

2. DROŠUMA SNIEGUMS

Satura rādītājs

2.1.	Aviācijas drošuma snieguma rādītāji un drošuma snieguma mērķi	3
2.1.1.	Aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi – CAA LV saistības	4
2.1.2.	Aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi – organizācijas saistības	4
2.2.	SPI/SPT kopsavilkumi CAA LV un aviācijas organizācijām	4
Pielikums A: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga CAA LV		6
Pielikums B: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga CAT un NCC gaisa kuģu ekspluatanti (FW)		11
Pielikums C: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga gaisa kuģu lidojumu apkalpes mācību organizācijas		15
Pielikums D: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (ANS) un, attiecīgā gadījumā, meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēji (MET).		16
Pielikums E: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga lidlauku ekspluatanti (ADR).....		17
Pielikums F: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga virszemes pakalpojumu sniedzēji (GH).		17
Pielikums G: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga helikopteru (RW) un SPO-FW ekspluatanti		19
Pielikums H: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga vispārējās nozīmes aviācijas (GA) ekspluatanti.....		21
Pielikums I: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga aviācijas lidojumderīguma un tehniskās apkopes organizācijas (AIR).		22

2. DROŠUMA SNIEGUMS

Latvijas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma plāns (turpmāk - SPAS LV) tiek publicēts kā augsta līmeņa dokuments, lai veicinātu informācijas sniegšanu sabiedrībai un citām struktūrām ārpus valsts aģentūras “Civilās aviācijas aģentūra” (turpmāk - CAA LV).

Šajā sadaļā ir sniegts izklāsts par SPAS LV drošuma snieguma rādītājiem (SPI), kas atspoguļo EPAS stratēģiskās prioritātes drošuma jomā un augsta līmeņa drošības mērķi, kas noteikts Regulā Nr.2018/1139. SPAS LV ir pakārtots EPAS drošuma snieguma mērķiem, rādītājiem un uzdevumiem, ņemot vērā 2023.-2025.gada GASP mērķus un uzdevumus kā svarīgus EASA sistēmā.

SPAS LV atbalsta EPAS ierosināto “mērķtiecīgo mērķi”, kas aptver dažādus EPAS rādītājus kā alternatīvu GASP izvirzītajam mērķim, ka “līdz 2030.gadam un pēc tam komerciālajās ekspluatācijas darbībās nav neviena nāves gadījuma”, proti, “**sasniegt pastāvīgu drošuma uzlabojumu, vienlaikus pieaugot aviācijas nozarei**”.

Saskaņā ar Regulas Nr. 2018/1139 6.pantu EPAS nosaka Savienības **drošuma snieguma līmeni** Eiropas Savienībā, ko dalībvalstis, Eiropas Komisija un EASA kopīgi cenšas sasniegt.

Drošuma snieguma līmeni nosaka, pamatojoties uz EPAS SPI un, ja nepieciešams, ar tiem saistītajiem drošuma snieguma mērķiem, kā arī ņemot vērā ar drošumu saistītos rādītājus un mērķus, kas noteikti SES ATM snieguma shēmā (*Performance Scheme*).

SPAS LV ir izveidots, ņemot vērā augstāka līmeņa stratēģiskās vadlīnijas, un tāpēc nosaka **pieņemamu drošuma snieguma līmeni (ALoSP)**, kas sasniedzams, ieviešot un uzturot SSP un ieviešot un uzturot SPI un SPT, t.i., nosaka drošuma līmeni, kādam tam būtu jābūt Latvijas aviācijas sistēmā, ieskaitot ar drošumu saistītos mērķus, kas katrai nozarei jāsasniedz un jāuztur, kā arī veicamos pasākumus, lai noteiktu savu darbību un drošumu ietekmējošo funkciju efektivitāti.

No ALoSP iekļautā redzams tas, ko Latvija uzskata par svarīgu, pārstāvēt noslēgto vienošanos starp visām valsts aviācijas institūcijām par nepieciešamo drošuma snieguma līmeni valstī, kas tās aviācijas sistēmai jānodrošina un jādemonstrē iekšējām un ārējām iesaistītajām pusēm attiecībā uz to, kā valsts pārvalda aviācijas drošumu.

2.1. Aviācijas drošuma snieguma rādītāji un drošuma snieguma mērķi

SPI un mērķi uzrauga gan drošuma snieguma **rezultātus** (piemēram, nelaimes gadījumus, incidentus un miesas bojājumus), gan veicinātājus attiecībā uz **sistēmām un procesiem** (sistēmas līmenī), kas nepieciešami efektīvas drošuma vadības uzturēšanai iestāžu un organizāciju līmenī.

Drošuma snieguma mērķi ir noteikti uz procesu balstītiem rādītājiem, lai veicinātu sistēmas lietojumu.

Tā vietā, lai ar drošumu saistītajiem rādītājiem, kas iegūti no atgadījumu datiem, noteiktu drošuma snieguma mērķus, ir definēts “sniegumu atskaites punkts”, lai pārraudzītu sistēmu attiecībā pret šo snieguma atskaites punktu.

Uz rezultātiem balstītiem rādītājiem par galveno informācijas avotu jāizmanto:

- letālo nelaimes gadījumu skaits;
- bojāgājušo skaits; un
- nelaimes gadījumu, kas nav ar letālām sekām, un nopietnu incidentu skaits.

Uz rezultātiem balstīti rādītāji, kas saistīti ar galvenajām riska zonām, tiek identificēti, izmantojot Eiropas SRM procesu, un šis process tiek veikts tā, kā aprakstīts EASA drošuma riska portfeļos, kuriem atbilstoši veidots SPAS LV.

Ekspluatācijas drošuma snieguma rādītāji tiek uzraudzīti valsts operacionālajā līmenī, ņemot vērā nepārtraukto uzraudzību, izmantojot Eiropas SRM procesu.

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

SPAS LV izmanto datus, kas iekļauti EASA publicētajā EPAS 2025 un Ikgadējā drošuma pārskatā.

Šajā dokumentā tālāk apkopotie kopsavilkumi kā Pielikumi ietver Latvijas aviācijas SPI un SPT. Aviācijas organizācijām ir jāizskata tas kopsavilkums, kas atbilst tās darbībai, un jāizvērtē rādītāju un mērķu piemērotība no savas organizācijas darbības viedokļa. Organizācijām ir jāintegrē savos drošuma vadības procesos tie SPI un SPT, kas atbilst organizācijas darbībām.

Organizācijām jāizskata arī tie valsts līmeņa SPI un SPT, ko uzrauga CAA LV. CAA LV kopsavilkums aptver tos drošuma mērķus, kas attiecas uz valsts līmeņa drošuma darbu visā aviācijas nozarē. Gan CAA LV, gan organizācijas veicina šī darba panākumus un objektīvu sasniegumu.

2.1.1. Aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi – CAA LV saistības

Precizējot valsts aviācijas drošuma snieguma rādītājus, tiek ņemti vērā ES līmenī noteiktie drošuma mērķi.

CAA LV pārraudzītie aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi sastāv no sistēmas līmeņa, operacionālā līmeņa un SSP ieviešanas un uzturēšanas (atbilstības) līmeņa.

CAA LV nosaka turpmāko ALoSP piemērotību. ALoSP periodiskā pārskatīšana ir vērsta uz to, lai:

- identificētu kritiskos drošuma jautājumus aviācijas nozarē, nodrošinātu SPI iekļaušanu, lai nodrošinātu drošuma snieguma vadību šajās jomās;
- identificētu tos SPT, kas nosaka saglabājamo drošuma snieguma līmeni vai vēlamos uzlabojumus, kas jāasniedz attiecībā uz SPI katrā jomā, lai uzlabotu drošuma snieguma vadību visā valsts aviācijas sistēmā;
- identificētu izraisītājus, kad SPI krītas līdz līmenim, kad nepieciešama kāda darbība; un
- pārskatītu SPI un noteiktu, vai ir nepieciešamas izmaiņas vai papildinājumi esošajos SPI, SPT, vai nepieciešamas ierosmes, lai sasniegtu saskaņoto ALoSP.

Valsts aviācijas drošuma sniegums, kas noteikts tā SPI un SPT, parāda sasniegto ALoSP.

2.1.2. Aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi – organizācijas saistības

Regulā Nr. 2018/1139 ir noteiktas pamatprasības, kas nosaka augsta līmeņa mērķus un pienākumus iestādēm, personām un organizācijām, lai sasniegtu regulas mērķi. Ar pamatprasībām tiek ieviesti standarti un ieteicamā prakse, kas ietverta Čikāgas konvencijas pielikumos.

Ņemot vērā minēto, katra aviācijas organizācija ir atbildīga par savu darbību drošumu. Organizāciju drošuma vadība ietver drošuma snieguma uzraudzību un mērīšanu. SPI un SPT izstrādes laikā organizācijai jākonsultējas ar CAA LV vai jāņem vērā jebkuru citu saistīto informāciju, ko valsts ir publicējusi. Valsts noteiktie SPI papildina drošuma līmeņa uzraudzību, ko veic organizācijas, un ir saikne starp valsts un organizācijas līmeņa drošuma vadību. Papildus valsts drošuma snieguma rādītājiem katrai organizācijai ir jānosaka jebkuri citi drošuma snieguma rādītāji un mērķi, kas nepieciešami tās drošuma vadībai. CAA LV uzrauga organizāciju drošuma vadības sniegumu. Valsts noteikto SPI izmantošana savā drošuma vadībā ir daļa no organizāciju drošuma vadības snieguma.

2.2. SPI/SPT kopsavilkumi CAA LV un aviācijas organizācijām

Kopsavilkumos izmantotie virsraksti:

- drošuma mērķis: attiecīgais SPI un tam noteiktais konkrētais SPT ir norādīts, lai uzraudzītu šī mērķa īstenošanu;
- identifikators: attiecīgā SPI identifikators;
- drošuma snieguma rādītājs (SPI): rādītāja apraksts/virsraksts un, ja nepieciešams, precīzāka definīcija;

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

- rādītājam noteiktais drošuma snieguma mērķis (SPT): konkrētajam rādītājam noteiktais konkrētais mērķis un, ja nepieciešams, precīzāka definīcija;
 - avots: iegūtās informācijas avots.
- 1) Pielikums A: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga CAA LV:
 - sistēmas līmenis;
 - operacionālais līmenis;
 - SSP atbilstības līmenis.
 - 2) Pielikums B: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga CAT un NCC gaisa kuģu ekspluatanti (FW).
 - 3) Pielikums C: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga gaisa kuģu lidojumu apkalpes mācību organizācijas.
 - 4) Pielikums D: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (ANS) un, attiecīgā gadījumā, meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēji (MET).
 - 5) Pielikums E: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga lidlauku ekspluatanti (ADR).
 - 6) Pielikums F: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga virszemes pakalpojumu sniedzēji (GH).
 - 7) Pielikums G: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga helikopteru (RW) un SPO-FW ekspluatanti.
 - 8) Pielikums H: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga vispārējās nozīmes aviācijas (GA) ekspluatanti
 - 9) Pielikums I: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga aviācijas lidojumderīguma un tehniskās apkopes organizācijas (AIR).

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

Pielikums A

Pielikums A: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga CAA LV				
– Sistēmas līmenis				
Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma snieguma rādītājs (SPI)	Drošuma snieguma mērķis (SPT)	Avots
Efektīvi ieviest ICAO standartu un ES normatīvo aktu prasības un novērst CAA LV uzraudzības spēju trūkumus.	SYS-SPI-1	Iestādes SRM procesa laikā ir identificēti riski, kas varētu ietekmēt CAA LV spēju veikt savus uzdevumus.	Inspektori darbojas savu pilnvaru ietvaros. Tehniskā personāla mainība tiek pārvaldīta.	CAA LV vadības dati
Aktīvi reaģēt uz visiem konstatētajiem trūkumiem un veikt korektīvas darbības, lai būtu nepārtraukts uzlabojums.	SYS-SPI-2	ICAO auditu un EASA standartizācijas pārbaūžu laikā atklātās nepilnības ir koriģētas noteiktajā termiņā.	Izveidotas veikspējas rezultāts pārsniedz EASA dalībvalsts vidējo standartizācijas novērtējumu vai ICAO Valsts vidējo efektīvas ieviešanas rādītāju.	ICAO USOAP un EASA CMR
Iekšējo un ārējo apmācību, komunikācijas un drošuma informācijas izplatīšanas uzlabošana.	SYS-SPI-3	Ir ieviests drošuma veicināšanas materiāls, ko izstrādājusi Eiropas drošuma veicināšanas kopiena, Drošuma pārvaldības starptautiskā sadarbības grupa (SMICG) un citi atbilstoši informācijas avoti par drošuma vadību.	Atjaunināts SMS apmācību materiāls. Pastāvīgi uzturēta komunikācija par efektīvu SMS ieviešanu organizācijās, kas izriet no darbībām uzraudzības cikla laikā.	Uzraudzības dati
Nodrošināt, ka tiek izmantotas uz kompetencēm balstītas apmācības un novērtēšanas koncepcijas (t.i., kompetences ir pārnesamas vairākos un dažādos kontekstos) un metodikas izmantošana.	SYS-SPI-4	Inspektora kompetence pastāvīgi tiek pārbaudīta, identificējot un apkopojot novērtēšanas datus.	Inspektors ir sasniedzis tādu darbības līmeni, kas ļauj strādāt neatkarīgi un efektīvi, vai arī tiek konstatēti inspektora darbības trūkumi.	CAA LV vadības dati (kvalifikācija)
		Ir veikts inspektoru izmantoto tādu uzdevumu, tehniku un metožu izvērtējums, kuras ietekmē izmaiņas.	Ir izstrādāta efektīvāka tālākāpmācība.	
Nodrošināt, ka katras organizācijas darbība tiek pienācīgi novērtēta, attiecīgajām iestādēm zināma un ka šīs darbības tiek pienācīgi uzraudzītas, vai nu ar vai bez uzraudzības uzdevumu tālāknodošanas.	SYS-SPI-5	Datu koplietošana par SAFA/SACA, EUROCONTROL brīdinājumiem un paziņojumiem, atgadījumu datiem un pakalpojumu sniedzēju informāciju.	Dati tiek novērtēti, lai noteiktu apdraudējuma apmēru neatkarīgi no tā, vai tas ir "vienreizējs" vai sistēmiska problēma ar negatīvu tendenci.	Uzraudzības dati

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

	SYS-SPI-6	Tieša saziņa starp kompetentajām iestādēm par drošuma pasākumiem, lai novērstu nelaimes gadījumus, nopietnus incidentus, augsta riska atgadījumus un incidentus.	Drošuma komunikācija ir izvērtēta, lai noteiktu, kā tā tiek pasniegta un saprasta, un vajadzības gadījumā uzlabota.	Uzraudzības dati
	SYS-SPI-7	Savstarpēja informācijas apmaiņa par konstatētajiem trūkumiem un pārbaudēm vai auditiem neatkarīgi no tā, kurš bija informācijas apmaiņas iniciators.	Organizācija savlaicīgi ir ieviesusi nepieciešamo korektīvo darbību.	Uzraudzības dati
	SYS-SPI-8	Kopīgs organizāciju audits, ko savstarpēji veic tās kompetentās iestādes, kur notiek darbība.	Kompetentā iestāde ir veikusi atbilstošus pasākumus, lai risinātu ar drošumu saistīto jautājumu.	Uzraudzības dati
	SYS-SPI-9	Uzraudzības uzdevumu veikšana, kas saskaņā ar uzraudzības līgumu oficiāli uzticēti citai dalībvalstij, kurā notiek darbība.	Par prioritārām ir noteiktas tās jomas, kurās ir lielākas bažas par drošumu.	Uzraudzības dati
Nodrošināt, ka ir izveidots "Izmaiņu vadības" process, koncentrējoties vismaz uz tām izmaiņām, kas ietekmē spēju veikt uzdevumus un pildīt pienākumus.	SYS-SPI-10	Uzlabot CAA LV iekšējo risku pārvaldību, kas ietekmē tās uzraudzības spējas, izmantojot drošuma riska pārvaldības (SRM) procesu.	Izmaiņas, kas potenciāli var būtiski ietekmēt valsts drošuma riskus, tiek risinātas atbilstošā līmenī un tiek identificētas, noteiktas un pilnībā īstenotas darbības.	CAA LV vadības dati
Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga CAA LV – Operacionālais līmenis				
Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma snieguma rādītājs (SPI)	Drošuma snieguma mērķis (SPT)	Avots
CAT/NCC un vispārējās nozīmes aviācijas (GA) zonās negadījumi nenotiek sistēmisku drošuma jautājumu dēļ.	OPER-SPI-1	Latvijas CAT un NCC ekspluatanti: negadījumu rādītājs (negadījumi uz 10 000 lidojumiem) – 0,00 (2024. g.). Latvijas vispārējās nozīmes aviācijas (GA) ekspluatanti: negadījumu rādītājs (negadījumu skaits uz 10 000 lidojumiem) – 2,05 (2024. g.).	Latvijas CAT un NCC ekspluatanti: nav negadījumu. Vispārējās nozīmes aviācijā (GA) jāpanāk negadījumu skaita samazināšanās tendence.	Drošuma analīzes dati
CAT/NCC un vispārējās nozīmes aviācijas (GA) zonās nāvējoši negadījumi nenotiek sistēmisku drošuma jautājumu dēļ.	OPER-SPI-2	Latvijas CAT un NCC ekspluatanti: nav nāvējošu negadījumu.	Latvijas CAT un NCC ekspluatanti: nav nāvējošu negadījumu.	Drošuma analīzes dati

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

	OPER-SPI-3	Latvijas vispārējās nozīmes aviācijas (GA) ekspluatanti: nāvējošu negadījumu rādītājs (nāvējoši negadījumi uz 10 000 lidojumiem) – 0,00 (2024. g.).	Vispārējās nozīmes aviācijā (GA) nav nāvējošu negadījumu..	
Nodrošināt, ka galvenajā riska jomā drošuma jautājums ir pamanīts, reģistrēts un formāli izvērtēts.	OPER-SPI-4	Latvijas CAT un NCC operatori: nopietnu incidentu rādītājs (nopietni incidenti uz 10 000 lidojumu stundām) – 0,00 (2024. g.).	CAT/NCC un vispārējās nozīmes aviācijā (GA) jāpanāk nopietnu incidentu piecu gadu vidējā skaita samazināšanās tendence.	Drošuma analīzes dati
	OPER-SPI-5	Latvijas vispārējās nozīmes aviācijas (GA) ekspluatanti: nopietnu incidentu rādītājs (nopietni incidenti uz 10 000 lidojumiem) – 0,00 (2024. g.).		
Sekmēt, ka ekspluatanti atpazīst augsta riska atgadījumus galvenajās riska jomās, kas norādītas EPAS un kurām jāveic padziļināta analīze, lai noteiktu drošuma jautājumu pabeigību.	OPER-SPI-6	Jomas ar visaugstāko riska pakāpi: <ul style="list-style-type: none"> • gaisa kuģu neparasts stāvoklis lidojumā (LOC-I); • drošums uz skrejceļa (novirzīšanās no skrejceļa, šķēršļi uz skrejceļa un sadursme uz skrejceļa); • sadursme gaisā; • drošums uz zemes (gaisa kuģa noslogojums, atleidošana, degvielas uzpilde, bojājumi uz zemes u.c.); • sadursme ar zemi; • gaisa kuģa vide; • helikopteru ekspluatācija (helikoptera neparasts stāvoklis lidojumā un sadursme ar zemi un šķērslī); • vispārējās nozīmes aviācija (sistēmiskie veicinātāji, kontroles saglabāšana, laikapstākļu pārvarēšana, sadursmju gaisā novēršana, lidojuma vadīšana). 	Izvērtējuma rezultāts ir dokumentēts, lai identificētu vāju kontroli, attiecībā uz kuru ir noteiktas iespējamās darbības. Darbības tiek mērītas, lai uzraudzītu to efektivitāti.	Uzraudzības dati
Nodrošināt, ka riska novērtēšanas metode, ko ekspluatants izmanto savai Noguruma riska vadības sistēmai (FRM/FRMS), atbilst	OPER-SPI-7	<ul style="list-style-type: none"> • Ziņojumu par noguruma salīdzinājumā ar citiem brīvprātīgiem ziņojumiem par apdraudējuma rašanos. 	Ir rasti efektīvi veidi, kā izmērīt un uzraudzīt tendences un vajadzības gadījumā veikt atbilstošas darbības.	Uzraudzības dati

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

eksploatanta SMS metodoloģijai, bet ir pielāgota noguruma riska izvērtēšanai.		<ul style="list-style-type: none"> Ziņojumu par lidojuma darba laika pagarinājumiem vairāk nekā 1 stundu uz 10 000 lidojumiem – 4,25 (2024. gadā). 	Jāpanāk samazinājuma tendence darba laika pagarinājumiem vairāk nekā 1 stundu uz 10 000 lidojumiem.	
Nodrošināt, ka inspektoriem ir nepieciešamā kompetence, lai apstiprinātu un pārraudzītu ekspluatantu lidojuma laika specififikācijas shēmas, it īpaši tās kompetences, kas ietver noguruma riska vadību.	OPER-SPI-8	Inspicējošā personāla kompetence ir saistīta ar noguruma vadības zinātnisko principu izmantošanu.	Augstākā vadība veic HF prakses ieviešanu.	CAA LV vadības dati
Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga CAA LV – SSP atbilstības līmenis				
Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma snieguma rādītājs (SPI)	Drošuma snieguma mērķis (SPT)	Avots
Labā sadarbība starp valsts pārvaldes iestādēm, kas piedalās drošuma vadībā.	SSP-SPI-1	Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas pārvaldības grupas (turpmāk – pārvaldības grupa) ir izveidota, lai veicinātu labu saziņu, izvairītos no darbību dublēšanas un pretrunīgām politikām, kā arī nodrošinātu efektīvu un produktīvu SSP ieviešanu.	Izveidota pārvaldības grupa, lai risinātu attiecīgos jautājumus.	CAA LV vadības dati
	SSP-SPI-2	Valsts pārvaldes iestādes apmainās ar drošuma informāciju un nepieciešamības gadījumā veic darbības.	Mijiedarbības riska pārvaldība izgaismo risku, precizē savstarpējās gaidas un mazina nevēlamās sekas, izmantojot savstarpēji saskaņotas saskarsmes punktu pārbaudes.	CAA LV vadības dati
Izveidot vienotu izpratni par vidi, kas balstīta uz risku izvērtēšanu.	SSP-SPI-3	Ir ieviesta politika un procedūras uzraudzībai, kas balstīta uz risku analīzi un darbības rezultātu izvērtējumu, tostarp ir izveidots apraksts par to, kā SMS tiek pieņemta un regulāri uzraudzīta.	Katru gadu tiek veikta uzraudzības darbību plānošana, kā arī uzraudzības ciklu noteikšana, lai vajadzības gadījumā varētu pielāgot auditu un pārbaužu grafiku.	CAA LV vadības dati
Nodrošināt, ka attiecīgajiem darbiniekiem ir vajadzīgās kompetences, lai atbalstītu virzīšanos uz risku un snieguma izvērtējumā balstītu uzraudzību.	SSP-SPI-4	Ir izveidots process, kas novērtē indivīda kompetenci un vajadzības gadījumā veic atbilstošas korektīvas darbības.	Inspektoru kompetence atbilst aktuālajām prasībām.	CAA LV vadības dati

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

Uzlabot drošuma problēmu identificēšanu un izvērtēšanu galvenajās riska jomās, analizējot atgadījumu datus un papildu informāciju, kas iegūta no uzraudzības programmas.	SSP-SPI-5	Ir nodrošināta drošuma datu vākšanas, analīzes, apmaiņas un aizsardzības politikas un procedūru pieejamība saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 376/2014.	Ir izveidots pilns identificēto drošuma problēmu saraksts, un tas tiek pastāvīgi uzraudzīts, lai noteiktu un plānotu drošuma pasākumus.	CAA LV vadības dati
Nepārtraukti taisnīgi un konsekventi uzraudzīt ieviesto taisnīguma kultūras politiku.	SSP-SPI-6	Ir izveidoti SPI un “pamata sniegums”.	Darbinieku un personāla pārstāvju pieredze liecina, ka ir noteikta robeža starp pieņemamu un nepieņemamu uzvedību	CAA LV vadības dati
Uzlabota drošuma darbību definēšana un programmēšana.	SSP-SPI-7	Ir nodrošināta vājo kontroles mehānismu identificēšana, kuriem var piemērot iespējamās drošuma darbības.	Ierosināto darbību iespējamās ietekmes un ieguvumu novērtējums tiek apspriests un saskaņots ar iesaistītajām pusēm.	CAA LV vadības dati
Iegūt detalizētu izpratni par atšķirībām starp esošajām valsts struktūrām un procesiem un tiem, kas nepieciešami efektīvai SSP ieviešanai valstī.	SSP-SPI-8	Izveidots pārvaldības mehānisms un precizētas pārvaldības grupas funkcijas.	Uzlabota sadarbība un sinerģija SSP iesaistīto institūciju vidū. SSP dokuments ir viegli pieejams visam attiecīgajam personālam, lai nodrošinātu, ka visi iesaistītie ir informēti par SSP un SPAS LV.	CAA LV vadības dati
Nodrošināt, ka SSP tiek regulāri pārskatīta un tās efektivitāte tiek regulāri izvērtēta.	SSP-SPI-9	Ir veikts SSP gatavības izvērtējums, ko var organizēt dažādos posmos, sākot ar pārliecināšanos par galveno elementu pareizu izvēli. Vēlākā posmā SSP tiks izvērtēta, lai saprastu, cik labi tā darbojas un cik iedarbīga tā ir tās noteikto mērķu sasniegšanai.	Apstiprinātais SSP dokuments ir pieejams un koplietots ar citām dalībvalstīm un EASA.	CAA LV vadības dati

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

Pielikums B

Pielikums B: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga CAT un NCC gaisa kuģu ekspluatanti (FW)

Jomas ar visaugstāko riska pakāpi ir noteiktas, vadoties no negadījuma iznākuma, kas jānovērš:

- **Gaisa kuģa neparasts stāvoklis.** Tas ietver nekontrolētas sadursmes ar zemi, kas radušās pēc gaisa kuģa neparasta stāvokļa, kā arī atgadījumus, kad gaisa kuģis ir novirzījies no paredzētās lidojuma trajektorijas vai paredzētajiem lidojuma parametriem, neatkarīgi no tā, vai lidojuma apkalpe ir pamanījusi novirzi un vai bija vai nebija iespējams atgriezties vēlamajā trajektorijā/parametru robežās. Tas ietver arī iekritiena brīdinājuma un lidojuma režīma diapazona aizsardzības iedarbināšanu.
- **Novirzīšanās no skrejceļa (RE).** Tas attiecas uz gadījumiem, kad notikusi novirzīšanās no skrejceļa gan lielā, gan mazā ātrumā, kā arī atgadījumiem, kad lidojuma apkalpei ir bijušas grūtības saglabāt gaisa kuģa virziena vadību vai bremzēšanas darbību nosēšanās laikā, kad nosēšanās notikusi gari, ātri, novirzīti vai smagi, vai ja gaisa kuģim nosēšanās laikā bijušas tehniskas problēmas ar šasiju (tā nav bijusi bloķēta, nav bijusi izbīdīta vai sakļauta).
- **Šķēršļi uz skrejceļa (RI)** attiecas uz nepieļaujamu gaisa kuģa, transportlīdzekļa vai personas atrašanos uz aktīva skrejceļa vai tā aizsardzības zonās.
- **Sadursme gaisā** attiecas gan uz faktiskām sadursmēm, gan uz gandrīz notikušām sadursmēm gaisā. Tā iekļauj arī tiešās pazīmes, kā, piemēram, minimālo noteikto atstatumu pārkāpšana, reālus satiksmes sadursmju novēršanas sistēmas (TCAS) risinājuma ieteikumu vai gaisa telpas neievērošanas pārkāpumus. Gaisa telpas pārkāpums, kas pazīstams arī kā “neatļauta iekļūšana gaisa telpā”, ir nopietns ekspluatācijas kaitējums, ko var izraisīt gaisa telpas sadalīšana dažādās klasēs un struktūrās, ar tām saistītajām procedūrām un pakalpojumiem, ko izmanto dažādu kategoriju lietotāji, bieži vien ar konkurējošiem mērķiem un dažādām darbības prasībām un iespējām.
- **Sadursme ar zemi.** Šajā riska jomā ietilpst kontrolēta sadursme ar zemi gadījumos, kad gaisa kuģi nolaižoties nenokļūst līdz pacelšanās un nosēšanās skrejceļam, nolaižas tam blakus vai aiz tā. Tas ietver tās situācijas, kad gaisa kuģis saduras vai gandrīz saduras ar zemi, kamēr lidojuma apkalpe kontrolē gaisa kuģi. Tas ietver arī atgadījumus, kam ir tiešas letāla iznākuma pazīmes, piemēram, nolaišanās zem obligāto meteoroloģisko apstākļu nosacījumiem, nepamatota atļauja zem radara minimālā augstuma utt.
- **Drošums uz zemes.** Šī riska joma ietver visus ar apkalpošanu uz zemes un ar perona pārvaldību saistītos jautājumus (pasažieru iekāpšana, bagāžas, pasta vai kravas iekraušana, atledošana, degvielas uzpilde, kaitējumi uz zemes u.c.), kā arī kā arī gaisa kuģa sadursmi ar citiem gaisa kuģiem, šķēršļiem vai transportlīdzekļiem, gaisa kuģim patstāvīgi pārvietojoties pa zemi vai to velkot. Tas neietver sadursmes uz skrejceļa.

Drošuma problēmas, kas identificētas kā galvenie risku izraisītāji, ir šādi:

- **Lidojuma parametru un automatizācijas režīmu uzraudzība.** Tā ir galveno lidojuma parametru un automatizācijas režīmu nepietiekama uzraudzība, kas var izraisīt gaisa kuģa neparastu stāvokli lidojumā, novirzīšanos no skrejceļa vai kontrolētu sadursmi ar zemi. Šī drošuma problēma aptver attiecīgos SOP un gaisa kuģu apkalpes apmācību. Tā ietver arī apsvērumus, kas saistīti ar cilvēkfaktoru, jo īpaši ar cilvēka un mašīnas saskarnes (HMI) gaisa kuģu sistēmu un norādījumiem.
- **Pieces trajektorijas pārvaldība.** Neefektīva vai nepareiza pieces trajektorijas pārvaldība (t.i., nav stabila un/vai atbilstoša), kas var izraisīt riņķošanu, smagu nosēšanos vai novirzīšanos no skrejceļa.
- **Konvektīvi laikapstākļi.** Tā ir situācija, kad gaisa kuģis lido atmosfēras konvektīvu laikapstākļu izraisītu gaisa parādību vidē, kas var izraisīt gaisa kuģa neparastu stāvokli lidojumā (nekontrolētu sadursmi ar zemi) un pasažieru vai apkalpes ievainojumus. Drošuma problēma attiecas uz galvenajām konvektīvu laikapstākļu izraisītām dabas parādībām, kas ietekmē drošu lidojumu, piemēram, konvektīvā turbulence, vēja izraisītu augšupvērstas vai lejupvērstas gaisa masu virzība, vēja brāzmas, krusa, zibens un apledojums. Galvenais apdraudējums, ko rada šī drošuma problēma, ir gaisa kuģa kontroles zaudēšana, kad tas stipras atmosfēras parādības ietekmē ir ticis izstumts no lidojuma režīmu diapazona, vai sistēmas atteice, ko lidojuma apkalpe nav pienācīgi novērsusi. Šī drošuma problēma var izraisīt arī traumas, galvenokārt pēkšņas turbulences dēļ. Drošuma problēma attiecas uz konvektīvu laikapstākļu noteikšanu, izvairīšanos no tiem lidojuma laikā un lidošanu konvektīvu laikapstākļu izraisītu gaisa parādību vidē, kā arī visa iespējamā atbalsta nodrošināšanu lidojuma apkalpei, lai apzinātu potenciālos

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

riskus pirms lidojuma (piemēram, lidojuma plānošana, meteoroloģiskās informācijas pieejamība) un risinātu situāciju lidojuma laikā (piemēram, lidmašīnā esošās noteikšanas sistēmas, ATS vektorēšana). Šī drošuma problēma jo īpaši attiecas uz SOP un lidojumu apkalpes apmācību, lai uzturētu vai atjaunotu drošu lidojumu. Drošuma problēma attiecas arī uz lidmašīnas izturību, lai veiktu lidojumu atmosfēras konvektīvu laikapstākļu izraisītos apstākļos saskaņā ar tās sākotnējo sertifikāciju un tās ekspluatācijas pieredzi (t.i., nepārtraukts lidojumderīguma process).

- **Apledojums lidojuma laikā.** Tā ir situācija, kad gaisa kuģis lido apledojuma apstākļos, kas potenciāli var izraisīt gaisa kuģa neparastu stāvokli lidojumā (nekontrolētu sadursmi ar zemi) ledus uzkrāšanās dēļ uz gaisa kuģa. Galvenais apdraudējums, ko rada šī drošuma problēma, ir gaisa kuģa virsmu vai sistēmu piesārņojums, kas var nopietni ietekmēt gaisa kuģa veiktspēju vai vadāmību. Tas attiecas uz apledojuma noteikšanu, izvairīšanos no tā lidojuma laikā un ielidošanu apledojumu izraisītu gaisa parādību vidē, kā arī visa iespējamā atbalsta nodrošināšanu lidojuma apkalpei, lai apzinātu potenciālos riskus pirms lidojuma (piem., lidojuma plānošana, meteoroloģiskās informācijas pieejamība) un risinātu situāciju lidojuma laikā (piemēram, lidmašīnā esošās noteikšanas sistēmas, pretapledošanas sistēmas). Šī drošuma problēma jo īpaši attiecas uz SOP un lidojumu apkalpes apmācību, lai uzturētu vai atjaunotu drošu lidojumu. Drošuma problēma attiecas arī uz lidmašīnas izturību, lai veiktu lidojumu apledojumu izraisītos apstākļos saskaņā ar tās sākotnējo sertifikāciju un tās ekspluatācijas pieredzi (t.i., nepārtraukts lidojumderīguma process). Šī drošuma problēma daļēji risina tos pašus jautājumus, kas attiecas arī uz drošuma problēmu “Konvektīvi laikapstākļi”.
- **Tehnisko kļūmju risināšana.** Tā ir gaisa kuģu apkalpes neefektīva nekatastrofālas tehniskas kļūmes risināšana. Par tehniskām kļūmēm tiek uzskatītas tādas kļūmes, kas nepadara gaisa kuģi nevadāmu un par kuru novēršanu lidojuma apkalpe ir saņēmusi apmācību. Tā ietver cilvēkfaktorus, kas ietekmē izpratni par kļūmi un ar to saistītās informācijas apstrādi, kā arī apkalpes darbības, lai risinātu konkrētās kļūmes izraisītās problēmas. Šī drošuma problēma aptver attiecīgos SOP un gaisa kuģu apkalpes apmācību.

Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma snieguma rādītājs (SPI)	Drošuma snieguma mērķis (SPT)	Avots
Nodrošināt, ka riska joma Gaisa kuģa neparasts stāvoklis lidojumā tiek nepārtraukti novērtēta un ir uzlabota risku kontrole, lai mazinātu kontroles zaudēšanas risku. Process ir atbilstoši dokumentēts.	FW-SPI-1	<ul style="list-style-type: none"> • Lidojuma parametru un automatizācijas režīmu uzraudzība. • Pieejas trajektorijas pārvaldība. • Konvektīvi laikapstākļi. • Apledojums lidojuma laikā. • Tehnisko kļūmju risināšana. 	Ir precizēts un sasniegts vēlamais ieviesto darbību rezultāts. Organizācijas risku reģistrā vai datu bāzē ir saglabāta visa informācija par drošuma jautājumiem, novērtētajiem riska līmeņiem, kā arī par šo darbību efektivitātes uzraudzību.	Organizācijas risku reģistrs vai datubāze
<i>dzēsts</i>	FW-SPI-2	<i>dzēsts</i>	<i>dzēsts</i>	<i>dzēsts</i>
Nodrošināt, ka riska joma Drošums uz skrejceļa (novirzīšanās no skrejceļa, šķēršļi uz skrejceļa un sadursmes uz skrejceļa) tiek nepārtraukti novērtēta un ir uzlabota risku kontrole, lai mazinātu riskus, kas saistīti ar drošumu uz skrejceļa. Samazināt to novirzīšanās no skrejceļa incidentu skaitu, kad iemesls tiem ir bijuši šķēršļi uz skrejceļa.	FW-SPI-3	<ul style="list-style-type: none"> • Pieejas trajektorijas pārvaldība. • Lidojuma parametru un automatizācijas režīmu uzraudzība. • Tehnisko kļūmju risināšana. 	Ir efektīvi ieviests un, izmantojot organizācijas risku reģistru vai datubāzi, nepārtraukti tiek uzraudzīts saskaņotu darbību kopums, tostarp iekļaujot arī tās darbības, ko nosaka Eiropas Rīcības plāns novirzēm no skrejceļa novēršanai (EAPPRE) un Eiropas Rīcības plāns šķēršļu uz skrejceļa izraisīto atgadījumu novēršanai (EAPPRI).	

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

	FW-SPI-4	Rādītājs problēmām ar lidojuma vadības ierīcēm (incidenti uz 10 000 kustībām) – 0,21 (2024. g.).	Jāsaglabā samazināšanās tendence.
	FW-SPI-5	Rādītājs problēmām ar šasiju (incidenti uz 10 000 kustībām) – 0,31 (2024. g.).	Jāsaglabā samazināšanās tendence.
	FW-SPI-6	Pārtrauktas pacelšanās (TO) rādītājs (incidenti uz 10 000 kustībām) – 3,32 (2024. g.).	Jāpanāk samazināšanās tendence.
	FW-SPI-7	Nestabilas nolaišanās rādītājs (incidenti uz 10 000 kustībām) – 1,24 (2024. g.).	Jāsaglabā samazināšanās tendence.
	FW-SPI-8	Rādītājs saistībā ar šķēršļiem uz skrejceļa (RI) (incidenti uz 10 000 kustībām) – 0,73 (2024. g.).	Jāpanāk samazināšanās tendence.
Nodrošināt, ka riska joma Sadursme gaisā tiek nepārtraukti novērtēta un ir uzlabota risku kontrole, lai mazinātu riskus, kas saistīti ar sadursmēm gaisā.	FW-SPI-9	<ul style="list-style-type: none"> • Uztvere un situācijas apzināšanās. • Lidojuma parametru un automatizācijas režīmu uzraudzība. 	Ir ieviestas Eiropas Rīcības plānā gaisa telpas pārkāpumu riska samazināšanai (<i>the European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction</i>) noteiktās darbības. Problēmu risināšanai veiktās darbības, kā arī ieviestie pasākumi tiek uzraudzīti, lai noteiktu to efektivitāti.
	FW-SPI-10	Minimālās distances neievērošanas rādītājs (incidenti uz 10 000 kustībām) – 0,00 (2024 g.).	Jāsaglabā samazināšanās tendence.
	FW-SPI-11	ACAS RA rādītājs (incidenti uz 10 000 kustībām) – 0,00 (2024. g.).	Jāsaglabā samazināšanās tendence.
Nodrošināt, ka riska joma Sadursme uz zemes tiek nepārtraukti novērtēta un ir uzlabota risku kontrole, lai mazinātu riskus, kas saistīti ar sadursmēm uz zemes.	FW-SPI-12	<ul style="list-style-type: none"> • Pieejas trajektorijas pārvaldība. • Lidojuma parametru un automatizācijas režīmu uzraudzība. • Uztvere un situācijas apzināšanās. 	Problēmu risināšanai veiktās darbības, kā arī ieviestie pasākumi tiek uzraudzīti, lai noteiktu to efektivitāti.
Nodrošināt, ka riska joma Drošums uz zemes (pasāžieru iekāpšana, bagāžas, pasta vai kravas iekraušana, atleidošana, degvielas uzpilde, kaitējumi uz zemes u.c.) tiek	FW-SPI-13	Apstiprinājums faktiski attiecas uz nolīgtajām darbībām, un tas ir derīgs.	Visas līgumā paredzētās darbības ir pakļautas drošuma risku pārvaldībai un atbilstības uzraudzībai.

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

nepārtraukti novērtēta un ir uzlabota risku kontrole, lai mazinātu riskus, kas saistīti ar drošumu uz zemes.			
Nodrošināt, ka riska joma Gaisa kuģa vide tiek nepārtraukti novērtēta un ir uzlabota risku kontrole, lai mazinātu riskus, kas saistīti ar ugunsgrēku, dūmiem un izgarojumiem.	FW-SPI-14	To notikumu skaits, kas varētu būt saistīti ar ugunsgrēku, dūmiem un izgarojumiem.	Jāpanāk samazināšanās tendence.

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

Pielikums C

Pielikums C: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga gaisa kuģu lidojumu apkalpes mācību organizācijas				
Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma snieguma rādītājs (SPI)	Drošuma snieguma mērķis (SPT)	Avots
Samazināt neefektīvas komunikācijas un/vai nepareizas komunikācijas risku, kad piloti saskaras ar negaidītiem apstākļiem un viņiem ir jāizmanto sarunvaloda vai radio komunikācija angļu valodā.	ATO-SPI-1	Nenokārtots radio komunikācijas prasmju uzdevums lidojumu pārbaudes laikā.	1 gadījums uz 100 lidojumu pārbaudēm.	Lidojumu pārbaudes ziņojumi.
Samazināt obligāti ziņojamo atgadījumu skaitu mācību lidojumu laikā.	ATO-SPI-2	Gaisa satiksmes vadības (ATC) atļauju pārkāpumi mācību lidojumu laikā.	1 gadījums uz 2000 mācību lidojumu stundām. Jāpanāk samazināšanās tendence.	Ziņojumi par drošumu.
	ATO-SPI-3	Gaisa telpas ierobežojumu un militāro zonu pārkāpumi mācību lidojumu laikā.	1 gadījums uz 2000 mācību lidojumu stundām. Jāpanāk samazināšanās tendence.	Ziņojumi par drošumu.
Samazināt radiosakaru trūkuma izraisīto gaisa kuģu neatļautu satuvināšanās gadījumu skaitu mācību lidojumu laikā.	ATO-SPI-4	Gaisa kuģu neatļauta satuvināšanās mācību lidojumu laikā.	1 gadījums uz 2000 mācību lidojumu stundām. Jāpanāk samazināšanās tendence.	Ziņojumi par drošumu.

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

Pielikums D

Pielikums D: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (ANS) un, attiecīgā gadījumā, meteoroloģisko pakalpojumu sniedzēji (MET).				
Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma snieguma rādītājs (SPI)	Drošuma snieguma mērķis (SPT)	Avots
Vēlākais līdz 2025. gada 31. decembrim aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji sasniedz vismaz C līmeni šiem drošuma pārvaldības mērķiem: <ul style="list-style-type: none"> • “drošuma politika un mērķi”; • “drošuma risku pārvaldība”; • “drošuma garantēšana”; • “drošuma veicināšana”; • "drošuma kultūra”. 	ANS-SPI-1	Drošuma pārvaldības efektivitātes līmenis	C līmenis līdz 2025. gada beigām	Valsts ANS darbības plāns
<i>dzēsts</i>	ANS-SPI-2	<i>dzēsts</i>	<i>dzēsts</i>	<i>dzēsts</i>
<i>dzēsts</i>	ANS-SPI-3	<i>dzēsts</i>	<i>dzēsts</i>	<i>dzēsts</i>
Nodrošināt, ka tiek uzturēts augsts meteoroloģiskā dienesta darbības līmenis attiecībā uz lidlauka prognožu un brīdinājumu precizitāti.	ANS-SPI-4	Nopietnas meteoroloģiskā dienesta problēmas, kļūdas vai trūkumi, kas saistīti ar lidlauku prognozēm un brīdinājumiem.	Pakalpojuma sniedzējs ir apstrādājis apdraudējumus, kas saistīti ar pakalpojumu tehniskajām sistēmām un funkcijām – jāpanāk samazināšanās tendence.	Organizācijas risku reģistrs un datubāze
Nodrošināt, ka tiek uzturēts augsts meteoroloģiskā dienesta darbības līmenis attiecībā uz lidlauka novērojumu precizitāti.	ANS-SPI-5	Nopietnas meteoroloģiskā dienesta problēmas, kļūdas vai trūkumi, kas saistīti ar lidlauka novērojumiem.	Pakalpojuma sniedzējs ir apstrādājis ar apdraudējumus, kas saistīti ar pakalpojumu tehniskajām sistēmām un funkcijām – jāpanāk samazināšanās tendence.	Organizācijas kvalitātes mērķi ar drošuma līmeņiem. Monitoringa sistēma.

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

Pielikums E

Pielikums E: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga lidlauku ekspluatanti (ADR)				
Tiks turpināta galveno riska jomu un ar to saistīto drošuma problēmu uzraudzība kā daļa no kopējā lidlauku ekspluatantu (ADR) drošuma risku portfeļa:				
<ul style="list-style-type: none"> Drošums uz skrejceļa (RE, RI) 				
Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma snieguma rādītājs (SPI)	Drošuma snieguma mērķis (SPT)	Avots
Samazināt to incidentu skaitu, kas saistīti ar šķērslī uz skrejceļa.	ADR-SPI-1	RI rādītājs (incidenti uz 10 000 kustībām Latvijā) – 0,47 (2024. g.).	Jā saglabā samazināšanās tendence.	Datubāze
Samazināt to novirzīšanās no skrejceļa incidentu skaitu, kuru cēlonis bija piesārņots skrejceļš.	ADR-SPI-2	RE rādītājs (incidenti uz 10 000 kustībām Latvijā) – 0,00 (2024. g.).	Jā saglabā esošā tendence.	Datubāze
Samazināt gaisa kuģu sadursmju ar putniem gadījumu skaitu lidostās un to apkārtnē, nodrošinot, ka lidlauka ekspluatanti efektīvi īsteno savvaļas dzīvnieku riska pārvaldības programmu.	ADR-SPI-3	Sadursmju skaits ar putniem Latvijā (incidenti uz 10 000 kustībām) – 8,60 (2024.g.)	Jā saglabā samazināšanās tendence.	Datubāze

Pielikums F

Pielikums F: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga virszemes pakalpojumu sniedzēji (GH).				
Tiks turpināta galveno riska jomu un ar to saistīto drošuma problēmu uzraudzība kā daļa no kopējā drošuma risku portfeļa gaisa kuģu apkalpošanai uz zemes:				
<ul style="list-style-type: none"> Gaisa kuģu neparasts stāvoklis lidojumā (LOC-I) 				
Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma snieguma rādītājs (SPI)	Drošuma snieguma 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 rādītājs (incidenti uz 10 000 kustībām Latvijā) - 0,31 (2024. g.).	Jā saglabā samazināšanās tendence.	Datubāze

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

Nodrošināt, ka lidlauka ekspluatanti uzrauga un kontrolē nepareizus gaisa kuģu iekraušanas notikumus, lai novērstu gaisa kuģa neparasta stāvokļa lidojumā risku (LOC-I).	GH-SPI-2	Bagāžas un kravas apstrādes un iekraušanas incidentu rādītājs (incidenti uz 10 000 kustībām Latvijā) – 0,79 (2024. g.).	Jāpanāk samazināšanās tendence.	Datubāze
--	----------	---	---------------------------------	----------

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

Pielikums G

Pielikums G: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga helikopteru (RW) un SPO-FW ekspluatanti				
<p>Helikopteru ekspluatācija</p> <p>Galvenās riska jomas pēc to nelaimes gadījuma iznākuma, kas jānovērš:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ekspluatācija ārzonās – neattiecas; • citi CAT helikopteri – izņemot ārzonas helikopterus (gaisa kuģa neparasts stāvoklis; sadursme ar šķērslī; sadursme ar zemi); • SPO helikopteri (sadursme ar šķērslī lidojuma laikā; gaisa kuģa neparasts stāvoklis); • NCO helikopteri (gaisa kuģa neparasts stāvoklis; sadursme ar šķērslī; sadursme ar zemi). <p>SPO lidmašīnas</p> <p>Ekspluatācijas veidi ar vislielāko nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu skaitu Eiropā:</p> <ul style="list-style-type: none"> • izpletņlēcšana; • vilkšana; • priekšnesumi gaisā/sacensības; • lauksaimniecība. <p>Visi visaugstākā riska drošuma jautājumi šajā domēnā ir saistīti ar cilvēkfaktoru.</p> <p>Galvenās riska jomas pēc to nelaimes gadījuma iznākuma, kas jānovērš:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gaisa kuģa neparasts stāvoklis; • sadursme gaisā. 				
Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma snieguma rādītājs (SPI)	Drošuma snieguma mērķis (SPT)	Avots
Nodrošināt, ka nepārtraukti tiek novērtēta helikopteru ekspluatācijas riska joma un tiek uzlabota risku kontrole, lai mazinātu helikoptera neparasta stāvokļa lidojumā (kontroles zaudēšanas) risku un sadursmes risku ar zemi un šķērslī.	RW-SPI-1	<p>CAT:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uztvere un situācijas apzināšanās • Šķēršļu pamanīšana un izvairīšanās no tiem helikoptera ekspluatācijas laikā • Ekspluatācija pasliktinātas redzamības apstākļos • Lēmumu pieņemšana un plānošana • Programmatūra un konfigurācija • Pieejas trajektorijas pārvaldība • Personu pieredze, apmācības un kompetence 	<p>Problēmu risināšanai veiktās darbības, kā arī ieviestie pasākumi tiek uzraudzīti, lai noteiktu to efektivitāti.</p> <p>Nākamo 10 gadu laikā par 50 % uzlabot vispārējo helikopteru drošumu Eiropā.</p> <p>Nākamu 5 gadu laikā veikt pozitīvas un pamanāmas izmaiņas helikopteru drošuma tendencēs.</p>	Organizācijas datubāze

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

	RW-SPI-2	<p>SPO:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uztvere un situācijas apzināšanās • Šķēršļu pamanīšana un izvairīšanās no tiem helikoptera ekspluatācijas laikā • Pieejas trajektorijas pārvaldība • Sistēmu uzticamība • Noteikumu un procedūru izstrāde un izmantošana • Nelabvēlīgi laikapstākļi • Personu pieredze, apmācības un kompetence • Tehnisko kļūmju risināšana • Ekspluatācija pasliktinātas redzamības apstākļos • Lēmumu pieņemšana un plānošana 		
	RW-SPI-3	<p>NCO:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uztvere un situācijas apzināšanās • Pieejas trajektorijas pārvaldība • Sistēmu uzticamība • Personu pieredze, apmācības un kompetence • Lēmumu pieņemšana un plānošana • Lidojumu plānošana un sagatavošana • Šķēršļu pamanīšana un izvairīšanās no tiem helikoptera ekspluatācijas laikā • Ekspluatācija pasliktinātas redzamības apstākļos • Cilvēka veiktspēja 		
Nodrošināt, ka nepārtraukti tiek novērtēta “SPO lidmašīnas” riska joma un tiek uzlabota risku kontrole, lai mazinātu gaisa kuģa neparasta stāvokļa lidojumā (kontroles zaudēšanas) risku un sadursmes gaisā risku.	SPO-FW-SPI-1	<ul style="list-style-type: none"> • Uztvere un situācijas apzināšanās • Cilvēka veiktspēja • Personu pieredze, apmācības un kompetence 	Problēmu risināšanai veiktās darbības, kā arī ieviestie pasākumi tiek uzraudzīti, lai noteiktu to efektivitāti.	Organizācijas datubāze

LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS

Pielikums H

Pielikums H: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga vispārējās nozīmes aviācijas (GA) ekspluatanti.				
<p>Vispārējās nozīmes aviācijas (GA) fiksēta spārna lidmašīnas</p> <p>Galvenās riska jomas pēc to nelaimes gadījuma iznākuma, kas jānovērš:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gaisa kuģa neparasts stāvoklis; • sadursme ar zemi; • sadursme ar šķērsli lidojumā; • novirzīšanās no skrejceļa. <p>Planieriem acīmredzami, tiešie nelaimes gadījumu cēloņi (t.i., (t.i., drošuma jautājumi vai nelaimes gadījumu kategorijas) ir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sadursme ar kalniem; • palaišana ar vinču; • iekritiens; • sadursme gaisā. <p>Galvenās riska jomas gaisa baloniem ir šādas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gaisa balonu nosēšanās; • sadursme ar šķērsli lidojumā. 				
Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma snieguma rādītājs (SPI)	Drošuma snieguma mērķis (SPI)	Avots
Nodrošināt, ka nepārtraukti tiek novērtēta Gaisa telpas pārkāpumu riska joma vispārējās nozīmes aviācijā un tiek uzlabota risku kontrole, lai mazinātu gaisa kuģa sadursmes gaisā risku, mazinātu risku, ka zūd distance starp gaisa kuģiem, un risku, ka tiek traucēti lidojumi.	GA-SPI-1	Gaisa kuģi, kas lido ārpus kontrolētas vai ierobežotas gaisa telpas utt., neapzināti vai apzināti ielido gaisa telpā bez atļaujas, izvairoties no nelabvēlīgiem laikapstākļiem vai pārprotot vai nepareizi interpretējot ATC norādījumus vai atļaujas. (Incidentu skaits uz 10 000 lidojumiem – 19,46 2024. gadā).	Jāsaglabā samazināšanās tendence.	Organizācijas datubāze

**LATVIJAS REPUBLIKAS
CIVILĀS AVIĀCIJAS GAISA KUĢU LIDOJUMU DROŠUMA PLĀNS**

Pielikums I

Pielikums I: Valsts līmeņa aviācijas drošuma snieguma rādītāji un mērķi (SPI/SPT), ko uzrauga aviācijas lidojumderīguma un tehniskās apkopes organizācijas (AIR).

- Maldinoši, nepareizi vai nepietiekami derīgi 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 lietojums.
- Gaisa kuģa nodošana remontam pēc tehniskās apkopes gadījumos, kad tehniskās apkopes laikā konstatētas neatbilstības, kas apdraud lidojuma drošumu.
- Tehniskās apkopes laikā, veicot nepareizas tehniskās apkopes darbības vai izmantojot neatbilstošu vai nederīgu aprīkojumu, gaisa kuģim ir nodarīti nopietni bojājumi, kuru dēļ nepieciešama papildu tehniskā apkope.
- Konstatēti degšanas, kušanas, dūmošanas, dzirksteļošanas, pārkaršanas vai ugunsgrēka atgadījumi.
- Jebkurš atgadījums, kurā cilvēka veikspēja, tostarp personāla nogurums, ir tieši veicinājis vai varētu būt veicinājis nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu.

Drošuma mērķis	Identifikators	Drošuma snieguma rādītājs (SPI)	Drošuma snieguma mērķis (SPI)	Avots
Samazināt gaisa kuģu bojājumu skaitu tehniskās apkopes laikā.	AIR-SPI-1	Tehniskās apkopes laikā, veicot nepareizas tehniskās apkopes darbības vai izmantojot neatbilstošu vai nederīgu aprīkojumu, gaisa kuģim ir nodarīti nopietni bojājumi, kuru dēļ nepieciešama papildu tehniskā apkope.	Samazināt atgadījumu skaitu uz zemes tehniskās apkopes laikā.	Organizācijas datubāze
Samazināt tehniskās apkopes kļūdas tehniskās apkopes laikā, tai skaitā samazinot procedūru pārkāpumus.	AIR-SPI-2	Maldinoši, nepareizi vai nepietiekami derīgi tehniskās apkopes dati vai procedūras, kas var izraisīt būtiskas tehniskās apkopes kļūdas, arī saistībā ar valodu.	Samazināt nepareizu tehnisko apkopju skaitu.	Organizācijas datubāze