

Satura rādītājs

2 DROŠUMA IZPILDE	2
2.1 Drošuma izpildes indikatori un drošuma izpildes mērķi	2
2.1.1 Drošuma izpildes indikatori un drošuma izpildes mērķi - CAA LV pienākumi	3
2.1.2 Drošuma izpildes indikatori un drošuma izpildes mērķi - organizāciju pienākumi	3
2.2 SPI/SPT kopsavilkumi CAA LV un aviācijas organizācijām	4
A Pielikums: Nacionālā līmeņa aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga CAA LV	5
B Pielikums: Nacionālā līmeņa aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga Komerccaviācijas (CAT) un Nekomerciālie kompleksie (NCC) ekspluatanti (fiksēta spārna gaisa kuģiem (FW))	10
C Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļu apmācību veicēji	14
D Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (ANS) un attiecīgajos gadījumos meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēji (MET)	15
E Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga lidlauku ekspluatanti (ADR)	17
F Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga gaisa kuģu apkalpošanas uz zemes sniedzēji	18
G Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga rotācijas spārnu gaisa kuģu (rotorcraft) un augsta riska komerciālo specializēto darbību (SPO) ekspluatanti	19
H Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga VNA ekspluatanti	21
I Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga aviācijas lidotspējas un tehniskās apkopes organizācijas (AIR)	22

2. DROŠUMA IZPILDE

SPAS LV tiek publicēts kā augsta līmeņa dokuments, lai atvieglotu saziņu ar sabiedrību un citām organizācijām.

Šajā sadaļā sniegts SPAS LV drošuma izpildes mērījumu izklāsts, kas atspoguļo EPAS stratēģiskās prioritātes drošuma jomā un augsta līmeņa drošuma mērķi, kas noteikti Regulā 2018/1139 (BR) “izveidot un uzturēt augstu vienotu civilās aviācijas drošuma līmeni Savienībā”. SPAS LV ir pakārtots EPAS drošuma darbības mērķiem, indikatoriem un uzdevumiem, ņemot vērā 2020. – 2022. gada Globālā aviācijas drošuma plāna (GASP) mērķus un uzdevumus atbilstoši EASA sistēmai.

SPAS LV atbalsta EPAS ierosināto “iecerēto mērķi” - **”sasniegt pastāvīgu drošuma uzlabojumu augošā aviācijas nozarē”**, kas aptver dažādus EPAS indikatorus, kā alternatīvu GASP izvirzītajam mērķim “neviens nāves gadījuma komercaviācijā sākot ar 2030. gadu”.

Saskaņā ar Regulas Nr.2018/1139 6. pantu, EPAS norāda drošuma izpildes līmeni Savienībā, kuru kopīgi cenšas sasniegt dalībvalstis, EK un EASA.

Drošuma izpildes līmeni nosaka, pamatojoties uz EPAS SPIs un, kur nepieciešams, uz saistītajiem drošuma izpildes mērķiem, kā arī ņemot vērā ar drošuma saistītos radītājus un mērķus SES ATM shēmā.

SPAS LV ir definēts, ņemot vērā augstāka līmeņa stratēģiskās vadlīnijas, un tāpēc nosaka **pieņemamu drošuma izpildes līmeni** (ALoSP), kas jāsasniedz, ieviešot un uzturot SSP, kā arī ieviešot un uzturot SPI un SPT, piemēram, izsaka drošuma līmeni ko Latvija sagaida no savas aviācijas sistēmas, ieskaitot mērķus, kas katrai nozarei jāsasniedz un jāuztur saistībā ar drošumu, kā arī pasākumus, lai noteiktu savu darbību un funkciju efektivitāti, kas ietekmē drošumu.

ALoSP atspoguļo to, ko Latvija uzskata par svarīgu, pārstāvēt visu valsts aviācijas institūciju vienošanos par paredzamo drošuma izpildes līmeni, kāds būtu jāsniedz tās aviācijas sistēmai, un parāda iekšējām un ārējām ieinteresētajām pusēm, kā valsts pārvalda aviācijas drošumu.

2.1 Drošuma izpildes indikatori un drošuma izpildes mērķi

SPI un mērķi pārrauga gan drošuma **rezultātus** (piemēram, nelaimes gadījumus, incidentus un traumas), gan veicinātājus **sistēmu un procesu** (sistēmas līmeņa) ziņā, kas nepieciešami efektīvas drošuma pārvaldības uzturēšanai valsts un organizācijas līmeņos.

Drošuma izpildes mērķi tiek noteikti uz procesu bāzētajiem indikatoriem, lai veicinātu pozitīvu sistēmas darbību.

Ar drošību saistītie mērījumi, kas ir atvasināti no atgadījumu datiem, tā vietā, lai uzstādītu drošuma izpildes mērķus, tiek definēta “pamatlīmeņa izpilde” un sistēma tiek uzraudzīta attiecībā pret šo pamatlīmeņa izpildi.

Uz rezultātiem balstītie indikatori kā galvenos datus ņem vērā:

- Nelaimes gadījumu ar bojāgājušajiem skaitu;

- Bojāgājušo skaitu;
- Nelaimes gadījumu bez bojāgājušajiem skaits un nopietno incidentu skaits

Uz rezultātiem balstītie indikatori, kas saistīti ar galvenajām riska zonām, tiek identificēti, izmantojot Eiropas Drošuma risku pārvaldības (SRM) procesu, un kā aprakstīts EASA drošuma riska portfeļos, kuri tiek ņemti vērā SPAS LV.

Darbības drošības indikatorus uzrauga valsts operacionālajā līmenī, ņemot vērā pastāvīgo uzraudzību Eiropas SRM procesa ietvaros.

SPAS LV izmanto datus, kas ir iekļauti EPAS 2021-2025 un balstās uz EASA publicēto ikgadējo drošuma pārskatu.

Kopsavilkumi, kas zemāk uzskaitīti kā pielikumi, satur Latvijas aviācijas SPI un SPT. Aviācijas organizācijas izskata kopsavilkumus, kas piemērojami to darbībām, un novērtē indikatoru un mērķu piemērotību to darbībai. Organizācijas savos drošuma pārvaldības procesos integrē SPI un SPT, kas ir savietojami ar savām darbībām.

Organizācijām jāizskata nacionālie SPI un SPT, ko uzrauga CAA LV. CAA LV sagatavotais kopsavilkums aptver drošuma mērķus, kas attiecas uz valsts līmeņa drošumu visā aviācijas nozarē. Gan CAA LV, gan organizācijas veicina šī darba panākumus un mērķu sasniegšanu.

2.1.1 Drošuma izpildes indikatori un drošuma izpildes mērķi - CAA LV pienākumi

Nosakot valsts drošuma izpildi, tiek ņemti vērā ES līmenī izvirzītie drošuma mērķi.

Drošuma izpildes indikatori un mērķi, ko uzrauga CAA LV, pastāv sistēmas līmenī, operacionālajā līmenī un SSP ieviešanas un uzturēšanas (atbilstības) līmenī.

CAA LV nosaka pastāvīgu ALoSP piemērotību. Periodiskais ALoSP pārskats ir vērsts uz:

- kritisko drošuma jautājumu identificēšana aviācijas nozarē, nodrošinot tādu SPI iekļaušanu, kas šajās jomās ļauj pārvaldīt drošuma izpildi;
- SPT noteikšana, kas nosaka saglabājamo drošuma līmeni vai vēlamu uzlabojumu, kas jāpanāk attiecīgajā SPI katrā nozarē, lai uzlabotu drošuma izpildes pārvaldību visā valsts aviācijas sistēmā;
- Triggeru identificēšana, kad SPI sasniedz punktu, kurā nepieciešama darbība; un
- SPI pārskatīšana, lai noteiktu, vai ir vajadzīgas modifikācijas vai papildinājumi esošajiem SPI, SPT un triggeriem, lai sasniegtu saskaņoto ALoSP.

Valsts drošuma izpilde, ko norāda tās SPI un SPT, parāda sasniegto ALoSP.

2.1.2 Drošuma izpildes indikatori un drošuma izpildes mērķi - organizāciju pienākumi

Katra aviācijas organizācija ir atbildīga par savu darbību drošību. Organizāciju drošuma pārvaldība ietver drošuma darbības uzraudzību un mērīšanu. Izstrādājot SPI un SPT, organizācijai jākonsultējas ar CAA LV vai jāiepazīstas ar visu saistīto informāciju, ko valsts ir publicējusi. Valsts SPI papildina organizāciju veikto drošuma līmeņa uzraudzību un ir saikne starp nacionālo un organizācijas līmeņa drošuma pārvaldību. Papildus nacionālajiem indikatoriem katra organizācija nosaka citus indikatorus un mērķus, kas nepieciešami to drošuma pārvaldībai. CAA LV pārrauga organizāciju drošuma pārvaldības izpildi. Valsts SPI izmantošana to drošuma pārvaldībā ir daļa no organizāciju drošuma pārvaldības izpildes.

2.2 SPI/SPT kopsavilkumi CAA LV un aviācijas organizācijām

Kopsavilkumos izmantotie virsraksti:

- Drošuma mērķis: attiecīgais SPI un tam saistītais SPT ir noteikts, lai uzraudzītu šī mērķa īstenošanu.
 - Identifikators: attiecīgā SPI identifikators.
 - Drošuma izpildes indikators (SPI): indikatora apraksts / virsraksts un, ja nepieciešams, sīkāka definīcija.
 - Drošuma izpildes mērķis (SPT): konkrētajam indikatoram izvirzītais mērķis un, ja nepieciešams, detalizētāka definīcija.
 - Avots: iegūtās informācijas avots.
- 1) A Pielikums: Nacionālā līmeņa aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga CAA LV:
 - Sistēmas līmenī;
 - Operacionālajā līmenī;
 - SSP atbilstības līmenī.
 - 2) B Pielikums: Nacionālā līmeņa aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga Komerccaviācijas (CAT) un Nekomerciālie kompleksie (NCC) ekspluatanti (fiksēta spārna gaisa kuģiem (FW))
 - 3) C Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga gaisa kuģu lidojumu apkalpes mācību organizācijas.
 - 4) D Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (ANS) un attiecīgajos gadījumos meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēji (MET).
 - 5) E Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga lidlauku ekspluatanti (ADR).
 - 6) F Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga gaisa kuģu apkalpošanas uz zemes sniedzēji.
 - 7) G Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga rotācijas spārnu gaisa kuģu (rotorcraft) un augsta riska komerciālo specializēto darbību (SPO) ekspluatanti.
 - 8) H Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga Vispārējās nozīmes aviācijas (VNA) ekspluatanti.
 - 9) I Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga aviācijas lidotspējas un tehniskās apkopes organizācijas (AIR).

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

A Pielikums

A Pielikums: Nacionālā līmeņa aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga CAA LV
– Sistēmas līmenī

Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma izpildes indikators (SPI)	Drošuma izpildes mērķis (SPT)	Avots
Iestāžu prasību efektīva ieviešana un darbība ar uzraudzības iespēju nepilnībām.	SYS-SPI-1	Kompetento iestāžu SRM process identificē riskus, kas var ietekmēt CAA LV iespējas pildīt tās pienākumus.	Inspektori strādā to noteikto autorizāciju ietvaros. Inspektoru personāla nomaiņa tiek pārvaldīta.	CAA LV pārvaldības dati
Aktīvi reaģēt uz jebkurām fiksētajam nepilnībām un veikt korektīvās darbības lai panāktu pastāvīgus uzlabojumus..	SYS-SPI-2	Neatbilstības, kas atklātas ICAO auditos un EASA standartizācijas inspekcijās tiek novērstas saskaņotajā laika periodā.	Izpilde ir virs EASA Dalībvalstu vidējā Standartizācijas Rādītāja vai ICAO Valstu vidējā Efektīvas Ieviešanas indikatora	ICAO universālā drošuma uzraudzības audita programma (USOAP) & EASA CMR
Uzlabot iekšējās un ārējās apmācības, komunikāciju un drošuma informācijas izplatīšanu.	SYS-SPI-3	Ieviesti drošuma veicināšanas materiāli, kurus izstrādājis Eiropas Drošuma Veicināšanas Tīkls (the European Safety Promotion Network), Drošuma Pārvaldības Starptautiskā sadarbības grupa (the Safety Management International Collaboration Group (SMICG)) un citi saistošie informācijas avoti attiecībā uz drošuma pārvaldības tematu.	Atjaunināti SMS apmācību materiāli. Pastāvīgi uzturēta komunikācija par efektīvu SMS ieviešanu organizācijās, kam par pamatu ir uzraudzības cikla aktivitātes	Uzraudzības dati
Nodrošināt uz kompetencēm bāzētu apmācību un novērtēšanas konceptu (piem. kompetences ir pārceļamas dažādos kontekstos) un metodoloģiju	SYS-SPI-4	Inspektoru kompetence tiek uzraudzīta izmantojot novērtēšanas datu identifikāciju un apkopošanu.	Inspektori sasniedz tādu izpildes līmeni, kas ļauj tiem strādāt neatkarīgi un efektīvi vai arī inspektoru izpildes nepilnības tiek identificētas.	CAA LV pārvaldības dati (kvalifikācija)

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

		Precīza analīze tiek veikta attiecībā uz inspektoru pienākumiem un metodēm, kuras var ietekmēt izmaiņas.	Tiek izstrādātas efektīvākas apmācības	
Nodrošināt, ka katras organizācijas aktivitātes ir atbilstoši izvērtētas, ziņotas autoritātēm, un ka šīs aktivitātes ir adekvāti uzraudzītas vai nu ar vai bez saskaņotas uzraudzības pienākumu nodošanas.	SYS-SPI-5	SAFA/SACA datu apmaiņa, EUROCONTROL brīdinājumi un ziņojumi, atgadījumu dati, pakalpojumu sniedzēju informācija.	Dati tiek izvērtēti lai noteiktu apdraudējuma apmēru – vai tas ir vienreizējs, vai sistemātisks problēmjaudājums ar negatīvu tendenci	Uzraudzības dati
	SYS-SPI-6	Tieša komunikācija starp kompetentajām iestādēm ar informāciju par drošuma pasākumiem kas domāti, lai novērstu nelaimes gadījumus, nopietnus incidentus, augsta riska atgadījumus un incidentus.	Drošuma komunikācija tiek izvērtēta, lai noskaidrotu kā tā tiek pielietota un saprastu, un pēc nepieciešamības uzlabota.	Uzraudzības dati
	SYS-SPI-7	Savstarpēja informācijas apmaiņa par neatbilstībām un inspekcijām vai auditiem, neatkarīgi kura puse uzsāk informācijas apmaiņu.	Organizācijas savlaicīgi ievieš atbilstošas korektīvās darbības.	Uzraudzības dati
	SYS-SPI-8	Apvienotu organizāciju auditi dalīti starp kompetentajām iestādēm, ņemot vērā kur notiek darbība.	Kompetentās iestādes veic atbilstošus pasākumus, lai risinātu problēmjaudājumus.	Uzraudzības dati
	SYS-SPI-9	Uzraudzības pienākumu izpilde formāli nozīmēta tai Dalībvalstij, kurā notiek darbība, saskaņā ar uzraudzības vienošanos.	Zonas ar lielākām bažām par drošumu tiek prioretizētas.	Uzraudzības dati
Nodrošināt, ka “pārmaiņu vadīšanas” process ir izveidots koncentrējoties vismaz uz pārmaiņām, kas ietekmē spēju veikt pienākumus.	SYS-SPI-10	Izmantojot SRM procesu, uzlabot pārvaldību CAA LV iekšējiem riskiem, kuri ietekmē tās uzraudzības spējas.	Pārmaiņas ar būtiskas ietekmes uz Valsts drošuma riskiem potenciālu tiek risinātas atbilstošajā līmenī un darbības tiek identificētas, nozīmētas un tām tiek sekots līdz līdz pilnai ieviešanai.	CAA LV pārvaldības dati
Nacionālā līmeņa aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kuru uzrauga CAA LV – Operacionālajā līmenī				
Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma izpildes indikators (SPI)	Drošuma izpildes mērķis (SPT)	Avots
Komercaviācijā un Vispārējās nozīmes aviācijā nenotiek nelaimes gadījumi, kurus izraisa sistemātiski drošuma problēmjaudājumi.	OPER-SPI-1	EASA-Dalībvalstu nelaimes gadījumu līmenis (nelaimes gadījumu skaits uz 100 000 lidojumu stundām) - 6.09 (2019).	Latvijas CAT un NCC ekspluatantiem: nav nelaimes gadījumu Vispārējās nozīmes aviācijā ir	Drošuma analīzes dati

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

		Latvijas VNA ekspluatanti: nelaimes gadījumu līmenis (nelaimes gadījumu skaits uz 2000 lidojumu stundām) – 0.00 (2020).	nepieciešams sasniegt lejupvērstu tendenci nelaimes gadījumiem.	
Komeraviācijā un Vispārējās nozīmes aviācijā nenotiek nelaimes gadījumi ar bojāgājušajiem, kurus izraisa sistemātiski drošuma problēmjautājumi.	OPER-SPI-2	EASA-Dalībvalstu nelaimes gadījumu ar bojāgājušajiem līmenis (nelaimes gadījumu ar bojāgājušajiem skaits uz 100 000 lidojumiem) – 5.41.	Latvijas CAT un NCC ekspluatantiem: nav nelaimes gadījumu ar bojāgājušajiem.	Drošuma analīzes dati
	OPER-SPI-3	Latvijas VNA ekspluatanti: nelaimes gadījumu ar bojāgājušajiem līmenis (nelaimes gadījumu ar bojāgājušajiem skaits uz 3000 lidojumiem) – 0.00	VNA ir nepieciešams sasniegt lejupvērstu tendenci nelaimes gadījumiem ar bojāgājušajiem.	
Nodrošināt, ka drošuma problēmjautājumi riska zonā ir identificēti un formāli izvērtēti.	OPER-SPI-4	EASA-Dalībvalstu nopietno incidentu līmenis (nopietno incidentu skaits uz 10 000 lidojumu stundām) – 0.067. Latvijas Komeraviācijas ekspluatanti (CAT) un Nekomerciālie kompleksie ekspluatanti (NCC): nopietno incidentu līmenis (nopietno incidentu skaits uz 10 000 lidojumu stundām) – 11.55.(2020)	CAT, NCC un VNA ir nepieciešams sasniegt lejupvērstu tendenci nopietniem incidentiem.	Drošuma analīzes dati
	OPER-SPI-5	Latvijas VNA ekspluatanti: nopietno incidentu līmenis (nopietno incidentu skaits uz 2000 lidojumu stundām) – 2.31. (2020)		
Nodrošināt, ka ekspluatanti identificē augstā riska atgadījumus riska zonās, kā noteikts EPAS, un kuriem būtu jāveic padziļināta analīze, lai noteiktu drošuma problēmjautājumu risināšanas izpildi.	OPER-SPI-6	Galvenās riska zonas: - G/k Kontroles zaudēšana lidojuma laikā (LOC-I); - Skrejceļa drošums (novirzīšanās no skrejceļa, neatļauta atrašanās uz skrejceļa (RI) un sadursmes) - Bīstamas satuvināšanās lidojuma laikā (Sadursmes lidojuma laikā); - Drošums uz zemes (g/k iekraušana/izkraušana, pret ledus apstrāde, degvielas uzpilde, g/k bojājums) - Sadursme ar zemi;	Izvērtēšanas rezultāti tiek dokumentēti, lai identificētu vājos punktu, kuriem tiek identificētas potenciālās darbības. Darbības tiek mērītas, lai uzraudzītu to efektivitāti.	Uzraudzības dati

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

		- Gaisa kuģa vide; - Rotācijas spārnu gaisa kuģu ekspluatācija (gaisa kuģa kontroles zaudēšana lidojuma laikā un sadursmju ar zemi un šķēršļiem risks); - Vispārējās nozīmes aviācija (sistemātiskie veicinātāji, lidojuma vadības noturēšana, laikapstākļu, novērst sadursmes lidojuma laikā, lidojuma pārvaldīšana)		
Nodrošināt, ka risku novērtēšanas metodes, kuras izmanto ekspluatanti saviem FRM/FRMS ir konsekventa ar ekspluatanta SMS izmantoto metodoloģiju, bet vienlaikus ir adaptēta noguruma riska novērtēšanai.	OPER-SPI-7	- Noguruma ziņojumu skaits salīdzinot ar pārējiem brīvprātīgajiem apdraudējumu ziņojumiem. - Noguruma ziņojumu biežums saistībā ar konkrētu darba laiku.	Ir efektīvi līdzekļi lai mērītu un uzraudzītu tendences un pieņemtu atbilstošas darbības pēc nepieciešamības. Nepieciešams panākt lejupvērstu tendenci "FTL pārsniegumiem par vairāk kā 1 stundu uz 10 000 lidojumiem" (1.45 2020. gadā)	Uzraudzības dati
Nodrošināt, ka inspektoriem piemīt nepieciešamā kompetence apstiprināt un pārraudzīt ekspluatantu lidojumu laika specifikāciju shēmas, jo īpaši tās kas attiecas uz noguruma riska pārvaldību.	OPER-SPI-8	Inspektoru kompetence pielietot zinātniskos principus noguruma pārvaldībā.	Augstākā vadība uzņemas vadību ar cilvēka faktoru saistītās prakses ieviešanā.	CAA LV pārvaldības dati
Nacionālā līmeņa aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kuru uzrauga CAA LV – SSP atbilstības līmenī				
Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma izpildes indikators (SPI)	Drošuma izpildes mērķis (SPT)	Avots
Efektīva koordinācija starp Valsts atbildīgajām iestādēm, kurām ir loma drošuma pārvaldībā.	SSP-SPI-1	Koordinācijas grupa ir nozīmēta lai nodrošinātu labu komunikāciju, izvairītos no darbību dublēšanas un konfliktējošām pieejām un nodrošinātu iedarbīgu un efektīvu SSP ieviešanu.	2021. gada 4. ceturksnis.	CAA LV pārvaldības dati
	SSP-SPI-2	Valsts autoritātes dalās ar drošuma informāciju un rīkojas pēc nepieciešamības.	Risku pārvaldības interfeiss parāda risku, noskaidro kopīgos paredzamos iznākumus un mazina nevēlamās sekas izmantojot savstarpēji saskaņotas	CAA LV pārvaldības dati

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

			pārbaudes.	
Izveidot kopēju izpratni par uz risku balstītu vidi	SSP-SPI-3	Pastāv prakse un procedūras uz risku un izpildi balstītajai uzraudzībai, ieskaitot aprakstu kā SMS tiek akceptēts un regulāri uzraudzīts.	Ikgadēji tiek veikta uzraudzības aktivitāšu plānošana, kā arī uzraudzības ciklu noteikšana katrā uzraudzības zonā, lai pēc nepieciešamības varētu pielāgot auditu un inspekciju grafiku.	CAA LV pārvaldības dati
Nodrošināt, ka attiecīgajam personālam piemīt pareizās kompetences lai atbalstītu virzību uz riska un uz izpildes balstītu uzraudzību.	SSP-SPI-4	Pastāv process individuālo kompetenču izvērtēšanai, un atbilstošo koriģējošo darbību veikšanai pēc nepieciešamības.	Inspektoru kompetences ir aktuālas.	CAA LV pārvaldības dati
Uzlabot drošuma problēmjaudājumu identificēšanu un izvērtēšanu riska zonās, izmantojot atgadījumu datu analīzi un informācijas no uzraudzības programmas analīzi.	SSP-SPI-5	Tiek nodrošināta prakses un procedūru pieejamība saistībā ar drošuma datu ziņošanu, analīzi, informācijas apmaiņu un aizsardzību saskaņā ar Regulu (EU) 376/2014.	Tiek noteikts pilns saraksts ar identificētajiem drošuma problēmjaudājumiem un tas nepārtraukti tiek uzraudzīts, lai definētu drošuma darbības.	CAA LV pārvaldības dati
Nepārtraukti uzraudzīt taisnīguma kultūras piemērošanu godīgi un konsekventi.	SSP-SPI-6	SPI un pamat izpildes līmenis tiek ieviesti.	Ir pierādījumi, ka robeža starp akceptējamu un neakceptējamu rīcību noteikta konsultējoties ar darbiniekiem un darbinieku arodbiedrībām.	CAA LV pārvaldības dati
Uzlabot drošuma problēmjaudājumu definēšanu.	SSP-SPI-7	Tiek nodrošināta vājo punktu identifikācija, kuriem var tikt ieteiktas potenciālas drošuma darbības.	Ierosināto pasākumu iespējamās ietekmes un ieguvumu novērtējums tiek apspriests un saskaņots ar iesaistītajām pusēm.	CAA LV pārvaldības dati
Iegūt detalizētu izpratni par atšķirībām starp esošajām Valsts struktūrām un procesiem un tām kas nepieciešamas efektīvai SSP ieviešanai Valstī.	SSP-SPI-8	GAP analīze ir veikta SSP ieviešanas plāns ir izstrādāts.	SSP ieviešanas plāns un pats SSP dokuments ir viegli pieejams visiem attiecīgajiem darbiniekiem, lai nodrošinātu, ka visi iesaistītie ir informēti par SSP un tā ieviešanas plāniem.	CAA LV pārvaldības dati
Nodrošināt, ka SSP tiek regulāri pārskatīts un ka SSP efektivitāte tiek regulāra izvērtēta.	SSP-SPI-9	SSP brieduma izvērtēšana tiek veikta atsevišķos posmos, skatoties sākotnēji uz pamatelementu esamību un piemērotību. Turpmākajos posmos SSP tiek izvērtēts lai saprastu cik labi tas strādā un cik efektīvs tas ir savu	Apstiprinātais SSP dokuments ir pieejams citām dalībvalstīm un EASA.	CAA LV pārvaldības dati

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

mērķu sasniegšanā.

B Pielikums

B Pielikums: Nacionālā līmeņa aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga Komerccaviācijas (CAT) un Nekomerčiālie kompleksie (NCC) ekspluatanti (fiksēta spārna gaisa kuģiem (FW))

Galvenās riska zonas pēc nelaimes gadījuma iznākuma, kuras jānovērš:

- **Neparasts gaisa kuģa stāvoklis lidojuma laikā:** Tas ietver nekontrolētas sadursmes ar zemi, pēc gaisa kuģa atrašanās neparastā stāvoklī, bet arī atgadījumus, kad gaisa kuģis novirzās no paredzētā lidojuma trajektorijas vai paredzētajiem lidojuma parametriem, neatkarīgi no tā, vai apkalpe pamanīja novirzi un vai bija iespējams to novērst. Tas iekļauj arī iekrišanas brīdinājumus un gaisa kuģa režīmu diapazona aizsardzību.
- **Novirze no skrejceļa (RE):** Tas ietver notikušās novirzes no skrejceļa, gan lielā, gan zemā ātrumā, atgadījumus, kad gaisa kuģa apkalpei bija grūtības noturēt gaisa kuģa virziena vadību vai bremzēšanas darbību nosēšanās laikā, atgadījumus kad nosēšanās notika tālāk uz skrejceļa no paredzētās vietas, ar paaugstinātu ātrumu, ārpus skrejceļa centra daļas, vai notika smaga piezemēšanās, vai ja gaisa kuģim bija tehniskas problēmas ar šasiju (nefiksējās, neizlaižas, vai sabrūk) nosēšanās laikā.
- **Neatļauta atrašanās uz skrejceļa (RI):** Tas attiecas uz gaisa kuģa, transportlīdzekļa vai personas nepareizu atrašanos uz aktīva skrejceļa vai tā aizsardzības zonas.
- **Bīstama satuvināšanās gaisā:** Tas attiecas uz faktiskām sadursmēm un gandrīz sadursmēm. Tas iekļauj tādas tiešas priekšnotikumi kā minimālas distances neievērošana, TCAS brīdinājumi un gaisa telpas pārkāpums
Gaisa telpas pārkāpums, arī zināms kā “neatļauta iekļūšana gaisa telpā” ir būtisks operacionālais apdraudējums kā cēlonis var būt gaisa telpas sadale dažādās gaisa telpas klasēs un struktūrās, katra ar savām saistītajām procedūrām, bet kuras izmanto dažādas gaisa telpas lietotāju kategorijas, bieži vien ar konfliktējošām darbības prasībām un iespējām.
- **Sadursme ar zemi:** Šī riska zona ietver kontrolētu sadursmi ar zemi, kā arī nosēšanās pirms vai pēc skrejceļa seguma. Tā ietver situācijas, kad gaisa kuģis saduras vai gandrīz saduras ar zemi laikā kad apkalpei ir gaisa kuģa kontrole. Tā arī iekļauj atgadījumus kas ir tieši priekšnotikumi nelaimes gadījumiem ar bojāgājušajiem, piemēram augstuma samazināšana zem laikapstākļu minimālā augstuma, nepamatota atļauja zem radara minimālā augstuma utt.
- **Drošums uz zemes:** Šī riska zona ietver visus ar apkalpošanas uz zemes un perona pārvaldīšanas saistītos problēmjautājumus (g/k iekraušana/izkraušana, pret ledus apstrāde, degvielas uzpilde, g/k bojājums utt) kā arī gaisa kuģa sadursme ar citu gaisa kuģi, šķērsli vai transportlīdzekli laikā, kad gaisa kuģis kustās uz zemes, vai nu pats ar sava spēka palīdzību, vai arī tiek vilkts. Neietver sadursmes uz skrejceļa.

Drošuma problēmjautājumi, kas identificēti, kā galvenie veicinātāji:

- **Lidojumu parametru un automatizācijas režīmu uzraudzīšana.** Tā ir nepietiekama galveno lidojuma parametru un automatizācijas režīmu uzraudzība, kas potenciāli var izraisīt neparastu gaisa kuģa stāvokli lidojuma laikā, novirzīšanos no skrejceļa vai kontrolētu sadursmi ar zemi. Tas ietver attiecīgās Standarta operacionālās procedūras (SOP) un gaisa kuģa apkalpes apmācību. Tas ietver arī apsvērumus, kas saistīti ar cilvēka faktoru, jo īpaši ar gaisa kuģa sistēmu un rādījumu cilvēks-mašīna saskarni (HMI).
- **Pieejas trajektorijas vadība:** Neefektīva vai nepareiza pieejas trajektorijas vadība (piemēram, nestabila vai neatbilstoša), kas var izraisīt aiziešanu uz otru apli, smagu piezemēšanos vai nozīrēšanos no skrejceļa.

**2. daļa
DROŠUMA IZPILDE**

**Versija 1
30.08.2021
2-10**

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

- **Konvektīvi laikapstākļi:** Tā ir situācija, kad lidmašīna lidojuma laikā atrodas atmosfēras konvektīvajās parādībās, potenciāli izraisot neparastu gaisa kuģa stāvokli (nekontrolētu sadursmi ar zemi) un pasažieru vai apkalpes ievainojumus. Drošuma problēmjaudājums attiecas uz galvenajām konvektīvajām parādībām, kas ietekmē drošu lidojumu, piemēram, konvektīvo turbulenci, augšupvērsto / lejupvērsto vēja plūsmu, vēja nobīdi, krusu, zibeni un apledošanu. Galvenais drauds, ko rada šis drošuma problēmjaudājums, ir gaisa kuģa vadības zaudēšana pēc tam, kad nopietnas atmosfēras parādības rezultātā gaisa kuģis iziet no lidojuma režīmu diapazona vai pēc sistēmas kļūmes, uz kuru gaisa kuģa apkalpe nav attiecīgi reaģējusi. Šis drošuma problēmjaudājums var izraisīt arī ievainojumus, galvenokārt pēkšņas sastapšanās ar turbulencēm dēļ. Drošuma problēmjaudājums attiecas uz konvektīvu laikapstākļu noteikšanu, izvairīšanos un lidošanu šādos laikapstākļos, kā arī visu iespējamo atbalstu gaisa kuģa apkalpei, lai ar konvektīvu laikapstākļu situācijām rīkotos pirms lidojuma (piemēram, lidojumu plānošana, meteoroloģiskā informācija) un lidojuma laikā (piemēram, gaisa kuģa laikapstākļu noteikšanas sistēmas, ATS vektorēšana). Problēmjaudājums it īpaši attiecas uz SOP un gaisa kuģa apkalpes apmācībām, lai uzturētu vai atgūtu drošu lidojumu. Drošuma problēmjaudājums ņem vērā arī gaisa kuģa noturību, lai veiktu lidojumu konvektīvos laikapstākļos, saskaņā ar sākotnējo sertifikāciju un ekspluatācijas vēsturi (piemēram, pastāvīgā lidojumperīguma procesu).
- **Apledojums lidojuma laikā:** Tā ir situācija, kad gaisa kuģis lido apledojuma apstākļos, kas potenciāli var novest pie neparasta gaisa kuģa stāvokļa (nekontrolējama sadursme ar zemi) dēļ ledus uzkrāšanās uz gaisa kuģa. Galvenais drauds, ko rada šis drošuma problēmjaudājums, ir gaisa kuģa virsmu vai sistēmu kontaminācija, kas var nopietni ietekmēt gaisa kuģa lidojumu vai vadāmību. Tas aptver apledošanas apstākļu noteikšanu, izvairīšanos un lidošanu šādos apstākļos, kā arī visu iespējamo atbalstu gaisa kuģa apkalpei, lai ar apledošanas situācijām rīkotos pirms lidojuma (piemēram, lidojumu plānošana, meteoroloģiskā informācija) un lidojuma laikā (piemēram, gaisa kuģa laikapstākļu noteikšanas sistēmas, pretapledošanas sistēmas). Problēmjaudājums it īpaši attiecas uz SOP un gaisa kuģa apkalpes apmācībām, lai uzturētu vai atgūtu drošu lidojumu. Drošuma problēmjaudājums ņem vērā arī gaisa kuģa noturību, lai veiktu lidojumu apledojuma apstākļos, saskaņā ar sākotnējo sertifikāciju un ekspluatācijas vēsturi (piemēram, pastāvīgā lidojumperīguma procesu). Šis drošuma problēmjaudājums daļēji pārklājas ar konvektīvo laikapstākļu problēmjaudājumu.
- **Reaģēšana uz tehniskajām kļūmēm:** Tā ir gaisa kuģa apkalpes neefektīva reaģēšana uz ne-katastrofālām tehniskajām kļūmēm. Tehniskās kļūmes ir tādas, kas nepadara gaisa kuģi nekontrolējamu un uz kurām reaģēt ir apmācīta gaisa kuģa apkalpe. Tas ietver cilvēka faktorus, kam ir nozīme informācijas par kļūmēm saprašanā un apstrādē, kā arī apkalpes tālāko reakciju uz šī problēmjaudājuma risināšanu. Tas aptver saistītās SOP un gaisa kuģa apkalpes apmācību.

Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma izpildes indikators (SPI)	Drošuma izpildes mērķis (SPT)	Avots
Nodrošināt, ka tiek nepārtraukti izvērtēta Kontroles zaudēšanas (LOC-I) riska zona un uzlabota riska kontrole, lai mazinātu kontroles zaudēšanas risku. Process ir atbilstoši dokumentēts.	FW-SPI-1	- Lidojumu parametru un automatizācijas režīmu uzraudzīšana - Pieejas trajektorijas vadība - Konvektīvi laikapstākļi - Apledošana lidojuma laikā - Tehnisko kļūmju novēršana	Tiek precizēts un sasniegts vēlamais īstenoto darbību rezultāts. Organizācijas riska reģistrā vai datu bāzē ir visa informācija par drošuma problēmjaudājumiem, izvērtētais riska līmenis, kā arī šo darbību efektivitātes uzraudzība.	Organizācijas Risku Reģistrs un datubāze
Nodrošināt, ka skrejceļa drošuma (novirzīšanās no skrejceļa, neatļautas atrašanās uz skrejceļa un sadursmes uz skrejceļa) riska zona tiek nepārtraukti izvērtēta un uzlabota riska kontrole, lai	FW-SPI-2	Globālā ziņošanas formāta (GRF) ieviešana saskaņā ar vietējo GRF ieviešanas plānu.	GRF skrejceļa virsmas apstākļiem - ICAO EUR reģionam, jāievieš līdz 2020. gada 5. novembrim.	

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

mazinātu skrejceļa drošuma risku. Samazināt novirzīšanās no skrejceļa incidentu skaitu, kur veicinošs faktors bija skrejceļa virsmas kontaminācija.			
	FW-SPI-3	• Pieejas trajektorijas vadība • Lidojumu parametru un automatizācijas režīmu uzraudzīšana. • Tehnisko problēmu risināšana	Saskaņots darbību kopums, ieskaitot darbības, kas ierosinātas Eiropas Rīcības plānā novirzēm no skrejceļa novēršanai (EAPPRE) un Eiropas Rīcības plānā neatļautu atrašanās uz skrejceļa atgadījumu novēršanai (EAPPRI), ir efektīvi jāīsteno un pastāvīgi jāuzrauga (izmantojot organizācijas riska reģistru vai datu bāze).
	FW-SPI-4	Lidojumu vadības ierīču problēmu līmenis (incidentu skaits uz 10 000 lidojumiem) – 1.45 (2020).	Jāpanāk lejupvērsta tendence.
	FW-SPI-5	Šasiju problēmu līmenis (incidentu skaits uz 10 000 lidojumiem) – 2.17 (2020).	Jāpanāk lejupvērsta tendence.
	FW-SPI-6	Atcelta pacelšanās (incidentu skaits uz 10 000 lidojumiem) – 1.45 (2020).	Jāpanāk lejupvērsta tendence.
	FW-SPI-7	Nenostabilizēto pieeju līmenis (incidentu skaits uz 10 000 lidojumiem) – 5.07 (2020)	Jāpanāk lejupvērsta tendence.
	FW-SPI-8	RI līmenis (incidentu skaits uz 10 000 lidojumiem) – 0.00 (2020).	Jāpanāk lejupvērsta tendence.
Nodrošināt, lai bīstamu satuvināšanās gaisā (sadursme gaisā) riska zona tiktu nepārtraukti novērtēta un uzlabota riska kontrole, lai mazinātu gaisa konfliktu risku	FW-SPI-9	• Uztvere un situācijas apzināšanās • Lidojumu parametru un automatizācijas režīmu uzraudzīšana.	Eiropas Rīcības plāna neatļautas atrašanās gaisa telpā riska mazināšanai darbības ir ieviestas. Tiek uzraudzīta efektivitāte veiktajām darbībām un jau pastāvošajiem pasākumiem, kas veikti lai risinātu problēmjautājumu.

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

	FW-SPI-10	Minimālās distances neievērošanas līmenis (incidentu skaits uz 10 000 lidojumiem) – 0.36 (2020).	Jāpanāk lejupvērsta tendence.
	FW-SPI-11	Gaisa kuģu sadursmju novēršanas sistēmas brīdinājuma signālu (ACAS RA) līmenis (incidentu skaits uz 10 000 lidojumiem) – 0.00 (2020).	Jāpanāk lejupvērsta tendence.
Nodrošināt, lai Sadursmju ar Zemi riska zona tiktu nepārtraukti novērtēta un uzlabota riska kontrole, lai mazinātu sadursmju ar zemi risku.	FW-SPI-12	• Pieejas trajektorijas vadība • Lidojumu parametru un automatizācijas režīmu uzraudzīšana. • Uztvere un situācijas apzināšanās	Tiek uzraudzīta efektivitāte veiktajām darbībām un jau pastāvošajiem pasākumiem, kas veikti lai risinātu problēmjautājumu.
Nodrošināt, lai Drošuma uz Zemes (gaisa kuģu iekraušana, apledošana novēršana, degvielas uzpildīšana, bojājumi uz zemes utt.) riska zona tiktu nepārtraukti novērtēta un uzlabota riska kontrole, lai mazinātu drošuma uz zemes risku.	FW-SPI-13	Apstiprinājums attiecas uz līgumā noteiktajām darbībām un ir derīgs.	Uz visām līgumā noteiktajām darbībām attiecas drošuma riska pārvaldība un atbilstības uzraudzība.
Nodrošināt, lai Gaisa Kuģa vides riska zona tiktu nepārtraukti novērtēta un uzlabota riska kontrole, lai mazinātu ugunsgrēka, dūmu un izgarojumu risku.	FW-SPI-13	Notikumu skaits, kas varētu būt saistīti vai ir saistīti ar ugunsgrēku, dūmiem un dūmiem	Jāpanāk lejupvērsta tendence.

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

C Pielikums

C Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga gaisa kuģu lidojumu apkalpes mācību organizācijas.

Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma izpildes indikators (SPI)	Drošuma izpildes mērķis (SPT)	Avots
Nodrošināt, ka piloti var sazināties angļu valodā vismaz operatīvā valodas prasmes līmenī, izmantojot gan frazeoloģiju, gan vienkāršu valodu.	ATO-SPI-1	1) SAFA ziņojums par pilota nespēju sazināties angļu valodā. 2) Neveiksmīgi nokārtoti angļu valodas darbības līmeņa prasmju eksāmeni.	Jāpanāk lejupvērsta tendence.	SAFA ziņojumi; Angļu valodas LP eksāmenu rezultāti
Samazināt incidentu skaitu mācību lidojumu laikā.	ATO-SPI-2	Incidenti mācību lidojumu laikā	1 incidents uz 1000 lidojumiem. Jāpanāk lejupvērsta tendence.	Atgadījumu ziņojumi
Samazināt gaisa satiksmes vadības (ATC) atļauju pārkāpumu skaitu mācību lidojumu laikā.	ATO-SPI-3	ATC atļauju pārkāpumi	1 ATC atļaujas pārkāpums uz 1000 lidojumiem. Jāpanāk lejupvērsta tendence.	Atgadījumu ziņojumi
Samazināt gaisa telpu un militāro gaisa telpu pārkāpumu skaitu mācību lidojumu laikā.	ATO-SPI-4	1) Gaisa telpas pārkāpumu skaits 2) Militāro gaisa telpu pārkāpumu skaits	1 atgadījums uz 1000 lidojumiem. Jāpanāk lejupvērsta tendence.	Atgadījumu ziņojumi
Samazināt skaitu incidentiem, kad notiek bīstama satuvināšanās gaisā radiosakaru trūkuma dēļ.	ATO-SPI-5	Incidentu skaits	1 atgadījums uz 1000 lidojumiem. Jāpanāk lejupvērsta tendence.	Atgadījumu ziņojumi

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

D Pielikums

E Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (ANS) un attiecīgajos gadījumos meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēji (MET).

Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma izpildes indikators (SPI)	Drošuma izpildes mērķis (SPT)	Avots
Vēlākais līdz 2021. gada 31. decembrim aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji sasniedz vismaz D līmeni pārvaldības mērķiem “drošuma politika un mērķi”, “drošuma riska pārvaldība”, “drošuma garantēšana” un “drošuma veicināšana” un vismaz C līmeni vadības mērķim “drošuma kultūra”.	ANS-SPI-1	Drošuma pārvaldības efektivitātes līmenis	D līmenis līdz 2021. gada beigām.	NEFAB darbības plāns, ko EK pieņēmusi 2. pārskata periodam no 2015. gada līdz 2019. gadam.
Līdz 2021. gada 31. decembrim un pats vēlākais līdz 2021. gadam aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji ziņo valstu uzraudzības iestādēm par “ATM zemes” nopietnība , izmantojot riska analīzes instrumenta (RAT) metodoloģiju, klasificējot attiecīgi vismaz 80% un 100% gadā ziņotos minimālās distances neievērošanu un neatļautu atrašanos uz skrejceļa ar A kategoriju (nopietni incidenti), B (būtiski incidenti) un C kategoriju (nozīmīgi incidenti).	ANS-SPI-2	Drošuma izpildes indikators # 2: nopietnība pakāpes klasifikācijas piemērošana, pamatojoties uz riska analīzes rīka (RAT) metodoloģiju	100% RAT piemērošana līdz 2021. gada beigām A, B un C kategorijas Minimālās distances neievērošanas, un RI atgadījumiem	NEFAB darbības plāns, ko EK pieņēmusi 2. pārskata periodam no 2015. gada līdz 2019. gadam.

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

Līdz 2021. gada 31. decembrim un pats vēlākais līdz 2019. gadam aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji ziņo valstu uzraudzības iestādēm par “ATM zemes” nopietnumu, izmantojot riska analīzes rīka (RAT) metodoloģiju, klasificējot attiecīgi vismaz 80% un 100% no gadā ziņotos ATM atgadījumus (ATM-specific) ar kategorijām AA (pilnīga nespēja nodrošināt drošus ATM pakalpojumus), A (nopietna nespēja nodrošināt drošus ATM pakalpojumus), B (daļēja nespēja nodrošināt drošus ATM pakalpojumus) un C (spēja nodrošināt drošu, bet pasliktinātus ATM pakalpojumus).	ANS-SPI-3	Drošuma izpildes indikators # 2: nopietnība pakāpes klasifikācijas piemērošana, pamatojoties uz riska analīzes rīka (RAT) metodoloģiju	100% RAT piemērošana līdz 2021. gada beigām AA, A, B un C kategorijas ATM specifiskiem atgadījumiem	NEFAB darbības plāns, ko EK pieņēmusi 2. pārskata periodam no 2015. gada līdz 2019. gadam.
Nodrošināt, ka tiek uzturēts augsts meteoroloģisko dienestu sniegums lidlauka prognožu un brīdinājumu precizitātes ziņā	ANS-SPI-4	Nopietnas meteoroloģiskā dienesta problēmas, kļūdas vai trūkumi, kas saistīti ar lidlauka prognozēm un brīdinājumiem.	Pakalpojumu sniedzējs ir apstrādājis draudus, kas saistīti ar pakalpojumu tehniskajām sistēmām un funkcijām - jāpanāk lejupejoša tendence.	Organizācijas Risku Reģistrs un datubāze
Nodrošināt, ka tiktu uzturēts augsts meteoroloģisko dienestu sniegums lidlauka novērojumu precizitātes ziņā	ANS-SPI-5	Nopietnas meteoroloģiskā dienesta problēmas, kļūdas vai trūkumi, kas saistīti ar lidlauka novērojumiem.	Pakalpojumu sniedzējs ir apstrādājis draudus, kas saistīti ar pakalpojumu tehniskajām sistēmām un funkcijām - jāpanāk lejupejoša tendence.	

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

E Pielikums

F Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga lidlauku ekspluatanti (ADR).

- Turpināsies galvenās riska zonas un ar to saistīto drošuma problēmjaudājumu uzraudzība, kā daļa no kopējā drošuma risku portfeļa lidlauku ekspluatantiem:**
- Skrejceļu drošums (RE, RI)**

Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma izpildes indikators (SPI)	Drošuma izpildes mērķis (SPT)	Avots
Samazināt neatļautas atrašanās uz skrejceļa skaitu	ADR-SPI-1	RI līmenis (incidenti uz 10 000 lidojumiem Latvijā) – 0.40 (2018-2020).	Jāpanāk lejupvērsta tendence.	Atgadījumu datubāze
Samazināt novirzīšanās no skrejceļa incidentu skaitu, kuros cēlonis bija skrejceļa virsmas kontaminācija.	ADR-SPI-2	RE līmenis (incidenti uz 10 000 lidojumiem Latvijā) – 0.17 (2018-2020).	Jāpanāk lejupvērsta tendence.	Atgadījumu datubāze

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

F Pielikums

G Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga gaisa kuģu apkalpošanas uz zemes sniedzēji.

Turpināsies galvenās riska zonas un ar to saistīto drošuma problēmjaudājumu uzraudzība, kā daļa no kopējā drošuma risku portfeļa gaisa kuģu apkalpošanai uz zemes:

- Kontroles zaudēšana lidojuma laikā (LOC-I)**

Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma izpildes indikators (SPI)	Drošuma izpildes mērķis (SPT)	Avots
Nodrošināt, ka lidlauka ekspluatanti uzrauga un kontrolē sadursmes uz zemes notikumus, lai novērstu bojātu gaisa kuģu pacelšanos.	GH-SPI-1	Lidlauka transportlīdzekļu / aprīkojuma ekspluatācijas incidentu līmenis (incidenti uz 10 000 kustībām Latvijā) - 0,34 (2018-2020).	Jāpanāk lejupvērsta tendence.	Atgadījumu datubāze
Nodrošināt, ka lidlauka ekspluatanti uzrauga un kontrolē nepareizus gaisa kuģu iekraušanas notikumus, lai novērstu kontroles zaudēšanas lidojuma laikā (LOC-I) risku.	GH-SPI-2	Bagāžas un kravas apstrādes un iekraušanas incidentu līmenis (incidenti uz 10 000 lidojumiem Latvijā) - 0,48 (2018-2020).	Jāpanāk lejupvērsta tendence.	Atgadījumu datubāze

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

H Pielikums

H Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga rotācijas spārnu gaisa kuģu (rotorcraft) un augsta riska komerciālo specializēto darbību (SPO) ekspluatanti.

Rotācijas spārnu gaisa kuģi

Galvenās riska zonas pēc nelaimes gadījuma iznākuma, kuras jānovērš:

- Ārpuskrasta (offshore) ekspluatācija – n/a
- Citi Komercaviācijas (CAT) helikopteri – izņemot ārpuskrasta helikopterus (Neparasts gaisa kuģa stāvoklis lidojuma laikā; Sadursme ar šķērsli; Sadursme ar zemi)
- SPO Helicopters (Sadursme ar šķērsli lidojuma laikā; Neparasts gaisa kuģa stāvoklis lidojuma laikā)
- Nekomerciālās ekspluatācijas (NCO) helikopteri (Neparasts gaisa kuģa stāvoklis lidojuma laikā; Sadursme ar šķērsli; Sadursme ar zemi)

Augsta riska komerciālās specializētās darbības:

Darbību tipi ar visaugstāko nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu skaitu Eiropā:

- Izpletņlēcšana
- Vilkšana
- Gaisa šovs/sacīkstes
- Lauksaimniecība

Šajā jomā visaugstākā riska drošuma problēmjaudājumi ir saistīti ar cilvēka faktoriem.

Galvenās riska zonas pēc nelaimes gadījuma iznākuma, kuras jānovērš:

- Neparasts gaisa kuģa stāvoklis lidojuma laikā
- Bīstama satuvināšanās gaisā

Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma izpildes indikators (SPI)	Drošuma izpildes mērķis (SPT)	Avots
Nodrošināt, ka rotācijas spārnu gaisa kuģu ekspluatācijas riska zona tiek pastāvīgi izvērtēta un uzlabota riska kontrole, lai mazinātu neparastu helikoptera stāvokli lidojuma laikā (vadības	RW-SPI-1	Komercaviācija (CAT): • Uztvere un situācijas apzināšanās • Helikoptera šķēršļu redzēšana un izvairīšanās • Darbības pasliktinātas redzamības vidē • Lēmumu pieņemšana un plānošana • Programmatūra un konfigurācija	Tiek uzraudzīta efektivitāte veiktajām darbībām un jau pastāvošajiem pasākumiem, kas veikti lai risinātu problēmjaudājumu. Nākamo 10 gadu laikā par 50% uzlabot vispārējo rotācijas spārnu gaisa kuģu	Organizācijas datubāze

**2. daļa
DROŠUMA IZPILDE**

**Versija 1
30.08.2021
2-19**

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

zaudēšana) un reljefa un šķēršļu konfliktu.		• Lidojuma ceļa pārvaldība • Individuālā pieredze, apmācība un kompetence	drošumu Eiropā. Nākamo 5 gadu laikā veikt pozitīvas un pamanāmas izmaiņas rotācijas spārnu gaisa kuģu drošuma tendencēs.	
	RW-SPI-2	Augsta riska komerciālās specializētās darbības (SPO): • Uztvere un situācijas apzināšanās • Helikoptera šķēršļu redzēšana un izvairīšanās • Lidojuma ceļa vadība • Sistēmu uzticamība • Noteikumu un procedūru izstrāde un piemērošana • Nelabvēlīgi laika apstākļi • Individuālā pieredze, apmācība un kompetence • Tehnisko kļūmju novēršana • Darbības pasliktinātas redzamības vidē • Lēmumu pieņemšana un plānošana		
	RW-SPI-3	Nekomerciālā ekspluatācija (NCO): • Uztvere un situācijas apzināšanās • Lidojuma ceļa vadība • Sistēmu uzticamība • Individuālā pieredze, apmācība un kompetence • Lēmumu pieņemšana un plānošana • Lidojuma plānošana un sagatavošana • Helikoptera šķēršļu redzēšana un izvairīšanās • Darbības pasliktinātas redzamības vidē • Cilvēka sniegums		
Pārliecinieties, ka “fiksēta spārna gaisa kuģu SPO” riska zona tiek nepārtraukti novērtēta un uzlabota riska kontrole, lai mazinātu risku neparastam gaisa kuģa stāvoklim lidojuma laikā (vadības zaudēšana) un sadursmēm lidojuma laikā.	SPO-FW-SPI-1	• Uztvere un situācijas apzināšanās • Cilvēka sniegums • Individuālā pieredze, apmācība un kompetence	Tiek uzraudzīta efektivitāte veiktajām darbībām un jau pastāvošajiem pasākumiem, kas veikti lai risinātu problēmjautājumu.	Organizācijas datubāze

**VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

H Pielikums

I Pielikums: Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga VNA ekspluatanti.

VNA fiksēta spārna gaisa kuģi

Galvenās riska zonas pēc nelaimes gadījuma iznākuma, kuras jānovērš:

- Neparasts gaisa kuģa stāvoklis lidojuma laikā
- Sadursme ar zemi
- Sadursme ar šķērsli lidojuma laikā
- Novirzīšanās no skrejceļa

Planieriem acīmredzams tiešais avārijas iemesls (t.i., drošuma jautājumi vai negadījumu kategorijas) ir:

- Sadursme ar kalnu
- Palaišana ar vinču
- Iekrišana
- Sadursme gaisā

Galvenās riska zonas gaisa baloniem ir sekojošas:

- Balonu nosēšanās
- Sadursme ar šķērsli lidojuma laikā

Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma izpildes indikators (SPI)	Drošuma izpildes mērķis (SPT)	Avots
Nodrošināt, ka riska zona, saistībā ar gaisa telpas pārkāpšanu VNA tiek nepārtraukti izvērtēta un risku kontroles tiek uzlabotas lai mazinātu risku sadursmēm gaisā, bīstamas satuvināšanās gadījumiem, un lidojumu vadības traucējumiem.	GA-SPI-1	Gaisa kuģi, kas lido ārpus kontrolētas vai ierobežotas gaisa telpas utt., neapzināti vai apzināti ielido gaisa telpā bez atļaujas, jo izvairījušies no nelabvēlīgiem laika apstākļiem vai arī dēļ ATC instrukciju vai atļaujas pārprasšanas vai kļūdainas interpretācijas (incidentu skaits uz 3000 lidojumiem - 9,03 2020. gadā).	Jāpanāk lejupvērsta tendence.	Organizācijas datubāze

VALSTS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA

I Pielikums

Valsts aviācijas drošuma izpildes indikatori un mērķi (SPIs/SPTs), kurus uzrauga aviācijas lidotspējas un tehniskās apkopes organizācijas (AIR).

- **Maldinoši, nepareizi vai nepietiekami piemērojamie tehniskās apkopes dati vai procedūras, kas var izraisīt būtiskas tehniskās apkopes kļūdas, arī saistībā ar valodu;**
- **Nepareiza gaisa kuģa tehniskās apkopes ierobežojumu vai plānotas tehniskās apkopes kontrole vai piemērošana;**
- **Gaisa kuģa atbrīvošana no tehniskās apkopes, gadījumos kad radušās neatbilstības, kas apdraud lidojumu drošumu;**
- **Gaisa kuģim nodarīti nopietni bojājumi dēļ nepareizas tehniskās apkopes vai neatbilstoša vai nederīga aprīkojuma lietošana, dēļ kā nepieciešamas papildu tehniskās apkopes darbības**
- **Identificēti dedzināšanas, kušanas, dūmu, lokizlādes, pārkaršanas vai ugunsgrēka atgadījumi;**
- **Jebkurš notikums, kurā cilvēka sniegums, ieskaitot personāla nogurumu, ir tieši veicinājis vai varējis izraisīt nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu.**

Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma izpildes indikators (SPI)	Drošuma izpildes mērķis (SPT)	Avots
Samazināt gaisa kuģu bojājumus tehniskās apkopes laikā.	AIR-SPI-1	Gaisa kuģim nodarīti nopietni bojājumi dēļ nepareizas tehniskās apkopes vai neatbilstoša vai nederīga aprīkojuma lietošana, dēļ kā nepieciešamas papildu tehniskās apkopes darbības	Samazināt tehniskās apkopes atgadījumu skaitu	Organizācijas datubāze
Samazināt tehniskās apkopes kļūdas apkopes darbību laikā, ieskaitot procedūru pārkāpumus.	AIR-SPI-2	Maldinoši, nepareizi vai nepietiekami piemērojamie tehniskās apkopes dati vai procedūras, kas var izraisīt būtiskas tehniskās apkopes kļūdas, arī saistībā ar valodu.	Samazināt nepareizu tehnisko apkopju skaitu	Organizācijas datubāze