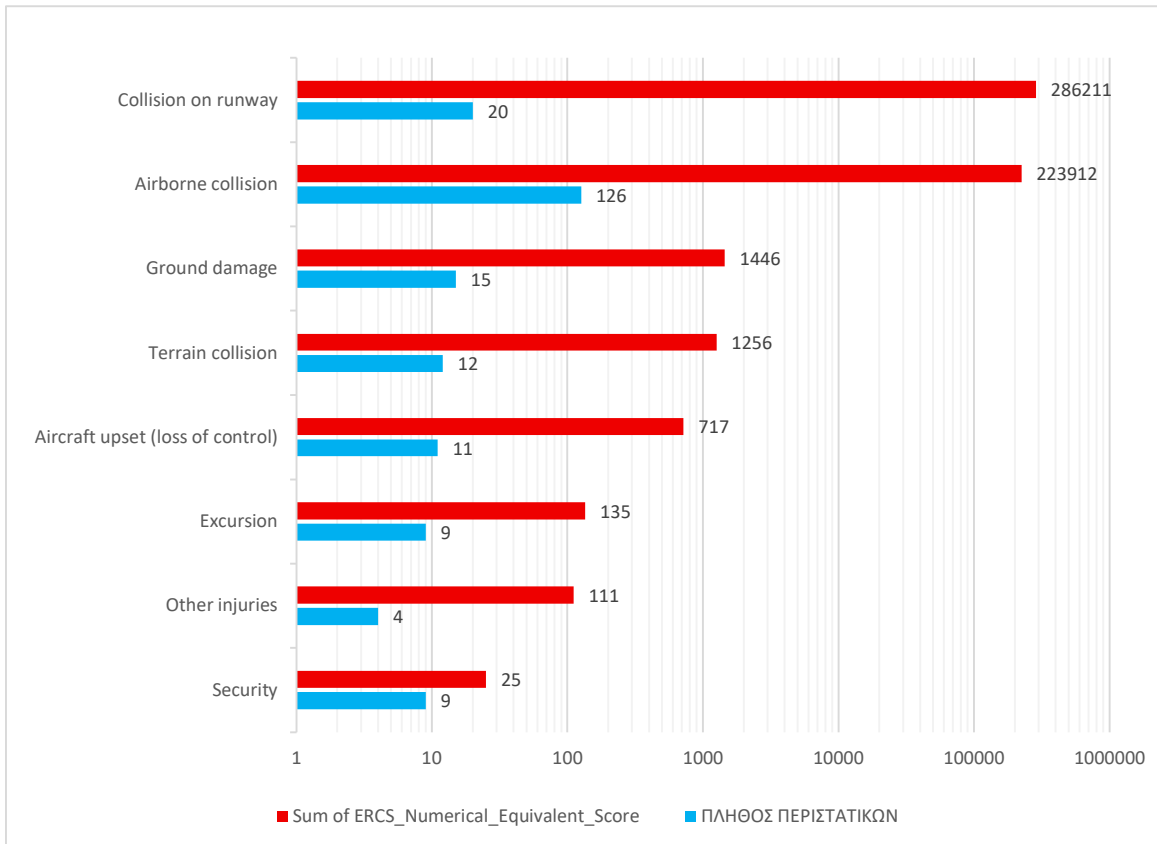
Το γράφημα 13-3 παρουσιάζει τους πιο συνηθεις τύπους γεγονότων (Event Type) που συνδέονται με τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας (Air Traffic Management) και τις υπηρεσίες επικοινωνίας, αεροναυτιλίας και επιτήρησης (Communication, Navigation, Surveillance)



Γράφημα 13-3: ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΤΥΠΟΙ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ (EVENT TYPES)

13.2 Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category)

Το γράφημα 13-4 παρουσιάζει το συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS ανά Key Risk Area για τα περιστατικά του τομέα που αξιολογήθηκαν με αυτή τη μέθοδο το 2024

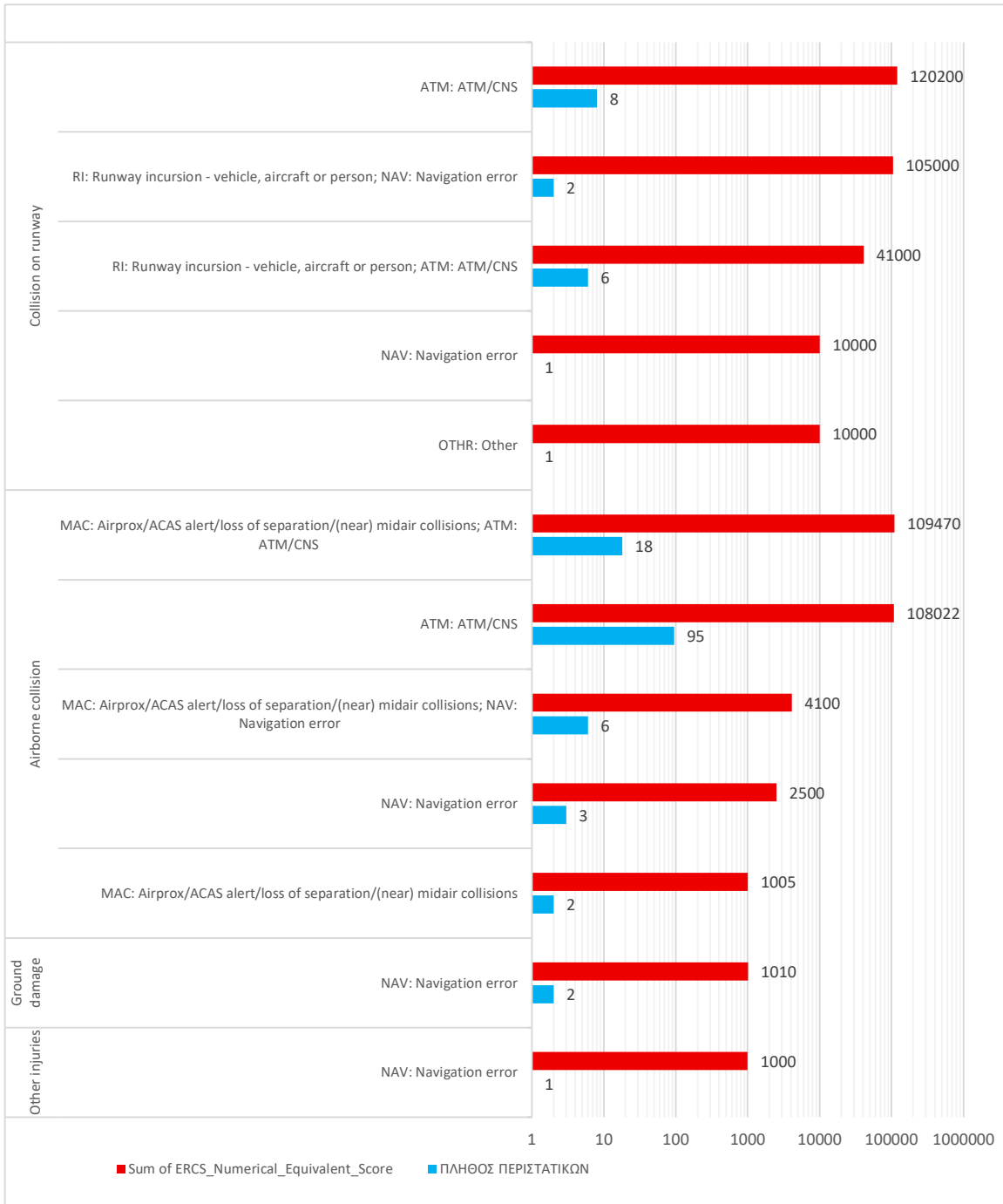


Γράφημα 13-4: ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA



Από το ανωτέρω γράφημα οι KRA με τον υψηλότερο βαθμό κινδύνου είναι:

- σύγκρουση στο διάδρομο (**collision on runway**),
- εναέρια σύγκρουση (**airborne collision**)

Το γράφημα 13-5 παρουσιάζει το συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category) για τα περιστατικά του τομέα που συγκέντρωσαν συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS μεγαλύτερο του 1000 και αξιολογήθηκαν με αυτή τη μέθοδο το 2024.



Γράφημα 13-5: ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA και ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ

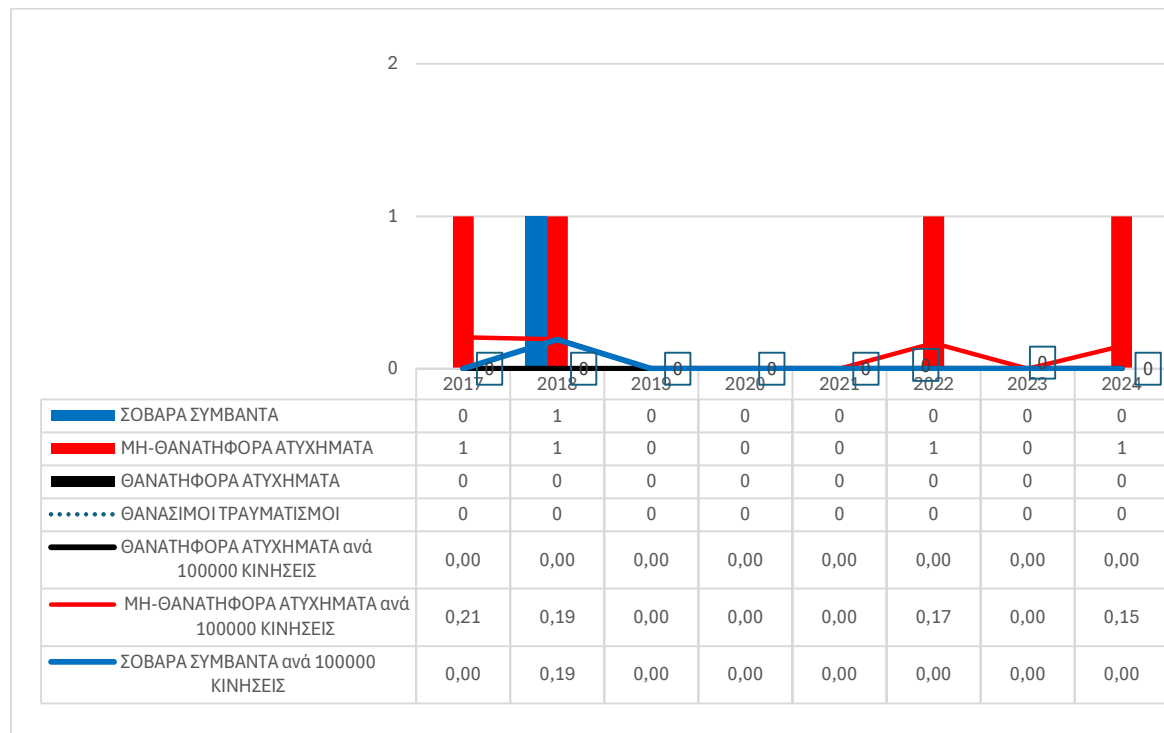
	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13 – ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	

Τόσο στην KRA **collision on runway** όσο και στην KRA **airborne collision**, σημαντικό ποσοστό στο συνολικό βαθμό ERCS έχουν τα περιστατικά που αφορούν τη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας (π.χ. μη-ασφαλείς/ακατάλληλες άδειες απογείωσης/προσγείωσης, άδειες πτήσης σε λάθος υψόμετρο, λανθασμένες ή καθυστερημένες ενέργειες).

Επιπλέον, στην KRA **airborne collision**, σημαντικό ποσοστό στο συνολικό βαθμό ERCS έχουν τα περιστατικά που αφορούν τις υποδομές και τον εξοπλισμό αεροναυτιλίας (π.χ. απώλεια στόχων radar, διακοπή ηλεκτρικής ενέργειας) καθώς και οι απώλειες/παρεμβολές επικοινωνίας.

14. Αεροδρόμια και επίγεια εξυπηρέτηση

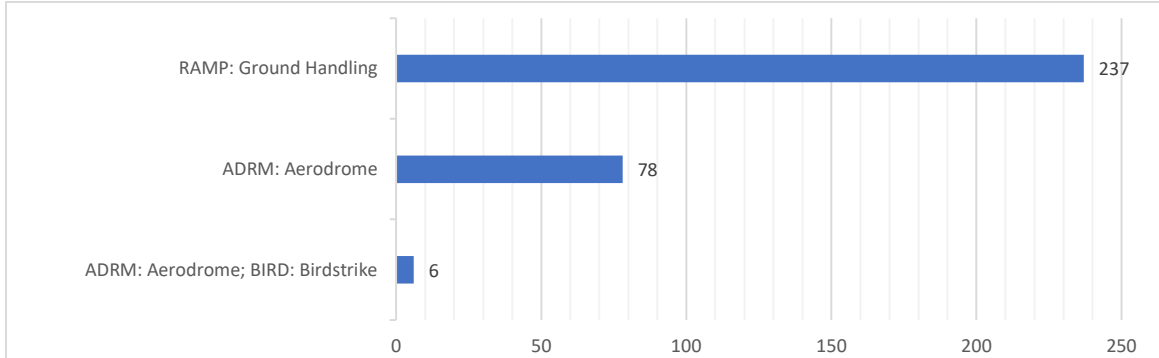
Το 2024 καταγράφηκε ένα (1) μη θανατηφόρο ατύχημα που σχετίζεται με λειτουργίες αεροδρομίου. Δεν καταγράφηκαν σοβαρά συμβάντα στα οποία είχαν εμπλοκή οι υπηρεσίες αεροδρομίων ή επίγεια εξυπηρέτησης (γράφημα 14-1).



Γράφημα 14-1: ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ - ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΜΗ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, ΣΟΒΑΡΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ ΚΑΙ ΘΑΝΑΣΙΜΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ 2017-2024

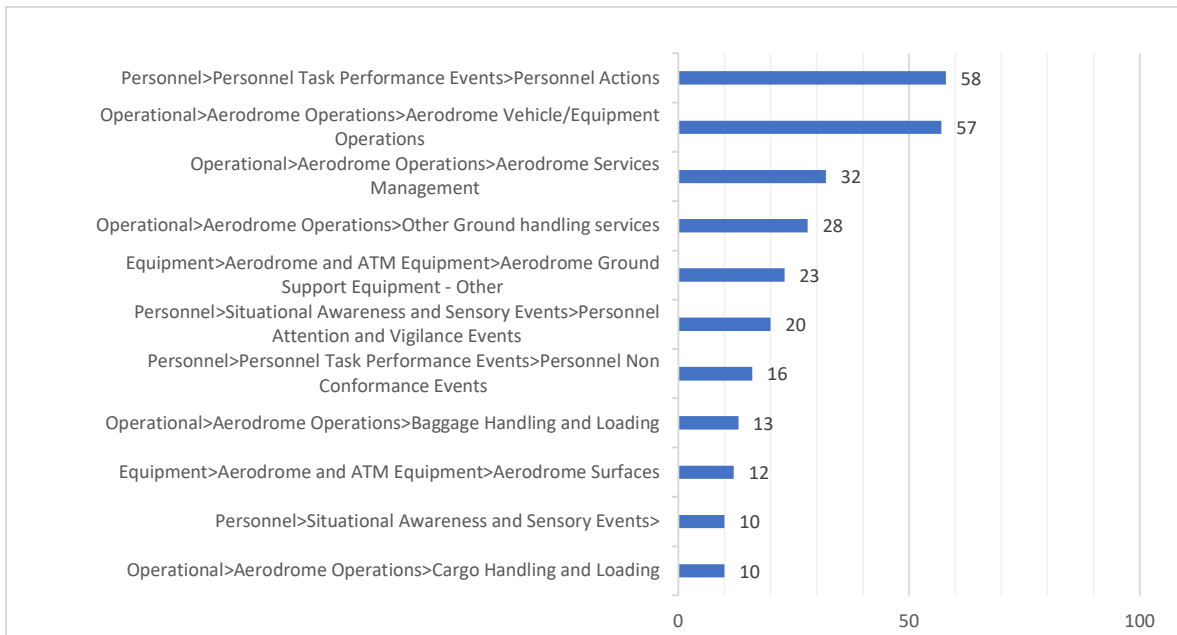
14.1 Κατηγορίες περιστατικών και τύποι γεγονότων

Το γράφημα 14-2 παρουσιάζει τις κατηγορίες περιστατικών (Occurrence Category) όλων των περιστατικών του 2024 που σχετίζονται με λειτουργίες αεροδρομίου και επίγειας εξυπηρέτησης.



Γράφημα 14-2: ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ - ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

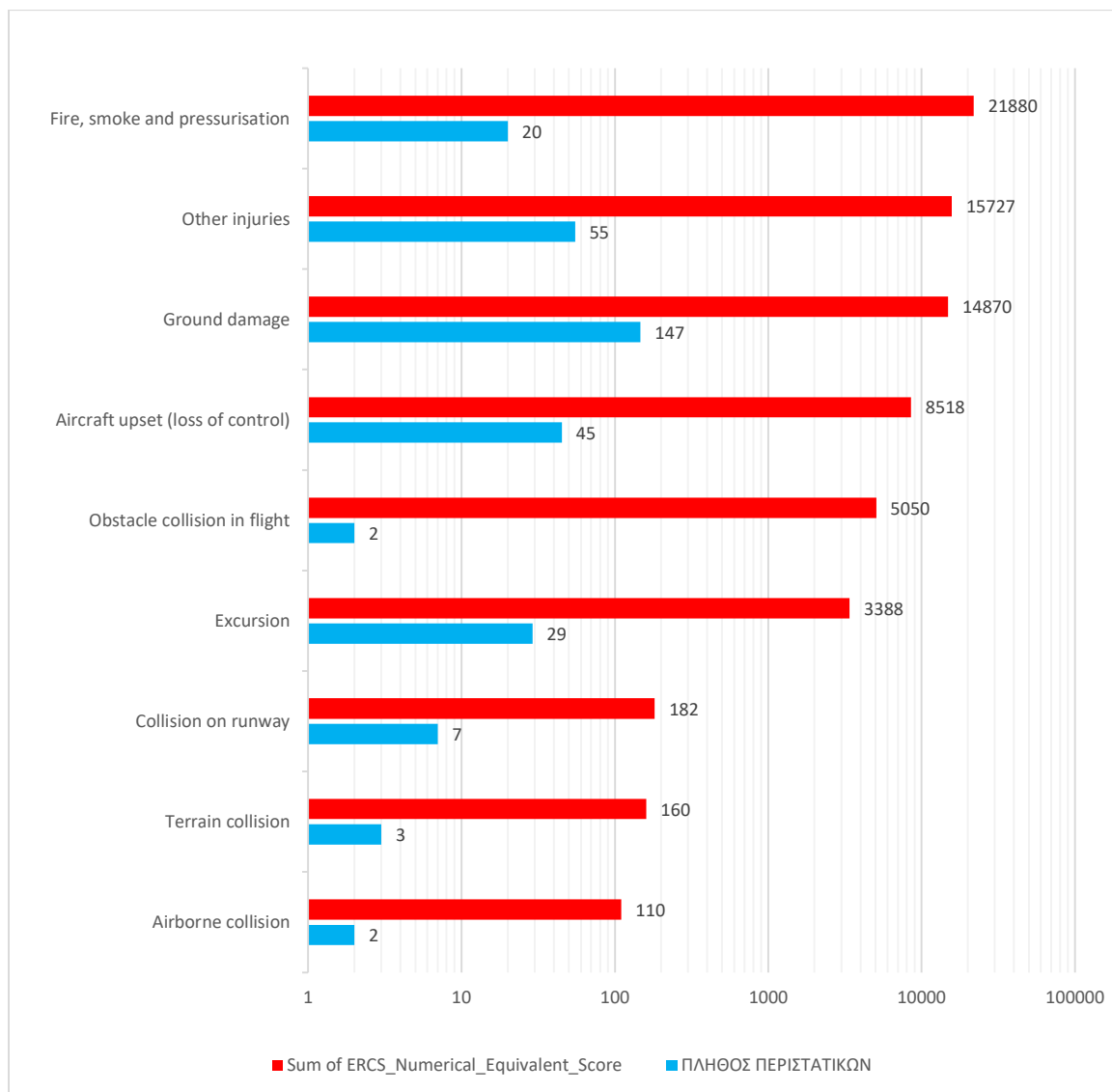
Το γράφημα 14-3 παρουσιάζει τους πιο συνήθεις τύπους γεγονότων (Event Type) που συνδέονται με περιστατικά λειτουργίας αεροδρομίου και επίγειας εξυπηρέτησης το 2024.



Γράφημα 14-3: ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ – ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΤΥΠΟΙ ΓΕΓΟΝΟΤΩΝ (EVENT TYPES)

14.2 Βαθμός ERCS ανά Key Risk Area και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category)

Το γράφημα 14-4 παρουσιάζει το συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS ανά Key Risk Area για τα περιστατικά του τομέα που αξιολογήθηκαν με αυτή τη μέθοδο το 2024.

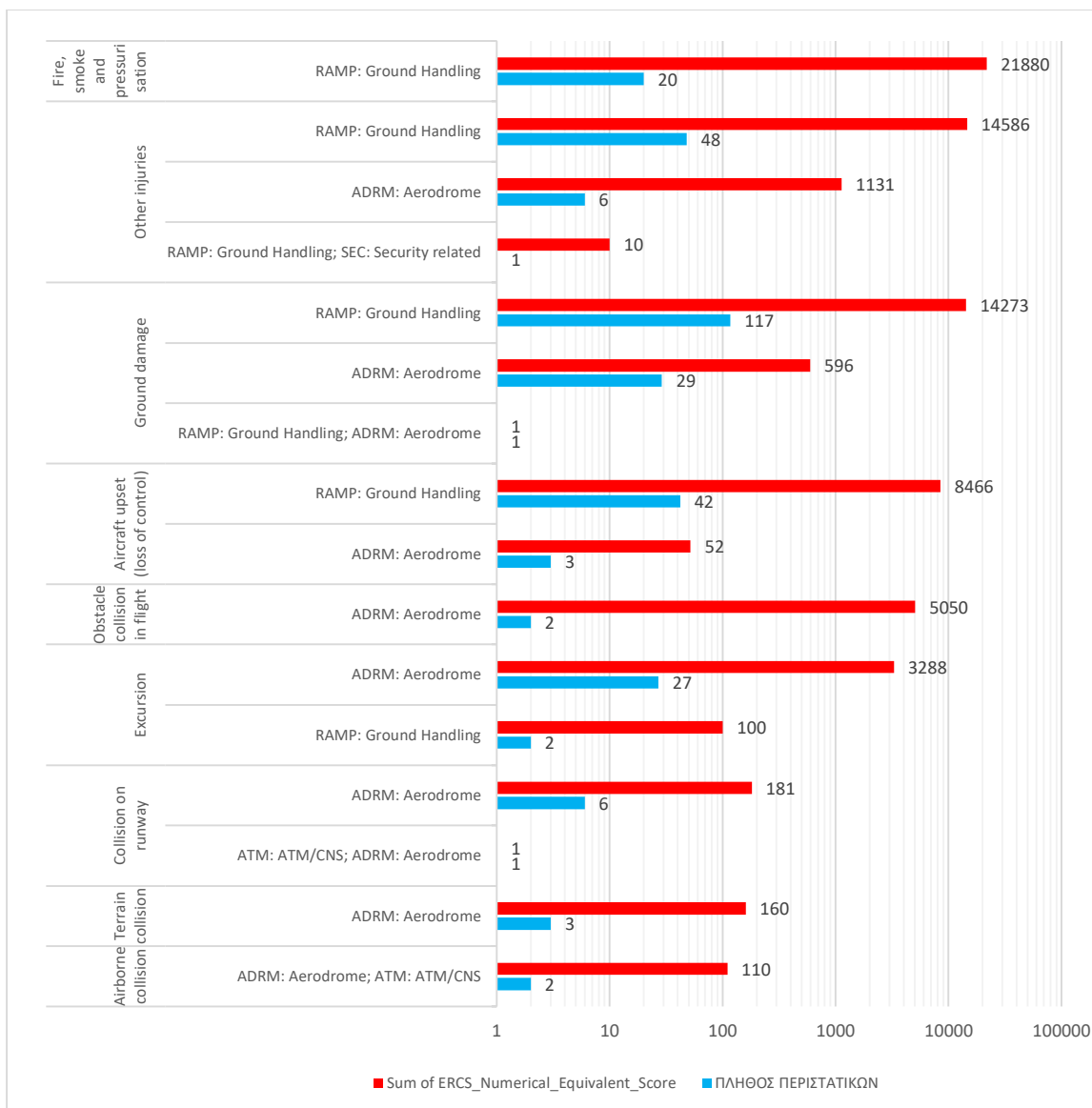


Γράφημα 14-4: ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ - ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά KEY RISK AREA

Από το ανωτέρω γράφημα οι KRA με τον υψηλότερο βαθμό κινδύνου είναι:

- Φωτιά, καπνός, συμπίεση (**Fire, smoke, pressurisation**)
- Ζημία στο έδαφος (**Ground damage**)
- Ανεπιθύμητη κατάσταση αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης (**Aircraft upset**).

Το γράφημα 14-5 παρουσιάζει το συνολικό ισοδύναμο βαθμό ERCS ανά ΚΡΑ και κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category) για τα περιστατικά του τομέα που αξιολογήθηκαν με αυτή τη μέθοδο το 2024.



Γράφημα 14-5: ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ - ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΙΣΟΔΥΝΑΜΟΣ ΒΑΘΜΟΣ ERCS ανά ΚΕΥ RISK AREA και ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ

Από το ανωτέρω γράφημα παρατηρείται ότι σημαντική συνεισφορά στο συνολικό βαθμό ERCS έχουν:

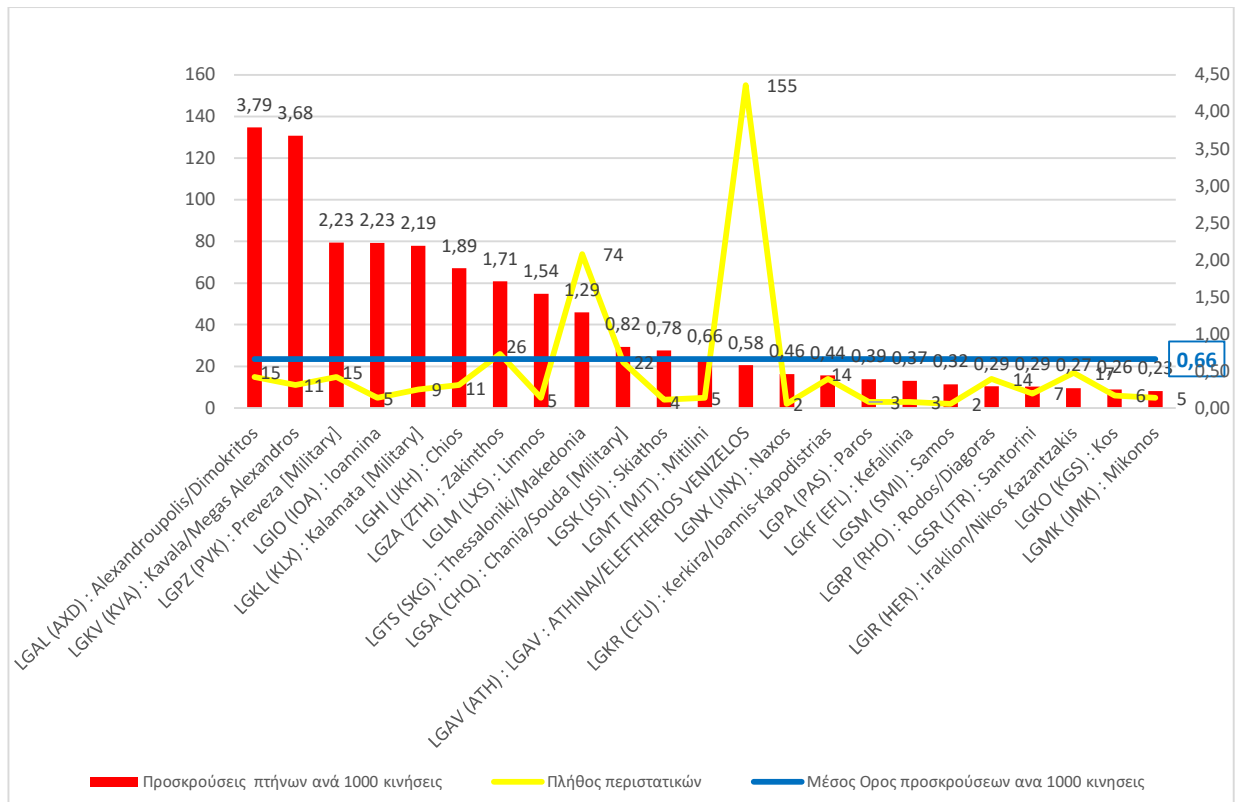
- i. Στην ΚΡΑ **fire, smoke, pressurisation**, η μεταφορά μη δηλωμένων επικίνδυνων αγαθών (Dangerous Goods).
- ii. Στη ΚΡΑ **ground damage** όσο και στην **aircraft upset**, οι κατηγορίες περιστατικών τα οποία είναι αποτέλεσμα εργασιών επίγειας εξυπηρέτησης (π.χ. φόρτωση αεροσκαφών, κίνηση οχημάτων) (RAMP).
- iii. Στην ΚΡΑ **other injuries** οι τραυματισμοί εργαζομένων στις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης.

15. Προσκρούσεις αεροσκαφών με πτηνά

Το 2024 καταγράφηκαν 451 επιβεβαιωμένες προσκρούσεις με πτηνά στην Ελλάδα.

Το γράφημα 15-1, δημιουργήθηκε από αναφορές περιστατικών στις οποίες έχει καταχωρηθεί το όνομα του αεροδρομίου στο οποίο συνέβησαν οι προσκρούσεις και ο αριθμός των αναφορών για προσκρούσεις πτηνών σε αυτό το αεροδρόμιο είναι μεγαλύτερος από ένα. Ο συνολικός αριθμός αναφορών στο οποίο αναγράφεται το όνομα του αεροδρομίου, στο οποίο συνέβησαν οι προσκρούσεις, είναι 434.

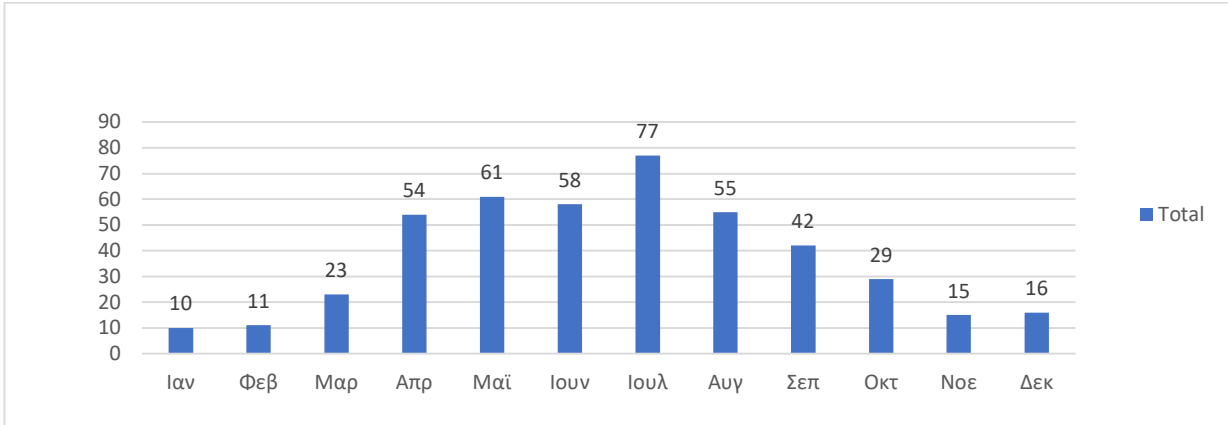
Βασισμένο στις 434 αναφορές, το γράφημα παρουσιάζει ανά αεροδρόμιο, τον αριθμό των προσκρούσεων ανά 1000 κινήσεις, το πλήθος και το μέσο ορό των προσκρούσεων.





Γράφημα 15-1: ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΕΙΣ ΠΤΗΝΩΝ ΑΝΑ 1000 ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ – ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΕΩΝ - ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΕΩΝ

Ο μέσος όρος προσκρούσεων ανά 1000 κινήσεις είναι 0,66. Βάσει του γραφήματος 15-1, οι μεγαλύτεροι αριθμοί προσκρούσεων σημειώθηκαν στο LGAV (155) και στο LGTS (74). Όσον αφορά το λόγο των προσκρούσεων ανά 1000 κινήσεις, το LGAV (0,58 το 2024 έναντι 0,53 το 2023) βρίσκεται ελαφρώς κάτω από τον μέσο ορό ενώ για το LGTS (1,29 το 2024 έναντι 1,62 το 2023) η αντίστοιχη τιμή, αν και μειωμένη κατά 20% περίπου σε σχέση με το 2023, είναι σχεδόν διπλάσια. Το μεγαλύτερο λόγο προσκρούσεων ανά 1000 κινήσεις καταγράφει το LGAL με σχεδόν διπλάσια τιμή σε σχέση με το 2023 (3,79 το 2024 έναντι 1,91 το 2023) και ακολουθεί το LGKV (3,68 το 2024 έναντι 4,04).

Το γράφημα 15-2 παρουσιάζει τον συνολικό αριθμό προσκρούσεων πτηνών ανά μήνα στην Ελλάδα το 2024.



Γράφημα 15-2: ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΕΩΝ ΠΤΗΝΩΝ ΑΝΑ ΜΗΝΑ

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16 – ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	

16. Ζητήματα ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα ζητήματα ασφάλειας τα οποία αναγνωρίστηκαν από το Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών από την αρχική ανάλυση των αναφορών και δεν συμπεριλαμβάνει όλους τους τομείς της πολιτικής αεροπορίας.


Ο τελικός καθορισμός των ζητημάτων ασφαλείας, η προτεραιοποίηση τους αλλά και οι δράσεις για τον μετριασμό του κινδύνου αυτών θα παρουσιαστούν στο αναθεωρημένο Εθνικό Σχέδιο Αεροπορικής Ασφάλειας.

16.1 Ζητήματα μεγάλων αεροπλάνων (CAT & NCC)

- i. Στην **KRA aircraft upset**, σημαντική συμμετοχή στην τιμή του βαθμού κινδύνου έχουν τα περιστατικά όπως:
 - α. Οι ακατάλληλοι χειρισμοί αεροσκαφών που οδηγούν σε αποκλίσεις από τις προβλεπόμενες παραμέτρους πτήσης, σε απώλεια ελέγχου αεροσκάφους ή απόκλιση από το προβλεπόμενο ίχνος πτήσης κατά τη διάρκεια της πτήσης και τα οποία αντιστοιχίζονται στο SI-0010 (Inappropriate flight control inputs).
 - β. Η αντιμετώπιση διατμητικών άνεμων (SI-0024, Windshears).
- ii. Στην **KRA airborne collision**,
 - α. η παραβίαση εναέριου χώρου από ελικόπτερα ή μη επανδρωμένα αεροσκάφη (drones) κατά τις φάσεις της προσέγγισης, προσγείωσης ή απογείωσης (SI-2025, Airspace infringement)
- iii. Τα περιστατικά τα οποία αφορούν παρεκκλίσεις διαδικασιών προσέγγισης έχουν σημαντική συμμετοχή στην τιμή του βαθμού κινδύνου τόσο στην **KRA Terrain Collision** όσο και στην **KRA Excursion**. Συνδέονται με περιπτώσεις
 - α. πτήσεων κοντά στο έδαφος που προκαλούν την ενεργοποίηση του Ground Proximity Warning System
 - β. μη-σταθεροποιημένων προσεγγίσεων (Unstabilised approach), στις οποίες η διαδικασία προσγείωσης συνεχίστηκε αντί της εκτέλεσης go-around, αυξάνοντας τον κίνδυνο εκτροπής από τον διάδρομο ή της μη κανονικής επαφής με το διάδρομο (π.χ. βαριά προσγείωση) και ανήκουν στο γενικότερο ζήτημα της διαχείρισης προσέγγισης (SI-0007, Approach path management).

16.2 Ζητήματα λειτουργιών αεροδρομίου και επίγειας εξυπηρέτησης

- i. Στην **KRA Fire, smoke and pressurisation** σημαντική συμμετοχή στην τιμή του βαθμού κινδύνου έχουν τα περιστατικά τα οποία σχετίζονται με φόρτωση μη δηλωμένων επικίνδυνων αγαθών σε αεροσκάφη (Dangerous Goods) (SI-1011, Inadequate handling of dangerous goods and lithium batteries).

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	Safety portfolio
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16 – ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	


- ii. Στην **KRA Ground damage** σημαντική συμμετοχή στην τιμή του βαθμού κίνδυνου έχουν τα περιστατικά τα οποία αφορούν:
- α. Μη-επαρκή εκπαίδευση ή/και εμπειρία προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης (SI-5031, Ground handling training programmes disruption, με πιθανές προεκτάσεις στο SI-5032, Short time available for training affecting training effectiveness). Τα ζητήματα εκπαίδευσης και εμπειρίας του προσωπικού έχουν εν δυνάμει επιπτώσεις σε όλες τις Key Risk Areas.
 - β. Την παραβίαση των διαδικασιών κυκλοφορίας των οχημάτων επίγειας εξυπηρέτησης και τις παρεισφρήσεις τους στους τροχόδρομους (SI-1001, Ground conflict during aircraft taxiing operations).
 - γ. Την ακατάλληλη επιλογή θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών (SI-1026, Improper parking and positioning of aircraft)
 - δ. Την κατάσταση των μηχανήματων επίγειας εξυπηρέτησης που ενδέχεται να προκαλέσουν ζημιά σε αεροσκάφη ή τραυματισμούς στους χειριστές τους (SI-1033, Poor maintenance and serviceability of ground support equipment)
- iii. Στην **KRA Aircraft upset**:
- α. Περιστατικά που σχετίζονται με προσκρούσεις πτηνών κατά την απογείωση /προσγείωση (SI-1005, Ineffective control of bird and wildlife).
 - β. Η φόρτωση αεροσκαφών (SI-1004, Baggage and cargo loading in passenger aircraft) ή η λανθασμένη τεκμηρίωση φόρτωσης (SI-1022, Errors in load sheets and other documentation/systems).
- iv. Στην **KRA Excursion**:
- α. Η παρουσία FOD στους διαδρόμους και η προβληματική λειτουργία των PAPI lights (SI-1032, Ineffective maintenance and serviceability of runways/taxiways).
 - β. Όπως και στην KRA Aircraft upset, περιστατικά που σχετίζονται με προσκρούσεις πτηνών ή την παρουσία άλλης πανίδας στον διάδρομο κατά την απογείωση /προσγείωση (SI-1005, Ineffective control of bird and wildlife)

16.3 Ζητήματα ασφάλειας αεροναυτιλίας

- i. Στην **KRA Collision on Runway**, στην οποία σημειώνεται ο υψηλότερος βαθμός κινδύνου, σημαντική συμμετοχή στην τιμή έχουν τα περιστατικά τα οποία αφορούν:
- α. μη-ασφαλείς/ακατάλληλες άδειες απογείωσης/προσγείωσης ή/και λανθασμένες ή καθυστερημένες ενέργειες. Τα περιστατικά αυτά αντιστοιχίζονται στο γενικότερο ζήτημα ασφάλειας της μη-ανίχνευσης κατειλημμένου διάδρομου (SI-2006, Inappropriate clearance/instructions in relation to runway operations).
 - β. Η ανεπαρκής/λανθασμένη επικοινωνία (π.χ. χρήση μη τυποποιημένης φρασεολογίας, σύγχυση σε callsigns, μη-μεταβίβαση συχνότητας), μεταξύ ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και πληρώματος διακυβέρνησης (SI-2027, Inadequate ATCO-pilot operational radio communication).

Το ζήτημα αυτό είναι **εξίσου** εφαρμόσιμο και στην **KRA Airborne Collision**.

- ii. Στην **KRA Airborne Collision**, περιστατικά που περιλαμβάνουν την ενεργοποίηση συστημάτων αποφυγής συγκρούσεων (TCAS RA) και τα οποία σχετίζονται με:

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	Safety portfolio
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16 – ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	

- α. άδειες πτήσης σε λάθος υψόμετρο, λανθασμένες ή καθυστερημένες ενέργειες που συνδέονται με το ζήτημα της μη-επαρκούς ανίχνευσης σύγκρουσης με το εγγύτερο αεροσκάφος (SI-2003, Inefficient conflict detection with closest aircraft)
 - β. υπερφόρτωση τομέων, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών ενεργοποιήσεών τους (SI-2019, Controller overload)
 - γ. ανεπαρκή συντονισμό μεταξύ μονάδων εναέριας κυκλοφορίας
 - δ. όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η ανεπαρκής/λανθασμένη επικοινωνία (π.χ. χρήση μη τυποποιημένης φρασεολογίας, σύγχυση σε callsigns, μη-μεταφορά συχνότητας), μεταξύ ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και πληρώματος διακυβέρνησης (SI-2027, Inadequate ATCO-pilot operational radio communication).
- iii. Επίσης στην **KRA Airborne Collision** και στην **KRA Terrain Collision**:
- α. η δυσλειτουργία των radar με συνέπεια την απώλεια εικόνας και την αδυναμία ταυτοποίησης στόχων από τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, (SI-2017, Failure of surveillance service),
 - β. η δυσλειτουργία ραδιοβοθημάτων (VOR) με συνέπεια τη δυσχέρεια του προσδιορισμού της ακριβούς θέσης του αεροσκάφους από τα πληρώματα διακυβέρνησης αεροσκαφών (SI-2016, Failure of navigation services).


16.4 Ζητήματα ασφάλειας ελικοπτέρων

- i. Στην **KRA Airborne Collision**, η παραβίαση του εναέριου χώρου από τα ελικόπτερα (SI-2025, Airspace infringement), με συνέπεια την πρόκληση περιστατικών που περιλαμβάνουν την ενεργοποίηση συστημάτων αποφυγής συγκρούσεων (TCAS RA).
- ii. Στην **KRA Collision on Runway**, οι απογειώσεις/προσγειώσεις κατά παρέκκλιση της άδειας από τον Έλεγχο Κυκλοφορίας (SI-2007, Landing/take-off/crossing without clearance).
- iii. Ο περιορισμένος αριθμός αναφορών περιστατικών από το χώρο των ελικοπτέρων όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 5, υποδεικνύει ανεπαρκή κουλτούρα ασφάλειας στους αντίστοιχους φορείς εκμετάλλευσης (SI-8045, Insufficient safety culture of organisation).

16.5 Ζητήματα ασφάλειας μικρών αεροπλάνων (NCO)

Τα ζητήματα ασφάλειας αυτής της παραγράφου προκύπτουν κυρίως από αναφορές περιστατικών εκπαιδευτικών πτήσεων (ATO).

- i. Στην **KRA Airborne Collision** περιστατικά που σχετίζονται με την απώλεια ασφαλούς διαχωρισμού μεταξύ εκπαιδευτικών πτήσεων που οδηγούν σε παραλίγο σύγκρουση στον αέρα (SI-4010, Airborne separation)
- ii. Η ακατάλληλη εκτέλεση προσεγγίσεων (SI-4005, Approach path management on GA aeroplanes), το αποτέλεσμα των οποίων μπορεί να εκδηλωθεί με περιστατικά που μπορούν να αντιστοιχηθούν στις **KRA Aircraft upset, Excursion** ή **Terrain Collision**. Το ζήτημα αυτό περιλαμβάνει:
 - την διαχείριση της ενέργειας του αεροσκάφους και την επίδραση των καιρικών συνθηκών (π.χ ουραίοι, πλευρικοί ή διατμητικοί άνεμοι)

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	Safety portfolio
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16 – ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	

- την διαδικασία λήψης αποφάσεων του πληρώματος πτήσης για τη διακοπή ή την συνέχιση της προσέγγισης
 - την επάρκεια και την εφαρμογή των τυποποιημένων διαδικασιών προσέγγισης των ΑΤΟ.
- iii. Η επάρκεια των εκπαιδευτών, καθώς στα παραπάνω ζητήματα ασφαλείας οι ενέργειες / αποφάσεις των εκπαιδευτών προκάλεσαν την κλιμάκωση των περιστατικών (SI-4004, Training, experience, and competence of individuals).

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 17 – ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	

17. Δράσεις της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

17.1. Έκδοση Safety Information Advisory Notices

Το 2024 εκδόθηκαν από το Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών οι παρακάτω Συμβουλευτικές Πληροφορίες Ασφάλειας (SIAN):

Αριθμός SIB & SIAN	Θέμα	Παραλήπτες	Ημερομηνία
HCAA SIAN 01-2024	Εφαρμογή αντιπαγωγικού υγρού SAE Type II, III και IV σε αεροσκάφη	Air operators, Aerodrome operators, Ground Handling operators	08/01/2024
HCAA SIAN 02-2024	Magneto Failure	General Aviation	05/02/2024
HCAA SIAN 03-2024	Διαταραχές του ύπνου και υγιεινή του ύπνου	Air operators, Aerodrome operators, HANSP, Ground Handling operators	29/04/2024
HCAA SIAN 04-2024	Global Navigation Satellite System Outage and Alternations Leading to Communication / Navigation / Surveillance Degradation	Air operators, HANSP	11/09/2024
HCAA SIAN 05-2024	Misidentification and Erroneous Selection of Propeller Feathering Controls in Flight	Air operators (CS-25 turboprop aeroplanes)	12/08/2024

17.2. Λειτουργία Εθνικών Επιτροπών Ασφαλείας και Συμβουλίου Ασφάλειας της Α.Π.Α., Συναντήσεις με αεροπορικούς οργανισμούς και ενημερωτικές / εκπαιδευτικές δράσεις

Το 2024 συνεδρίασαν οι κάτωθι Επιτροπές:

1. Επιτροπή Ασφάλειας της Α.Π.Α., πραγματοποιήθηκαν δύο συσκέψεις στις 15/02/2024 & 17/12/2024
2. Συμβούλιο Επισκόπησης Ασφάλειας της Α.Π.Α. πραγματοποιήθηκαν δύο συσκέψεις στις 12/02/2024 & 20/12/2024
3. Εθνική Επιτροπή Ασφάλειας Διαδρόμου Αεροδρομίων πραγματοποιήθηκαν δύο συσκέψεις στις 16/02/2024 & 05/11/2024
4. Εθνική Επιτροπή Αποφυγής Πρόσκρουσης Πτηνών και Ζώων επί Αεροσκαφών στις 26/06/2024

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	Safety promotion
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 17 – ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	

Επίσης, στο πλαίσιο της παρουσίασης των συμπερασμάτων της Ε.Ε.Α. του 2023, οργανώθηκαν από το Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών οι κάτωθι συναντήσεις με αεροπορικούς φορείς για ανταλλαγή θεμάτων αεροπορικής ασφάλειας:

Φορέας	Ημερομηνία
Αεροδρόμια και φορείς επίγειας εξυπηρέτησης	18/12/2024
Φορείς εμπορικής εκμετάλλευσης αεροσκαφών	19/12/2024
ΥΠΑ / Πάροχος Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας	20/12/2024
Αδειοδοτημένοι Οργανισμοί Εκπαίδευσης (ΑΤΟ)	18/12/2024

Διοργάνωση σεμιναρίων και εκπαιδευτικών δράσεων προς τους αεροπορικούς φορείς για βελτίωση της ποιότητας και της διαχείρισης των αναφορών περιστατικών ασφαλείας:



Εκπαιδευόμενος Φορέας	Είδος δράσης	Θέμα	Ημερομηνία
ΥΠΑ / Αεροδρόμια	Webinar	Αναφορά περιστατικών αεροπορικής ασφάλειας	27/06/2024
ΥΠΑ / Πάροχος Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας	Webinar	Αναφορά περιστατικών ασφαλείας στην πλατφόρμα ECCAIRS2	26/04/2024
ΥΠΑ / Αεροδρόμια	Training	European Risk Classification Scheme	14/10/2024
Ένοπλες Δυνάμεις	Training	Occurrence Reporting Course	31/10/2024
Φορέας εμπορικής εκμετάλλευσης αεροσκαφών	Webinar	European Risk Classification Scheme	24/09/2024
Φορείς εμπορικής εκμετάλλευσης αεροσκαφών	Workshop	Support programmes - psychological assessment of flight crew - testing of psychoactive substances to ensure the medical fitness of flight and cabin crew members	15/03/2024

18. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

18.1 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: Βασικοί τομείς κίνδυνου (Key Risk Areas)

Το παρόν ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ περιλαμβάνει πίνακα στον οποίο παρουσιάζονται οι βασικοί τομείς κινδύνου όπως αυτοί χρησιμοποιήθηκαν στο Ε.Ε.Α. και είναι σύμφωνα με τον (ΕΕ) Ευρωπαϊκό Κανονισμό 2020/2034.

α/α	Βασικός τομέας κίνδυνου (Key Risk Area)	Επεξήγηση
1	Εναέρια σύγκρουση (Airborne collision)	Σύγκρουση μεταξύ αεροσκαφών όταν αμφότερα βρίσκονται εν πτήση ή μεταξύ αεροσκάφους και άλλων αερομεταφερόμενων αντικειμένων (εκτός των πτηνών και της άγριας πανίδας).
2	Ανεπιθύμητη κατάσταση αεροσκάφους [Aircraft upset – (loss of control)]	Ανεπιθύμητη κατάσταση αεροσκάφους η οποία χαρακτηρίζεται από ακούσιες αποκλίσεις από τις παραμέτρους που επικρατούν υπό κανονικές συνθήκες κατά τις λειτουργίες, η οποία θα μπορούσε ενδεχομένως να οδηγήσει σε ανεξέλεγκτη σύγκρουση με το έδαφος
3	Σύγκρουση στον διάδρομο (Collision on runway)	Σύγκρουση μεταξύ αεροσκάφους και άλλου αντικειμένου (άλλο αεροσκάφος, οχήματα κ.λπ.) ή προσώπου στον διάδρομο αεροδρομίου ή σε άλλη προκαθορισμένη περιοχή προσγείωσης. Δεν περιλαμβάνει συγκρούσεις με πτηνά ή άγρια πανίδα
4	Εκτροπή (Excursion)	Περιστατικό κατά το οποίο ένα αεροσκάφος εκτρέπεται από τον διάδρομο ή την περιοχή κίνησης ενός αεροδρομίου ή από την επιφάνεια προσγείωσης οποιασδήποτε άλλης προκαθορισμένης περιοχής προσγείωσης, χωρίς να βρίσκεται εν πτήση. Περιλαμβάνει την κατακόρυφη προσγείωση ελικοπτέρων με κρούση υψηλής έντασης ή την κατακόρυφη απογείωση και προσγείωση αεροσκαφών και αερόστατων ή αερόπλοιων·
5	Πυρκαγιά, καπνός και συμπίεση (Fire, smoke and pressurisation)	Περιστατικό το οποίο περιλαμβάνει περιπτώσεις πυρκαγιάς, καπνού, αναθυμιάσεων ή καταστάσεις συμπίεσης οι οποίες ενδέχεται να καταστούν ασύμβατες με την ανθρώπινη ζωή. Σε αυτά περιλαμβάνονται περιστατικά πυρκαγιάς, καπνού ή αναθυμιάσεων που επηρεάζουν οποιοδήποτε μέρος του αεροσκάφους, εν πτήση ή στο έδαφος, και δεν είναι αποτέλεσμα σύγκρουσης ή δόλιων πράξεων
6	Ζημία στο έδαφος (Ground damage)	Ζημία του αεροσκάφους η οποία προκαλείται από τη λειτουργία του αεροσκάφους στο έδαφος ή σε οποιαδήποτε άλλη περιοχή του εδάφους εκτός του διαδρόμου ή προκαθορισμένης περιοχής προσγείωσης, καθώς και ζημία κατά τη συντήρηση

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α – ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	

7	Σύγκρουση με εμπόδιο εν πτήση (Obstacle collision in flight)	Σύγκρουση μεταξύ αεροσκάφους εν πτήση και εμποδίων που υψώνονται επάνω από την επιφάνεια της γης. Στα εμπόδια περιλαμβάνονται ψηλά κτίρια, δέντρα, ηλεκτροφόρα καλώδια, τηλεγραφικά καλώδια και κεραίες καθώς και προσδεμένα αντικείμενα
8	Σύγκρουση με το έδαφος (Terrain Collision)	Περιστατικό κατά το οποίο αεροσκάφος εν πτήση συγκρούεται με το έδαφος, χωρίς να υπάρχει ένδειξη ότι το πλήρωμα πτήσης δεν ήταν σε θέση να ελέγξει το αεροσκάφος. Περιλαμβάνει περιπτώσεις κατά τις οποίες το πλήρωμα πτήσης επηρεάζεται από οπτικές παραισθήσεις ή υποβαθμισμένο οπτικό περιβάλλον
9	Άλλοι τραυματισμοί (Other injuries)	Περιστατικό κατά το οποίο προκλήθηκαν θανατηφόροι ή μη θανατηφόροι τραυματισμοί, το οποίο δεν μπορεί να αποδοθεί σε κανέναν άλλον τομέα κινδύνου
10	Ασφάλεια (Security)	Έκνομη ενέργεια κατά της πολιτικής αεροπορίας. Περιλαμβάνει κάθε περιστατικό και παραβίαση που σχετίζεται με την επιτήρηση και την προστασία, τον έλεγχο πρόσβασης, τον έλεγχο ασφαλείας, την εφαρμογή διαδικασιών ασφαλείας και κάθε άλλη πράξη που αποσκοπεί στην κακόβουλη ή αναίτια φθορά αεροσκάφους και περιουσίας, η οποία θέτει σε κίνδυνο ή έχει ως αποτέλεσμα την έκνομη παρέμβαση στην πολιτική αεροπορία και στις εγκαταστάσεις της. Περιλαμβάνει συμβάντα φυσικής ασφάλειας και κυβερνοασφάλειας.

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ	

18.2 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: Κατηγορίες περιστατικών (Occurrence Categories)

Οι κατηγορίες περιστατικών αναπτύχθηκαν από την κοινή ομάδα ταξινόμησης CAST/ICAO (CICCT), η οποία αποτελείτο από την Ομάδα Εμπορικής Ασφάλειας της Αεροπορίας [CAST] και τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας» [ICAO]. Σε κάθε περιστατικό δύναται να επιλεγούν μέσω της πλατφόρμας ECCAIRS2 μία ή περισσότερες κατηγορίες.

Παρακάτω παρατίθενται όλες οι κατηγορίες με σύντομη περιγραφή όπως αυτή αναφέρεται στο ECCAIRS2.



Κατηγορία περιστατικού (Occurrence Category)	Ονομασία	Περιγραφή
ADRM	Aerodrome	Περιστατικά που αφορούν ζητήματα σχεδιασμού, εξυπηρέτησης ή λειτουργικότητας αεροδρομίου.
AMAN	Abrupt manoeuvre	Ο σκόπιμος απότομος ελιγμός του αεροσκάφους από το πλήρωμα διακυβέρνησης του αεροσκάφους.
ARC	Abnormal runway contact	Κάθε προσγείωση ή απογείωση που περιλαμβάνει μη κανονική επαφή με το διάδρομο ή την επιφάνεια προσγείωσης.
ATM	ATM/CNS	Περιστατικά που αφορούν ζητήματα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ATM) ή συστημάτων επικοινωνιών, πλοήγησης ή επιτήρησης (CNS).
BIRD	Birdstrike	Περιστατικά που περιλαμβάνουν προσκρούσεις/παρ' ολίγον προσκρούσεις με πτηνά.
CABIN	Cabin safety events	Διάφορα περιστατικά που λαμβάνουν χώρα στην καμπίνα επιβατών των μεταφορικών αεροσκαφών.
CFIT	Controlled flight into or toward terrain	Σύγκρουση εν πτήση ή παρ' ολίγον σύγκρουση με το έδαφος, το νερό ή ένα εμπόδιο χωρίς ένδειξη απώλειας ελέγχου.
CTOL	Collision with obstacle(s) during take-off and landing	Σύγκρουση με εμπόδιο(α) κατά την απογείωση ή την προσγείωση και ενώ το αεροσκάφος βρίσκεται στον αέρα.
EVAC	Evacuation	Περιστατικό όπου είτε: α) πρόσωπο(-α) τραυματίστηκε(-αν) κατά τη διάρκεια εκκένωσης αεροσκάφους, β) πραγματοποιήθηκε άσκοπη εκκένωση αεροσκάφους, γ) ο εξοπλισμός εκκένωσης δεν λειτούργησε όπως απαιτείται, ή δ) η εκκένωση αεροσκάφους συνέβαλε στη σοβαρότητα του περιστατικού.

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ	

EXTL	External load related occurrences	Περιστατικά κατά τη διάρκεια (ή ως αποτέλεσμα) εργασιών ανύψωσης φορτίου ή μεταφοράς εξωτερικού φορτίου
F-NI	Fire/smoke (non-impact)	Πυρκαγιά ή καπνός μέσα ή πάνω στο αεροσκάφος, κατά την πτήση ή στο έδαφος, που δεν είναι αποτέλεσμα πρόσκρουσης.
F-POST	Fire/smoke (post-impact)	Φωτιά/καπνός στο αεροσκάφος μετά από πρόσκρουση.
FUEL	Fuel related	Ένας ή περισσότεροι κινητήρες παρουσίασαν μειωμένη ή καθόλου ισχύ λόγω εξάντλησης καυσίμου, έλλειψης/κακής διαχείρισης καυσίμου, μόλυνσης καυσίμου/λανθασμένου καυσίμου ή καρμπυρατέρ ή / και επαγωγικού πάγου.
GCOL	Ground Collision	Σύγκρουση αεροσκάφους κατά την τροχοδρόμησή του προς ή από τον διάδρομο εν χρήση.
GTOW	Glider towing related events	Πρόωρη απελευθέρωση, ακούσια απελευθέρωση ή μη απελευθέρωση κατά τη ρυμούλκηση, μπλέξιμο κατά την ρυμούλκηση, σκοινιού/συρματοσχοινου, απώλεια ελέγχου ή πρόσκρουση σε ρυμουλκό αεροσκάφος/βίντσι. (Εφαρμόζεται τόσο σε αεροσκάφη που ρυμουλκούνται με βίντσι ή από άλλο αεροσκάφος όσο και σε αεροσκάφη που εκτελούν ρυμούλκηση).
ICE	Icing	Συσώρευση χιονιού, πάγου, παγωμένης βροχής ή παγετού στις επιφάνειες των αεροσκαφών που επηρεάζουν δυσμενώς τον έλεγχο ή την απόδοση του αεροσκάφους.
LALT	Low altitude operations	Σύγκρουση ή παρ' ολίγον σύγκρουση με εμπόδια/αντικείμενα/έδαφος κατά τη σκόπιμη λειτουργία κοντά στην επιφάνεια της γης (εξαιρούνται οι φάσεις απογείωσης ή προσγείωσης).
LOC-G	Loss of control - ground	Απώλεια ελέγχου του αεροσκάφους ενώ το αεροσκάφος βρίσκεται στο έδαφος.
LOC-I	Loss of control - inflight	Απώλεια ελέγχου αεροσκάφους ή απόκλιση από το προβλεπόμενο ίχνος πτήσης, κατά τη διάρκεια της πτήσης.

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ	

LOLI	Loss of lifting conditions en-route	Προσγείωση κατά τη διαδρομή λόγω απώλειας συνθηκών άντωσης. (Εφαρμόζεται μόνο σε αεροσκάφη που βασίζονται σε στατική άνωση για τη διατήρηση ή την αύξηση του ύψους πτήσης, δηλαδή ανεμόπτερα, αιωρόπτερα και αλεξίπτωτα πλαγιάς, αερόστατα και αερόπλοια).
MAC	Airprox/ACAS alert/loss of separation/(near) midair collisions	Ειδοποίηση Airprox, ACAS, απώλεια διαχωρισμού καθώς επίσης παραλίγο συγκρούσεις ή συγκρούσεις μεταξύ αεροσκαφών κατά την πτήση.
MED	Medical	Ιατρικά περιστατικά – περιστατικά ασθένειας των ατόμων που επιβαίνουν στο αεροσκάφος.
NAV	Navigation error	Σφάλματα πλοήγησης - περιστατικά που αφορούν εσφαλμένη πλοήγηση αεροσκάφους στο έδαφος ή στον αέρα.
OTHR	Other	Κάθε περιστατικό που δεν καλύπτεται από άλλη κατηγορία.
RAMP	Ground Handling	Περιστατικά κατά τη διάρκεια (ή ως αποτέλεσμα) εργασιών επίγειας εξυπηρέτησης.
RE	Runway excursion	Εκτροπή ή υπέρβαση από την επιφάνεια του διαδρόμου.
RI	Runway incursion	Κάθε περιστατικό σε αεροδρόμιο που περιλαμβάνει την εσφαλμένη παρουσία αεροσκάφους, οχήματος ή προσώπου στην προστατευόμενη περιοχή επιφάνειας που προορίζεται για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκάφους.
SCF-NP	System/component failure or malfunction [non-powerplant]	Βλάβη ή δυσλειτουργία συστήματος/εξαρτήματος του αεροσκάφους εκτός κινητήρα.
SCF-PP	powerplant failure or malfunction	Αστοχία ή δυσλειτουργία συστήματος ή εξαρτήματος που σχετίζεται με κινητήρα αεροσκάφους.
SEC	Security related	Ποινικές πράξεις/πράξεις έκνομης ενέργειας που οδηγούν σε ατυχήματα ή συμβάντα (σύμφωνα με το παράρτημα 13 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας [ICAO]).
TURB	Turbulence encounter	Αντιμέτωπιση αναταράξεων κατά την διάρκεια πτήσης.
UIMC	Unintended flight in IMC	Ακούσια πτήση σε μετεωρολογικές συνθήκες ενόργανης πτήσης (IMC)
UNK	Unknown or undetermined	Άγνωστο ή απροσδιόριστο (Δεν υπάρχουν επαρκείς πληροφορίες για την κατηγοριοποίηση του περιστατικού).

	Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών	
	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ	

USOS	Undershoot/overshoot	Προσγείωση πριν την αρχή του διαδρόμου/μετά το τέλος του διαδρόμου ή εκτός της προκαθορισμένης επιφάνειας προσγείωσης για υπέργειο ή υπερευψωμένο ελικοδρόμιο.
WILD	Collision Wildlife	Σύγκρουση, κίνδυνος σύγκρουσης ή η εκτέλεση κίνησης αποφυγής από το πλήρωμα του αεροσκάφους για την αποφυγή πρόσκρουσης άγριας πανίδας σε διάδρομο προσγείωσης ή σε επίγειο ελικοδρόμιο/υπερευψωμένο ελικοδρόμιο που είναι σε χρήση.
WSTRW	Windshear or thunderstorm	Πτήση εν μέσω διατμητικού ανέμου ή καταιγίδας.

Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας

Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας και Περιστατικών

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, Κτίριο 45

190 19, Σπάτα, Ελλάδα

safety@hcaa.gov.gr

+30 210 3541347, +30 210 3541371, +30 210 3541344