

Saturs

3.	DARBĪBAS	3
3.1	Sistēmiskais drošums – Drošuma vadība	3
3.1.1	SYS.001 Latvijas Republikas Valsts drošuma programma (SSP LV).....	3
3.1.2	SYS.002 SMS veicināšana.....	6
3.1.3	SYS.003 Lidojuma datu monitorings.....	7
3.1.4	SYS.004 SMS izpildes novērtējums	8
3.1.5	SYS.005 SPAS LV	9
3.1.6	SYS.006 Uzraudzība un standartizācija.....	10
3.1.7	SYS.007 Drošuma veicināšanas kampaņas	13
3.1.8	SYS.008 Informācijas drošība	14
3.2	Eksploatācijas problēmjaucājumi - darbības, kas attiecas uz vairākām aviācijas jomām ...	14
3.2.1	OPER.001 Gaisa kuģa neparasts stāvoklis lidojumā (LOC-I).....	15
3.2.2	OPER.002 Drošums uz skrejceļa (nobraukšana no skrejceļa, neatļauta atrašanās uz skrejceļa un sadursmes)	15
3.2.3	OPER.003 Bīstama satuvināšanās gaisā (Sadursmes gaisā - MAC)	16
3.2.4	OPER.004 Drošums uz zemes (gaisa kuģa iekraušana, pretapledošanas apstrāde, degvielas uzpildīšana, bojājumi uz zemes utt.).....	18
3.2.5	OPER.005 Sadursmes ar zemi	18
3.2.6	OPER.006 Gaisa kuģa vide.....	19
3.2.7	OPER.007 Helikopteru eksploatācija:	20
3.2.8	OPER.008 Vispārējās nozīmes aviācija - Sistēmiskie veicinātāji	21
3.2.9	OPER.009 Vispārējās nozīmes aviācija - Kontroles saglabāšana.....	22
3.2.10	OPER.010 Vispārējās nozīmes aviācija - sadzīvošana ar laika apstākļiem.....	23
3.2.11	OPER.011 Vispārējās nozīmes aviācija – Sadursmju gaisā novēršana	23
3.2.12	OPER.012 Vispārējās nozīmes aviācija – Lidojuma vadība.....	24
3.2.13	OPER.013 PPL/LAPL mācību programmā iekļautas nepieciešamās zināšanas meteoroloģiskās informācijas jomā	25
3.3	Darbības drošuma jautājumus, kas saistīti ar galvenajām riska zonām atsevišķās aviācijas jomās	26
3.3.1	Lidlauki	26
3.3.2	Apkalpošana uz zemes	27
3.4	Jaunie problēmjaucājumi	27
3.4.1	EME.001 Jauni uzņēmējdarbības modeļi.....	27
3.4.2	EME.002 Kiberdrošība - Preventīvais darbs ar kiberdrošību saistītajiem jautājumiem	29
3.4.3	EME.003 Bezpilota gaisa kuģa sistēmas	30

VALSTS AVIĀCIJAS DROŠUMA PLĀNS LATVIJA

3.4.4	EME.004 Lāzeri.....	30
3.4.5	EME.005 Bezpilota gaisa kuģa sistēmu iespējamais radītais apdraudējums.....	31

3. DARBĪBAS

Latvijas Valsts aviācijas drošuma plāns (SPAS LV) ir darbību, kas aprakstītas Valsts drošuma programmā (SSP LV) un Eiropas aviācijas drošuma plāns (EPAS) iznākums, kā arī ieinteresēto personu darbs, izstrādājot un ieviešot savas Drošuma pārvaldības sistēmas (SMS).

3.1 Sistēmiskais drošums – Drošuma vadība

Drošuma pārvaldība ir stratēģiska prioritāte. Neskatoties uz to, ka pēdējie gadi ir skaidri parādījuši pastāvīgus drošuma uzlabojumus visās darbības jomās, nesenie nelaimes gadījumi izceļ aviācijas drošuma sarežģīto raksturu un to, cik svarīgi ir pievērsties cilvēka faktora aspektam. Atbildīgajām iestādēm un aviācijas organizācijām būtu jāidentificē arvien vairāk jaunu apdraudējumu un ar tiem saistītās problēmas, izstrādājot Drošuma riska vadības (SRM) principus. Šie principi tiktu nostiprināti, ieviešot SMS, kā to paredz ICAO 19. pielikums un Regula 376/2014 (ziņošanas par atgadījumiem civilajā aviācijā uzlabošana).

3.1.1 SYS.001 Latvijas Republikas Valsts drošuma programma (SSP LV)

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0001 Dalībvalstīm jāpiešķir prioritāte darbam ar SSP.*

Pamatojums:

Saskaņā ar Regulas Nr.2018/1139 7. pantu dalībvalsts, konsultējoties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, izveido un uztur drošuma programmu civilās aviācijas drošuma pārvaldībai saistībā ar aviācijas aktivitātēm, kas ir tās uzraudzībā (Valsts drošuma programma - SSP). Minētajai programmai (SSP) jābūt samērojamai ar aviācijas aktivitāšu apmēru un sarežģītību, un tai jābūt salāgotai ar Eiropas Aviācijas drošuma programmu.

Valsts drošuma programmā iekļauj vismaz tos elementus, kas attiecas uz valsts drošuma pārvaldības pienākumiem, kā tie aprakstīti starptautiskajos standartos un ieteiktajā praksē.

Valsts drošuma programmā, ņemot vērā Pamatregulas 1. pantā noteiktos mērķus un 6. panta 3. punktā minēto drošuma līmeni, precīzē Drošuma izpildes līmeni, kas Latvijai jāsasniedz attiecībā uz aviācijas aktivitātēm, par kuru uzraudzību tā atbildīga.

Par ieviešanu un uzturēšanu atbildīgā ieinteresētās puses:

Latvijas Republikas Civilās aviācijas aģentūra (CAA LV).

Aviācijas organizācijas piemēro SSP LV atbilstoši to darbības būtībai.

Sagaidāmie rezultāti / darbības:

- Nodrošināt prasību efektīvu īstenošanu un novērst trūkumus uzraudzībā, kas ir priekšnoteikums efektīvai SSP LV īstenošanai.

Darbības:

- SYS.001.1

Izstrādāt Ministru kabineta noteikumus par “Noteikumi par Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programmu”, lai aprakstītu SSP LV struktūru un saistītās programmas, kā arī dažādo komponentu mijiedarbošanos, tostarp, ar aviāciju saistīto valsts iestāžu funkcijas.

- SYS.001.2

**VALSTS AVIĀCIJAS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

Veikt trūkumu analīzi. Trūkumu analīzes mērķis ir iegūt detalizētu izpratni par atšķirībām starp pastāvošajām valsts struktūrām un procesiem un to, kas nepieciešams efektīvai SSP LV ieviešanai valstī.

- SYS.001.3

Izstrādāt SSP LV ieviešanas plānu. SSP LV ieviešanas mērķis ir pakāpeniski uzlabot esošo valsts drošuma uzraudzību un drošuma pārvaldības procesus.

- SYS.001.4

Izveidot Drošuma izpildes indikatorus (SPI) un "pamatlīmeņa izpildes kritērijus", lai salīdzinātu šo sākotnējo veikspēju ar sasniegtā rezultāta efektivitāti un to izmērītu, t.i., SSP LV efektivitāti un SMS ieviešanas efektivitāti aviācijas organizācijās.

- Nodrošināt efektīvu koordināciju starp valsts iestādēm, kurām ir loma lidojumu drošuma pārvaldībā.

Darbības:

- SYS.001.5

Izveidot atbilstošu koordinācijas grupu, kurā pārstāvētas aviācijas iestādes, kuras ir līdzatbildīgas SSP LV ieviešanā un uzturēšanā, ieskaitot Transporta nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju, kā arī Militārās aviācijas pārvaldi (MAA). Šāda prasība būtu noteikta Ministru kabineta noteikumos par "Valsts drošuma programmu".

- SYS.001.6

Lai uzlabotu drošumu valstī, CAA LV regulāri apmainās ar informāciju par SSP LV ieviešanu, t.i., sadarbojas ar ieinteresētajām pusēm pa dažādiem kanāliem un dažādiem mērķiem, lai tos izmantotu kā līdzekli kolektīvo drošuma funkciju veikšanai un resursu izmantošanai starp vairākām iestādēm, nemainot valsts aviācijas organizāciju funkcijas vai normālu mijiedarbību savā starpā.

- SYS.001.7

CAA LV par prioritārām nosaka un izstrādā tās SPAS LV darbības, kas identificētas, izmantojot caurskatāmu procesu, regulāri veicot drošības informācijas apmaiņu.

- Nodrošināt, ka inspektoriem ir atbilstoša kompetence, virzoties uz risku un uz izpildi balstītas uzraudzības veikšanā.

Darbības:

- SYS.001.9

CAA LV identificē un nodrošina kompetences, kas vajadzīgas SSP efektīvai ieviešanai, ņemot vērā lomas un pienākumus saskaņā ar SSP LV, ko veic CAA LV personāls. Šīs kompetences papildina tās, kas vajadzīgas atbilstības uzraudzības veikšanai, un tās tiek papildinātas, apmācot esošos darbiniekus vai pieņemot darbā papildu darbiniekus.

- SYS.001.10

Lai nodrošinātu, ka visi attiecīgie tehniskie darbinieki Latvijā ir atbilstoši kvalificēti, CAA LV nosaka vispiemērotākos apmācības nosacījumus augstākajai vadībai, inspektoriem, par datu analīzi, drošības mērķiem, SPI un SPT atbildīgajam personālam, aviācijas medicīnas ekspertiem un ārstiem, kas izsniedz veselības apliecības, kā arī kā pakalpojumu sniedzēju drošuma izmeklētājiem.

- SYS.001.11

**3. daļa
DARBĪBAS**

**Versija: 2
30.05.2022.
3-4**

CAA LV izstrādā iekšējās apmācības politiku un procedūras, kā arī SSP LV un SMS apmācības programmu attiecīgajiem darbiniekiem.

- SYS.001.12

Drošuma apmācību programmu piemeklēšana darbiniekiem, kuru pienākumi saistīti ar SSP LV, pēc nepieciešamības jākoordinē starp valsts organizācijām. Mērķis ir nodrošināt, ka persona vai komanda, kas pievēršas katram SSP LV jautājumam, ir apmācīti attiecīgā uzdevuma veikšanai. Tas ļautu inspektoriem, kā arī citu valsts aviācijas iestāžu darbiniekiem, labāk izprast drošuma riskus dažādos sektoros.

- Pārliecināties, ka ir ieviesta politika un procedūras uz risku un izpildi balstītai uzraudzībai un aprakstīts kā SMS tiek akceptēta un kā tā tiek regulāri uzraudzīta.

Darbības:

- SYS.001.13

Sasaistīt uz risku un izpildi balstītas uzraudzības (PBO) pieeju ar SSP LV mērķiem un CAA LV vadības sistēmu.

- SYS.001.14

Izveidojiet kopēju izpratni par uz risku balstītu vidi.

- SYS.001.15

Izveidot mehānismus, lai nodrošinātu datu apkopošanu un glabāšanu par apdraudējumiem un drošuma riskiem par katru uzraugāmo organizāciju, kā arī valsts līmenī. Jāapsver arī tādu mehānismu izveidi, lai no uzkrātajiem datiem attīstītu drošuma informāciju un aktīvi piedalītos drošuma informācijas apmaiņā ar pakalpojumu sniedzējiem un / vai citām valstīm.

- SYS.001.16

Veikt detalizētu apmācību vajadzību analīzi, lai nodrošinātu, ka CAA LV uzraudzības komandas, veic, pilnveido un standartizē uz izpildi balstītas uzraudzības (PBO) procesu visās aviācijas struktūrās, kurām tas tiek piemērots.

- SYS.001.17

Nodrošināt centrālu plānošanas funkciju, lai izveidotu un uzturētu darbību secību, kas saistīta ar organizāciju PBO programmu attīstību.

- SYS.001.18

Izstrādāt metodes, lai noteiktu, vai pakalpojumu sniedzēju SMS ir pieņemamas.

- SYS.001.19

Periodiski pārskatīt un pārliecināties, vai pakalpojumu sniedzēju SMS joprojām ir efektīvas.

- Izstrādāt drošuma datu vākšanas, analīzes, apmaiņas un aizsardzības politiku un procedūras saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 376/2014.

Darbība:

- SYS.001.20

Drošuma izpildes indikatori (SPI) un “pamatlīmeņa izpilde” ir jāizveido, lai godīgi un konsekventi pārraudzītu piemēroto taisnīguma kultūras politiku. Ir pierādījumi, ka robežšķirtne starp pieņemamu un nepieņemamu rīcību ir noteikta, konsultējoties ar darbiniekiem un darbinieku pārstāvjiem.

- Izveidot valsts līmeņa Drošuma izpildes indikatoru (SPI) noteikšanas procesu, kurā ņemti vērā rezultāti un procesi.

Darbība:

- SYS.001.21

Izveidot, uzturēt un nepārtraukti uzlabot SPI un SPT izvēles un definēšanas procesu valstī.

“Uz rezultātiem balstīti SPI” mēra pagātnes notikumus.

1. tips “Zema varbūtība / augsta nopietnības pakāpe”: tādi iznākumi kā aviācijas nelaimes gadījumi vai nopietni incidenti.
2. tips “Augsta varbūtība / zema nopietnības pakāpe”: iznākumi, kas ne vienmēr izpaužas kā aviācijas nelaimes gadījumi vai nopietni incidenti, tos dažkārt sauc arī par priekšnotikumu rādītājiem.

“Darbības vai procesa SPI” mēra procesus un veiktās darbības, lai uzlabotu vai uzturētu lidojumu drošumu.

- Apstiprinātā SSP LV ir pieejama citām dalībvalstīm un EASA

Darbība:

- SYS.001.22

Augšupielādēt SSP LV, SPAS LV u.c. svarīgus ar drošumu saistītus materiālus, izmantojot EASA tiešsaistes platformu dalībvalstīm.

Atjaunināt SPAS LV vismaz reizi gadā vai, ja SPAS LV netiek atjaunināts katru gadu, ziņot EASA par EPAS darbību īstenošanu.

- Pārliecinieties, ka SSP LV tiek regulāri pārskatīta un tās efektivitāte tiek regulāri novērtēta.

Darbība:

- SYS.001.23

Veikt SSP LV gatavības novērtējumu, ko var veikt dažādos posmos, sākotnēji meklējot galveno tās elementu esamību un piemērotību. Vēlākā posmā SSP LV jābūt novērtētai, lai saprastu, cik labi tā darbojas un cik efektīva ir tās mērķu sasniegšana.

Grafiks:

- Plānots, ka atjauninātais SSP LV dokuments būs pieejams 2022.gadā.
- Plānots sasniegt efektīvu SSP LV ieviešanu 2025.gadā.

Nepieciešamais rezultāts:

Jauna SSP LV 4.versija 2023.gadā

3.1.2 SYS.002 SMS veicināšana

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0002 SMS veicināšana*

Pamatojums:

Mudināt ieviest drošuma veicināšanas materiālus, ko izstrādājuši Eiropas drošuma veicināšanas tīkls (ESPN), Starptautiskā drošuma vadības sadarbības grupa (SMICG) un citi svarīgi informācijas avoti par drošuma pārvaldību.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā persona:

CAA LV

Vēlamais rezultāts / darbības:

Kopīga izpratne par drošuma pārvaldību un SMS / SSP LV principiem un prasībām, atvieglojot to ieviešanu visā starptautiskajā aviācijas sabiedrībā.

Darbība:

- SYS.002.1

Uzlabot iekšējo un ārējo apmācību, komunikāciju un drošuma informācijas izplatīšanu.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

- Atjaunināti SMS mācību materiāli.
- Nepārtraukti uzturēta komunikācija par efektīvu SMS ieviešanu organizācijās, kas izriet no darbībām uzraudzības cikla laikā.
- CAA LV mājas lapas izmantošana drošuma informācijas izplatīšanai.

3.1.3 SYS.003 Lidojuma datu monitorings

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0003. Dalībvalstīm būtu jāuztur regulārs dialogs ar valstu gaisa kuģu ekspluatantiem par lidojuma datu monitoringa (FDM) programmām.*

Pamatojums:

Valstīm jāuztur regulārs dialogs ar ekspluatantiem par FDM programmām, kuru mērķi ir:

- veicināt ieguvumus no FDM lidojumu drošuma jomā un pieredzes apmaiņu starp ekspertiem,
- mudināt ekspluatantus izmantot EOFDM izstrādātos labās prakses dokumentus un līdzīgas drošuma iniciatīvas.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā persona:

CAA LV kā informatīvo pasākumu organizatore.

Ekspluatanti, kas izmanto praktiskus norādījumus par FDM programmas integrēšanu operatora SMS un jo īpaši par FDM sasaisti ar citiem datu avotiem.

Vēlamais rezultāts / darbības:

Efektīva FDM programmas izpilde, ti, FDM programma, kas darbojas optimālā līmenī, vadoties no organizācijas lieluma un struktūras, ieguldītajiem cilvēkresursiem, arodbiedrību līdzdalības pakāpes un, pats galvenais, organizācijas drošuma kultūras brieduma līmeņa.

Darbības:

- SYS.003.1

Kā daļu no ar drošumu saistītās informācijas CAA LV mājas lapā publicēt EOFDM dokumentāciju.

- SYS.003.2

Atjaunot FDM programmas novērtēšanas procesu, ņemot vērā informāciju par galvenajiem problēmjaudājumiem, kā arī nozares labo praksi un padomus, kā vislabāk sagatavot saprašanās memorandu (MoU). Jāņem vērā arī galvenie darbības rādītāji (KPI), kas izstrādāti, lai uzraudzītu ekspluatanta FDM programmas darbību.

- SYS.003.3.

Organizēt informatīvu pasākumu, lai prezentētu EOFDM labas prakses dokumentus gaisa kuģu ekspluatantiem. Uzaicinātās personas: gaisa kuģu ekspluatantu drošuma pārvaldības vadītāji un FDM vadītāji.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

Pareiza FDM programmas sasaiste ar citiem drošuma datu vākšanas procesiem un SMS, t.i., proaktīvi izmantoti FDM dati darbības tendenču un uzvedības uzraudzībai un FDM programmas darbību uzraudzīšana ar KPI palīdzību.

3.1.4 SYS.004 SMS izpildes novērtējums

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0026 SMS novērtējums.*

Pamatojums:

Neskarot saistības, kas izriet no SES ATM darbības uzlabošanas shēmas (Performance Scheme), dalībvalstīm jāizmanto EASA pārvaldības sistēmas novērtēšanas rīks, lai atbalstītu uz risku un sniegumu balstītu pārraudzību. Dalībvalstīm jāsniedz atgriezeniskā saite EASA par to, kā rīks tiek izmantots, lai standartizētu un pastāvīgi uzlabotu novērtēšanas rīku.

Dalībvalstīm regulāri jāinformē EASA par to, kā viņu nozarē tiek ievērotas SMS prasības un SMS darbības.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV kā uzraugošā iestāde.

Vēlamais rezultāts / darbības:

Uzturēta un nepārtraukti uzlabota uz risku un izpildi balstīta uzraudzība un saskaņotu SMS novērtēšanas kritēriju izmantošana starp dalībvalstīm.

Darbības:

- SYS.004.1

Uzturēt, nepārtraukti pārskatīt un pilnveidot SMS ieviešanas tehniskās vadlīnijas. Ir svarīgi, lai būtu noderīgas vadlīnijas, kas palīdzētu gan organizācijām, gan CAA LV izprast regulas nodomu un piemērošanu.

- SYS.004.2

Atvieglot ekspluatantiem vairāku galveno riska zonu apzināšanu, attiecībā uz kurām jāveic padziļināta analīze, lai pilnībā identificētu drošuma problēmjaudājumus, kas ir devuši ieguldījumu šajās riska zonās, un novērtētu drošuma kontroles līmeni šiem galvenajiem

problēmjaudājumiem. Šajā novērtējumā tiku ņemts vērā attiecīgā apdraudējuma iedarbības palielinājums / samazinājums, esošo kontroles mehānismu efektivitāte un paredzamais riska samazinājums, veicot izvēlētās drošuma darbības.

- SYS.004.3

Izstrādāt un pārskatīt SPI atbilstību, konsultējoties ar nozari. Noteikt atbilstošus kvantitatīvos mērījumus valsts līmenī.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

- Uzturētas un pastāvīgi uzlabotas tehniskās vadlīnijas SMS ieviešanai.
- Uzlabots pārvaldības sistēmas novērtēšanas rīks, kura pamatā ir EASA pārvaldības sistēmas novērtēšanas rīks.
- Uzturēta un nepārtraukti uzlabota uz risku balstīta uzraudzības programma, ieskaitot uzraudzības plāna izstrādes rīku, kas izmanto organizācijas riska profilu un vispārējo drošuma izpildi, lai noteiktu atbilstošu uzraudzības plānošanas ciklu.

3.1.5 SYS.005 SPAS LV

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0028. Dalībvalstīm jāizveido un jāuztur valsts drošuma plāns (SPAS).*

Pamatojums:

Latvijai jānodrošina SPAS uzturēšanu un regulāru pārskatīšanu. Latvija SPAS identificē galvenos drošuma riskus, kas ietekmē tās civilās aviācijas drošuma sistēmu, un izklāsta nepieciešamās darbības šo risku mazināšanai. Tādējādi, Latvija apsver Eiropas mēroga drošuma riska zonas, kas identificētas dažādās aviācijas jomās EPAS, kā daļu no tās SRM procesa un vajadzības gadījumā savā SPAS identificē piemērotas ietekmi mazinošas darbības. Papildus darbībām, SPAS apsver arī to, kā izmērīt šo darbību efektivitāti. Latvija pamato, kāpēc netiek veiktas darbības attiecībā uz kādu no EPAS noteiktajām riska zonām.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: SPAS LV izstrāde un ieviešana.

Aviācijas organizācijas: SPAS LV ieviešana savā darbībā.

Darbības:

- SYS.005.1

Atspoguļot EPAS tādus darbības jautājumus, kas skar atsevišķas organizācijas, sistēmas elementus vai visu aviācijas sistēmu kopumā (sistēmiski jautājumi). Lielākajā daļā scenāriju šīs problēmas ir saistītas ar cilvēka faktoru, cilvēka veikspējas ierobežojumiem, personāla kompetenci, sociālekonomiskajiem faktoriem vai ar organizatorisko procesu un procedūru nepilnībām uzraudzības iestādes vai nozares līmenī. Šajā jomā ietilpst arī aviācijas drošības (security) ietekme uz lidojumu drošumu (safety).

- SYS.005.2

Atspoguļot EPAS darbības, lai samazinātu notikumu iespējamību, kas pārvēršas par incidentiem un aviācijas nelaimes gadījumiem, kā arī lai mazinātu to seku nopietnību (ekspluatācijas problēmjaudājumi); grupēt visas darbības Komercaviācijas (CAT) ar lidmašīnu jomā, biznesa aviācijas (NCC) jomā, Speciālās ekspluatācijas lidmašīnām (SPO) jomā, rotācijas spārna gaisa kuģu ekspluatācijas un vispārējās nozīmes aviācijas (ekspluatācijas problēmjaudājumi) jomā.

- SYS.005.3

Definēt darbības, lai risinātu drošuma problēmjaudājumus, kas saistīti ar galvenajām riska jomām atsevišķās aviācijas nozarē.

- SYS.005.4

Atspoguļot EPAS darbības, lai uzlabotu drošumu jaunās jomās - dronu ekspluatācija, aviācijas drošības (security) riski, kas ietekmē lidojumu drošumu (safety), jauni uzņēmējdarbības modeļus, kā arī jauni produkti, sistēmas, tehnoloģijas un ekspluatācijas veidi (jaunatklātie problēmjaudājumi).

- SYS.005.5

Atspoguļot EPAS minētās drošuma darbības, pievērsties jautājumiem, kas izriet no standartizācijas aktivitātēm, īpašu uzmanību pievēršot Valsts drošuma uzraudzības pienākumiem.

Grafiks:

Pastāvīgi; atjaunots reizi gadā.

Vēlamais rezultāts:

Izstrādāts, apstiprināts un publicēts SPAS LV, ieskaitot drošuma ilgtermiņa un īstermiņa uzdevumus, indikatorus un mērķus. SPAS LV atspoguļo EPAS darbības, kas piemērojamas Latvijai, un, papildus EPAS identificētajiem, identificē arī galvenos drošuma riskus valsts līmenī.

3.1.6 SYS.006 Uzraudzība un standartizācija

EPAS darbības numurs un nosaukums:

- *MST.0032 Uzraudzības spējas/ prioritārās jomas*
- *MST.0033 Valodas prasmes prasības - Dalīties paraugpraksē, noteikt uzlabojamās jomas vienveidīgai un saskaņotai Valodas prasmju prasību ieviešanai.*
- *MST.0034 Uzraudzības spējas/ prioritārā joma: lidojuma laika specifiskāciju shēmas*
- *MST.0035 Uzraudzības spējas/ prioritārā joma: Korupcijas gadījumi Part-147 organizācijās*
- *MST.0037 Vienotas izpratnes un uzraudzības cilvēkfaktora jomā veidošana.*

Pamatojums:

Iestāžu prasības, kas ieviestas noteikumos, kuri izstrādāti saskaņā ar EASA darbības jomas pirmo un otro paplašinājumu, nosaka, ko dalībvalstīm paredzēts īstenot, uzraugot organizācijas, kas ir to uzraudzībā. Jo īpaši Iestāžu prasības ievieša uz risku balstītas uzraudzības jēdzienu, ar mērķi pievērsties drošuma problēmjaudājumiem, ņemot vērā efektivitāti.

Drošuma pasākumi šajā jomā ir paredzēti, lai risinātu problēmjaudājumus, kas identificēti standartizācijas aktivitāšu laikā, uzmanību pievēršot dalībvalstu pienākumus drošuma uzraudzībā. Tiek ņemti vērā arī EASA 2019. gada Ikgadējā standartizācijas ziņojuma secinājumi.

Identificētās problēmas tiek uzskatītas par spēcīgas drošuma uzraudzības sistēmas veicinātājām, kuru paredzēts izveidot atbilstoši spēkā esošajām prasībām:

**VALSTS AVIĀCIJAS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

1. spēja un apņēmība veikt efektīvu uzraudzību;
2. spēja identificēt riskus, izmantojot datu vākšanas un analīzes procesu;
3. spēja efektīvi mazināt identificētos riskus, netieši norādot uz veiktspēju un novedot pie pastāvīgiem uzlabojumiem;
4. vēlme un iespēja apmainīties ar informāciju un sadarboties ar citām Kompetentajām iestādēm
5. spēja nodrošināt atbilstoša personāla pieejamību, ar jēdzienu "atbilstošs" apzīmējot personālu ar pietiekamu apmācību un atbilstošu kvalifikāciju; un
6. koncentrēšanās uz efektīvu drošuma pārvaldības sistēmu ieviešanu organizācijās, kur to prasa spēkā esošie noteikumi.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV

Vēlamais rezultāts / darbības:

- Atbilstoša personāla pieejamība CAA LV

Darbības:

- SYS.006.1

Veikt nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek pieņemti darbā un paturēti kvalificēti darbinieki, kas veic drošuma uzraudzības funkcijas.

- SYS.006.2

Nodrošināt uz kompetencēm balstītas apmācības un novērtēšanas koncepcijas (t.i., kompetences ir pārnesamas vairākos un dažādos kontekstos) un metodoloģijas izmantošanu.

- Kooperatīva uzraudzība visās nozarēs.

Dalībvalstis nodrošina, ka visās nozarēs tiek ievērotas piemērojamās iestādes prasības. Mērķis ir nodrošināt, ka katras organizācijas darbības tiek pienācīgi novērtētas, zināmas attiecīgajām iestādēm un ka šīs darbības tiek atbilstoši uzraudzītas, neatkarīgi no tā, vai uzraudzības pienākumi tiek nodoti citām iestādēm.

Darbība:

- SYS.006.3

Nodrošināt, ka uzraudzības tvērumu papildina tās darbības, ko veic personas vai organizācijas, kas reģistrētas vai dzīvo citā dalībvalstī, pamatojoties uz drošuma prioritātēm, kā arī iepriekšējās uzraudzības aktivitātes. Darbības tiek veiktas saskaņā ar kooperatīvās uzraudzības principiem.

- Organizāciju vadības sistēma visās nozarēs.

Dalībvalstīm jāsekmē Kompetento iestāžu spēju novērtēt un uzraudzīt organizāciju vadības sistēmas visās nozarēs. Īpaša uzmanība tiks pievērsta drošuma kultūrai, organizācijas vadības struktūrai, mijiedarbībai starp riska identificēšanas / novērtēšanas procesu un organizācijas uzraudzības procesu, inspekciju rezultātu un drošuma informācijas izmantošanai, tādai kā, atgadījumi, incidenti un aviācijas nelaimes gadījumi. Tam būtu jānoved pie Kompetento iestāžu uzraudzības sistēmas pielāgošanas un uzlabošanas.

Darbības:

- SYS.006.4

Nodrošināt, ka CAA LV vadības sistēma saskaņā ar noteikto politiku un kompetences jomu identificē izmaiņas, kas ietekmē CAA LV spēju veikt savus uzdevumus un pildīt savus pienākumus, kā noteikts Pamatregulā un deleģētajos aktos un uz tiem balstītajos īstenošanas aktos. Šī sistēma ļauj attiecīgi rīkoties, lai nodrošinātu, ka CAA LV pārvaldības sistēma joprojām ir piemērota un efektīva.

- SYS.006.5

Izveidot un uzturēt drošuma riska pārvaldības (SRM) procesu, lai vadītu CAA LV iekšējos riskus, kas var ietekmēt tās pārraudzības iespējas. Pārliecināties, ka izmaiņas, kas ietekmē pārraudzības iespējas, tiek risinātas vienā un tajā pašā SRM procesā.

- SYS.006.6

Novērtēt CAA LV iekšējās organizācijas drošuma kultūru, un kā tā ietekmē CAA LV uzraudzības spējas, lai uzzinātu vai un kur nepieciešami uzlabojumi. Balstoties uz rezultātiem, apsvērt izmaiņu nepieciešamību, lai integrētu un saskaņotu organizāciju SMS uzraudzību savu struktūrvienību starpā.

- Angļu valodas prasme.

Dalībvalstīm jāpievērš uzmanība valodu prasmes prasību ieviešanai, lai identificētu uzlabošanas jomas vienotai un saskaņotai ieviešanai un apzinātu labāko praksi, ar kuru varētu dalīties ar nozares pārstāvjiem un citām dalībvalstīm.

Darbība:

- SYS.006.7

Sniegt atgriezenisko saiti EASA par to, kā tiek īstenota valodu prasmes prasību ieviešana, tostarp par ATO veikto apmācību angļu valodā, lai panāktu harmonisku un vienotu ieviešanu.

- Lidojuma laika specifikāciju shēmas.

Dalībvalstīm jānodrošina, ka uzraudzības iestādēm ir nepieciešamā kompetence, lai apstiprinātu un uzraudzītu ekspluatantu lidojuma laika specifikācijas shēmas, jo īpaši tās, kas ietver noguruma riska pārvaldību. Kompetentajām iestādēm būtu jākoncentrējas uz tādu procesu efektīvas ieviešanas pārbaudi, kas izveidoti, lai ekspluatants izpildītu savus pienākumus un nodrošinātu noguruma risku pienācīgu pārvaldību. Kompetentajām iestādēm jāapsver augstāk minētais, veicot ekspluatanta vadības sistēmas pārbaudi.

Darbība:

- SYS.006.8

Veikt pastāvīgu ekspluatantu drošuma garantēšanas rezultātu uzraudzību, ņemot vērā, ka šie rezultāti ir SMS / FRMS procesu efektīvas ieviešanas rādītājs.

- Pievērst uzmanību krāpšanas gadījumiem Part-147 organizācijās.

Pārbaudēs dalībvalstīm jāpievērš uzmanība krāpšanas riskam, tostarp pievienojot tādas pārbaudes pozīcijas uzraudzības kontrolsarakstos un vākt datus par notikušiem krāpšanas gadījumiem.

Darbība:

- SYS.006.9

Pievienot audita jautājumus, kas attiecas uz koruptīvām darbībām eksāmenu laikā. Datu par koruptīvām darbībām vākšana.

- Kompetenču ietvara, kā arī plāna un apmācību ieviešana cilvēkfaktora jomā.

Darbība:

- SYS.006.10

Uzdevums ietver sagatavošanās aktivitātes. Kuras veiks EASA ar Cilvēkfaktora analīzes grupas palīdzību (HF CAG), lai:

- izveidotu vadlīnijas un rīkus uzraudzības personāla prasmju novērtēšanai pirms un pēc apmācībām;
- izstrādātu vadlīnijas pieņemamajam līmenim apmācību veicējiem cilvēkfaktora jomā;
- izstrādātu veicināšanas materiālus kā vadlīnijas dalībvalstīm izpratnes ieviešanai.

Minētie materiāli un rīki dalībvalstu kompetentajām iestādēm tiks nodrošināti, lai veicinātu, plānotu un veiktu iesaistītā personāla apmācības.

Grafiks:

Pastāvīgi; atjaunots reizi gadā.

Vēlamais rezultāts:

Uzraudzības un standartizācijas uzdevumi ir iekļauti SPAS LV 2.daļas A pielikumā (SPI / SPT), 4.daļas rīcības plānā un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā.

3.1.7 SYS.007 Drošuma veicināšanas kampaņas

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0039 Drošuma veicināšana drošas darbības uzsākšanai / atsākšanai*

Pamatojums:

COVID-19 pandēmijas rezultātā ievērojami samazinājās pasažieru pārvadājumi lidostās. Ņemot vērā pandēmijas ilgstošo ietekmi uz aviāciju, ir konstatēti jauni, grozīti vai pazemināti esošie ar drošumu saistītie riski.

Lai gan bieži tiek pieminēts ar aviāciju saistītu darbību (piemēram, lidojumu) krass samazinājums pandēmijas periodā (2020.gada marts līdz pat 2022.gadam), ir svarīgi paturēt prātā, ka dažās aviācijas nozares jomās tas faktiski ir pastiprinājies (piemēram, teorijas apmācība attālinātā formā). Tas nozīmē, ka katras organizācijas riska profils var būt atšķirīgs no aviācijas riska profila kopumā.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV

Vēlamais rezultāts / darbības:

Atbalsts aviācijas nozares organizācijām drošas darbības uzsākšanai / atsākšanai, izmantojot EASA drošuma veicināšanas kampaņu materiālus un publikācijas.

Darbība:

- SYS.007.01

Atbilstošu EASA drošuma kampaņas materiālu un publikāciju (vadlīnijas, mācību materiālus, labākās prakses apkopojumus) popularizēšana.

Grafiks:

3. daļa DARBĪBAS	Versija: 2 30.05.2022. 3-13
-----------------------------	--

Pastāvīgi.

Vēlamais rezultāts:

- Atbalstīt noturīgas pārvaldības sistēmas ieviešanu, lai novērstu būtiskākos riskus.
- CAA LV mājas lapas izmantošana drošuma informācijas izplatīšanai.

3.1.8 SYS.008 Informācijas drošība

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0040 Drošības un drošuma ziņošanas koordinācijas mehānisms*

Pamatojums:

Neskarot pienākumus, kas izriet no Regulas Nr.376/2014, dalībvalstīm jānodrošina, ka starp drošības un drošuma ziņošanas sistēmām tiek izveidoti piemēroti koordinācijas mehānismi, lai izveidotu integrētu pieeju risku pārvaldībai. Drošības ietekmes uz drošumu pārvaldībai ir pieskirta stratēģiska prioritāte.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV

Vēlamais rezultāts / darbības:

Palielināt drošumu, pārvaldot drošības (*security*) ietekmi uz drošumu (*safety*) un mazinot ar to saistītos riskus, ietverot arī to risku mazināšanu, ko rada lidošana virs zonām, kur pastāv bruņots konflikts.

Darbība:

- **SYS.007.01**

Izveidot koordinācijas mehānismu starp ziņošanas sistēmām, kas nodrošināta integrētu pieeju risku pārvaldībai.

Grafiks:

2023.gada jūlijs

Vēlamais rezultāts:

Aizsardzība pret ar informācijas drošību saistītiem riskiem un noturība pret ar informācijas drošību saistītiem gadījumiem.

3.2 Eksploatācijas problēmjaudājumi - darbības, kas attiecas uz vairākām aviācijas jomām

Salīdzinot ar sistēmiskiem problēmjaudājumiem, operacionālā līmeņa tēmām ir tiešāka saikne ar atsevišķas personas, organizācijas, darbības vietas vai vides faktoriem, tostarp laikapstākļiem. Operacionālā līmeņa draudiem var būt tieša saikne ar situāciju, kas var izvērsties par incidentu vai aviācijas nelaimes gadījumu.

Operacionālā līmeņa draudus, riskus un drošuma faktorus bieži identificē, analizējot datus no atgadījumu ziņojumiem, kā arī veicot riska novērtējumus. Saskaņā ar katru darbību, kas aprakstīta 3.2.sadaļā, atbildība tiek uzticēta ne tikai CAA LV, bet arī ieinteresētajām personām vairākās aviācijas jomās. Pēc katras darbības tiek minētas par īstenošanu atbildīgās puses.

3.2.1 OPER.001 Gaisa kuģa neparasts stāvoklis lidojumā (LOC-I)

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0028 Iekļaut LOC-I Valsts lidojumu drošuma plānā (SPAS).*

Pamatojums:

Kontroles zaudēšana parasti rodas tāpēc, ka gaisa kuģis, ātri (galvenokārt tas notiek ātri) nonāk lidojuma režīmā, kas atrodas ārpus tā parastā lidojuma režīmu diapazona, tādējādi radot pārsteiguma elementu iesaistītajai lidojuma apkalpei. Kontroles zaudēšanas novēršana ir stratēģiska prioritāte.

Gaisa kuģa neparasts stāvoklis vai kontroles zaudēšana ir visbiežākais cēlonis aviācijas nelaimes gadījumiem ar bojāgājušajiem komercaviācijā un nekomerciālajā komplekso gaisa kuģu ekspluatācijā. Tas ietver nekontrolētas sadursmes ar reljefu, kā arī gadījumus, kad gaisa kuģis novirzās no paredzētās lidojuma trajektorijas vai gaisa kuģa lidojuma parametriem - neatkarīgi no tā, vai lidojuma apkalpe apzinājās novirzi un vai bija iespējams atgūt kontroli vai nē. Tas ietver arī brīdinājumu par iekrišanu un par parastā lidojuma režīmu diapazona pārsniegšanu.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas: Strādāt ar LOC-I apdraudējumu savā darbībā.

Vēlamais rezultāts / darbības:

Uzlabota drošuma situācija, pastāvīgi novērtējot un uzlabojot risku kontroles mehānismus, lai mazinātu LOC-I risku.

Darbība:

- OPER.001.1

Nodrošināt, ka riska joma tiek nepārtraukti novērtēta un uzlabota riska kontrole uzlabota, lai mazinātu LOC-I risku. Vienots darbību kopums, kas saistīts ar identificētiem, uztvertiem un oficiāli novērtētiem drošuma jautājumiem, piemēram: lidojuma parametru un automatizācijas režīmu uzraudzība, glisādes ceļa vadība, konvektīvi laikapstākļi, apledojs lidojuma laikā un tehnisku kļūmju novēršana, kas izveidots un tiek mērīts efektivitātes noteikšanai.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

LOC-I riska zona ir ietverta SPAS LV 2.daļas A un B papildinājumā (SPI / SPT), 4.daļā - *Rīcības plāns* un ieinteresēto pušu drošuma pārvaldībā.

3.2.2 OPER.002 Drošums uz skrejceļa (nobraukšana no skrejceļa, neatļauta atrašanās uz skrejceļa un sadursmes)

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0028 Iekļaut skrejceļa drošumu Valsts drošuma plānā (SPAS).*

Pamatojums:

**VALSTS AVIĀCIJAS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

Nobraukšana no skrejceļa aptver faktiskas nobraukšanas - gan ar lielu, gan mazu ātrumu, kā arī gadījumus, kad lidojuma apkalpei bijušas grūtības noturēt gaisa kuģa virzienu vai bijušas bremzēšanas problēmas nosēšanās laikā, gadījumus kad nosēšanās nijusi gara, ātra, smagēja vai novirzījusies no skrejceļa centrālās ass, vai arī, ja nolaišanās laikā gaisa kuģim bija tehniskas problēmas ar šasijām (nav fiksējusies, nav izlaidusies, vai tā sabrukusi). Neatļauta atrašanās uz skrejceļa nozīmē gaisa kuģa, transportlīdzekļa vai personas neatļautu atrašanos uz aktīva skrejceļa vai tā aizsardzības zonās.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas: Strādāt ar skrejceļa drošuma apdraudējumiem savā darbībā.

Vēlamais rezultāts / darbības::

Uzlabot drošumu, pastāvīgi novērtējot un uzlabojot riska kontroles, lai mazinātu RE un RI risku.

Darbības:

- OPER.002.1

Nodrošināt, ka riska zona tiek nepārtraukti novērtēta un riska kontroles uzlabotas, lai mazinātu RE un RI risku. Vienots darbību kopums, kas saistīts ar identificētiem, uztvertiem un oficiāli novērtētiem drošuma jautājumiem, piemēram: lidojuma parametru un automatizācijas režīmu uzraudzība, glisādes ceļa vadība un tehnisku kļūmju novēršana, kas izveidots un tiek mērīts efektivitātes noteikšanai. Nodrošināt, ka tiek apsvērta tādu pasākumu īstenošana, kas minēti Eiropas rīcības plānā nobraukšanas no skrejceļa novēršanai (EAPPRE) un Eiropas rīcības plānā neatļautas atrašanās uz skrejceļa novēršanai (EAPPRI).

- OPER.002.2

Nodrošināt jaunā globālā ziņošanas formāta (GRF) ieviešanu skrejceļa virsmas apstākļiem - ICAO EUR reģionā.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

Skrejceļa drošuma riska zona ir iekļauta SPAS LV 2.daļas A un B papildinājumā (SPI / SPT), 4.daļā - Rīcības plāns un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā.

3.2.3 OPER.003 Bīstama satuvināšanās gaisā (Sadursmes gaisā - MAC)

EPAS darbības numurs un nosaukums:

- *MST.0028 Iekļaut Bīstamu satuvināšanos Valsts drošuma plānā (SPAS).*
- *MST.0024 Drošas distancēšanās zudums starp civilajiem un militārajiem gaisa kuģiem.*
- *MST.0030 SESAR risinājumu ieviešana, kuru mērķis ir samazināt sadursmju gaisā skaitu maršrutā un TMA.*
- *MST.0038 Gaisa telpas sarežģītība un satiksmes intensitāte*

Pamatojums:

**VALSTS AVIĀCIJAS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

Bīstama satuvināšanās attiecas gan uz faktiskām sadursmēm, gan uz gandrīz notikušām sadursmēm gaisā. Tas ietver tiešus priekšgājējus, piemēram, distancēšanas minimuma pārkāpumus, patiesas satiksmes sadursmes novēršanas sistēmas (TCAS) ieteicamais risinājums (RA) vai gaisa telpas pārkāpumus.

Termins “gaisa telpas pārkāpums” attiecas uz gaisa kuģa neatļautu ielidošanu kontrolētā, aizliegtā vai ierobežotā gaisa telpā vai aktīvā bīstamības zonā (kur nepieciešama ielidošanas atļauja). Tas notiek, kad gaisa kuģis ielido regulētā gaisa telpā, iepriekš nepieprasot un nesāņemot apstiprinājumu no šīs gaisa telpas kontrolējošās iestādes.

Saistībā ar civilās un militārās lidmašīnas distancēšanas zaudēšanu EASA izdevusi vairākus ieteikumus dalībvalstīm (sk. 4.daļu).

Dalībvalstīm kopā ar Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju (ANSP), kas deleģēts pakalpojumu sniegšanai savā gaisa telpā, jānovērtē SESAR risinājumu ieviešanas nepieciešamība, piemēram, tie, kas saistīti ar uzlabotajiem īstermiņa konfliktu brīdinājumiem (STCA) / uzlabotiem drošuma tīkliem (safety nets). Šie SESAR risinājumi, kas izstrādāti drošuma uzlabošanai, jāievieš, ciktāl tas ir iespējams.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas: Strādāt ar distancēšanas gaisā apdraudējumiem savā darbībā.

Vēlamais rezultāts / darbības:

Uzlabot drošumu, pastāvīgi novērtējot un uzlabojot riska kontroles, lai mazinātu distancēšanas pārkāpumu (sadursmju gaisā - MAC) risku.

Darbības:

- OPER.003.1

Nodrošināt, ka riska zona tiek nepārtraukti novērtēta un uzlabota riska kontrole, lai mazinātu sadursmju gaisā risku. Vienots darbību kopums, kas saistīts ar identificētiem, notvertiem un oficiāli novērtētiem drošuma jautājumiem, piemēram: uztvere un situācijas apzināšanās, lidojuma parametru un automatizācijas režīmu uzraudzība, kas izveidoti un izmērīti, lai uzraudzītu to efektivitāti. Nodrošināt, ka tiek apsvērta to pasākumu īstenošana, kas ierosināti Eiropas gaisa telpas pārkāpumu riska samazināšanas rīcības plānā.

- OPER.003.2

Nodrošināt EASA rekomendāciju īstenošanu saistībā ar civilo un militāro gaisa kuģu distancēšanas nodrošināšanu

- OPER.003.3

Nodrošināt SESAR izveidoto risinājumu ieviešanu.

- OPER.003.4

Uzskatīt “gaisa telpas sarežģītību” un “satiksmes intensitāti” par lidojumu drošuma faktoriem, kas ietekmē nekontrolējamo gaisa telpu, ieskaitot pierobežu zonas.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

3. daļa
DARBĪBAS

Versija: 2
30.05.2022.
3-17

Satuvināšanās gaisā (sadursmes gaisā) riska zona ir iekļauta SPAS LV 2.daļas A un B papildinājuma (SPI / SPT), 4.daļā - Rīcības plāns un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā.

3.2.4 OPER.004 Drošums uz zemes (gaisa kuģa iekraušana, pretapledošanas apstrāde, degvielas uzpildīšana, bojājumi uz zemes utt.)

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0028 Iekļaut Virszemes drošumu Valsts drošuma plānā (SPAS).*

Pamatojums:

Šajā riska zonā ietilpst visi ar virszemes apkalpošanu un perona vadību saistītie jautājumi (gaisa kuģu iekraušana, pretapledošanas apstrāde, degvielas uzpildīšana, bojājumi uz zemes utt.), kā arī gaisa kuģu sadursmes ar citiem gaisa kuģiem, šķēršļiem vai transporta līdzekļiem, kamēr gaisa kuģis pārvietojas pa zemi, vai nu ar saviem dzinējiem, vai arī tie tiek vilkti. Tas neietver sadursmes uz skrejceļa.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas: Darbs pie apdraudējumiem ekspluatācijā, kas var novest pie Drošuma uz zemes riska.

Vēlamais rezultāts / darbības:

Palielināt drošuma līmeni, pastāvīgi novērtējot un uzlabojot riska kontroles, lai mazinātu risku drošuma uz zemes jomā.

Darbība:

- OPER.004.1

Nodrošināt, ka riska zona tiek nepārtraukti novērtēta un riska kontroles uzlabotas, lai mazinātu risku drošumam uz zemes. Vienots darbību kopums, kas saistīts ar identificētiem, uztvertiem un oficiāli novērtētiem drošuma jautājumiem, kas izveidots un tiek mērīts efektivitātes noteikšanai.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

Drošuma uz zemes riska zona ir iekļauta SPAS LV 2.daļas A, B un G papildinājuma (SPI / SPT), 4.daļā - Rīcības plāns un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā.

3.2.5 OPER.005 Sadursmes ar zemi

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0028 Iekļaut sadursmes ar zemi Valsts drošuma plānā (SPAS).*

Pamatojums:

Šajā riska zonā ietilpst kontrolēta sadursme ar reljefu, kā arī nosēšanās pirms skrejceļa vai aiz skrejceļa pieejas un nosēšanās fāžu laikā. Tas ietver situācijas, kad gaisa kuģis saduras vai gandrīz saduras ar reljefu, kamēr lidojuma apkalpei ir kontrole pār gaisa kuģi. Tajā ietilpst arī gadījumi, kas

ir tiešs nāvējoša iznākuma priekšgājējs, piemēram, augstuma samazināšana, neievērojot laikapstākļu minimumus, nepamatota atļauja nolaisties zem radara minimuma utt.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas: Darbs pie apdraudējumiem ekspluatācijā, kas var novest pie Sadursmes ar reljefu riska.

Vēlamie iznākumi / Darbības:

Uzlabot drošumu, pastāvīgi novērtējot un uzlabojot riska kontroles, lai mazinātu sadursmes ar zemi risku.

Darbība:

- OPER.005.1

Nodrošināt, ka riska zona tiek nepārtraukti novērtēta un riska kontroles uzlabotas, lai mazinātu sadursmju ar zemi risku. Vienots darbību kopums, kas saistīts ar identificētiem, uztvertiem un oficiāli novērtētiem drošuma jautājumiem, kas izveidots un tiek mērīts efektivitātes noteikšanai.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

Sadursmju ar zemi riska zona ir iekļauta SPAS LV 2.daļas A un B papildinājuma (SPI / SPT), 4.daļā - Rīcības plāns un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā.

3.2.6 OPER.006 Gaisa kuģa vide

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0028 Iekļaut Gaisa kuģa vidi Valsts drošuma plānā (SPAS).*

Pamatojums:

Nekontrolēts ugunsgrēks lidmašīnā, it īpaši lidojuma laikā, ir viens no vissmagākajiem draudiem aviācijā. Šajā sadaļā ir apskatīts arī ugunsgrēks pēc avārijas.

Ugunsgrēks lidojuma laikā var izraisīt gaisa kuģa kontroles zaudēšanu vai nu strukturāla vai vadības sistēmas bojājuma, vai arī apkalpes rīcībnespējas dēļ.

Ugunsgrēks uz zemes var strauji izplatīties un radīt nopietnus upurus, ja evakuācija un avārijas dienesti nav pietiekami ātri.

Dūmi vai izgarojumi neatkarīgi no tā, vai tie ir saistīti ar ugunsgrēku vai nav, var izraisīt pasažieru un apkalpes rīcībnespēju, un tas noteikti rada bažas un aicina uz rīcību. Pat ja šādi atgadījumi paši par sevi nerada ietekmi uz drošumu, tie var radīt bažas, un šie jautājumi ir jārisina.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas: Darbs pie apdraudējumiem ekspluatācijā, kas var novest pie uguns, dūmu un izgarojumu riska.

Vēlamie iznākumi / Darbības:

Uzlabot drošumu, pastāvīgi novērtējot un uzlabojot riska kontroles, lai mazinātu uguns, dūmu un izgarojumu risku.

Darbība:

- OPER.006.1

Nodrošināt, ka riska zona tiek nepārtraukti novērtēta un riska kontroles uzlabotas, lai mazinātu uguns, dūmu un izgarojumu risku. Vienots darbību kopums, kas saistīts ar identificētiem, uztvertiem un oficiāli novērtētiem drošuma jautājumiem, kas izveidots un tiek mērīts efektivitātes noteikšanai.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

Uguns, dūmu un izgarojumu riska zona ir iekļauta SPAS LV 2.daļas A un B papildinājuma (SPI / SPT), 4.daļā - Rīcības plāns un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā.

3.2.7 OPER.007 Helikopteru ekspluatācija:

- Helikoptera neparasts stāvoklis lidojumā (kontroles zaudēšana – LOC-I)**
- Reljefa un šķēršļu konflikts**

EPAS darbības numurs un nosaukums:

- *MST.0028 Iekļaut helikopteru ekspluatāciju Valsts aviācijas drošuma plānā (SPAS).*
- *MST.0015 Helikopteru drošuma notikumi. Kompetentās iestādes sadarbībā ar nozares pārstāvjiem katru gadu vai reizi divos gados organizē helikopteru drošuma pasākumus. EHEST, IHST, CA, Heli Offshore vai citus drošuma veicināšanas materiālu avotus var brīvi izmantot un popularizēt.*
- *MST.0031 SESAR risinājumu ieviešana, kuru mērķis ir atvieglot drošus IFR lidojumus. Dalībvalstīm kopā ar savu Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju (ANSP) un lidojumu procedūru izstrādātājiem (ja tie atšķiras no ANSP) jāizvērtē iespēja savā gaisa telpā izveidot zema līmeņa IFR maršrutu tīklu, lai atvieglotu drošu helikoptera ekspluatāciju. Šie SESAR risinājumi, kas izstrādāti drošuma uzlabošanai, jāievieš, ciktāl tas ir iespējams.*

Pamatojums:

Helikopteru darbība ir būtiska Eiropas aviācijas sistēmas sastāvdaļa. Helikopteri veic plašu svarīgu uzdevumu klāstu, kas saistīti ar pasažieru pārvadāšanu, ieskaitot komerciālu gaisa transportu jūrā, helikopteru neatliekamās medicīniskās palīdzības pakalpojumus (HEMS), gaisa taksometru vai izklaides lidojumus. Tie ir iesaistīti arī daudzās specializētās ekspluatācijas jomās, piemēram, lauksaimniecības darbos, ārēju virvēs iekārtu kravu pārvadāšana vai fotografēšanā. Turklāt helikopteri lido arī nekomerciāli, piemēram, vispārējās nozīmes aviācijā, un apmācības / instruktāžas nolūkos.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas: Darbs pie apdraudējumiem helikopteru ekspluatācijā, kas var novest pie gaisa kuģa neparasta stāvokļa (kontroles zaudēšanas) un reljefa un šķēršļu konflikta riska.

Vēlamie iznākumi / Darbības:

Pastāvīgi novērtēt un uzlabot riska kontroles, gaisa kuģa neparasta stāvokļa (kontroles zaudēšanas) un reljefa un šķēršļu konflikta novēršanā.

Darbības:

- OPER.007.1

Nodrošināt, ka riska zona tiek nepārtraukti novērtēta un riska kontroles uzlabotas, lai mazinātu helikopteru ekspluatācijas risku. Vienots darbību kopums, kas saistīts ar identificētiem, uztvertiem un oficiāli novērtētiem drošuma jautājumiem, kas izveidots un tiek mērīts efektivitātes noteikšanai.

- OPER.007.2

Organizēt helikopteru drošuma pasākumus katru gadu vai reizi divos gados.

- OPER.007.3

Nodrošināt SESAR risinājumu ieviešanu, kuru mērķis ir atvieglot drošus IFR lidojumus.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

Gaisa kuģa neparasta stāvokļa (kontroles zaudēšanas) un reljefa un šķēršļu konflikta riska zonas ir iekļautas SPAS LV 2.daļas A un H papildinājuma (SPI / SPT), 4.daļā - Rīcības plāns un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā.

3.2.8 OPER.008 Vispārējās nozīmes aviācija - Sistēmiskie veicinātāji

EPAS darbības numurs un nosaukums:

- *MST.0025 Uzlabot drošuma vēstījumu izplatīšanu.*
- *MST.0027 Veicināt drošuma kultūru Vispārējās nozīmes aviācijā (VNA)*

Pamatojums:

Šajā sadaļā ir apskatīti visas sistēmas vai transversālie jautājumi, kas ietekmē VNA kopumā un ir kopīgi vairākām drošuma riska zonām. Kombinācijā ar iedarbinošiem faktoriem, starpnozaru faktoriem var būt liela nozīme incidentos un aviācijas nelaimes gadījumos. Un yieši pretēji, tie piedāvā arī iespējas uzlabot drošumu visās riska jomās.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas (treniņu organizācijas, federācijas, klubi, asociācijas, aviācijas kole'dzas un institūti), kas apņēmušās ievērot drošuma prasības VNA.

Vēlamais iznākums / Darbības:

Samazināt bojāgājušo skaitu VNA, ieviešot sistēmiskus veicinātājus.

Darbības:

- OPER.008.1

Uzlabot drošuma veicināšanas un apmācības materiālu izplatīšanu iestādēs, asociācijās, aeroklubos, apdrošināšanas sabiedrībās, kur mērķauditorija būtu lidojumu instruktori un / vai piloti, izmantojot tādas metodes kā drošuma semināri un drošuma dienas / vakari.

- OPER.008.2

Valsts drošuma pārvaldības pasākumos iekļaut noteikumus, kas atvieglo un veicina drošuma kultūru (ieskaitot taisnīguma kultūru) VNA, lai veicinātu pozitīvu izturēšanos pret drošumu un mudinātu ziņot par atgadījumiem.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

VNA riska zonas ir iekļautas SPAS LV 2.daļas A un I papildinājuma (SPI / SPT), 4.daļā - Rīcības plāns un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā.

Noteikumi par drošuma kultūru (ieskaitot taisnīguma kultūru) VNA, kas tiek iekļauti Valsts drošuma programmā.

3.2.9 OPER.009 Vispārējās nozīmes aviācija - Kontroles saglabāšana

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0028 Iekļaut Vispārējās nozīmes aviāciju - Kontroles saglabāšana Valsts drošuma plānā (SPAS).*

Pamatojums:

Šajā sadaļā apskatītas tādas tēmas kā lidošanas prasmes, pilota situācijas apzināšanās un gaisa kuģa neparasta stāvokļa vai iekrišanas pārvaldība pacelšanās laikā, lidojuma laikā vai pieejas un nosēšanās laikā, sagatavošanās lidojumam, pacelšanās pārtraukšana un aiziešana uz otru apli. Kontroles saglabāšana novērš aviācijas nelaimes gadījumus, kas saistīti ar kontroles zaudēšanu lidojumā (LOC-I). Kontroles zaudēšana parasti rodas tāpēc, ka gaisa kuģis nonāk ārpus tā limitējošā lidojumu režīmu diapazona, tādējādi radot pārsteiguma momentu iesaistītajai lidojuma apkalpei. Kontroles zaudēšanas nelaimes gadījumi ir gan bieži, gan smagi.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas (treniņu organizācijas, federācijas, klubi, asociācijas, aviācijas koledžas un institūti), kas apņēmušās ievērot drošuma prasības VNA.

Vēlamais rezultāts/ darbības:

Samazināt kontroles zaudēšanas nelaimes gadījumu risku.

Darbība:

- OPER.009.1

Pilotu apmācības un kvalifikācijas pārbaudes laikā veikt mērķtiecīgu instruktoru un eksaminētāju darbības uzraudzību, lai nodrošinātu, ka kontroles zaudēšanas riska mazināšanas darbības aptver tādas tēmas kā gaisa kuģa ekspluatācijas raksturlielumiem, gatavošanās lidojumam un lidojuma izpilde, uzskrejas leņķa loma, draudu un kļūdu pārvaldība (TEM), izvairīšanās un atgūšanās no gaisa kuģa neparasta stāvokļa un iekrišanas, kā arī apjukuma un pārsteiguma vadība.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

GA riska zonas ir iekļautas SPAS LV 2.daļas A un I papildinājumos (SPI / SPT), 4.daļā - Rīcības plāns un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā.

3.2.10 OPER.010 Vispārējās nozīmes aviācija - sadzīvošana ar laika apstākļiem

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0028 Iekļaut Vispārējās nozīmes aviācija - sadzīvošana ar laika apstākļiem Valsts drošuma plānā (SPAS).*

Pamatojums:

Šajā sadaļā ir apskatīti tādas tēmas kā iekļūšana IMC, apledojuma apstākļi, karburatora apledojums un slikti laika apstākļi. Laika apstākļi ir būtisks faktors VNA nelaimes gadījumos, kas bieži saistīti ar pilotiem, kuri nenovērtē laikapstākļu mainīguma risku pirms pacelšanās un lidojuma laikā, laikapstākļiem pasliktinoties. Darbība sliktos laikapstākļos var palielināt pilotu darba slodzi un ietekmēt situācijas apzināšanos un gaisa kuģa vadīšanu. Var tikt ietekmēts arī lēmumu pieņemšanas process, jo noslieces kļūda plānu turpināt (continuation bias), var veicināt to, ka piloti turpina virzīties uz plānoto galamērķi, neraugoties uz laika apstākļu pasliktināšanos.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas (treniņu organizācijas, federācijas, klubi, asociācijas, aviācijas koledžas un institūti), kas apņēmušās ievērot drošuma prasības VNA.

Vēlamais rezultāts/ darbības:

Uzlabot drošumu, samazinot ar laika apstākļiem saistīto nelaimes gadījumu skaitu.

Darbības:

- OPER.010.1

Pilotu informēšanai par laika apstākļiem nodrošināt piekļuvi drošuma veicināšanas materiāliem (video), kas attiecas uz tādām tēmām kā laika apstākļu apzināšanās, sagatavošanās lidojumam, lidojuma vadība un pēclidojuma analīze, lidojuma informācijas pakalpojumu (FIS) izmantošana, moderno tehnoloģiju, tostarp pilotu kabīnes laikapstākļu informācijas sistēmas priekšrocību izmantošana (ieskaitot integrēto GPS, ar mobilajām ierīcēm / 4G savienotas lietotnes utt.), komunikāciju ar GSV dispečeru, netīšu ielidošanu instrumentālos laikapstākļos (IMC), apdraudējuma un kļūdu pārvaldību (TEM) un cilvēka faktoru (HF).

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

VNA riska zonas ir iekļautas SPAS LV 2.daļas A un I papildinājumos (SPI / SPT), 4.daļā - Rīcības plāns un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā.

3.2.11 OPER.011 Vispārējās nozīmes aviācija – Sadursmju gaisā novēršana

EPAS darbības numurs un nosaukums:

- *MST.0028 Iekļaut VNA – Iekļaut sadursmju gaisā novēršanu Valsts aviācijas drošuma plānā (SPAS).*

SPAS darbības numurs un nosaukums:

- MAC / VNA gaisa telpas pārkāpumu risks vispārējās nozīmes aviācijā. Valstu kompetentajām iestādēm jāuzņemas galvenā loma ieviešanas prioritāšu un veicamo darbību noteikšanā un veicināšanā vietējā mērogā.

Pamatojums:

Šajā sadaļā apskatīti tādi jautājumi kā gaisa telpas sarežģītība, gaisa telpas pārkāpumi un tehnoloģiju izmantošana. Statistika liecina, ka MAC riski ietekmē gan iesācējus, gan pieredzējušus pilotus un var rasties visos lidojuma posmos un visos augstumos. Tomēr lielais vairums no tiem notiek dienas laikā un lieliskos meteoroloģiskos laikapstākļos. Sadursmes iespēja ir lielāka, ja gaisa kuģu koncentrācija ir liela, īpaši lidlauku tuvumā. Šajā sakarā, VNA gaisa kuģu kontrolētās gaisa telpas pārkāpumi ir svarīgs drošuma risks.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas (treniņa organizācijas, federācijas, klubi, asociācijas, aviācijas koledžas un institūti), kas apņēmušās ievērot drošuma prasības VNA.

Vēlamais rezultāts/ darbības:

Uzlabot drošumu, samazinot MAC un gaisa telpas pārkāpumu risku VNA.

Darbības:

- OPER.011.1

Izstrādāt un īstenot piemērotus riska mazināšanas pasākumus, lai novērstu gaisa telpas pārkāpumus un samazinātu MAC risku, paaugstinot pakalpojuma kvalitāti, ko VNA lidojumiem sniedz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (ANSP), izmantojot mērķtiecīgu uzraudzību.

- OPER.011.2

Izveidot skaidru un atklātu komunikāciju valstu un ieinteresēto personu līmenī par gaisa telpas pārkāpumu samazināšanas lomām, atbildību un pārvaldību, ņemot vērā trīs iespējamās galvenās sekas - sadursmes gaisā, distancēšanās pārkāpumus un gaisa kuģu ekspluatācijas traucējumus.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

VNA riska zonas ir iekļautas SPAS LV 2.daļas A un I papildinājumos (SPI / SPT), 4.daļā - Rīcības plāns un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā.

3.2.12 OPER.012 Vispārējās nozīmes aviācija – Lidojuma vadība

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0028 Iekļaut Vispārējās nozīmes aviāciju – Lidojuma vadība Valsts drošuma plānā (SPAS).*

Pamatojums:

Šajā sadaļā apskatītas tādas tēmas kā navigācija, degvielas pārvaldība, izpratne par reljefu un šķēršļiem un piespiedu nosēšanās. Lielākā daļa nelaimes gadījumu ir pilota darbību rezultāts, ieskaitot lēmumus, kas pieņemti, gatavojoties lidojumam vai mainoties apstākļiem lidojuma laikā. Pilota lēmumi, ieskaitot spēju prioritizēt darba slodzi, ietekmē gaisa kuģa un tajā esošo personu drošību un izdzīvošanu.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas (trenaža organizācijas, federācijas, klubi, asociācijas, aviācijas koledžas un institūti), kas apņēmušās ievērot drošuma prasības VNA.

Vēlamais rezultāts/ darbības:

Samazināt nāves gadījumu un nopietnu ievainojumu skaitu VNA.

Darbība:

- OPER.012.1

Uzlabot izveidotā drošuma veicināšanas materiālu izplatīšanu un nodrošināt tam piekļuvi, pievērsties tādām tēmām kā navigācija, degvielas pārvaldība, izpratne par reljefu un šķēršļiem un piespiedu nosēšanos, izmantojot drošuma seminārus, instruktoru / eksaminētāju seminārus.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

VNA riska zonas ir iekļautas SPAS LV 2.daļas A un I papildinājumos (SPI / SPT), 4.daļā - Rīcības plāns un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā.

3.2.13 OPER.013 PPL/LAPL mācību programmā iekļautas nepieciešamās zināšanas meteoroloģiskās informācijas jomā

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0036 Valsts drošuma plānā (SPAS) PPL/LAPL mācību programmā nepieciešamās zināšanas meteoroloģiskās informācijas jomā.*

Pamatojums:

Sasniegt mācību pamatmērķus.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas (PPL/LAPL piloti, mācību organizācijas) – saistīti ar VNA.

Vēlamais rezultāts/ darbības:

Samazināt nāves gadījumu un nopietnu ievainojumu skaitu VNA.

Darbība:

- OPER.013.1

Izveidot sabalansētus mācību mērķus PPL/LAPL mācību programmas priekšmetā “Meteoroloģija”.

Šādiem mērķiem jābūt neakadēmiska rakstura un jāsasniedz mācību mērķi šādās jomās:

- darbības ar uz zemes izvietotu laikstākļu noteikšanas radaru, stiprās un vājās puses;
- darbības ar meteoroloģisko satelītu, stiprās un vājās puses;
- matemātisko modeļu izmantošana laikstākļu prognozēšanā, stiprās un vājās puses.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

Izstrādāti mācību mērķi, jautājumu bankā iekļauti jautājumi.

3.3 Darbības drošuma jautājumos, kas saistīti ar galvenajām riska zonām atsevišķās aviācijas jomās

Šīs darbības ir precizētas, ņemot vērā EPAS drošuma jautājumus, kas saistīti ar galvenajām riska zonām, EASA ikgadējā drošuma pārskatā (EASA ASR) un CAA LV aviācijas drošuma riska pārvaldības procesa rezultātus.

3.3.1 Lidlauki

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0029 SESAR skrejceļa drošuma risinājumu ieviešana*

Pamatojums:

Darbības šajā nodaļā attiecas uz drošumu, kā arī efektivitāti / proporcionalitāti tiesiskā regulējuma izstrādē un uzturēšanā, kas ir samērīgs ar ADR aktivitāšu sarežģītību un iespējamo risku pārvaldību. Šajā nodaļā iekļautas arī darbības, lai nodrošinātu līdzvērtīgus konkurences apstākļus, pamatojoties uz normatīvajām prasībām, kas izriet no Pamatregulas.

Dalībvalstīm kopā ar lidostām un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju būtu jānovērtē vajadzīgie saistītie SESAR risinājumi, piemēram, tie, kas saistīti ar izpratni par situāciju uz zemes, lidostu drošuma tīkla transportlīdzekļiem un uzlabotiem lidostu drošības tīkliem.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs, lidostas

Vēlamais rezultāts/ darbības:

Darbības:

- ADR.001.1

Ciktāl tas ir iespējams, ierosināt Skrejceļa drošuma komandā apsvērt SESAR risinājumus (risinājumi Nr. 01, 02, 04, 26, 47, 48, 70), kas izstrādāti skrejceļa drošuma uzlabošanai. Skatīt SESAR risinājumu kataloga 2019. gada trešo izdevumu:

https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/SESAR_Solutions_Catalogue_2019_web.pdf

Grafiks:

Procesā

Vēlamais rezultāts:

SESAR risinājumi, kas izstrādāti skrejceļa drošības uzlabošanai, tiek ieviesti, cik vien tas ir iespējams.

3.3.2 Apkalpošana uz zemes

EPAS darbības numurs un nosaukums: *RMT.0728 Prasību izstrāde attiecībā uz apkalpošanu uz zemes*

Pamatojums:

Šajā riska zonā ietilpst visi ar apkalpošanu uz zemes un perona pārvaldību saistītie jautājumi (iekraušana, atledošana, degvielas uzpildīšana, gaisa kuģa bojājumi uz zemes utt.), kā arī gaisa kuģa sadursme ar citiem gaisa kuģiem, šķēršļiem vai transporta līdzekļiem, kamēr gaisa kuģis pārvietojas pa zemi, vai nu ar savu vilkmi vai arī kamēr tas tiek vilkts. Tas neietver sadursmes uz skrejceļa.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

Lidlauku standartu un drošības daļa

Vēlamais rezultāts/ darbības:

Darbības:

- ADR.001.2

Sekot IR / AMC un GM norisēm un sagatavoties to piemērošanai, lai nodrošinātu atbilstību pamatprasībām, kas ietvertas Regulas (ES) 2018/1139 VII pielikumā.

Tajā pēc nepieciešamības tiks apsvērtas ekspluatācijas prasības, organizatoriskās prasības un prasības iestādēm. Detalizētus mērķus un darbības nosaka Virszemes pakalpojumu ceļa karte, par kuru tika veiktas mērķtiecīgas konsultācijas 2019. gada 1. ceturksnī.

Grafiks:

Procesā

Vēlamais rezultāts:

Nodrošināt uzraudzības spējas

3.4 Jaunie problēmjaudājumi

Jaunie problēmjaudājumi ir saistīti ar mēģinājumiem paredzēt jautājumus, kas tuvākajā vai tālākā nākotnē varētu radīt draudus dažādām aviācijas jomām. Tie bieži attiecas uz izmaiņām darbības vidē. Pārmaiņas var būt saistītas ar tehnoloģiju attīstību, jaunām darbības metodēm, sabiedrības izmaiņām vai tādām parādībām kā klimata pārmaiņas. Arvien lielāka uzmanība jāpievērš vides jautājumiem aviācijā un to sabalansēšanai ar drošuma jautājumiem nākotnē.

Eiropas līmenī kā galvenās darbības jomas, kur uzlabotu drošumu, parādījās droni, aviācijas drošības (security) riski, kas ietekmē lidojumu drošumu, jauni uzņēmējdarbības modeļi, kā arī jauni produkti, sistēmas, tehnoloģijas un ekspluatācijas veidi.

3.4.1 EME.001 Jauni uzņēmējdarbības modeļi

EPAS darbības numurs un nosaukums: *MST.0019 Labāka ekspluatantu pārvaldības struktūras izpratne.*

Kompetentajām iestādēm ir pilnībā jāizprot operatoru pārvaldības struktūra. Tas jo īpaši jāpiemēro, kad ekspluatācija tiek veikta aviosabiedrību grupu ietvaros.

Aspekti, kas jāņem vērā, ietver:

- plaša ārpakalpojumu izmantošana,
- finansiāli ieinteresēto pušu ietekme, un
- vadības personāla kontrolēšana, ja šāds personāls atrodas ārpus izdoto apstiprinājumu tvēruma.

Piezīme: EASA atbalstīs šī uzdevuma veikšanu, nodrošinot dalībvalstis ar vadlīnijām, kā uzraudzīt grupu ekspluatāciju balstoties uz vispārīgu konceptu šādas ekspluatācijas veikšanā. Tiks veikts arī darbs ICAO līmenī attiecībā uz starptautiskajām operācijām un tas sevī ietvers arī lidojumderīguma pārvaldības aspektus.

Pamatojums:

Šajā sadaļā apskatīti riski, kas saistīti ar jauniem un topošiem uzņēmējdarbības modeļiem un kas radušies līdz ar pieaugošo aviācijas nozares sarežģītību, mijiedarbības apjomu starp organizācijām, to līgumpakalpojumiem un regulatoriem. Parādās daži jauni uzņēmējdarbības modeļi: pieaugošais pieprasījums pēc lidojumiem uz pilsētu lidlaukiem, gaisa transports pilsētās; pastiprināta aviācijas sistēmu digitalizācija, autonomāku transportlīdzekļu ieviešana, radītās platformas vienpilota ekspluatācijai un pilnīgi autonomu kravu lidmašīnu ieviešana. Tas būs izaicinājums tam, kā iestādes regulēs un uzraudzīs aviācijas sistēmu. Kompetentajām iestādēm būtu jāstrādā kopā labāk, un EASA būtu jānovērtē, vai esošā drošuma normatīvā sistēma pienācīgi novērš pašreizējos un turpmākos rošuma riskus, ko rada jaunie un topošie biznesa modeļi. Pārvaldīt pašreizējos un nākotnes drošuma riskus, ko rada jaunie un topošie biznesa modeļi ir stratēģiska prioritāte.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Ekspluatanti: Drošuma problēmu identificēšana un drošuma riska pārvaldība, izmantojot ekspluatanta SMS, ieskaitot savlaicīgu izmaiņu pārvaldību.

Vēlamais rezultāts/ darbības:

Uzlabot drošumu, pastāvīgi novērtējot un mazinot riskus, ko rada jaunie un topošie biznesa modeļi.

Darbības:

- EME.001.1

Pārliecināties, ka ekspluatanta vadības sistēma ir vērsta uz drošuma problēmu identificēšanu un drošuma riska pārvaldību attiecībā uz drošumam svarīgu pakalpojumu un nomas līgumu (wet lease-in) slēgšanu.

- EME.001.2

Pārliecināties, ka ekspluatanta vadības sistēma ir vērsta uz drošuma jautājumu identificēšanu un drošuma riska pārvaldību attiecībā uz savstarpējās izmantojamības (interoperability) pasākumu ietekmi uz drošumu, t.i., savstarpējā izmantojamība attiecas uz tiem gadījumiem, kad pārvaldītājsabiedrība vai mātesuzņēmums vēlas pilnveidot savu darbību, izmantojot dažādus, vairākās dalībvalstīs cerificētus gaisa kuģu ekspluatantus (kas pieder tai pašai

pārvaldītājsabiedrībai vai mātesuzņēmumam) un brīvi apmainīties ar lidmašīnām un, iespējams, apkalpēm.

- EME.001.3

Pārliecināties, ka ekspluatanta vadības sistēma ir vērsta uz drošuma jautājumu identificēšanu un drošuma riska pārvaldību attiecībā uz atšķirīgajām apkalpes locekļu līgumiskajām kārtībām, t.i., operatora pārvaldības sistēma uztver korelāciju starp ekspluatanta dažādajiem nodarbinātības veidiem (piemēram, pagaidu nodarbinātības modeļi, nodarbināšana ar nodarbinātības aģentūru starpniecību, pay-to-fly darba samaksas shēmas, pašnodarbinātās personas) un ekspluatanta saņemto ziņojumu par atgadījumiem skaits.

- EME.001.4

Pārliecināties, ka ekspluatanta vadības sistēma ir vērsta uz drošuma problēmu identificēšanu un drošuma riska pārvaldību, lai risinātu jautājumu par lidojumu apkalpes pieaugošo mobilitāti un novērtētu palielinātas personāla mainības ietekmi uz drošumu. Lidojuma apkalpes locekļu mobilitātes pieaugums varētu samazināt pieredzes līmeni un nelabvēlīgi ietekmēt periodisko apmācību, jo īpaši visu galveno kļūmju/atteiču apmācību 3 gadu laikā, efektivitāti. Ja piloti visticamākais pametīs gaisa pārvadātāju pēc mazāk nekā 3 gadiem, būtu jāpielāgo lidojuma apkalpes apmācību un jo īpaši pārkvalifikācijas kursu, nonākot pie nākamā gaisa pārvadātāja.

Grafiks:

Pastāvīgi

Vēlamais rezultāts:

Jaunie problēmjautājumi ir iekļauti SPAS LV 2.daļas A pielikumā (SPI / SPT), 4.daļā - Rīcības plāns un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā..

3.4.2 EME.002 Kiberdrošība - Preventīvais darbs ar kiberdrošību saistītajiem jautājumiem

Pamatojums:

Šajā riska zonā ietilpst visi ar kiberdrošību saistītie jautājumi, kā arī informācijas sistēmu darbības nepārtrauktības un aizsardzības nodrošināšana (lidostas, gaisa pārvadātāji, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji utt.).

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV Aviācijas drošības daļa, lidostas, gaisa pārvadātāji, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji.

Vēlamais rezultāts/ darbības:

Darbības:

- EME.002.1

Koordinēt darba grupu, kuras satāvā ir aviācijas organizāciju norīkotas ar kiberdrošības jautājumiem saistītas personās.

- EME.002.2

Saskaņā ar starptautiskajiem un nacionālajiem normatīvajiem aktiem nodrošināt atbilstību prasībām, kas ietvertas Latvijas Ministru kabineta noteikumu Nr. 397/2010 (2010) 18. nodaļā, Regulā (ES) 1998/2015 un ICAO 17. pielikumā. Tas nozīmē uzraudzības darbības, piemēram,

inspekcijas un auditi saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 415/2010 (2010) un apstiprināto uzraudzības rīcības plānu.

Grafiks:

Procesā

Vēlamais rezultāts:

Nodrošināt uzraudzības spējas

3.4.3 EME.003 Bezpilota gaisa kuģa sistēmas

Pamatojums:

Pašreizējā situācija nozarē norāda uz faktu, ka industrija un bezpilota gaisa kuģa sistēmu (UAS) izmantošana attīstās straujāk nekā regulējums. Balstoties uz identificējamiem mērķiem, UAS tiek izmantoti dažāda veida pārbaudēm, meklēšanai un glābšanai, apsekošanai, specializētiem darbiem nelielā augstumā, filmēšanai utt., nākotnē arī cilvēku un kravas pārvadājumiem. Ņemot vērā iepriekšminēto UAS var radīt risku sabiedrībai un pilotētajiem gaisa kuģiem.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV Bezpilota gaisa kuģu lidojumu drošuma nodaļa.

Vēlamais rezultāts/ darbības:

Nodrošināt uzraudzības spējas, sniegt informāciju sabiedrībai, UAS ekspluatantiem un pilotiem.

Darbības:

- EME.003.1

Nodrošināt atbilstību IR / AMC / DA (Komisijas 2019. gada 24. maija Īstenošanas regula (ES) 2019/947 par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām un Komisijas 2019. gada 12. marta Deleģētā regula (ES) 2019/945 par bezpilota gaisa kuģu sistēmām un trešo valstu bezpilota gaisa kuģu sistēmu ekspluatantiem) un sekot izmaiņām normatīvajos aktos un to attīstībai.

- EME.003.2

Nodrošināt informācijas apmaiņu starp sabiedrību, UAS ekspluatantiem, pilotiem un nozares pārstāvjiem. Veicināt sabiedrības izpratni par esošajiem un gaidāmajiem UAS tiesību normām un noteikumiem.

Grafiks:

procesā

Vēlamais rezultāts:

Nodrošināt uzraudzības spējas, sniegt informāciju sabiedrībai, UAS ekspluatantiem un pilotiem.

3.4.4 EME.004 Lāzeri

Pamatojums:

CAA LV koordinē nozari / CAA grupu, lai identificētu riskus, panāktu vienošanos un veiktu darbības lāzera uzbrukumu novēršanai un to seku mazināšanai.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV: Drošuma riska vadība valsts līmenī.

Aviācijas organizācijas: Drošuma riska vadība organizācijas līmenī.

Vēlamie iznākumi:

- Nacionālo un starptautisko galveno ieinteresēto personu identificēšana un iesaistīšana ar mērķi apkopot labāko ieviešanas praksi Latvijā un dalīties ar gūto pieredzi.
- Stingrāku pasākumu ieviešana, vēršoties pret lāzera uzbrukumiem likumdošanā.
- Veicināt sabiedrības izpratni par risku, kas saistīts ar lāzera uzbrukumiem.

Darbības:

- EME.004.1

Koordinēt darba grupu, lai izstrādātu konsekventus un efektīvus novēršanas un mazināšanas plānus, saistībā ar lāzera uzbrukumu riskam aviācijas vidē.

- EME.004.2

Iesaistīt organizācijās ārpus aviācijas vides, piemēram, policiju un Sabiedrības veselības departamentu, lai atrastu efektīvus pasākumus aviācijas aizsardzībai.

Grafiks:

Pastāvīgi.

Vēlamais rezultāts:

Jaunie problēmjaucējumi ir iekļauti SPAS LV 2.daļas A pielikumā (SPI / SPT), 4.daļā - Rīcības plāns un ieinteresēto personu drošuma pārvaldībā.

3.4.5 EME.005 Bezpilota gaisa kuģa sistēmu iespējamais radītais apdraudējums

Pamatojums:

Ņemot vērā UAS jomas straujo attīstību UAS var radīt risku sabiedrībai un pilotētajiem gaisa kuģiem, kādēļ nepieciešams novērst un pārvaldīt incidentus, kas saistīti ar neatļautām UAS darbībām lidlaukā.

Par ieviešanu atbildīgā ieinteresētā puse:

CAA LV Aviācijas drošības daļa, Bezpilota gaisa kuģu, Eiropas Savienības lietu un starptautisko attiecību daļa, Aeronavigācijas daļa, Lidlauku standartu un drošības daļa, aeronavigācijas un gaisa satiksmes pārvaldības pakalpojumu sniedzēji, lidostas, Iekšlietu ministrijas un Aizsardzības ministrijas struktūrvienības.

Vēlamais rezultāts/ darbības:

Pieņemama lidojumu drošuma nodrošināšana kā minimums lidlaukos, kuros tiek sniegti gaisa satiksmes pakalpojumi.

Darbības:

**VALSTS AVIĀCIJAS DROŠUMA PLĀNS
LATVIJA**

- EME.005.1

Sākotnējais risku novērtējums.

- EME.005.2

Koordinēšanas pasākumu izpilde.

- EME.005.3

Plāna attiecībā uz neatļautām UAS darbībām lidlauku tuvumā izstrāde un īstenošana.

Grafiks:

- EME 005.1; EME 005.2 - procesā
- EME 005.3 – 2023. gada decembris

Vēlamais rezultāts:

Identificētas atbildīgās puses, noteiktas to pienākumi un atbildības. Apstiprinātas izmaiņas iesaistīto aviācijas organizāciju rokasgrāmatās, lai nodrošinātu procesus un mehānismus lidojuma drošuma nodrošināšanai pie nesankcionētu UAS lidojumu identificēšanas lidlauku gaisa telpā.