

## **Saturs**

1. IEVADS .....	2
1.1. Priekšvārds .....	2
1.2. Piemērojamība.....	2
1.3. Plāna izstrāde un ieviešana.....	3
1.3.1. Potenciālo darbību noteikšana un prioritizēšana.....	3
1.3.2. Uz projektu bāzēta pieeja.....	4
1.3.3. Iesaistīto pušu konsultāciju process .....	5
1.3.4. Plānošanas cikls .....	5
1.4. Dokumenta versiju vēsture.....	5

## **1. IEVADS**

### **1.1. Priekšvārds**

Starptautiskā Civilās Aviācijas Organizācija (ICAO) un Parlamenta un Padomes 2018.gada 4.jūlija regula Nr.2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (turpmāk – Regula Nr.2018/1139) nosaka, ka dalībvalstīm nepieciešams izveidot un uzturēt **Valsts drošuma programmu (SSP)** lai pārvaldītu civilās aviācijas lidojumu drošumu saistībā ar aviācijas aktivitātēm tās atbildībā.

Regula (ES) 2018/1139 nosaka prasību dalībvalstīm piedalīties Eiropas aviācijas drošuma plānā un izstrādāt **Valsts drošuma plānu (SPAS LV)**.

Līdz ar to, Valsts drošuma plāns pilnībā atbilst Eiropas aviācijas drošuma plānam (EPAS).

SPAS LV apraksta valsts drošuma prioritātes, mērķus, drošuma izpildes indikatorus un saistītās darbības kuras Latvija vēlas veikt nākamajos gados ar vienīgo mērķi uzlabot drošumu visā civilās aviācijas industrijā Latvijā.

SPAS LV ļauj valstij skaidri nokomunicēt tās nacionālā līmeņa drošuma uzlabošanas stratēģiju visām iesaistītājām pusēm, ieskaitot valsts institūcijām un sabiedrībai. Tas nodrošina caurskatāmu veidu, kā parādīt V/A Civilās aviācijas aģentūras (CAA LV) un citu civilās aviācijas iesaistīto pušu darbību apdraudējumu noteikšanā kā arī operacionālo risku un citu drošuma problēmjaūtājumu pārvaldīšanā.

### **1.2. Piemērojamība**

CAA LV iekļauj SPAS LV darbības no EPAS, kas ir nozīmētas dalībvalstīm (MST).

Saskaņā ar atbilstošās drošuma informācijas novērtēšanu, CAA LV, konsultējoties ar atbilstošajām iesaistītājām pusēm, SPAS LV ietvaros identificē galvenos drošuma riskos, kas ietekmē nacionālo civilās aviācijas drošuma sistēmu un nosaka nepieciešamās darbības lai mazinātu šos riskus.

CAA LV informē Eiropas Savienības aviācijas drošības aģentūru (EASA) par riskiem un darbībām, kas ir identificētas EPAS, un kurus tā neuzskata par nozīmīgiem tās nacionālajai aviācijas drošuma sistēmai, kā arī iemeslus kāpēc tie netiek uzskatīti par nozīmīgiem.

SPAS LV jāuzskata par galveno rīku ko izmanto CAA LV lai ziņotu EASA par EPAS MST darbību ikgadējo ieviešanu, vai arī, ja plāns netiek atjaunots ikgadēji, tad jāsapagatavo ziņojums par EPAS MST darbību ieviešanu.

Aviācijas iesaistītājām pusēm ir jāapstrādā, jādokumentē un jāievieš nepieciešamās darbības.

Atbilstoši, katra aviācijas iesaistītā puse ir atbildīga par to darbības drošumu. Organizācijām savās drošuma pārvaldības sistēmas ir jāpārvalda apdraudējumi ko tās pašas ir identificējušas, kā arī tiem atbilstošie apdraudējumi kas ir identificēti Valsts līmenī izmantojot aviācijas drošuma risku pārvaldības procesu. Organizācijām arī jānovērtē saistītie riski un kur nepieciešams, jāievieš darbības, kas paredzētas lai samazinātu riskus līdz pieņemamam līmenim. Organizācijām ir jāapstrādā darbības, kas tām ir nozīmētas SPAS LV ietvaros. Kā daļu no uzraudzības aktivitātēm, CAA LV izvērtē organizāciju darbību to drošuma pārvaldības ietvaros ar SPAS LV aprakstītajiem tām saistošajiem apdraudējumiem.

### **1.3. Plāna izstrāde un ieviešana**

Pareizu drošuma pārvaldības principu piemērošana ir svarīga nepārtrauktā Eiropas Savienības civilās aviācijas drošuma uzlabošanā, kā arī jauno risku paredzēšana un ierobežotu tehnisko līdzekļu visefektīvākā pielietošana. Tādēļ visām iesaistītajām pusēm ir nepieciešams izveidot kopēju drošuma uzlabošanas darbību plānošanas un ieviešanas sistēmu.

SPAS LV ir darba dokuments, kas pēc būtības ir pārsvarā tehnisks un operacionāls.

CAA LV uztur SPAS LV.

Šī darba dokumenta izstrādē tiek pielietota uz projektu bāzēta pieeja. Tiek ņemts vērā kā būtu jāpiedalās iesaistītajām pusēm un kuras esošās struktūras un/vai konsultāciju procesi ir jāpielieto pie konkrētajiem problēmjaudājumiem un darbībām. Tiek ņemti vērā esošie pienākumi un konsultāciju struktūras, gan iekšēji CAA LV, gan ārēji. Esošās struktūras/pienākumi un atbildības tiek aprakstītas SSP. Pirmais tiek nozīmēts atbildīgais, ja nav noteikts savādāk.

Būtiski, lai SSP un SPAS LV izstrādē iesaistītajām pusēm būtu atbilstoša kompetence attiecībā uz darbībām. Tas ir notiekošs process un būtisks jautājums visām iesaistītajām organizācijām.

Dalītā atbildība par civilās aviācijas drošumu ieviešana tiek panākta:

- ieviešot darbību plānu izmantojot speciāli tam veltītus projektus;
- apmainoties ar zināšanām un pieredzi konkrētās sfēras konsultācijās;
- veicot ikgadējus starpposma progresa novērtējumus projektiem un regulāras prioritizēšanas sesijas.

Tiek ņemti vērā jaunākie izstrādes jaunumi no EPAS. Izmaiņas gada laikā ir iespējamas, jo SPAS LV ir dzīvs dokuments. Versijas datumu jāizmanto kā atsauci.

SPAS LV noteikto vēlamo rezultātu efektivitāte tiks uzraudzīta kā daļa no aviācijas drošuma risku pārvaldības un drošuma nodrošināšanas Valsts līmenī (skat. 2.daļu).

#### **1.3.1. Potenciālo darbību noteikšana un prioritizēšana**

Potenciālās darbības tiek identificētas balstoties uz atbilstošajiem avotiem un dokumentiem,, kuri ir uzskatāmi kā atbilstoši aviācijas drošuma pārvaldībai Latvijā (skat. 3.daļu).

Potenciālās darbības tiek izvērtētas kopā ar, piemēram, Komercaviācijas un Vispārējās nozīmes aviācijas organizācijām.

Izvērtēšanas mērķis ir iegūt kopēju priekšstatu par apsvērto darbību prioritāti un izstrādāt atsevišķo darbību kārtību priekš kopējā darbību plāna.

Ierosinātie problēmjaudājumi tiek ierakstīti un pārvaldīti CAA LV Risku Reģistrā, kas satur visu informāciju saistītu ar drošuma jautājumiem un izvērtētajiem riska līmeņiem. Prioritāšu saraksts tiek izveidots balstoties CAA LV Risku reģistrā un EPAS iekļauto informāciju. Prioritizētie problēmjaudājumi tiek papildus izvērtēti ar mērķi noteikt visefektīvāko pieeju lai tos risinātu. Iznākums ir Drošuma papilddarbību ziņojums (*Flight Safety Follow-up report*), ar kuru notiek vēršanās pie iesaistītajām pusēm lai risinātu jautājumus un darbības. Pēc tam kad iesaistītās puses ir apstiprinājušas ziņojumā ierosinātās darbības tās kļūst par SPAS LV darbībām.

Jauns priekšlikums, kā piemēram jauns problēmjaudājums vai jauna SPAS LV darbība, var tikt iesniegts jebkurā programmas cikla laikā.

### **1.3.2. Uz projektu bāzēta pieeja**

Uz projektu bāzēta pieeja tiek lietota lai uzsāktu, plānotu, izpildītu, kontrolētu un noslēgtu komandas darbu konkrētu mērķu un kritēriju sasniegšanā noteiktā laikā saistībā ar problēmjaudājumu vai darbību.

Tādējādi SPAS LV noteiktie problēmjaudājumi un darbības tiks risināti projektu komandās. Komandu sastāvam jābūt saskaņā ar konkrēto risināmo problēmjaudājumu (skat. 4.daļu).

Projekta komandas drošuma pārvaldības uzdevumi:

- (1) Drošuma problēmjaudājumu identificēšana un izvērtēšana izmantojot atgadījumu datu analīzi un atbilstošo informāciju no uzraudzības programmas (piem. tiek izveidots pilns identificēto problēmjaudājumu saraksts kas tiek nepārtraukti uzraudzīts problēmjaudājumu definēšanai un aprakstīšanai.
- (2) Drošuma darbību definēšana un aprakstīšana, piemēram:
  - identificēt potenciālās drošuma darbības;
  - ierosināto darbību, kuras iekļaut SPAS LV, un uz šo darbību balstīto rekomendāciju izvērtēšana, ņemot vērā, ka ierosinātās darbības ir jāapspriež un jāaskaņo ar gaisa kuģu ekspluatantiem.
- (3) Darbību ieviešana un saistītās papilddarbības, ņemot vērā, ka tiek ieviests uzraudzības mehānisms, lai apstiprinātu SPAS darbību efektivitāti (piem. tas var iekļaut fokusētu gaisa kuģu ekspluatantu Drošuma pārvaldības sistēmas (SMS) uzraudzību)
- (4) Drošuma stāvokļa mērīšana:
  - lai uzraudzītu izmaiņas, kas radušās dēļ drošuma darbību ieviešanas;
  - uzraudzīt aviācijas sistēmu, lai varētu noteikt jaunus drošuma problēmjaudājumus.

Projektu komandai ir jāveic sekojošie drošuma uzraudzības apakšuzdevumi:

- (1) Apkopot datus no uzraudzības aktivitātēm un atgadījumu ziņošanas;
- (2) Identificēt apdraudējumus no Valstī apkopotajiem datiem;
- (3) Izvērtēt Valstī identificēto apdraudējumu riskus;
- (4) Identificēt un ieviest risku mazinošos pasākumus Eiropas un Nacionālajā līmenī;
- (5) Ieviest ierosinātās drošuma rekomendācijas lai izvairītos no riska situāciju atkārtotāšanās;
- (6) Veikt drošuma pētījumus un izstrādāt drošuma ziņojumus;
- (7) Ierosināt un ieviest uzlabojuma darbības.

Projekta komanda izstrādā darbību plānu saskaņā ar konkrēto problēmjaudājumu vai darbību.

Darbības plānā projekta komandai ir jāietver sekojošie uzdevumi:

- nominēt komandas vadītāju vai projekta menedžeri;
- noteikt projekta komandas sastāvu un iesaistītās puses;
- noteikt darbības, kas jāveic ņemot vērā problēmjaudājumus vai darbības riska zonās, drošuma izpildes indikatoros (SPIs), un mērķos (SPT) (skat. 4.daļu);
- laika grafika izveide visam problēmjaudājuma risināšanas periodam, kā arī divreiz gadā progresa ziņojumiem par starprezultātiem.

Projekta komanda ziņo par sanāksmēm izmantojot sarakstu, kurā minētas vienošanās un darbības. Projekta komanda var patstāvīgi identificēt un iekļaut papildus darbības vai problēmjaudājumus kurus jārisina. Projekta komandas sanāksmju biežumu nosaka komandā. Efektivitātes nolūkos iesakāms sanāksmes pēc iespējas rīkot saskaņojot ar citām sanāksmēm, lai ietaupītu ceļošanas laiku un izmaksas.

Projekta komandas vadītājs ziņo Drošuma pārvaldības koordinācijas grupas vadītājam.

### **1.3.3. Iesaistīto pušu konsultāciju process**

CAA LV prioritizē un izstrādā SPAS LV darbības izmantojot caurredzamu procesu, kas iekļauj regulāru drošuma informācijas apmaiņu izmantojot dažādus kanālus un dažādiem mērķiem. Tas tiek darīts, lai nodrošinātu kopējo drošuma funkciju izpildi starp vairākām iestādēm, nemainot to attiecīgās atbildības vai ierasto sadarbību starp tām.

Drošuma kultūra, ziņošanas kultūra un taisnīguma kultūra tiek izskatītas iesaistīto pušu konsultāciju procesā.

Konsultāciju procesu pārvalda projekta komandas vadītājs, ņemot vērā piešķirtos drošuma pārvaldības uzdevumus.

### **1.3.4. Plānošanas cikls**

SPAS LV nosedz 5 gadu laika periodu.

SPAS LV tiek atjaunināts ikgadēji un tam var piekļūt CAA mājas lapā:

<http://www.caa.lv/en/flight-safety/publications>

Ir 2 plānošanas fāzes, katra ar atsevišķu iesaistīto pušu konsultāciju procesu.

Pirmā fāze – kopā ar Pārvaldības grupu tiek apspriesta un saskaņota gan vēlamo iznākumu sasniegšana, kā arī notiekošie projekti no iepriekšējiem plānošanas cikliem. Šīs darbības tiek veiktas SSP ieviešanas un uzturēšanas procesa ietvaros.

Otrā fāze – balstoties uz izvēlētajām prioritātēm, tiek izstrādāta jauna SPAS LV versija, un tiek iesniegta Pārvaldības grupai detalizētu komentāru sniegšanai.

Pēc Pārvaldības grupas konsultācijas, SPAS LV jaunā versija tiek konsolidēta un nodota apstiprināšanai CAA LV Direktoram. Pēc SPAS LV apstiprināšanas, tas tiek publicēts CAA LV mājas lapā.

## **1.4. Dokumenta versiju vēsture**

<b>Izdošanas datums</b>	<b>Spēkā stāšanās datums</b>
2021. gada 30. augusts	2021. gada 30. augusts

### **Pamata starptautiskie standarti, rekomendācijas un citi dokumenti:**

Regula Nr.2018/1139

Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas 19.pielikums

Likums “Par aviāciju”

Valsts Drošuma Programma (SSP)

Globālais aviācijas drošuma plāns (GASP)

ATM Master Plan un GANP

Eiropas Aviācijas Drošuma programma

Eiropas Aviācijas Drošuma plāns (EPAS) 2022-2026

Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas Dokuments 9859

### **References numurs:**

### **Revīzijas detaļas:**

<b>Datums</b>	<b>Versija</b>	<b>Izmaiņas</b>
30.08.2021.	1.	Pirmā publikācija
30.05.2022.	2.	-