Apstiprināta saskaņā ar Ministru kabineta 2021.gada 16.novembra noteikumiem Nr.755 “Noteikumi par Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojuma drošuma programmu”

**Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programma**

|  |  |
| --- | --- |
| **Versija** | 4 |
|  |
| **Atsauces** | Čikāgas konvencijas 1., 6., 8., 11., 13., 14. un 19. pielikums |

**Satura rādītājs**

[Priekšvārds 3](#_Toc165617343)

[1. Ievads 4](#_Toc165617344)

[2. Akronīmi un saīsinājumi 5](#_Toc165617345)

[3. Lidojumu drošuma politika un mērķi 6](#_Toc165617346)

[3.1. Tiesiskais regulējums lidojumu drošuma jomā 6](#_Toc165617347)

[3.2. Lidojumu drošuma politikas paziņojums 8](#_Toc165617348)

[3.3. Pienākumi un atbildība lidojumu drošuma jomā 8](#_Toc165617349)

[3.4. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana 10](#_Toc165617350)

[3.5. Atbilstības nodrošināšanas politika 11](#_Toc165617351)

[4. Lidojumu drošuma risku pārvaldības sistēma 12](#_Toc165617352)

[4.1. Vienošanās ar pakalpojumu sniedzējiem par lidojumu drošuma rādītājiem 12](#_Toc165617353)

[4.2. Lidojumu drošuma pārvaldības sistēmas prasības pakalpojumu sniedzējiem 13](#_Toc165617354)

[4.2.1. Gaisa kuģu un bezpilota gaisa kuģu ekspluatanti 13](#_Toc165617355)

[4.2.2. Tehniskās apkopes organizācijas 14](#_Toc165617356)

[4.2.3. Gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļu apmācību sniedzēji, lidojumu simulācijas trenažieru kvalifikācijas sertifikātu turētāji, aviācijas medicīnas centri 14](#_Toc165617357)

[4.2.4. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji 15](#_Toc165617358)

[4.2.5. Lidlauku ekspluatanti 16](#_Toc165617359)

[4.3. Lidojumu drošuma pārvaldība 16](#_Toc165617360)

[4.4. Apdraudējumu identificēšana un lidojumu drošuma risku vadība 17](#_Toc165617361)

[5. Lidojumu drošuma nodrošināšana 19](#_Toc165617362)

[5.1. Lidojumu drošuma sistēmas uzraudzība 19](#_Toc165617363)

[5.2. Pieņemamais drošuma snieguma līmenis (ALoSP) 20](#_Toc165617364)

[6. Lidojumu drošuma veicināšana 21](#_Toc165617365)

[6.1. Apmācība, saziņa un lidojumu drošuma informācijas izplatīšana 21](#_Toc165617366)

[6.1.1. Apmācība Civilās aviācijas aģentūrā 21](#_Toc165617367)

[6.1.2. Saziņa un informācijas izplatīšana Civilās aviācijas aģentūrā 21](#_Toc165617368)

[6.2. Apmācība, saziņa un lidojumu drošuma informācijas izplatīšana ārpus Civilās aviācijas aģentūras 21](#_Toc165617369)

[6.2.1. Apmācība ārpus Civilās aviācijas aģentūras 21](#_Toc165617370)

[6.2.2. Saziņa un lidojumu drošuma informācijas izplatīšana ārpus Civilās aviācijas aģentūras 21](#_Toc165617371)

[6.2.3. Lidojumu drošuma datu aprite 22](#_Toc165617372)

[Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma politikas paziņojums 24](#_Toc165617373)

1. pielikums: Institūciju sadarbības shēma lidojumu drošuma jomā

2. pielikums: Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma plāns

# Priekšvārds

Latvija kā viena no Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) dalībvalstīm, lai nodrošinātu augstu gaisa kuģu lidojumu drošuma (turpmāk – lidojumu drošums) līmeni un samazinātu aviācijas nelaimes gadījumu iespējamību, atbilstoši 1944.gada 7.decembra *Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju* (turpmāk – Čikāgas konvencija) 19.pielikuma prasībām ir izstrādājusi Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programmu (turpmāk - Gaisa kuģu lidojumu drošuma programma), kurā izklāstīta valsts loma lidojumu drošuma pārvaldībā un pārvaldības ietvaros veicamās aktivitātes, tajā skaitā lidojumu drošuma uzraudzība un lidojumu drošuma risku kontroles pasākumi.

Gaisa kuģu lidojumu drošuma programma ir izveidota ņemot vērā Čikāgas konvencijas 1., 6., 8., 11., 13., 14. un 19. pielikuma standartus un rekomendēto praksi, Eiropas Parlamenta un Padomes 2018.gada 4.jūlija Regulā (ES) Nr.2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.2111/2005, (EK) Nr.1008/2008, (ES) Nr.996/2010, (ES) Nr.376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.552/2004 un (EK) Nr.216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr.3922/91[[1]](#footnote-1) (turpmāk – Regula Nr.2018/1139) noteikto, Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) izstrādāto Eiropas aviācijas drošuma plānu 2025[[2]](#footnote-2) (EPAS) un, Komisijas 2015.gada 2.marta īstenošanas lēmumu Nr.2015/347, kurā iztirzāta dažu mērķu, kas iekļauti valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku plānos, kuri iesniegti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr.549/2004, neatbilstība Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem ceturtajam pārskata periodam un izklāstīti ieteikumi minēto mērķu pārskatīšanai[[3]](#footnote-3).

Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas īstenošanas pasākumi iekļauti Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma plānā (SPAS LV), kurā atbilstoši Eiropas aviācijas drošuma plānam noteikti lidojumu drošuma mērķi civilās aviācijas jomā Latvijā. Valsts aģentūra “Civilās aviācijas aģentūra” (turpmāk – Civilās aviācijas aģentūra) atbilstoši 2019.gada 11.februāra Komisijas Īstenošanas Regulas (ES) 2019/317, ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr.391/2013[[4]](#footnote-4) 1. pielikumam, izstrādāja aeronavigācijas darbības uzlabošanas plānu ceturtā atskaites perioda (2021.-2025.gadam) drošuma rādītājiem Latvijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam VAS “Latvijas gaisa satiksme”.

Ikgadējo monitoringa ziņojumu par trešā atskaites perioda plānā sasniegtajiem drošuma snieguma mērķiem sagatavoja Civilās aviācijas aģentūra, izmantojot EASA ziņošanas mehānismu, kas paredz kompetentajām uzraudzības iestādēm izskatīt un pārbaudīt ANSP sniegtās atbildes drošuma snieguma mērķu sasniegšanas progresam. Pēc ANSP sniegto atbilžu pārbaudes un Civilās aviācijas aģentūras lēmuma par sniegto atbilžu atbilstības, ziņojums līdz katra gada 1.jūnijam tiek iesniegts Eiropas Komisijas Darbības izvērtēšanas iestādei (*Performance Review Body*).

# Ievads

Čikāgas konvencijas 19.pielikums nosaka, ka katras ICAO dalībvalsts pienākums ir izveidot Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmu (*state safety programme - SSP*), kas kalpo kā pārvaldības sistēma, lai noteiktu un pārvaldītu lidojumu drošumu valstī. Gaisa kuģu lidojumu drošuma programma tiek īstenota atbilstoši konkrētās dalībvalsts aviācijas nozares apmēram un sarežģītības pakāpei, un ir izstrādāta ar mērķi, lai nodrošinātu valstī noteikto pieņemamo lidojumu drošuma līmeni, tādējādi demonstrējot Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas un aviācijas pakalpojumu sniedzēju gaisa kuģu lidojumu drošuma pārvaldības sistēmas (turpmāk - SMS) funkcionalitāti. Prasības attiecībā uz Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas jautājumiem Eiropas Savienības līmenī iekļautas Regulā Nr.2018/1139 un tās īstenošanas noteikumos.

Atbilstoši ICAO standartiem un rekomendētajai praksei katrai Čikāgas konvencijas dalībvalstij jānosaka un jābūt spējīgai realizēt pieņemamu lidojumu drošuma līmeni valstī, kas tiek noteikts un uzturēts balstoties uz Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas pamatnostādnēm. Pieņemamā lidojumu drošuma līmeņa koncepts papildina lidojumu drošuma pārvaldības pieeju, kas balstīta ne tikai uz aviācijas pakalpojumu sniedzēju atbilstību normatīvo aktu prasībām, bet arī uz civilās aviācijas darbības izpildes analīzi (*performance based approach*).

Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmā izmantota Čikāgas konvencijas 19.pielikumā noteiktā Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas struktūra:

1. lidojumu drošuma politika, mērķi un resursi;
2. lidojumu drošuma risku pārvaldība;
3. lidojumu drošuma nodrošināšana;
4. lidojumu drošuma veicināšana.

Gaisa kuģu lidojumu drošuma programma balstīta uz ICAO kritisko elementu koncepta pamata. Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas 3.sadaļa aptver ICAO kritiskos elementus CE-1, CE-2, CE-3 un CE-4, 4. un 6.sadaļā iekļauti kritiskie elementi CE-5 un CE-8, savukārt 5.sadaļā atspoguļoti kritiskie elementi CE-6 un CE-7.

# Akronīmi un saīsinājumi

|  |  |
| --- | --- |
| ADREP | ICAO nelaimes gadījumu un incidentu ziņošanas sistēma |
| ALoSP | Pieņemams drošuma snieguma līmenis |
| AOC | gaisa kuģu ekspluatanta apliecība |
| ATO | apstiprināta mācību organizācija |
| CAMO | lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācija |
| CAO | apvienotā lidojumderīguma organizācija |
| CAT | komerciāli gaisa pārvadājumi |
| DTO | deklarēta mācību organizācija |
| EASA  | Eiropas Aviācijas drošības aģentūra |
| EASP | Eiropas aviācijas drošuma programma |
| EPAS | Eiropas aviācijas drošuma plāns |
| ECAC | Eiropas Civilās aviācijas konference |
| ECCAIRS | Eiropas Koordinācijas centra gaisa kuģu atgadījumu ziņošanas sistēma |
| EK | Eiropas Komisija |
| EUROCONTROL | Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācija |
| FSTD | lidojumu simulācijas trenažieris |
| GASP | Vispasaules aviācijas drošuma plāns |
| ICAO | Starptautiskā civilās aviācijas organizācija |
| ISO | Starptautiskā standartizācijas organizācija |
| JAA | Apvienotā aviācijas iestāde |
| JRC | Eiropas Komisijas kopīgais pētniecības centrs |
| NCC | nekomerciāli gaisa pārvadājumi ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju |
| NCO | nekomerciāli gaisa pārvadājumi ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi, ar dzinēju |
| NMO | nacionāla mācību organizācija |
| SAFA/SACA | ārvalstu gaisa kuģa inspekcija |
| SMS | gaisa kuģu lidojumu drošuma pārvaldības sistēma |
| SPAS | Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma plāns |
| SPAS LV | Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma plāns |
| SPI | drošuma snieguma rādītājs |
| SPO | specializētā ekspluatācija |
| SPT | drošuma snieguma mērķis |
| SSP | Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programma |
| TNGIIB | Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs |
| LUC | Vieglo bezpilota gaisa kuģu sistēmu ekspluatanta sertifikāts |

# Lidojumu drošuma politika un mērķi

## 3.1. Tiesiskais regulējums lidojumu drošuma jomā

Kopš 1992.gada Latvija ir ICAO dalībvalsts un ievēro Čikāgas konvencijā noteiktos starptautiskos civilās aviācijas darbības pamatprincipus, standartus un ieteikumus, lai nodrošinātu lidojumu drošumu, drošību, efektivitāti un regularitāti ICAO dalībvalstīs. Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 44.pantu ICAO mērķi un uzdevumi lidojumu drošuma jomā ir starptautisko gaisa satiksmes principu un metožu izstrāde un atbalsts starptautiskās gaisa transporta jomas plānošanai un attīstībai, lai:

* nodrošinātu drošu un uz attīstību vērstu starptautisko civilo aviāciju visā pasaulē;
* apmierinātu pasaules iedzīvotāju vajadzības pēc droša, regulāra, efektīva un ekonomiska gaisa transporta un;
* sekmētu starptautiskās gaisa satiksmes lidojumu drošumu un drošību.

Eiropas Savienības līmenī lidojumu drošumu regulē Eiropas Savienības normatīvie akti, kas Latvijai ir saistoši kopš Latvijas pievienošanās Eiropas Savienībai 2004.gadā. Regula Nr.2018/1139 ir Eiropas Savienības aviācijas drošības sistēmas kodols. Tās mērķis ir panākt un saglabāt vienādi augstu civilās aviācijas drošuma līmeni Eiropā, nosakot kopīgus noteikumus civilās aviācijas jomā. Lai īstenotu Regulu Nr.2018/1139, tika pieņemtas vairākas īstenošanas regulas. Eiropas Savienības pamatprasības aviācijas drošības un lidojumu drošuma jomā balstītas uz ICAO standartiem un rekomendēto praksi.

Lidojumu drošuma prasības, kas piemērojamas civilās aviācijas jomā Latvijas Republikas teritorijā un nav noteiktas Eiropas Savienības aviāciju regulējošos normatīvos aktos, iekļautas likumā „Par aviāciju”[[5]](#footnote-5) un Ministru kabineta noteikumos, kas izdoti uz likuma “Par aviāciju” pamata. Latvijas Republikas nacionālie normatīvie akti aviācijas jomā ir balstīti uz ICAO starptautiskajiem standartiem un rekomendēto praksi, kas ietverta Čikāgas konvencijas pielikumos. Civilās aviācijas aģentūra tīmekļvietnes sadaļā “Normatīvie akti” ir pieejams saraksts ar Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem, tajā skaitā Ministru kabineta noteikumiem, kuri cita starpā nosaka prasības lidojumu drošuma jomā. Papildus jau iepriekš minētajām saistībām, Latvijas Republika ir apņēmusies pildīt savas saistības arī pret Eiropas aeronavigācijas drošības organizāciju (EUROCONTROL) un Eiropas civilās aviācijas konferenci (ECAC).

EUROCONTROL, kas dibināta 1960.gadā, koordinē un plāno gaisa satiksmes kontroli visā Eiropā. Veicot savas funkcijas, tā sadarbojas ar valsts institūcijām, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, civilās un militārās gaisa telpas izmantotājiem, lidostām un citām organizācijām. EUROCONTROL funkcijas nosedz visus *gate-to-gate* aeronavigācijas pakalpojumus, tajā skaitā stratēģisko un taktisko gaisa kuģu plūsmas vadību, gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību, gaisa telpas reģionālo kontroli un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas maksas iekasēšanu. Latvija ir EUROCONTROL dalībvalsts kopš 2011.gada.

ECAC ir starpvaldību organizācija, kas veicina nepārtrauktu, drošu, efektīvu un ilgtspējīgu Eiropas gaisa transporta sistēmas attīstību, cenšoties saskaņot civilās aviācijas politiku un praksi starp tās dalībvalstīm, kā arī veicināt izpratni par politikas jautājumiem starp dalībvalstīm un citur pasaulē. ECAC stratēģiskās prioritātes ir civilās aviācijas drošība, lidojumu drošums un vide. Latvija ir ECAC dalībvalsts kopš 1993.gada.

Civilās aviācijas aģentūras mērķis lidojumu drošuma jomā ir nodrošināt Eiropas Savienības un ICAO prasību izpildi, tādējādi garantējot augstu lidojumu drošuma līmeni. To panāk sertificējot un uzraugot aviācijas nozarē iesaistīto personālu un organizācijas. Lai realizētu Civilās aviācijas aģentūras uzstādīto mērķi, Civilās aviācijas aģentūra seko līdzi gan Eiropas Savienības, gan ICAO lidojumu drošuma iniciatīvām.

Lai nodrošinātu Latvijas Republikas civilās aviācijas darbības atbilstību ICAO standartiem un rekomendētajai praksei, Civilās aviācijas aģentūra uzraudzības funkciju veikšanai ir izstrādājusi iekšējās kvalitātes procedūras, tostarp iekšējās atbilstības uzraudzības un risku vadības procedūru. Civilās aviācijas aģentūra pēc informācijas par ICAO ierosinātajām izmaiņām Čikāgas konvencijas pielikumos saņemšanas koordinē Civilās aviācijas aģentūras un civilās aviācijas organizāciju (gaisa kuģu ekspluatanti, tehniskās apkopes organizācijas, mācību organizācijas, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un lidlauku ekspluatanti) darbības izvērtēšanu, tādējādi identificējot kopējās civilās aviācijas sistēmas darbības atbilstību ICAO ierosinātajām izmaiņām. Ja ICAO ierosinātajās izmaiņās Čikāgas konvencijas pielikumos tiek identificētas atšķirības no Latvijas Republikā spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, Civilās aviācijas aģentūra rīkojas atbilstoši tās Pārvaldības sistēmas rokasgrāmatā noteiktajām procedūrām un, ja nepieciešams, ierosina veikt izmaiņas Latvijas Republikas normatīvajos aktos.

Attiecībā uz Čikāgas konvencijas 19.pielikuma otro izdevumu, kas stājās spēkā 2019.gada 7.novembrī, Latvija nosūtīja ICAO atšķirību ziņojumu un sagatavoja 19.pielikuma prasību ieviešanas plānu, kas ir izpildīts.

Civilās aviācijas aģentūra kā aktīva līdzdalībniece Eiropas un starptautiskās civilās aviācijas lidojumu drošuma uzraudzības un veicināšanas jomā aktīvi piedalās Eiropas aviācijas drošuma plāna apspriešanā. Civilās aviācijas aģentūras pārstāvji ir dažādu darba grupu un pasākumu dalībnieki lidojumu drošuma veicināšanā. Institūciju sadarbības shēma atspoguļota 1.pielikumā.

## 3.2. Lidojumu drošuma politikas paziņojums

Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma politikas paziņojums (sk. 23.lpp) atspoguļo Latvijas Republikas apņemšanos pildīt saistības attiecībā uz valsts pārvaldību un izvirzīto mērķu sasniegšanu lidojumu drošuma jomā. Lidojumu drošuma politikas paziņojums sagatavots ņemot vērā ICAO dokumenta Nr.9859 vadlīnijas.

## 3.3. Pienākumi un atbildība lidojumu drošuma jomā

Čikāgas konvencijas 19.pielikums nosaka, ka dalībvalstīm ir jāizstrādā Gaisa kuģu lidojumu drošuma programma, lai sasniegtu pieņemamu lidojumu drošuma līmeni. Vadlīnijas Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas izstrādei iekļautas ICAO dokumentā Nr.9859.

Eiropas Savienības dalībvalstis ir vienojušās kopīgi īstenot lidojumu drošuma pamatnostādnes, tādējādi nosakot, ka Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas izstrāde negulstas tikai uz dalībvalstu pleciem, bet ir atkarīga arī no Eiropas Savienības politikas un nostādnēm lidojumu drošuma jomā. Eiropas Savienības līmenī dalībvalstīm ir saistošs Eiropas aviācijas drošuma plāns. Latvija un citas Eiropas Savienības dalībvalstis ir iesaistījušās arī Vispasaules aviācijas drošuma plāna (GASP) izstrādē un apspriešanā.

1993.gada 1.septembrī ar Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas pavēli Nr.220 valsts pārvaldes funkciju realizācijai civilajā aviācijā tika nodibināta Latvijas Civilās aviācijas administrācija. 2006.gada 1.janvārī Civilās aviācijas administrācija tika pārveidota par valsts aģentūru „Civilās aviācijas aģentūra”.

Saskaņā ar likuma „Par aviāciju” 6.pantu, civilās aviācijas perspektīvas attīstības programmu un koncepciju projektus Latvijā izstrādā Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas Aviācijas departaments, savukārt Civilās aviācijas aģentūra, kas ir Satiksmes ministrijas pārraudzībā esoša iestāde:

* veic Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanas un civilās aviācijas darbības valsts uzraudzību, kā arī civilās aviācijas personāla un organizāciju sertificēšanu;
* izstrādā pasākumus lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības nodrošināšanai;
* sagatavo iesniegšanai Ministru kabinetam normatīvos aktus, kas regulē civilās aviācijas darbību un nodrošina ICAO, EASA un ECAC noteikto tehnisko prasību izpildi;
* izskata administratīvo pārkāpumu lietas par pārkāpumiem civilās aviācijas jomā un uzliek administratīvos sodus;
* izmeklē incidentus gadījumos, kad to neveic Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs.

Likuma “Par aviāciju” 6.3 pantā noteikts, ka Regulas Nr.2018/1139 7. pantā minētās Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas izstrādes un saskaņošanas kārtību nosaka Ministru kabinets. Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas īstenošanas pārvaldību un uzraudzību veic Civilās aviācijas aģentūra.

Ministru kabineta 2021.gada 16.novembra noteikumos Nr.755 “Noteikumi par Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojuma drošuma programmu”[[6]](#footnote-6) (turpmāk – noteikumi Nr.755) noteikta kārtība, kādā izstrādā un saskaņo Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmu un tās pamatelementus, kā arī noteikts aisa kuģu lidojumu drošuma programmas pārvaldības grupas sastāvs, tās sasaukšanas un lēmumu pieņemšanas kārtība.

Civilās aviācijas aģentūra ir uzsākusi darbu pie noteikumu Nr.755 grozījumu projekta izstrādāšanas, lai novērstu EASA konstatētās neatbilstības.

Civilās aviācijas aģentūras struktūra ir atspoguļota 1.attēlā. Civilās aviācijas aģentūras direktora pakļautībā ir 12 struktūrvienības, kas nodarbojas ar aeronavigācijas, aviācijas drošības, aviācijas medicīnas, aviācijas personāla sertificēšanas, Eiropas Savienības lietu, starptautisko attiecību, gaisa kuģu un bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas, lidlauku standartu un drošības, lidotspējas, finanšu, auditu un kvalitātes vadības, gaisa kuģu lidojumu drošuma tiesiskās uzraudzības, juridiskiem un personāla kvalifikācijas jautājumiem.

Civilās aviācijas aģentūras direktoru amatā ieceļ satiksmes ministrs. Civilās aviācijas aģentūras direktors atrodas tiešā satiksmes ministra pakļautībā.



* 1.attēls Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” struktūra

Atbildīgā persona par Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas izstrādi un tās regulāriem pārskatiem ir Civilās aviācijas aģentūras direktors.

Civilās aviācijas aģentūras pienākumos ietilpst Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas izstrāde, atbilstoši ICAO dokumenta Nr.9859 vadlīnijām un tās grozīšana vai papildināšana. Gaisa kuģu lidojumu drošuma programma tiek pārskatīta atkarībā no Eiropas aviācijas drošuma programmas (EASP) vai ICAO dokumenta Nr.9859 izmaiņu un papildinājumu biežuma, kas attiecināmi uz tās dalībvalstīm. Gaisa kuģu drošuma programma tiek regulāri pārskatīta, lai pilnībā atspoguļotu visas izmaiņas, kas saistītas ar lidojumu drošumu Latvijā, kā arī ņemot vērā ar noteikumiem Nr.755 izveidotās pārvaldības grupas sniegto informāciju.

Savukārt Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanu koordinē un vada VAS „Latvijas gaisa satiksme”, kas atrodas Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas pārraudzībā.

## 3.4. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana

Latvijas Republikā aviācijas nelaimes gadījumus un incidentus izmeklē Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (turpmāk - TNGIIB). Ar 2005.gada 21.decembra Ministru kabineta rīkojumu Nr.822 tika izveidots Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (ANGIIB), kas savu darbību Satiksmes ministrijas pārraudzībā sāka 2006.gada 1.janvārī. Sākot ar 2007.gada 1.jūliju Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs tika nosaukts par Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju. Šodien TNGIIB veic aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu, dzelzceļa avāriju izmeklēšanu, kā arī jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanu.

TNGIIB ir funkcionāli neatkarīgs no visām Latvijas Republikas aviācijas institūcijām, kuras novērtē gaisa kuģu derīgumu lidojumiem, veic gaisa kuģu ekspluatantu sertifikāciju, organizē lidojumus, nodrošina gaisa kuģu tehnisko apkopi, novērtē personāla kvalifikāciju, organizē gaisa satiksmes vadību un lidostu darbību.

Saskaņā ar likuma “Par aviāciju” 6.panta trešās daļas nosacījumiem TNGIIB veic sekojošas funkcijas:

* izmeklē civilās aviācijas nelaimes gadījumus, nopietnus incidentus un, ja tas nepieciešams lidojumu drošības uzlabošanai, arī incidentus;
* izstrādā drošuma rekomendācijas civilās aviācijas nelaimes gadījumu, nopietnu incidentu un incidentu cēloņu novēršanai turpmākajā civilās aviācijas darbībā un kontrolē šo lidojumu drošuma rekomendāciju ievērošanu;
* ziņo Satiksmes ministrijai par Latvijas Republikas teritorijā un citās valstīs notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem, nopietniem incidentiem un incidentiem;
* ziņo Eiropas Parlamenta un Padomes 2010.gada 20.oktobra Regulas (ES) Nr.996/2010 par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK[[7]](#footnote-7) (turpmāk – Regula Nr.996/2010) 9. panta otrajā daļā minētajiem subjektiem par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem.

Kārtību, kādā tiek veikta civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana, nosaka Ministru kabineta 2011.gada 31.maija noteikumi Nr.423 “Civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas kārtība”[[8]](#footnote-8). Civilās aviācijas nelaimes gadījumu, nopietnus incidentu un incidentu izmeklēšana tiek veikta saskaņā ar Čikāgas konvencijas 13.pielikumu un Regulu Nr.996/2010.

Civilās aviācijas nelaimes gadījumu, nopietnu incidentu un incidentu izmeklēšanas vienīgais nolūks ir novērst nelaimes gadījumu un incidentu atkārtošanos nākotnē. TNGIIB veiktās izmeklēšanas nav saistītas ar vainīgo vai kāda atbildības noteikšanu.

Lai uzlabotu lidojumu drošumu, TNGIIB sniedz lidojumu drošuma rekomendācijas aviācijas institūcijām un ieinteresētajām personām Latvijas Republikā, kā arī attiecīgajām ārvalstu institūcijām.

## 3.5. Atbilstības nodrošināšanas politika

Lai nodrošinātu Latvijas Republikas teritorijā esošo aviācijas pakalpojumu sniedzēju atbilstību starptautiskajiem, Eiropas Savienības un Latvijas Republikas aviācijas nozari regulējošajiem normatīvajiem aktiem, Civilās aviācijas aģentūra katru gadu īsteno pakalpojumu sniedzēju darbības uzraudzības pasākumus saskaņā ar inspekciju un auditu plānu, kā arī atbilstoši likumā “Par aviāciju” noteiktajam, aizliedz darbību, kas saistīta ar Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanu vai civilās aviācijas gaisa kuģu, lidlauku un citu civilās aviācijas objektu un iekārtu ekspluatāciju, ja tiek pārkāpti šā likuma un citu uz tā pamata izdoto normatīvo aktu noteikumi, kā arī darbības, kas apdraud gaisa kuģu lidojumu drošumu un izskata likumā noteiktajā kārtībā administratīvo pārkāpumu lietas par pārkāpumiem civilās aviācijas jomā un uzliek administratīvos sodus atbilstoši Administratīvās atbildības likumā noteiktajam. Administratīvās atbildības likums[[9]](#footnote-9) nosaka administratīvās atbildības pamatnoteikumus, administratīvā pārkāpuma procesa norisi, sodu izpildi un starptautisko sadarbību administratīvā pārkāpuma procesā, savukārt konkrēti sodi paredzēti nozaru likumos. Atbildība par pārkāpumiem civilās aviācijas jomā iekļauta likumā “Par aviāciju”.

Starptautisko, Eiropas Savienības, kā arī nacionālo normatīvo aktu pārkāpumu gadījumā Civilās aviācijas aģentūra var veikt tai uzticētās darbības - apturēt vai anulēt izsniegto apliecību, sertifikātu un citu dokumentu darbību gadījumos, kad tiek ietekmēts lidojumu drošums.

# Lidojumu drošuma risku pārvaldības sistēma

Lai realizētu gan kvalitātes, gan resursu ziņā efektīvu lidojumu drošuma risku pārvaldību, valsts veic ne vien tradicionālās reaktīvas darbības, t.i. nelaimes gadījumu izmeklēšanu, bet arī proaktīvas darbības.

Saskaņā ar Čikāgas konvencijas pielikumos un Regulas Nr.2018/1139 īstenošanas noteikumos noteiktajām prasībām,SMS jāievieš un jāuztur:

* gaisa kuģu un bezpilota gaisa kuģu ekspluatantiem;
* tehniskās apkopes un lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijām;
* gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļu apmācību sniedzējiem;
* aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem;
* lidlauku ekspluatantiem;
* virszemes pakalpojumu sniedzējiem;
* lidojumu simulācijas trenažieru kvalifikācijas sertifikātu turētājiem;
* aviācijas medicīnas centriem.

Atbilstoši normatīvo aktu prasībām, Civilās aviācijas aģentūra:

* 1. pieprasa no pakalpojumu sniedzējiem SMS ieviešanu;
	2. pārbauda vai pakalpojumu sniedzēju SMS ir pieņemama Civilās aviācijas aģentūrai;
	3. pārbauda un nodrošina, ka pakalpojumu sniedzēju SMS ir efektīva un vai apdraudējumu identificēšanas un risku vadības/mazināšanas procesi ir efektīvi.

Ņemot vērā ICAO vadlīnijās noteikto, arī Civilās aviācijas aģentūra kā uzraudzības iestāde savā darbībā izmanto lidojumu drošuma pārvaldības principus, piemēram, izstrādājot aviācijas nozarei saistošus normatīvos aktus vai nosakot riska izvērtējumā balstītas prioritātes organizāciju uzraudzībā.

## 4.1. Vienošanās ar pakalpojumu sniedzējiem par lidojumu drošuma rādītājiem

Eiropas aviācijas drošuma plāns nosaka, ka lidojumu drošumu raksturojošie rādītāji un to raksturojošie lielumi ir katras dalībvalsts atbildība. EASA dalībvalstis, balstoties uz Eiropas Savienības līmenī noteiktiem drošuma snieguma rādītājiem un mērķiem, nosaka valsts līmenī sasniedzamos drošuma snieguma rādītājus un mērķus, kuri sastāv no sistēmiskā līmeņa, operacionālā līmeņa un Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas līmeņa. Latvijas Republikā par drošuma izpildes rādītājiem un mērķiem, kas demonstrē kopējo lidojumu drošuma līmeni valstī, vienojas Civilās aviācijas aģentūra un pakalpojumu sniedzēji.

Pakalpojumu sniedzēju SMS atspoguļotajiem drošuma snieguma rādītājiem un mērķiem jāatbilst valsts lidojumu drošuma pārvaldības sistēmā noteiktajiem drošuma snieguma rādītājiem un mērķiem. Valsts noteiktie drošuma snieguma indikatori un mērķi iekļauti Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma plānā (SPAS LV).

Uzraudzību par valsts kopējo sniegumu lidojumu drošuma jomā veic EASA un ICAO, ņemot vērā ICAO 19.pielikumā noteiktās prasības.

## 4.2. Lidojumu drošuma pārvaldības sistēmas prasības pakalpojumu sniedzējiem

ICAO SMS definē kā sistemātisku pieeju lidojumu drošuma pārvaldībai, tajā iekļaujot arī organizācijas struktūru, atbildību, pienākumus, politikas nostādnes un procedūras.

Pakalpojumu sniedzēju SMS saturam un tās funkcionalitātei ir jābūt atbilstošai organizācijas lielumam un sarežģītībai, jābūt pieņemamai Civilās aviācijas aģentūrai un atbilstošam ICAO lidojumu drošuma pārvaldības pamatnostādnēm, kas ir:

* lidojumu drošuma apdraudējumu regulāra identificēšana;
* uzlabojumu īstenošana, kas nepieciešama, lai uzturētu lidojumu drošuma līmeni, par ko pakalpojumu sniedzēji vienojušies ar Civilās aviācijas aģentūru;
* lidojumu drošuma līmeņa pastāvīga uzraudzība un novērtēšana;
* nepārtraukta SMS efektivitātes uzlabošana.

Eiropas Savienības līmenī prasības SMS ieviešanai iekļautas gan Regulā Nr.2018/1139, gan tās īstenošanas noteikumos. Pakalpojumu sniedzējiem pirms SMS izstrādes un ieviešanas jāiepazīstas ar Eiropas Savienības līmeņa normatīvajiem aktiem un ICAO dokumentu Nr.9859, kur ir izklāstīti galvenie lidojumu drošuma jēdzieni, kas palīdz izprast lidojumu drošuma pārvaldības sistēmas nozīmi pakalpojumu sniedzēju darbībā.

### 4.2.1. Gaisa kuģu un bezpilota gaisa kuģu ekspluatanti

Prasības gaisa kuģu ekspluatantiem attiecībā uz SMS noteiktas Komisijas 2012.gada 5.oktobra Regulā (ES) Nr.965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008[[10]](#footnote-10) (turpmāk – Regula Nr.965/2012). Regulā Nr.965/2012 noteiktās prasības attiecas uz visiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kuriem ir izdota gaisa kuģu ekspluatanta apliecība (AOC), un visiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kuru pienākums ir deklarēt to darbības saskaņā ar Regulas Nr.965/2012 prasībām.

Latvijas Republikā sertificētie gaisa kuģu ekspluatanti veic darbības, lai pilnībā atbilstu ICAO un Eiropas savienības prasībām attiecībā uz SMS organizācijā, tostarp:

* vadošo darbinieku apņemšanos lidojumu drošuma vadības jomā;
* apdraudējumu identificēšanu;
* preventīvu risku novērtēšanu un mazināšanu;
* nepieciešamās personāla apmācības un kompetence;
* lidojumu drošuma veicināšanu;
* komunikāciju lidojumu drošuma jautājumos.

Regula Nr.965/2012 attiecas uz komerciāliem gaisa pārvadājumiem (CAT) ar lidmašīnām un helikopteriem, nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju (NCC), nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi, ar dzinēju (NCO), specializētu ekspluatāciju (SPO). Ekspluatantiem, kuri iesaistīti komerciālos gaisa pārvadājumos (CAT) ar lidmašīnām un helikopteriem, nekomerciālos gaisa pārvadājumos ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju (NCC), nekomerciālos gaisa pārvadājumos ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi, ar dzinēju (NCO) un specializētā ekspluatācijā (SPO), jāizveido un jāuztur SMS. Atkāpes no minētajām prasībām paredzētas vienīgi organizācijām, kas nav kompleksas.

Prasības attiecībā uz bezpilota gaisa kuģu ekspluatantu SMS ir iekļautas Komisijas 2019.gada 24.maija Īstenošanas regulā (ES) 2019/947 par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām[[11]](#footnote-11) (turpmāk - Regula (ES) 2019/947). Regulā (ES) 2019/947 noteiktās prasības attiecas uz specifiskās kategorijas bezpilota gaisa kuģu ekspluatantiem, kuri ir vieglo bezpilota gaisa kuģu ekspluatanta sertifikāta (LUC) turētāji.

### 4.2.2. Tehniskās apkopes organizācijas

Lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijām (CAMO) SMS prasības iestrādātas Komisijas 2014. gada 26. novembra Regulas (ES) Nr. 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (turpmāk - Regula Nr.1321/2014) “CAMO daļā” (Vc. pielikums). Prasības projektēšanas un ražošanas organizācijām un tehniskās apkopes organizācijām plānots ieviest ar grozījumiem Regulā Nr.1321/2014 un Komisijas 2012. gada 3. augusta regulā (ES) Nr. 748/2012 ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju, ieviešot SMS prasības:

* Part-21 attiecībā uz projektēšanas (J apakšsadaļa) un ražošanas (G apakšsadaļa) organizācijām;
* Part-145 attiecībā uz tehniskās apkopes organizācijām.

SMS prasības nav plānots ieviest Part-147 Tehniskās apkopes mācību organizācijām, taču SMS elementi iekļauti Part-66 pamatzināšanu mācību programmā (Komisijas 2023. gada 22. maija Īstenošanas regula (ES) 2023/989 ar ko groza un labo Regulu (ES) Nr. 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu).

SMS prasības nav ieviestas Part-CAO (Regulas Nr.1321/2014 Vd. pielikums), kas nosaka prasības kombinētajām lidojumderīguma organizācijām.

### 4.2.3. Gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļu apmācību sniedzēji, lidojumu simulācijas trenažieru kvalifikācijas sertifikātu turētāji, aviācijas medicīnas centri

Prasības apstiprinātu mācību organizāciju (ATO), lidojumu simulācijas trenažieru (FSTD) kvalifikācijas sertifikātu turētāju un aviācijas medicīnas centru (AeMC) SMS šobrīd ir noteiktas Komisijas 2011.gada 3.novembra Regulā (ES) Nr.1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008[[12]](#footnote-12) un tās grozījumos (turpmāk – Regula Nr.1178/2011).

Atkāpes no pamatprasībām SMS ieviešanai mācību organizācijām, kuras veic amatierpilota (LAPL), privātpilota (PPL), planiera pilota (SPL) un gaisa balona pilota (BPL) apliecību pretendentu un turētāju apmācības, paredzētas Regulas Nr.1178/2011 ORA.GEN.200 (c).

Prasības deklarētu mācību organizāciju (DTO) drošuma politikai noteiktas Regulas Nr.1178/2011 VIII pielikumā (DTO daļā).

Prasības nacionālo mācību organizāciju (NMO), kuras sagatavo lidojumu apkalpes locekļus amatierpilota apliecības vai tādas kvalifikācijas iegūšanai, kas dod tiesības veikt lidojumus ar regulas Nr. [2018/1139](http://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj/?locale=LV) I pielikumā minētajiem gaisa kuģiem, drošuma pārvaldības politikai noteiktas Ministru kabineta 2020.gada 9.jūnija noteikumos Nr. 373 “Kārtība, kādā sertificē civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļu apmācību sniedzējus”, kas izdoti saskaņā ar likuma "[Par aviāciju](https://likumi.lv/ta/id/57659-par-aviaciju)" [31. panta](https://likumi.lv/ta/id/57659-par-aviaciju#p31) trešo daļu.

### 4.2.4. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji

Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem prasības SMS ir noteiktas Komisijas 2017.gada 1.marta Īstenošanas regulā (ES) 2017/373, ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr.482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr.1034/2011, (ES) Nr.1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr.677/2011[[13]](#footnote-13) (turpmāk – Regula Nr.2017/373). Ņemot vērā Regulas Nr.2017/373 prasības, Latvijas Republikā esošajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem jābūt ieviestai SMS. Atbilstoši Regulas Nr.2017/373 prasībām, pakalpojumu sniedzējs drīkst izmantot un pielietot tikai tās procedūras un ieviest tās izmaiņas, kuras ir apstiprinājusi Civilās aviācijas aģentūra kā kompetentā iestāde.

Ņemot vērā faktu, ka Eiropas Savienība ir ieviesusi SMS prasības gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem un turpina darbu pie pārējo pakalpojumu sniedzēju SMS standartu izstrādes, tad noteikt prasības SMS nacionālā līmenī nav plānots. Saskaņā ar ICAO dokumentā Nr.9870 “Rokasgrāmata neatļautas atrašanās uz skrejceļa novēršanai” noteikto, lidostās ir izveidotas lidlauku drošuma darba grupas, kuru sastāvā ir lidlauku, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja un gaisa telpas izmantotāju pārstāvji. Civilās aviācijas aģentūra var piedalīties šajās sanāksmēs novērotāja statusā un veic skrejceļa izmantošanas drošuma monitoringu.

Lidojumu drošuma uzraudzības un Regulas Nr.2017/373 prasību īstenošanas ietvaros, Civilās aviācijas aģentūra ir apstiprinājusi VAS “Latvijas gaisa satiksme” Izmaiņu pārvaldības, Drošuma atbalsta novērtēšanas un Drošuma atgadījumu ziņošanas rokasgrāmatas, kuras ir VAS “Latvijas gaisa satiksme” pārvaldības sistēmas daļa, nodrošinot drošu pakalpojumu sniegšanu Rīgas Lidojumu informācijas rajonā (turpmāk – Rīgas LIR). Rīgas LIR sastāv no Latvijas Republikas suverēnās gaisa telpas un ICAO deleģētās gaisa telpas virs neitrālajiem ūdeņiem.

Attiecībā uz Latvijas Republikas gaisa telpu, kur tiek sniegti VAS “Latvijas gaisa satiksme” gaisa satiksmes vadības pakalpojumi un ir pieejama uzticama statistika par gaisa kuģu kustību, Civilās aviācijas aģentūra ir apstiprinājusi VAS “Latvijas gaisa satiksme” kvantitatīvo drošuma līmeni 1,55x10 ^(-9) aviācijas negadījumu ar pilnu ATM/ANS ieguldījumu uz 1 (vienu) lidojumu stundu visā Rīgas lidojumu informācijas rajona kontrolējamā gaisa telpā. Kvantitatīvā drošuma līmeņa uzturēšana tiek uzraudzīta pastāvīgi, ņemot vērā atsevišķu gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu funkcionālo sistēmu darbību, un par šī monitoringa progresu informācija tiek sniegta Civilās aviācijas aģentūrā. Civilās aviācijas aģentūra uzrauga aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju lidojumu drošuma pārvaldības procesus ikgadējās auditu un inspekciju programmas ietvaros.

Prasības attiecībā uz gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību sniedzēju SMS iekļautas Komisijas 2015.gada 20.februāra Regulā (ES) Nr.2015/340, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēm un sertifikātiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008, groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr.923/2012 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr.805/2011[[14]](#footnote-14).

### 4.2.5. Lidlauku ekspluatanti

Lidlauku ekspluatantiem, kuri ekspluatē lidlauku saskaņā ar Regulu Nr.2018/1139 un tās īstenošanas noteikumiem, SMS prasību ieviešanu nosaka Eiropas Komisijas 2014.gada 12.februāra Regula (ES) Nr.139/2014, ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008[[15]](#footnote-15).

 Savukārt vispārējās aviācijas lidlauku ekspluatantiem, saskaņā ar Ministru kabineta 2006.gada 1.augusta noteikumiem Nr.635 “Noteikumi par civilās aviācijas lidlauku izveidošanu, sertifikāciju un ekspluatāciju”[[16]](#footnote-16)SMS prasību ieviešana nav obligāta

##  Lidojumu drošuma pārvaldība

Saskaņā ar Eiropas aviācijas drošuma programmas rokasgrāmatu EASA ir nolēmusi Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmu Eiropā ieviest, izmantojot Deminga ciklu – PLĀNO-DARI-PĀRBAUDI-RĪKOJIES (PLAN-DO-CHECK-ACT), kur katrs no cikliem dod nepārtrauktu ieguldījumu Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas uzlabošanā.

EASA izstrādātā shēma paredz, ka PLĀNO posmā, kurā tiek identificēts lidojumu drošuma apdraudējums valstī, dalībvalstu atbildīgās iestādes:

* vāc un apkopo lidojumu drošuma informāciju (nelaimes gadījumi, incidenti, brīvprātīgie ziņojumi, inspekciju rezultāti utt.);
* izstrādā sistemātisku metodi apdraudējumu identificēšanai;
* identificē jaunus iespējamos apdraudējumus (piemēram, klimata izmaiņas);
* veic riska izvērtējumu, lai noteiktu prioritātes;
* izstrādā otrā līmeņa (*2nd Tier*) augsta riska indikatorus pamata lidojumu drošuma jomu uzraudzīšanai;
* izstrādā turpmākās darbības mērķus, ņemot vērā pieejamos resursus.

Savukārt DARI fāze sastāv no darbībām, kuras valsts un tās uzraudzībā esošās civilās aviācijas organizācijas veic, lai pārvaldītu lidojumu drošumu atbilstoši savai darbības specifikai.

DARI fāze sastāv no pamatfunkcijām, kas ir:

* normatīvo aktu izstrāde jomās, uz kurām neattiecas Regula Nr.2018/1139;
* uzraudzība gaisa kuģu lidotspējas, ekspluatācijas, aeronavigācijas un lidlauku jomā;
* lidojumu drošuma veicināšana, kas ietver aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un datu analīzi, informācijas par lidojumu drošuma izplatīšanu un zinātnisko darbu izstrādi jomās, kas aktuālas Latvijas Republikas aviācijas nozarei.

PĀRBAUDI posmā valsts veic nepieciešamās darbības, lai pārbaudītu Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas funkcionalitāti un efektivitāti praksē. Šis posms ietver arī darbu ar speciāli atlasītiem lidojumu drošuma rādītājiem, kas ilustrē lidojumu drošuma uzlabošanos vai pasliktināšanos konkrētās jomās, piemēram, nobraukšana no skrejceļa, kontroles zaudēšana gaisā, gaisa telpas pārkāpšana utt. Šajā posmā valsts pārbauda savu sniegumu konkrētā laika posmā atbilstoši savam Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma plānam.

PĀRBAUDI posmā valsts:

* pārbauda gan atbildīgo iestāžu, gan civilās aviācijas organizāciju darbību atbilstību Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmai un tās plānā izvirzītajiem mērķiem;
* iesaistās EASP aktualizēšanā.

RĪKOJIES fāzē valsts realizē darbības, lai novērstu nepilnības Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma plāna izpildē. Lēmums par nepieciešamajām darbībām tiek balstīts uz civilās aviācijas uzraudzības procesā (PĀRBAUDI) iegūto datu analīzi, kā arī uz informāciju un ziņojumiem, kas iegūti no civilās aviācijas darbībām DARI posmā.

RĪKOJIES posmā valsts:

* ierosina un realizē darbības, lai pilnveidotu Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmu;
* reaģē uz Gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas funkcionalitātes analīzes rezultātiem.



2.attēls Izvērsts Deminga cikls

##  Apdraudējumu identificēšana un lidojumu drošuma risku vadība

Apdraudējumu un aktuālo problēmjautājumu identifikācijai ir viena no svarīgākajām lomām valsts lidojumu drošuma pārvaldībā. Lai efektīvi identificētu iespējamos apdraudējumus, jāapkopo visi iespējamie informācijas avoti. Ar lidojumu drošuma informācijas avotiem galvenokārt saprot civilās aviācijas obligāto un brīvprātīgo atgadījumu ziņojumu sistēmu, lidojumu datu analīzi (organizāciju sniegto drošuma informāciju – pārskatus, lidojumu drošuma izmeklēšanas rezultātus, biļetenus), uzraudzības inspekciju un auditu analīzi, ārvalstu gaisa kuģu inspekciju (*Safety* *Assessment of Foreign Aircraft* – SAFA/SACA) rezultātu analīzi, mācību eksāmenu rezultātu analīzi. Par drošuma informāciju var uzskatīt arī no citām valstīm saņemto informāciju un EASP izvirzītos mērķus lidojumu drošuma uzlabošanai.

Lidojumu drošuma risku vadības principi pakalpojumu sniedzējiem un valsts institūcijām neatšķiras - to galvenais mērķis ir identificēt apdraudējumus un mazināt to potenciālās sekas. Kad tas nepieciešams, tiek piemēroti kontroles pasākumi, lai novērstu apdraudējumu vai samazinātu riska līmeni līdz pieņemamam līmenim. Kā piemēru šādām aktivitātēm var minēt lidotspējas direktīvu izdošanu, sertifikācijas standartu maiņu, izmaiņas normatīvajos aktos, lidojumu drošuma politikas izmaiņas, lidojumu drošuma veicināšanas programmu sagatavošanu, drošuma semināru un darba grupu organizēšanu u.tml. Lidojumu drošuma risku vadības mērķis ir nodrošināt risku kontroli un ALoSP ievērošanu.

Apdraudējumu identificēšanai izmanto gan reaktīvas, gan proaktīvas metodes, kas var izrietēt gan no atgadījumu ziņojumos sniegtās informācijas, gan no uzraudzības pasākumiem, gan ikdienas uzraudzības gaitā pamanītās lidojumu drošuma līmeņa pasliktināšanas (statistikas analīze). Jāņem vērā, ka apdraudējumi pastāv visos aviācijas sistēmas līmeņos. Nelaimes gadījumi un incidenti notiek, kad apdraudējumi sastopas ar palaidējmehānismiem, kas nozīmē, ka apdraudējumi ir laikus jāidentificē un jānovērš.

Efektīvu apdraudējumu identificēšanas procesu nodrošina:

* 1. izveidojot pieeju drošuma informācijai;
	2. izveidojot drošuma analīzes komandu ar atbilstošām analītiskām spējām, pieredzi attiecīgajā aviācijas jomā, atbilstošu apmācību un pieredzi apdraudējumu identificēšanas paņēmienos;
	3. piešķirot resursus nepieciešamo darbību veikšanai.

Apdraudējuma identificēšanu veic uzsākot jebkuru jaunu darbību (sistēmas izstrāde), mainot esošās darbības (sistēmas izmaiņas), kā arī pastāvīgas uzraudzības ietvaros, piemēram, datu monitoringa analīzes rezultātā, ja novērojama apdraudējumu apjoma palielināšanās.

Lidojumu drošuma risku novērtēšanu un kontroli veic tā, lai uzlabotu visu aviācijas sistēmu kopumā. Riska novērtēšanas modelēšana var tikt veikta dažādos veidos, izvēloties efektīvāko veidu konkrētajā vidē un neizraisot jaunus apdraudējumus.

Civilās aviācijas aģentūra izveido, dokumentē un rekomendē lidojumu drošuma risku mazināšanas/risku kontroles stratēģijas, piemēram, veic steidzamas darbības attiecībā uz pakalpojuma sniedzējiem, iniciē izmaiņas normatīvajos aktos, izdod administratīvos aktus, izplata paziņojumus, materiālus, organizē informācijas kampaņas utt. Piedāvātie lidojumu drošuma risku kontroles pasākumi tiek izvērtēti - ideālā gadījumā jābūt saprātīgiem izmaksu ziņā, viegli un ātri veicamiem, efektīviem un tie nedrīkst ieviest sistēmā nevēlamas blaknes. Piedāvāto pasākumu efektivitāti jāizvērtē, lai pārliecinātos, ka tie sniedz gaidītos rezultātus.

# Lidojumu drošuma nodrošināšana

## 5.1. Lidojumu drošuma sistēmas uzraudzība

Civilās aviācijas aģentūras darbības atbilstību iekšējām procedūrām un starptautiskajiem, tajā skaitā Eiropas Savienības normatīvajiem aktiem, uzrauga Civilās aviācijas aģentūras Aviācijas drošuma un atbilstības uzraudzības daļa, kura rūpējas, lai iekšējie procesi atbilstu LVS EN ISO 9001:2015 prasībām. 2006.gada 6.oktobrī Civilās aviācijas aģentūra saņēma pirmo LVS EN ISO 9001:2008 sertifikātu, kas apliecina, ka Civilās aviācijas aģentūras vadības sistēma ir sakārtota un starptautiski atzīta, tādējādi ļaujot Civilās aviācijas aģentūrai novērtēt savu iekšējo procesu sakārtotību un atbilstību ISO standartam. 2018.gadā Civilās aviācijas aģentūras kvalitātes vadības sistēma tika pārsertificēta atbilstoši LVS EN ISO 9001:2015 standarta prasībām, saskaņā ar kuru iestādei nepieciešama risku vadības procedūra. Sertifikāts tiek izdots uz trīs gadiem un pēdējā pārsertificēšana veikta 2024. gada 3. jūlijā, kas apliecina, ka iestāde ir strādājusi efektīvi, lai attīstītu, uzturētu un pilnveidotu pārvaldības sistēmu un to, ka aviācijas industrijas prasības un normatīvo aktu prasības tiek saprastas un ievērotas, bet pakalpojumu atbilstību prasībām ietekmējošie riski un iespējas identificētas un vadītas.

Civilās aviācijas aģentūras Iekšējās atbilstības uzraudzības un risku vadības procedūrā ir noteikts, ka visi identificētie Civilās aviācijas aģentūras vadības un darbības procesi tiek auditēti vismaz reizi 2 gadu periodā, bet atbalsta procesi tiek auditēti vismaz reizi 3 gadu periodā. Tas nodrošina vienmērīgu iekšējo auditu sadalījumu šajā laika posmā.

Aeronavigācijas darbības uzlabošanas plāna ietvaros, Civilās aviācijas aģentūra ik gadu pārskata aeronavigācijas pakalpojumu veikto pašnovērtējumu taisnīguma kultūras (*Just culture*) ieviešanā, SMS efektivitātes un riska analīzes rīka pielietošanā, kā arī sastāda valsts līmeņa uzraudzības iestādes ziņojumu attiecīgajos aspektos, kas tiek nosūtīts EASA aeronavigācijas darbības uzlabošanas plāna ieviešanas uzraudzības ietvaros. Apkopotu ziņojumu par gaisa kuģu lidojumu drošuma mērķu, un citu mērķu gaisa telpas elastīgas izmantošanas, gaisa satiksmes plūsmas un ekonomiskajos jautājumos ik gadu iesniedz Eiropas Komisijai uzraudzības procesa ietvaros.

Latvijā regulāri norisinās arī starptautiskā ICAO uzraudzība, kuras laikā tiek pārbaudīta Latvijas spēja īstenot ICAO pamatprasības lidojumu drošuma jomā. Civilās aviācijas aģentūras uzraudzību Eiropas līmenī veic EASA saskaņā ar Komisijas 2013.gada 28. jūnija Īstenošanas regulas (ES) Nr.628/2013, par darba metodēm, ar kādām Eiropas Aviācijas drošības aģentūra veic standartizācijas inspekcijas un pārrauga Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 216/2008 piemērošanu, un par Komisijas Regulas (EK) Nr.736/2006 atcelšanu[[17]](#footnote-17) prasībām. Saskaņā ar minēto regulu tiek apkopots “Nepārtrauktas uzraudzības ziņojums” (*Continuous Monitoring Report*), kurā tiek novērtēta kompetentās iestādes t.i. Civilās aviācijas aģentūras spēja pildīt tai uzticētās lidojumu drošuma uzraudzības funkcijas un uzdevumus, kur kā viens no rādītājiem, kas tiek ņemts vērā, ir aviācijas nozares lielums un sarežģītība un tam atvēlēto darbinieku un finanšu resursi uzraudzībai. EASA, vadīdamās pēc pastāvīgās pārraudzības principa, ko tā īsteno, ņemot vērā augstāk minēto “Nepārtrauktas uzraudzības ziņojumu”, pielāgo inspekciju programmu, lai tā atspoguļotu gan drošuma rādītāju uzlabojumus, gan to pasliktināšanos dalībvalstīs.

Transporta attīstības pamatnostādņu 2021. – 2027.gadam[[18]](#footnote-18), kas apstiprinātas ar Ministru kabineta 2021.gada 21.oktobra rīkojumu Nr.710, 4. politikas rezultātā (4.PR) “Paaugstināta transporta drošība un drošums” ir iekļauts rezultatīvais rādītājs “Gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis nav zemāks par vidējo Eiropas līmeni” līdz 2027.gadam ir noteikts ≥95 punkti. Šis rezultatīvais rādītājs tiek iekļauts iepriekš minētajā “Nepārtrauktas uzraudzības ziņojums”.

## 5.2. Pieņemamais drošuma snieguma līmenis (ALoSP)

Šobrīd Eiropas Savienības valstīm normatīvo aktu ietvaros ir sarežģīti veikt pakalpojumu sniedzēju un pašu valstu drošuma snieguma rādītāju (SPI) salīdzinošu novērtēšanu, jo trūkst šādu reģiona vai starptautisko rādītāju, kas ļautu noteikt adekvātu mērķi lidojumu drošuma līmenim valstī (SPT). Šī iemesla dēļ lidojumu drošuma stāvokļa novērtēšana pārsvarā ir uzticēta pakalpojumu sniedzējiem, kuru SPI/SPT tiek saskaņoti ar Civilās aviācijas aģentūru, kura veic uzraudzības programmā noteiktās darbības, lai kontrolētu SMS efektivitāti.

Neskatoties uz to, Latvijā tiek mērīti par prioritārajiem lidojumu drošuma rādītājiem uzskatītie SPI, kas iekļauti EPAS, ko izstrādājusi EASA, konsultējoties ar ES dalībvalstīm. Šie SPI ietver zemāk minētos nevēlamos notikumus un to priekšvēstnešus, kas pie šiem notikumiem var novest:

1. Komercaviācijā (lidmašīnas) – lidmašīnas neparasts stāvoklis (LOC-I), drošums uz skrejceļa (RI/RE), satuvināšanās gaisā (MAC), drošums uz zemes (*Ground safety*, RAMP), Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā (CFIT), gaisa kuģa vide;
2. Helikopteru ekspluatācijā – helikoptera neparasts stāvoklis (LOC-I), kā arī sadursmes draudi ar zemi un objektiem;
3. Vispārējās nozīmes aviācijā – kontroles saglabāšana, laikapstākļu ietekme, sadursmju gaisā novēršana, lidojuma vadīšana.

Informācija par SPI/SPT atrodama Latvijas Republikas aviācijas lidojumu drošuma plānā (SPAS LV). Šo mērķu sasniegšanai nepieciešama pakalpojumu sniedzēju un Civilās aviācijas aģentūras sadarbība un darbību koordinēšana.

# Lidojumu drošuma veicināšana

## 6.1. Apmācība, saziņa un lidojumu drošuma informācijas izplatīšana

### 6.1.1. Apmācība Civilās aviācijas aģentūrā

Civilās aviācijas aģentūrai ilgtermiņā jānodrošina augsts lidojumu drošuma līmenis un civilās aviācijas drošība, ievērojot starptautiskās prasības. Lai to nodrošinātu, tad Civilās aviācijas aģentūrai nepieciešams augsti profesionāls personāls.

Civilās aviācijas aģentūras darbinieki uzsākot darbu, piedalās apmācībās atbilstoši sākotnējās apmācības plānā iekļautajiem pasākumiem, kā arī, turpinot darbu Civilās aviācijas aģentūrā, lai uzturētu savu kvalifikāciju, apmeklē kursus, seminārus utt. atbilstoši Civilās aviācijas aģentūras ikgadējā Kvalifikācijas plānā iekļautajiem pasākumiem.

Katra darbinieka dalība kvalifikācijas celšanas vai uzturēšanas mācībās tiek dokumentēta saskaņā ar Civilās aviācijas aģentūras iekšējām procedūrām.

Mācības lidojumu drošuma pārvaldības jomā ir Civilās aviācijas aģentūras darbinieka kvalifikācijas plāna sastāvdaļa, kuras ietvaros Civilās aviācijas aģentūras darbinieki apmeklē ICAO, JAA un citu apmācību sniedzēju organizētas mācības.

### 6.1.2. Saziņa un informācijas izplatīšana Civilās aviācijas aģentūrā

Saziņa un informācijas izplatīšana lidojumu drošuma jomā Civilās aviācijas aģentūrā ir cieši saistīta ar obligāto un brīvprātīgo ziņošanu. Civilās aviācijas aģentūrā tiek organizētas sanāksmes, kurās piedalās Civilās aviācijas aģentūras daļu atbildīgie darbinieki, kas izskata caur obligāto un brīvprātīgo ziņošanu saņemtos atgadījumus un analizē to ietekmi uz lidojumu drošumu.

Saņemot ārvalstu vai Latvijas Republikas Transporta nelaimes gadījumu incidentu izmeklēšanas biroju aviācijas gala ziņojumus, Civilās aviācijas aģentūra reģistrē rekomendācijas un kontrolē to ieviešanu praksē. Pēc rekomendāciju saņemšanas no gaisa transporta nelaimes gadījumu izmeklēšanas birojiem (ārvalstu vai Latvijas Republikas) Civilās aviācijas aģentūra veic rekomendāciju analīzi un izvērtē to pielietojumu civilās aviācijas organizāciju vai Civilās aviācijas aģentūras darbībā.

Civilās aviācijas aģentūra regulāri seko līdzi dažādu gaisa kuģu un to daļu ražotāju un civilās aviācijas atbildīgo institūciju jaunākajiem drošuma informācijas biļeteniem. Biļetenu rekomendāciju ieviešana praksē tiek kontrolēta saskaņā ar Civilās aviācijas aģentūras izstrādātajām darbības procedūrām.

## 6.2. Apmācība, saziņa un lidojumu drošuma informācijas izplatīšana ārpus Civilās aviācijas aģentūras

### 6.2.1. Apmācība ārpus Civilās aviācijas aģentūras

Lai veicinātu Latvijas Republikas teritorijā esošo aviācijas pakalpojumu sniedzēju izpratni par SMS kopumā un tās komponentēm atsevišķi, Civilās aviācijas aģentūra sadarbībā ar ICAO un JAA mācību organizāciju ir organizējusi mācības par SMS jautājumiem, kurās piedalījās gan Civilās aviācijas aģentūras pārstāvji, gan pakalpojumu sniedzēju pārstāvji. Šādā veidā Civilās aviācijas aģentūras un industrijas pārstāvjiem tika nodrošināta kopēja vīzija par lidojumu drošuma jomā sasniedzamo valsts un pakalpojumu sniedzēju līmenī.

### 6.2.2. Saziņa un lidojumu drošuma informācijas izplatīšana ārpus Civilās aviācijas aģentūras

Civilās aviācijas aģentūra katru gadu publicē lidojumu drošuma pārskatu, kas tiek sagatavots pamatojoties uz 2015.gada 3.novembra Ministru kabineta noteikumu Nr.634 “Ziņošanas kartība par atgadījumiem civilajā aviācijā”[[19]](#footnote-19) (turpmāk – noteikumi Nr.634) 9.punkta prasībām, ar mērķi informēt sabiedrību par lidojumu drošuma līmeni Latvijā. Pārskatā apkopotā veidā ir publicēta informācija no Latvijas ziņošanas sistēmas ietvaros ziņotajiem atgadījumiem un, analizējot tos, tiek noteikti apdraudējumi, lidojumu drošuma izpildes rādītāji, nozīmīgo faktoru saraksts, kā arī Civilās aviācijas aģentūras darbību efektivitāte lidojumu drošuma uzraudzības jomā. Drošuma pārskats atrodams Civilās aviācijas aģentūras mājas lapā: https://www.caa.gov.lv/lv/drosuma-parskati.

Civilās aviācijas aģentūra katru gadu organizē vispārējās nozīmes aviācijas lidojumu instruktoru kvalifikācijas celšanas semināru, kurā instruktoru uzmanība tiek vērsta uz aktuālām vispārējas nozīmes aviācijas lidojumu drošuma tēmām un jauninājumiem tiesību aktos. Komercaviācijas organizācijām Civilās aviācijas aģentūra pēc nepieciešamības rīko sanāksmes par aktuāliem jautājumiem lidojumu drošuma jomā un izmaiņām tiesību aktos.

Rekomendējošos un ieteikumu materiālus Civilās aviācijas aģentūra iekļauj Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas komunikācijas dokumentos (AOD COM), kuros skaidro gaisa kuģu ekspluatantiem piemērojamajos normatīvos aktus un to izpildi.

### 6.2.3. Lidojumu drošuma datu aprite

Viens no Latvijas lidojumu drošuma pārvaldības sistēmas pamatelementiem ir ziņošanas par atgadījumiem civilajā aviācijā sistēma, kura izveidota balstoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 3.aprīļa Regulā (ES) Nr.376/2014 par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr.996/2010 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulas (EK) Nr.1321/2007 un (EK) Nr.1330/2007[[20]](#footnote-20) (turpmāk – Regula Nr.376/2014) noteiktajām prasībām.

ECCAIRS datu bāzē iekļautā informācija kalpo tikai lidojumu drošuma uzlabošanai, pienācīgi aizsargā ziņotāju un citas ziņojumos par atgadījumu minētās personas, lai garantētu lidojumu drošuma informācijas pastāvīgu pieejamību.

Informācijas par atgadījumiem civilajā aviācijā apkopošanas, glabāšanas, aizsardzības un izplatīšanas prasības noteiktas Regulā Nr.376/2014 un noteikumos Nr.634. Obligāti ziņojamo atgadījumu saraksts atrodams Komisijas 2015.gada 29.jūnija Īstenošanas regulā (ES) 2015/1018, ar ko nosaka sarakstu, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo saskaņā ar Regulu (ES) Nr.376/2014[[21]](#footnote-21).

Visi saņemtie ziņojumi par atgadījumiem tiek reģistrēti ECCAIRS datu bāzē, kura Civilās aviācijas aģentūrā tiek uzturēta un izmantota kopš 2006.gada maija. ECCAIRS datu bāzē ir reģistrēti gan brīvprātīgi, gan obligāti ziņojumi par atgadījumiem: incidentiem, nopietniem incidentiem un aviācijas nelaimes gadījumiem. Kopš 2008.gada 19.jūnija dati no nacionālās datu bāzes regulāri tiek iekļauti Eiropas centrālajā repozitorijā.

Saņemot ziņojumus, Civilās aviācijas aģentūra:

* 1. tos izvērtē un ievada ECCAIRS datu bāzē;
	2. izlemj, kurus no atgadījumiem nepieciešams izmeklēt un vai nepieciešama papildu informācija;
	3. pārbauda, vai gaisa kuģa ekspluatanti (GKE), tehniskās apkopes organizācijas, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (ANS) un citas organizācijas veic nepieciešamās darbības, lai novērstu vai labotu situācijas, kas atspoguļotas ziņojumos;
	4. aicina ārvalstu aviācijas atbildīgās iestādes veikt nepieciešamās darbības, lai novērstu vai labotu situācijas, kas atspoguļotas ziņojumos;
	5. analizē ziņojumus kopumā, lai atklātu negatīvas tendences, kas nav pamanāmas individuāli katram ziņotājam;
	6. pamatojoties uz Latvijas Republikas normatīvo aktu prasībām, publicē no ziņojumiem iegūto drošuma informāciju;
	7. iegūtos gaisa kuģu lidojumu drošuma analīzes rezultātus dara zināmus tiem, kas varētu gūt no tiem labumu lidojumu drošuma jomā;
	8. savas kompetences ietvaros sniedz ieteikumus vai instrukcijas atsevišķiem industrijas sektoriem;
	9. savas kompetences ietvaros veic darbības, kas saistītas ar normatīvo aktu izmaiņām;
	10. piedalās ziņojumu datu apmaiņā ar citām Eiropas Savienības dalībvalstīm.

Obligātās un brīvprātīgās atgadījumu ziņošanas sistēmas kalpo kā līdzekļi lidojumu drošuma līmeņa novērtēšanai, kā arī tā iespējamai uzlabošanai. Brīvprātīgā ziņošanas sistēma ļauj iegūt informāciju par atgadījumiem, par kuriem nav obligāti jāziņo, bet tie bieži atklāj latentos apstākļus, tādēļ lidojumu drošuma analīzei nepieciešama brīva datu apmaiņa. Brīvu datu apmaiņu veicina taisnīguma kultūras (*Just culture*) vai ziņošanas kultūras (*reporting culture*) princips. Tas nozīmē, ka ziņojumi tiek apkopoti tikai un vienīgi, lai uzlabotu lidojumu drošuma līmeni, apzinātu atgadījumu cēloņus un pastāvošos apdraudējumus. Tie netiek vākti, lai kādu sodītu, bet lai konstatētu un analizētu nepilnības, it īpaši sistēmiskas nepilnības, un lai tās novērstu. Taisnīguma kultūras princips neattiecas uz atgadījumiem, kas ir saistīti ar tīša pārkāpuma izdarīšanu, vai kurās ir bijusi nepārprotama, smaga un nopietna nevērība pret acīmredzamu risku un pilnīgs profesionālās atbildības trūkums.

Informācijas apmaiņas jomā Civilās aviācijas aģentūra pastāvīgi sadarbojas ar ICAO, Eiropas Savienības institūcijām, nelaimes gadījumu izmeklēšanas birojiem un nacionālajām aviācijas iestādēm.

### Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošumapolitikas paziņojums

Civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma pārvaldība ir viens no galvenajiem Latvijas Republikas pienākumiem gaisa transporta jomā. Latvijas Republikā uzraudzību veic un valsts politiku civilās aviācijas lidojumu drošuma jomā īsteno valsts aģentūra „Civilās aviācijas aģentūra”. Latvijas Republika ir apņēmusies izstrādāt, īstenot, uzturēt un nemitīgi uzlabot stratēģijas un procesus, lai garantētu, ka, veicot jebkuru darbību aviācijas nozarē, kas notiek Latvijas valsts uzraudzībā, tiek nodrošināts pēc iespējas augstāks gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis, saglabājot atbilstību nacionālajiem un starptautiskajiem standartiem.

Latvijas civilās aviācijas organizācijām ir jāpierāda, ka to gaisa kuģu lidojumu drošuma pārvaldības sistēmas pienācīgi atspoguļo lidojumu drošuma aspektus. Piemērojot šo pieeju, tiek sagaidīta gaisa kuģu lidojumu drošuma pārvaldības uzlabošanās un drošas prakses, tostarp ziņošanas par gaisa kuģu lidojumu drošuma jautājumiem civilās aviācijas nozarē, pielietošana.

Latvijas Republikas civilās aviācijas organizāciju vadītāji ir atbildīgi par augsta gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeņa nodrošināšanu Latvijas valstī.

Latvijas Republika apņemas:

1. pamatojoties uz gaisa kuģu lidojumu drošuma pārvaldības principiem un vispusīgu valsts aviācijas sistēmas analīzi, izstrādāt vispārējās aviācijas nozares politikas nostādnes;
2. konsultēties ar aviācijas nozares pārstāvjiem par jautājumiem, kas saistīti ar normatīvo aktu izstrādi un nozares aktualitātēm;
3. atbalstīt gaisa kuģu lidojumu drošuma pārvaldību valstī, uzturēt efektīvu obligāto un brīvprātīgo ziņošanas sistēmu, vienlaikus ievērojot taisnīguma kultūras (*Just Culture*) principus;
4. stiprināt uzticību un motivāciju sniegt būtisku ar drošumu saistītu informāciju, nodrošinot nepārtrauktu, savlaicīgu drošuma informācijas apmaiņu starp Latvijas Republiku un aviācijas nozari;
5. sadarboties ar aviācijas nozares pārstāvjiem un citām atbildīgajām institūcijām drošuma jautājumu risināšanā;
6. nodrošināt nepieciešamo resursu efektīvu izmantošanu lidojumu drošuma jautājumu risināšanai un uzraudzības funkciju veikšanai, izmantojot lidojumu drošuma risku analīzi un resursu sadales prioritātes;
7. ievērot, nacionālās un Eiropas Savienības prasības, starptautiskās prasības un standartus un, kur vien iespējams, izvirzīt augstākas prasības un standartus gaisa kuģu lidojumu drošuma jomā;
8. stimulēt aviācijas nozari, piemērot gaisa kuģu lidojumu drošuma pārvaldības jēdzienus un principus un veicināt aviācijas industrijas izglītošanos lidojumu drošuma jomā;
9. uzraudzīt gaisa kuģu lidojumu drošuma pārvaldības sistēmas īstenošanu civilās aviācijas organizācijās;
10. uzturēt Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programmu un nodrošināt tajā noteikto pasākumu īstenošanu, ņemot vērā valstī noteiktos lidojumu drošuma rādītājus un lidojumu drošuma mērķus;
11. nodrošināt, ka drošuma programmas izstrādē, ieviešanā un uzraudzībā ir iesaistīts atbilstoši apmācīts un kvalificēts personāls.

Pārvaldības grupas locekļi:

1. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02018R1139-20210725> [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/european-plan-aviation-safety-epas-2023-2025> [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:32015D0347> [↑](#footnote-ref-3)
4. https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/european-plan-aviation-safety-epas-2025 [↑](#footnote-ref-4)
5. <https://likumi.lv/doc.php?id=57659> [↑](#footnote-ref-5)
6. <https://likumi.lv/ta/id/327752-noteikumi-par-valsts-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-lidojumu-drosuma-programmu> [↑](#footnote-ref-6)
7. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02010R0996-20180911> [↑](#footnote-ref-7)
8. <https://likumi.lv/ta/id/232266-civilas-aviacijas-nelaimes-gadijumu-un-incidentu-izmeklesanas-kartiba> [↑](#footnote-ref-8)
9. <https://likumi.lv/ta/id/303007-administrativas-atbildibas-likums> [↑](#footnote-ref-9)
10. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02012R0965-20231002> [↑](#footnote-ref-10)
11. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02019R0947-20220404> [↑](#footnote-ref-11)
12. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02011R1178-20221030> [↑](#footnote-ref-12)
13. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02017R0373-20231005> [↑](#footnote-ref-13)
14. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02015R0340-20231107 [↑](#footnote-ref-14)
15. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0139 [↑](#footnote-ref-15)
16. https://likumi.lv/doc.php?id=142137 [↑](#footnote-ref-16)
17. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0628> [↑](#footnote-ref-17)
18. <https://likumi.lv/ta/id/327053-par-transporta-attistibas-pamatnostadnem-2021-2027-gadam> [↑](#footnote-ref-18)
19. <https://likumi.lv/ta/id/277673-zinosanas-kartiba-par-atgadijumiem-civilaja-aviacija> [↑](#footnote-ref-19)
20. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0376-20180911> [↑](#footnote-ref-20)
21. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A02015R1018-20220125> [↑](#footnote-ref-21)