

V/A „CIVILĀS AVIĀCIJAS AĢENTŪRA”

---

# LIDOJUMU DROŠUMA PĀRSKATS

PAR  
2024.GADU

## Saturs

|                                                                |         |
|----------------------------------------------------------------|---------|
| Atruna                                                         | 3.lpp.  |
| 2024. gads civilās aviācijas lidojumu drošuma jomā             | 4.lpp.  |
| Ziņošanas sistēma                                              | 9.lpp.  |
| Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programma | 12.lpp. |
| Lidojumu drošuma snieguma rādītāju uzraudzība (SPI)            | 14.lpp. |
| Perona pārbaudes (SAFA/SACA)                                   | 20.lpp. |
| Saīsinājumi un termini                                         | 22.lpp. |
| Atsauksmēm                                                     | 24.lpp. |

## Atruna

Gaisa kuģu lidojumu drošuma pārskatā (turpmāk – lidojumu drošuma pārskats) ietvertie dati par atgadījumiem tiek sniegti tikai informatīvā nolūkā. Dati no valsts aģentūras “Civilās aviācijas aģentūra” (turpmāk – Civilās aviācijas aģentūra) datubāzēm, kas iegūti no aviācijas nozares, atspoguļo informāciju, kas bija pieejama ziņojuma sagatavošanas brīdī.

Lidojumu drošuma pārskats veidots balstoties uz Civilās aviācijas aģentūras rīcībā esošās informācijas pamata, un tā negarantē informācijas satura precizitāti, pilnīgumu vai atbilstību pēdējiem datiem, kas nav tās rīcībā. Civilās aviācijas aģentūra nav atbildīga par zaudējumiem, pretenzijām vai prasībām, ko radījusi nepareiza, nepietiekama vai nederīga informācija vai tās izmantošana, kopēšana vai izklāstīšana.

Lidojumu drošuma pārskatā iekļautie attēli ir autora veidoti, izmantojot mākslīgā intelekta rīku.

Lidojumu drošuma pārskatu ir sagatavojusi Civilās aviācijas aģentūra, pamatojoties uz Ministru kabineta 2015. gada 3. novembra noteikumu Nr. 634 „Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā” 9. punktu un sadarbībā ar Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju (TNGIIB) ar mērķi informēt sabiedrību par civilās aviācijas lidojumu drošuma līmeni.

Pārskatā apkopotā veidā ir publicēta informācija par Latvijas ziņošanas sistēmas ietvaros ziņotajiem atgadījumiem. Analizējot atgadījumus, tiek noteikti apdraudējumi, lidojumu drošuma snieguma rādītāji, kā arī Civilās aviācijas aģentūras darbības lidojumu drošuma uzraudzības jomā.

Pārskats aptver Latvijas Civilās aviācijas lidojumu drošuma situāciju, izmantojot šādus informācijas avotus:

- Obligātā atgadījumu ziņošanas sistēma;
- Brīvprātīgā atgadījumu ziņošanas sistēma;
- Lidojumu datu analīze (ja par to ziņojuši gaisa kuģu ekspluatanti);
- Rekomendācijas no aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas (TNGIIB un citu valstu izmeklēšanas biroji) ziņojumiem;
- Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) u.c. lidojumu drošuma direktīvas, lidojumu drošuma informācija;
- Inspekcijas un auditi;
- Mācībās gūtā informācija.

## 2024. gads civilās aviācijas lidojumu drošuma jomā

### Globālā situācija civilās aviācijas lidojumu drošuma jomā

Saskaņā ar Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) datiem, 2024. gadā visā pasaulē tika pārvadāti 4,528 miljardi pasažieru kopumā 37,09 miljonos komerclidojumu.

Komercaviācijā 2024. gadā kopumā tika reģistrēti 95 nelaimes gadījumi, tostarp 10 nāvējoši, kuros dzīvību zaudēja 296 cilvēki. Salīdzinājumā ar 2023. gadu, kad notika tikai viens nāvējošs nelaimes gadījums ar 72 bojāgājušajiem, šis rādītājs liecina par ievērojamu pieaugumu. Tomēr, raugoties ilgtermiņā, globālais civilās aviācijas lidojumu drošuma līmenis joprojām saglabājas ļoti augsts, kas apliecina starptautisko organizāciju un nozares dalībnieku kopējo darbu aviācijas drošuma kultūras stiprināšanā<sup>1</sup>.



### Jaunie izaicinājumi: GNSS traucējumi

Globālās navigācijas satelītu sistēmas (GNSS) traucējumi 2024. gadā kļuva par būtisku lidojumu drošuma risku. GNSS nodrošina pozicionēšanas, navigācijas un laika sinhronizācijas informāciju, kas ir mūsdienu aviācijas darbības pamats.

GNSS signālu traucējumi tika novēroti vairākos pasaules reģionos, radot būtiskus un pastāvīgus riskus civilajai aviācijai. Lai gan daļa traucējumu saistīta ar aktīviem militāriem konfliktiem, aizvien biežāk tie tiek konstatēti arī citos reģionos, kas apgrūtina to identificēšanu un to radīto traucējumu mazināšanu.

Šī tendence norāda uz nepieciešamību attīstīt alternatīvas navigācijas tehnoloģijas, stiprināt noturību pret GNSS traucējumiem un uzlabot informācijas apmaiņu starp valstīm un starptautiskajām organizācijām.

---

<sup>1</sup> [https://www.icao.int/sites/default/files/sp-files/safety/Documents/ICAO\\_SR\\_2025](https://www.icao.int/sites/default/files/sp-files/safety/Documents/ICAO_SR_2025)

## Eiropas aviācijas nozare

Saskaņā ar EASA datiem, 2024. gadā Eiropas aviācijas nozare turpināja stabilu atveseļošanās procesu pēc COVID-19 pandēmijas radītās krīzes.

Eiropas Savienības valstīs tika veikti vairāk nekā 7,7 miljoni komerclidojumu, kas veido 96 % no 2019. gada līmeņa. Pirmo reizi kopš pandēmijas sākuma ekspluatācijā atradās vairāk nekā 7000 komerciālo lidaparātu, kurus ekspluatēja 623 Gaisa kuģa ekspluatanta apliecību turētāji. Neraugoties uz gaisa satiksmes intensitātes pieaugumu, lidojumu drošuma līmenis saglabājās ļoti augsts. Komercaviācija joprojām ir viens no drošākajiem publiskā transporta veidiem.

2024. gadā Eiropā tika reģistrēti trīs nāvējoši nelaimes gadījumi, kuros dzīvību zaudēja trīs cilvēki — tas ir nedaudz vairāk nekā iepriekšējos gados, kad šis rādītājs svārstījās no nulles līdz diviem gadījumiem gadā. Tomēr, salīdzinot ar kopējo lidojumu skaitu, šie rādītāji joprojām ir ārkārtīgi zemi, apliecinot nozares ilgtspējīgos ieguldījumus apmācībā, tehnoloģijās un tehniskajā uzturēšanā.

Proaktīvas lidojumu drošuma pārvaldības sistēmas būtiski uzlabojušas spēju identificēt un novērst riskus vēl pirms tie kļūst par reāliem apdraudējumiem. Vienlaikus 2024. gada nelaimes gadījumi kalpo kā atgādinājums par nepieciešamību uzturēt nepārtrauktu lidojumu drošuma uzraudzību un turpināt ieguldījumus pasažieru un apkalpes locekļu drošumā.



Vispārējā nozīmes aviācija arī 2024. gadā veidoja lielāko daļu nāvējošu nelaimes gadījumu. Eiropā tie bija 27 nāvējoši nelaimes gadījumi ar 44 bojāgājušajiem. Šie rezultāti uzsvēr nepieciešamību turpināt mērķtiecīgu darbu vispārējās nozīmes aviācijas drošuma uzlabošanā, jo šajā segmentā negadījumu riski joprojām ir visaugstākie<sup>2</sup>.

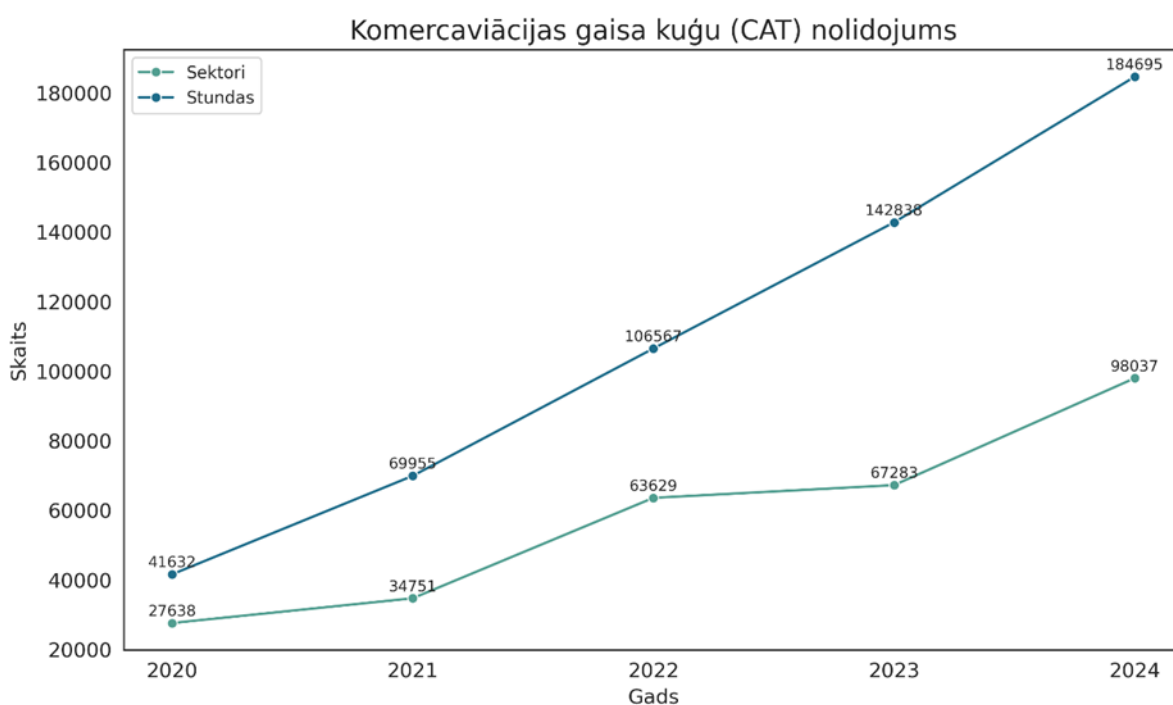
---

<sup>2</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/annual-safety-review-2025>

## 2024. gads civilās aviācijas drošuma jomā Latvijā

Latvijas aviācijas sektors 2024. gadā turpināja atgūšanos pēc COVID-19 pandēmijas: Rīgas lidostas pasažieru skaita pieaugums un lidojumu skaita pieaugums liecina par stabilu darbības atsākšanos. 2024. gadā apkalpoja aptuveni 7,12 miljonus pasažieru, kas ir par aptuveni 7 % vairāk nekā 2023. gadā. Izpildīto lidojumu skaits sasniedza apmēram 63 200 lidojumus<sup>3</sup>.

Vērojams arī Latvijā reģistrēto aviokompāniju veiktā nolidojuma pieaugums kā sektoros, tā arī stundās.

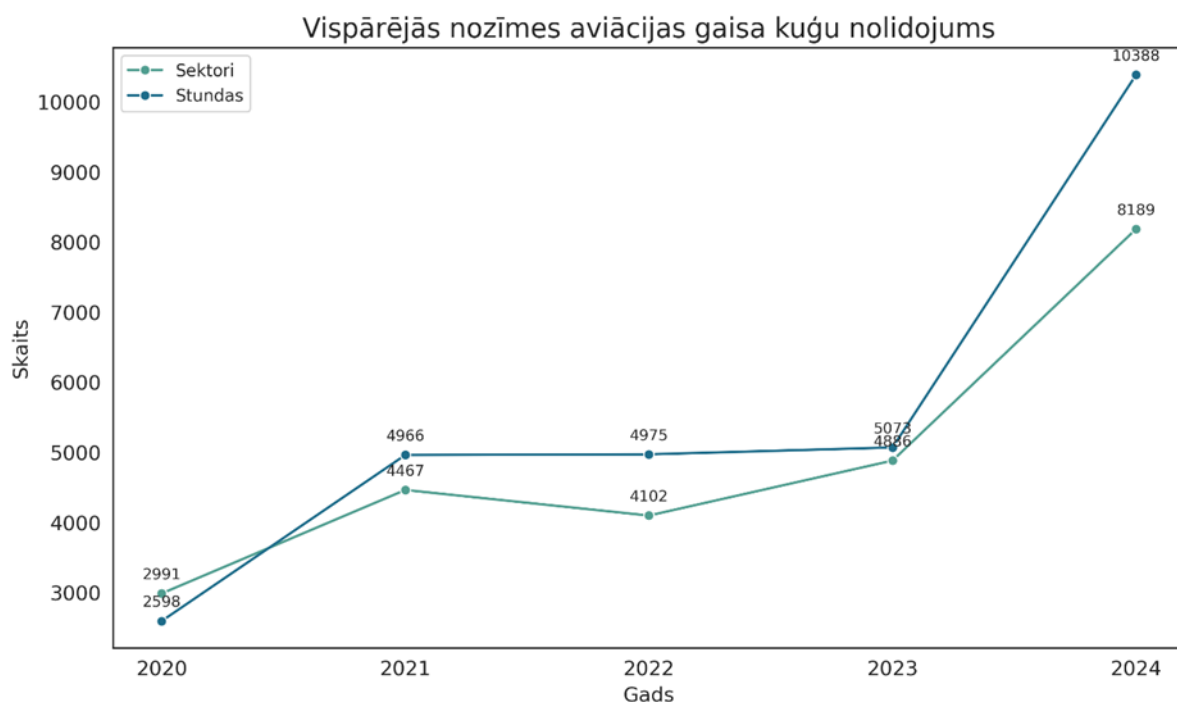


## 1.attēls

*Komercaviācijas gaisa kuģu (CAT) nolidojums (2020-2024)*

Pateicoties sekmīgam darbam ar ziņošanas kultūras veicināšanu vispārējās nozīmes gaisa kuģu pilotu, instruktoru un eksaminētāju vidū, ievērojami pieaudzis arī brīvprātīgi ziņotās vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu īpašnieku informācijas par nolidojumu apjoms.

<sup>3</sup> <https://www.riga-airport.com/lv/media>



2.attēls

*Vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu nolidojums (2020-2024)*

Rīgas lidostā 2024. gadā bija apkalpotas 18 580 tonnas kravas, kas ir neliels samazinājums (~2 %) salīdzinājumā ar 2023. gadu<sup>4</sup>.

Latvijas gaisa satiksmes kontrolējošais operators VAS “Latvijas Gaisa Satiksme” (LGS) 2024. gadā reģistrēja 172 721 lidojumu sektorus, kas ir aptuveni 14,5% liels pieaugums salīdzinot ar iepriekšējo periodu<sup>5</sup>.

Ietekme uz ekonomiku: Saskaņā ar Starptautiskā gaisa transporta asociācija (IATA) ziņojumu, aviācijas sektors Latvijā rada būtisku ekonomisko devumu — 1,0 % no IKP tieši no aviācijas nozares un aptuveni USD 1,9 miljardi kopējā ekonomiskajā ietekmē<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> <https://www.riga-airport.com/lv/media>

<sup>5</sup> <https://www.lgs.lv/korporativa-informacija/statistika-un-finansu-raditaji/statistika>

<sup>6</sup> <https://www.iata.org/en/publications/safety-report/interactive-safety-report>

Latvijas aviācijas nozarē vērojami sekojoši izaicinājumi un nākotnes perspektīvas:

- Kravu satiksmes samazinājums: Kravu apjoms Rīgas lidostā krities par aptuveni 2 % 2024. gadā salīdzinājumā ar 2023. gadu — jānodrošina kravu plūsmas atjaunošana un dažādošana.
- Turpinās konkurence reģionā: Baltijas lidostu vidū Rīgas lidosta saglabā līderpozīcijas, taču pasaules aviācijas tirgus spiediens prasa uzlabotu kapacitātes, pakalpojumu un maršrutu stratēģiju.
- Lidojumu drošuma uzturēšana: Lai gan komerciālās aviācijas nāvējošo negadījumu līmenis saglabājas nulles atzīmes līmenī, nepieciešama nepārtraukta uzmanība uz drošuma pārvaldību, risku novēršanu un drošuma kultūras stiprināšanu arī vispārējās nozīmes aviācijā.
- Tehnoloģiskie un regulējošie izaicinājumi: Pastāvīgi jāseko līdzi modernizācijai (piemēram, navigācijas sistēmu uzturēšana, ES un ICAO prasību integrācija), kā arī jāparedz potenciālās ietekmes no ģeopolitiskajiem un tehniskajiem draudiem reģionā.

## **Ziņošanas sistēma**

Latvijā ar Ministru kabineta 2015. gada 3. novembra noteikumiem Nr. 634 „Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā” ir ieviesta obligātā un brīvprātīgā atgadījumu ziņošanas sistēma, kā tas ir noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes 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 (turpmāk – Regula Nr. 376/2014). Sarakstu, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo saskaņā ar Regulu Nr. 376/2014, nosaka Komisijas 2015. gada 29. jūnija īstenošanas regula (ES) 2015/1018.

Ziņojumi par atgadījumiem tiek reģistrēti Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēmas (turpmāk – ECCAIRS) datu bāzē. ECCAIRS datu bāze Civilās aviācijas aģentūrā tiek uzturēta un izmantota kopš 2006. gada maija.

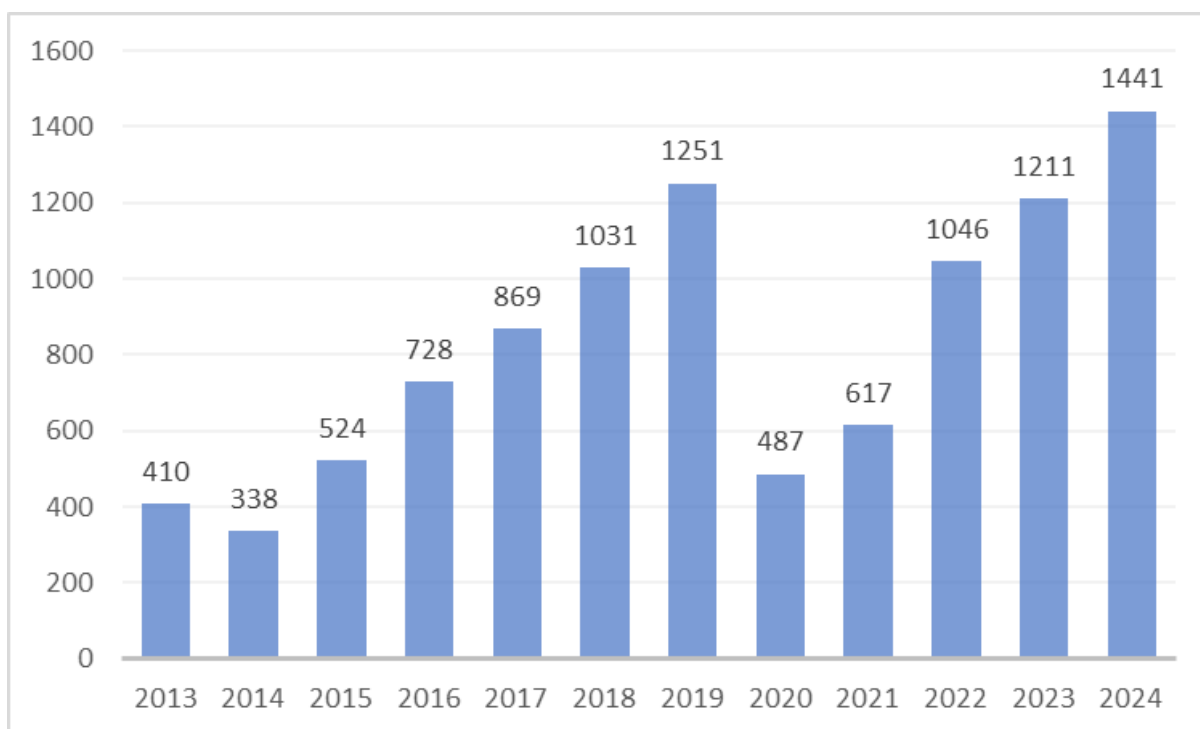
Datu bāzē ir reģistrēti ziņojumi par atgadījumiem (gan brīvprātīgā, gan obligātā kārtā ziņotie), tostarp incidentiem, nopietni incidentiem un aviācijas nelaimes gadījumiem.

Datu bāzē iekļautā informācija kalpo vienīgi lidojumu drošuma analīzei un uzlabošanai. Civilās aviācijas aģentūra neizpauž to personu datus, kuras ziņojušas par atgadījumu vai tajā bijušas iesaistītas. Šī informācija nevar tikt izmantota, lai noteiktu vainīgo vai sauktu kādu pie atbildības.

Minētā informācija par atgadījumiem civilajā aviācijā var tikt izplatīta ieinteresētajām personām, lai kalpotu lidojumu drošuma uzlabošanai. Ieinteresētās personas ir uzskaitītas Regulas Nr. 376/2014 II pielikumā.

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

Nacionālās datu bāzes dati kopš 2008. gada 19. jūnija regulāri tiek iekļauti Eiropas centrālajā repozitorijā.



3.attēls

*Ziņojumi datu bāzē (2013-2024)*

Ziņojumi tiek ievietoti ECCAIRS datubāzē, izmantojot vienotu taksonomiju, kas ir starptautisks datu standarts, ar kuru iespējams aprakstīt gandrīz jebkuru atgadījumu. Ir svarīgi, lai, ziņojot par atgadījumu, tiktu ievērota šī taksonomija, pretējā gadījumā ir apgrūtināta datu apstrāde un vēlāk arī datu analīze.

Obligātās un brīvprātīgās atgadījumu ziņošanas sistēmas kalpo kā līdzeklis lidojumu drošuma līmeņa novērtēšanai, kā arī tā iespējamai uzlabošanai. Personu (vai organizāciju) saraksts, uz kurām attiecas ziņošanas noteikumi, kā arī atgadījumu saraksts, par kuriem jāziņo, ir noteikts iepriekš minētajās regulās.

Brīvprātīgā ziņošanas sistēma ir ļoti būtiska, jo ļauj iegūt informāciju par atgadījumiem, par kuriem obligāti nav jāziņo, taču tie bieži atklāj latentos apstākļus vai jaunus problēmjaucējumus. Tā savulaik tika aktualizēti jautājumi par lāzeru radītajiem apdraudējumiem, bezpilota gaisa kuģiem u.tml.

Lidojumu drošuma analīzei nepieciešams veicināt brīvu datu apmaiņu savstarpējas uzticības gaisotnē. Angliski sauktais *just culture* jeb taisnīguma kultūras princips nozīmē, ka ziņojumi tiek apkopoti, lai uzlabotu lidojumu drošuma līmeni, apzinātu atgadījumu cēloņus un pastāvošos apdraudējumus, it īpaši sistēmiskas nepilnības, kā arī lai tās novērstu. Taisnīguma

kultūras princips neattiecas uz atgadījumiem, kas nepārprotami ir saistīti ar prettiesisku darbību, rupju nolaidību vai apzinātu ļaunprātīgu rīcību.

Ziņošanas sistēma ir viens no Lidojuma drošuma pārvaldības sistēmas (SMS) un Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas stūrakmeņiem.



## Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programma

Lai ICAO dalībvalstis varētu nodrošināt augstu lidojumu drošuma līmeni un samazinātu aviācijas nelaimes gadījumu iespējamību, kā arī ņemot vērā 1944. gada 7. decembra *Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju* (turpmāk - Čikāgas konvencija) 19. pielikumā noteikto, ICAO dalībvalstīm ir jāizstrādā valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programma (turpmāk - lidojumu drošuma programma), kas kalpo kā pārvaldības sistēma, lai noteiktu un pārvaldītu lidojumu drošumu valstī. Tā nepieciešama, lai lidojumu drošuma uzraudzības rezultātus pārvērstu lidojumu drošuma riska kontroles pasākumos un, cik vien iespējams, nodrošinātu sabiedrības drošību laikā, kad aviācijas pakalpojumu sniedzējs veic savas darbības. 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 Lidojumu drošuma programmas un aviācijas pakalpojumu sniedzēju lidojumu drošuma pārvaldības sistēmas (SMS) funkcionalitāti. Šim nolūkam Civilās aviācijas aģentūra regulāri nosaka darbības stratēģiju četrpades plānošanas ciklam, kurā viena no plānošanas cikla prioritātēm ir Latvijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas izstrāde.

Ņemot vērā minēto, Latvija, kā viena no ICAO dalībvalstīm ir izstrādājusi [Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programmu](#), kurā izklāstīta valsts loma lidojumu drošuma pārvaldībā un pārvaldības ietvaros veicamās aktivitātes, tajā skaitā lidojumu drošuma uzraudzība un lidojumu drošuma risku kontroles pasākumi.

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 (turpmāk – Regula Nr. 2018/1139) noteikto, Komisijas 2015. gada 7. decembra ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei “Eiropas Aviācijas drošuma programma” (COM (2015) 599 galīgā redakcija, Brisele 07.12.2015), EASA izstrādāto Eiropas aviācijas drošuma plānu 2023-2025 (EPAS).



Pieņemamā lidojumu drošuma līmeņa koncepts papildina lidojumu drošuma pārvaldības pieeju, kas tiek balstīta ne tikai uz aviācijas pakalpojumu sniedzēju atbilstību normatīvajam regulējumam, bet arī uz civilās aviācijas darbības snieguma analīzi (*performance based approach*). ICAO standarti pieprasa, lai katra ICAO dalībvalsts noteiktu un būtu spējīga realizēt valsts līmeņa pieņemamo lidojumu drošuma līmeni, kas tiek noteikts un uzturēts, balstoties uz valsts lidojumu

drošuma programmas pamatnostādnēm.

Ņemot vērā Ministru kabineta 2021. gada 16. novembra noteikumos Nr. 755 “Noteikumi par Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programmu” noteikto, Lidojumu drošuma programmu apstiprina Satiksmes ministrijas izveidota Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas pārvaldības grupa.

Lidojumu drošuma snieguma rādītāju uzraudzība

Lidojumu drošuma snieguma rādītāji (SPI) – informācija no Latvijas Civilās aviācijas aģentūras datubāzes izteikta pret nolidojuma datiem (lidojumu skaitu), kas iegūti no gaisa kuģu ekspluatantiem, vispārējās nozīmes aviācijas pārstāvjiem (gaisa kuģu īpašniekiem, pilotiem un klubiem), lidostām un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Indikatori ir noteikti tādiem atgadījumiem, kas atkārtojas un iezīmē tendences, potenciāli rada tiešu apdraudējumu lidojumu drošumam. Šajā sadaļā ir atainoti faktiskie rādītāji – saskaņā ar datiem, kas reģistrēti Civilās aviācijas aģentūras datubāzē.

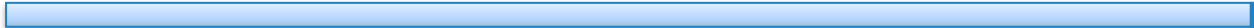
Komercaviācijas SPI

Negadījumi komercaviācijā (CAT) un nekomerciālo komplekso gaisa kuģu (NCC) ekspluatācijā

| Drošuma snieguma rādītājs (SPI)                   | SPI vērtība |          | SPI mērvienība       | SPI aprēķina formula vai metode                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------|-------------|----------|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                   | plānotā     | faktiskā |                      |                                                                                                                                                                                    |
| Latvijas CAT un NCC ekspluatanti: nav negadījumu. | 0,00        | 0,00     | uz 10 000 lidojumiem | Attiecība tiek rēķināta dalot negadījumu skaitu (0) ar kopējo lidojumu skaitu 2024.gadā un reizinot ar 10000. OPER-SPI-1 ir 0, kas nozīmē, ka ir sasniegts vēlamais SPT rezultāts. |

1. tabula

Lidojumu drošuma snieguma rādītājs (OPER-SPI-1). Negadījumi komercaviācijā uz 10 000 lidojumiem.



Nāvējoši negadījumi komercaviācijā (CAT) un nekomerciālo komplekso gaisa kuģu (NCC) ekspluatācijā

| Drošuma snieguma rādītājs (SPI)                                                                                          | SPI vērtība |          | SPI mērvienība       | SPI aprēķina formula vai metode                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                          | plānotā     | faktiskā |                      |                                                                                                                                                                                              |
| Latvijas CAT un NCC ekspluatanti: nāvējošu negadījumu rādītājs (nāvējoši negadījumi uz 10000 lidojumiem) – 0,00 (2024.g) | 0,00        | 0,00     | uz 10 000 lidojumiem | Attiecība tiek rēķināta dalot nāvējošu negadījumu skaitu (0) ar kopējo lidojumu skaitu 2024.gadā un reizinot ar 10 000. OPER-SPI-2 ir 0, kas nozīmē, ka ir sasniegts vēlamais SPT rezultāts. |

2. tabula  
*Lidojumu drošuma snieguma rādītājs (OPER-SPI-2). Nāvējoši negadījumi komercaviācijā uz 10 000 lidojumiem.*

Nopietni incidenti komercaviācijā (CAT) un nekomerciālo komplekso gaisa kuģu (NCC) ekspluatācijā

| Drošuma snieguma rādītājs (SPI)                                                                                      | SPI vērtība |          | SPI mērvienība       | SPI aprēķina formula vai metode                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                      | plānotā     | faktiskā |                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Latvijas CAT & NCC operatori: nopietnu incidentu rādītājs (nopietni incidenti uz 10 000 lidojumiem) – 0,00 (2024.g.) | > 0,184     | 0,00     | uz 10 000 lidojumiem | Attiecība tiek rēķināta dalot nopietnu incidentu skaitu (0) ar kopējo lidojumu skaitu 2024.gadā un reizinot ar 10 000. OPER-SPI-4 SPI ir 0. Ņemot vērā iepriekšējo gadu rezultātus, SPT 2024. gadam tiek noteikts kā vidējais nopietno incidentu rādītājs 2020.-2024. gadā (0,092) + standartnovirze (0,092), kas ir 0,184 nopietni incidenti uz 10 000 lidojumiem. Tas nozīmē, ka ar 2024. gada rezultātu 0,00 nopietni incidenti uz 10 000 lidojumiem ir sasniegts vēlamais SPT rezultāts. |

3. tabula  
*Lidojumu drošuma snieguma rādītājs (OPER-SPI-4). Nopietni incidenti komercaviācijā uz 10 000 lidojumiem.*

## Citi lidojumu drošuma snieguma rādītāji

Pēc pandēmijas periodā aviācijas nozarē strādājošo noguruma jautājums ir kļuvis īpaši aktuāls, ko apliecina būtisks saņemto ziņojumu pieaugums no lidojumu apkalpes par nogurumu, kā arī par iespējamiem lidojumu un darba laika ierobežojumu (FTL) pārkāpumiem. Intensīvāka operacionālā vide, personāla trūkums un atgriešanās pie lielāka lidojumu apjoma rada papildu slodzi apkalpei, palielinot noguruma riskus un potenciāli ietekmējot drošuma līmeni. Tādēļ Civilās aviācijas aģentūra pastiprināti monitorē noguruma pārvaldības procesus un darba laika ievērošanu, nodrošinot, ka gaisa kuģu ekspluatanti ievieš efektīvus pasākumus drošuma risku mazināšanai un atbilstību normatīvajām prasībām.

Atgadījumi komercaviācijā, kuros FTL pārsniegti vairāk kā par 1 stundu

| Drošuma snieguma rādītājs (SPI)                                                                                                                                                                                                                                                    | SPI vērtība |          | SPI mērvienība                                                                                        | SPI aprēķina formula vai metode                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                    | plānotā     | faktiskā |                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Ziņojumu par noguruma salīdzinājumā ar citiem brīvprātīgiem ziņojumiem par apdraudējuma rašanos.</li> <li>Ziņojumu par noguruma izraisītu bīstamību rašanos biežums, kas saistīts ar konkrētu pienākumu izpildi vai darba veidu.</li> </ul> | >4,70       | 4,34     | Savlaicīgi veikti uzraudzības pasākumi. Organizācijas savlaicīgi un efektīvi veic korektīvās darbības | Attiecība tiek rēķināta dalot atgadījumu, kad FTL pārsniegti vairāk kā par 1 stundu (42) ar kopējo lidojumu skaitu 2024.gadā un reizinot ar 10 000. OPER-SPI-7 SPI ir 4,34. Ņemot vērā iepriekšējo gadu rezultātus, SPT 2024. gadam tiek noteikts kā vidējais pārsniegumu rādītājs 2020--2024. gadā (4,38) + standartnovirze (0,32), kas ir 4,70 pārsniegumi uz 10 000 lidojumiem. Tas nozīmē, ka ar 2024. gada rezultātu 4,34 pārsniegumi uz 10 000 lidojumiem ir sasniegts vēlams SPT rezultāts. |

## 4. tabula

*Lidojumu drošuma snieguma rādītājs (OPER-SPI-7). Atgadījumi komercaviācijā, kuros FTL pārsniegti vairāk kā par 1 stundu uz 10 000 lidojumiem.*

### Vispārējās nozīmes aviācijas SPI

Informācija par atgadījumiem vispārējās nozīmes aviācijā nav pārlietu precīza, jo joprojām ir tendence ziņot tikai par smagiem atgadījumiem, kurus nav iespējams noslēpt. Vispārējās nozīmes aviācijā ir jāturpina uzlabot lidojumu drošuma kultūru – šis jautājums tiek izskatīts lidojumu instruktoru semināros, helikopteru drošuma semināros, nacionālo licenču turētāju semināros u.tml.. Pozitīvi jāizceļ ziņošanas kultūras uzlabošanas lidojumu treniņu organizācijās, kas ir ļoti svarīgi, lai radītu pareizu priekšstatu studentiem par lidojumu drošuma kultūru un lai tas uzlabotu lidojumu drošuma līmeni ilgtermiņā.

Ja neņem vērā nopietnos incidentus un aviācijas nelaimes gadījumus, kā arī Latvijas gaisa satiksmes ziņojumus par gaisa telpas pārkāpumiem vispārējās nozīmes aviācijā, tad Civilās aviācijas aģentūras datubāzē ir reģistrēti vien atsevišķi atgadījumi, kad ziņojuši paši iesaistītie vispārējās nozīmes aviācijas piloti. Tas nozīmē, ka, atskaitot Latvijas gaisa satiksmes ziņojumus, šobrīd Civilās aviācijas aģentūras ir pieejami pārsvarā TNGIIB ziņojumi, kas ļauj rīkoties tikai reaktīvi, t.i., veikt darbības, kad nelaime jau notikusi, nevis proaktīvi – balstoties uz saņemtajiem ziņojumiem un citu vērtīgu informāciju.

### Negadījumi vispārējās nozīmes aviācijā

2024. gadā Latvijā notika 2 negadījumi, kuros iesaistīts vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģis:

- 2024. gada 4. maijā ap plkst. 21:01 notika aviācijas nelaimes gadījums ar pilotu skolai ERIVA piederošo gaisa kuģi TECNAM P2008 JC, reģistrācijas numurs YL-EVA, kas veica piespiedu nosēšanos uz autoceļa A1 netālu no Ādažiem, lidojot no Rīgas puses. Lidojuma laikā gaisa kuģī atradās pilots un pasažieri, kuri negadījumā necieta.
- 2024. gada 19. jūnijā ap plkst. 10:56 notika aviācijas nelaimes gadījums ar SIA "DreamFlyer" piederošo gaisa kuģi Pilatus PC-6/B2-H4, reģistrācijas numurs YL-YEA, kas veica piespiedu nosēšanos Mārupes novadā Babītes pagastā apmēram trīs jūdzes no Starptautiskās lidostas "Rīga". Nosēšanās laikā gaisa kuģis ieslīdēja meliorācijas grāvī ar ūdeni, līdz ar ko gaisa kuģa fizelāžas priekšējā daļa tika stipri

bojāta. Gaisa kuģa pilots aviācijas nelaimes gadījumā necieta, pasažieris (izpletņlēcējs) guva vidējā smaguma traumas un tika nogādāts ārstniecības iestādē<sup>7</sup>.

Negadījumi vispārējās nozīmes aviācijā

| Drošuma snieguma rādītājs (SPI)                                                                                                    | SPI vērtība |          | SPI mērvienība       | SPI aprēķina formula vai metode                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                    | plānotā     | faktiskā |                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Latvijas vispārējās nozīmes aviācijas (GA) ekspluatanti: negadījumu rādītājs (negadījumu skaits uz 10 000 lidojumiem) – 2 (2024.g) | >2,78       | 2,55     | uz 10 000 lidojumiem | Attiecība tiek rēķināta dalot negadījumu skaitu (0) ar kopējo lidojumu skaitu 2024.gadā un reizinot ar 10000. OPER-SPI-1 ir 2,55, Ņemot vērā iepriekšējo gadu rezultātus, SPT 2024. gadam tiek noteikts kā vidējais negadījumu rādītājs 2020.-2024. gadā 1,44) + standartnovirze (1,34), kas ir 2,78 negadījumi uz 10 000 lidojumiem. Tas nozīmē, ka ar 2024. gada rezultātu 2,55 negadījumu uz 10 000 lidojumiem nav pārsniegts vēlamais SPT līmenis. Piebilde: Vispārējās nozīmes aviācijā dati par nolidojumu tiek sniegti brīvprātīgi, līdz ar to šī statistika atspoguļo tikai tos nolidojuma datus, kas ir LV CAA rīcībā. |

5. tabula

Lidojumu drošuma snieguma rādītājs (OPER-SPI-1). Negadījumi vispārējās nozīmes aviācijā uz 10 000 lidojumiem.

<sup>7</sup> <https://www.taiib.gov.lv/lv/aviacijas-nobeiguma-zinojumi>

Nāvējoši negadījumi vispārējās nozīmes aviācijā

| Drošuma snieguma rādītājs (SPI)                                                                                                                  | SPI vērtība |          | SPI mērvienība       | SPI aprēķina formula vai metode                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                  | plānotā     | faktiskā |                      |                                                                                                                                                                                              |
| Latvijas vispārējās nozīmes aviācijas (GA) ekspluatanti: nāvējošu negadījumu rādītājs (nāvējoši negadījumi uz 10 000 lidojumiem) – 0,00 (2024.g) | 0,00        | 0,00     | uz 10 000 lidojumiem | Attiecība tiek rēķināta dalot nāvējošu negadījumu skaitu (0) ar kopējo lidojumu skaitu 2024.gadā un reizinot ar 10 000. OPER-SPI-3 ir 0, kas nozīmē, ka ir sasniegts vēlamais SPT rezultāts. |

6. tabula

Lidojumu drošuma snieguma rādītājs (OPER-SPI-3). Nāvējoši negadījumi vispārējās nozīmes aviācijā uz 10 000 lidojumiem.

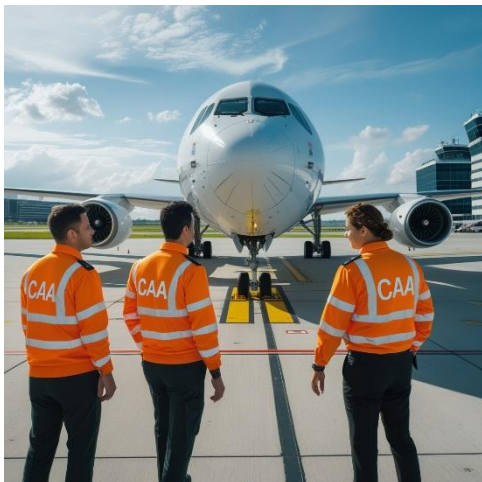
Nopietni incidenti vispārējās nozīmes aviācijā

| Drošuma snieguma rādītājs (SPI)                                                                                                                | SPI vērtība |          | SPI mērvienība       | SPI aprēķina formula vai metode                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                | plānotā     | faktiskā |                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Latvijas vispārējās nozīmes aviācijas (GA) ekspluatanti: nopietnu incidentu rādītājs (nopietni incidenti uz 10 000 lidojumiem) – 0 (2024. g.). | >2,66       | 0,00     | uz 10 000 lidojumiem | Attiecība tiek rēķināta dalot nopietnu incidentu skaitu (0) ar kopējo lidojumu skaitu 2024.gadā un reizinot ar 10 000. OPER-SPI-5 SPI ir 0,00. Ņemot vērā iepriekšējo gadu rezultātus, SPT 2024. gadam tiek noteikts kā vidējais nopietno incidentu rādītājs 2020-2024. gadā (1,19) + standartnovirze (1,47), kas ir 2,66 nopietni incidenti uz 10 000 lidojumiem. Tas nozīmē, ka ar 2024. gada rezultātu 0,00 nopietni incidenti uz 10 000 lidojumiem ir sasniegts vēlamais SPT rezultāts.<br>Piebilde: Vispārējās nozīmes aviācijā dati par nolidojumu tiek sniegti brīvprātīgi, līdz ar to šī statistika atspoguļo tikai tos nolidojuma datus, kas ir LV CAA rīcībā. |

7. tabula

Lidojumu drošuma snieguma rādītājs (OPER-SPI-5). Nopietni incidenti vispārējās nozīmes aviācijā uz 10 000 lidojumiem.

## Perona pārbaudes (SAFA/SACA inspekcijas)



Eiropas Savienības SAFA programmas inspekcijas tiek veiktas uz Eiropas Savienības vai Eiropas ekonomiskās zonas dalībvalstu gaisa kuģiem (SACA), kā arī uz trešo valstu gaisa kuģiem (SAFA), lai pārliecinātos par to atbilstību starptautiskajām lidojumu drošuma prasībām. Informācija tiek apkopota centralizētā datu bāzē. Ja gaisa kuģa pārbaūžu rezultāti norāda uz nopietnām novirzēm no starptautiskajām lidojumu drošuma prasībām (sevišķi, ja tās atkārtojas),

civilās aviācijas kompetentās iestādes nekavējoties par to ziņo Eiropas Komisijai. Šāda rīcība gaisa transporta jomā nepieciešama, lai nodrošinātu augstu lidojumu drošuma līmeni un aizsargātu pasažierus. Savukārt, lai informētu pasažierus, Eiropas Savienība ir izveidojusi sarakstu ar Gaisa kuģu ekselentiem, kuri neatbilst attiecīgajiem drošuma kritērijiem. Lēmumu par lidošanas aizliegumu attiecībā uz konkrētiem Gaisa kuģu ekspluatantiem vai pat attiecībā uz valstīm, pieņem atbilstoši katras lietas būtībai (Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 14. decembra Regula (EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti). Gaisa kuģu ekspluatantu saraksts, kuri neatbilst attiecīgajiem drošuma kritērijiem, pieejams:

[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/air-safety-list\\_lv.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/air-safety-list_lv.pdf).

Gaisa kuģi un gaisa kuģu ekspluatanti tiek pārbaudīti gan pēc nejaušības principa, gan ievērojot prasības attiecībā uz prioritātes kritērijiem Eiropas Savienības lidostas izmantojošo gaisa kuģu perona pārbaūžu veikšanā. Prioritātes kritērijus nosaka Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/1139 (turpmāk – Regula Nr. 965/2012).

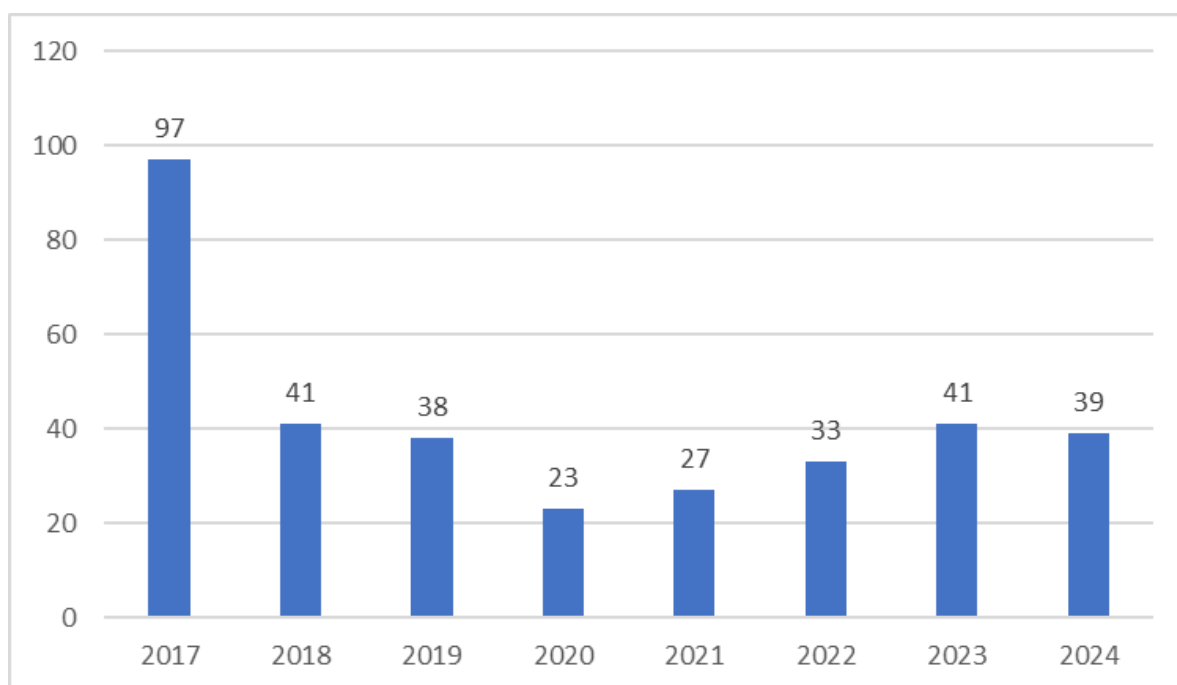
Šobrīd inspekciju skaitu un sadalījumu dalībvalstīm pamatā nosaka EASA, bet dalībvalstis jebkurā gadījumā var veikt papildus inspekcijas, ja tām ir aizdomas par kādiem lidojumu drošumu apdraudošiem apstākļiem, kas saņemti, piemēram, no pasažieriem, aviācijas personāla atgadījumu ziņojumiem u.tml..

Inspektori, ievērojot perona pārbaudes laikā atklātās neatbilstības, nosaka neatbilstību kategorijas saskaņā ar Regulas Nr. 965/2012 2. pielikuma ARO.RAMP. 130. punktā minētajām prasībām:

Trešā neatbilstību kategorija – gaisa kuģa neatbilstība rada tiešus draudus gaisa kuģa lidojumu drošumam.

Otrā neatbilstību kategorija – gaisa kuģa neatbilstība var būtiski ietekmēt gaisa kuģa lidojuma drošumu.

Pirmā neatbilstības kategorija – gaisa kuģa neatbilstība ir nenožīmīga un nerada būtisku ietekmi uz lidojumu drošumu.



#### 4. attēls

*Civilās aviācijas aģentūras veikto SAFA/SACA inspekciju sadalījums pa gadiem*

Papildu informācija par Eiropas Savienības SAFA programmu ir pieejama EASA mājas lapā (angliski):

<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/air-operations/ramp-inspection-programmes-safa-saca>

**Pārskatā lietotie saīsinājumi un termini**

| SAĪSINĀJUMI UN<br>TERMINI | SKAIDROJUMS                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| EASA                      | Eiropas Aviācijas drošības aģentūra ( <i>European Aviation Safety Agency</i> ).                                                                                                                   |
| EPAS                      | Eiropas aviācijas drošuma plāns ( <i>European Plan for Aviation Safety</i> )                                                                                                                      |
| ECCAIRS                   | Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēma ( <i>European Co-ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems</i> ).                                                       |
| FTL                       | Lidojumu un darba laika ierobežojumi ( <i>Flight Time Limitations</i> )                                                                                                                           |
| GNSS                      | Globālā navigācijas satelītu sistēma.                                                                                                                                                             |
| IATA                      | Starptautiskā gaisa transporta asociācija ( <i>The International Air Transport Association</i> ).                                                                                                 |
| ICAO                      | Starptautiskā civilās aviācijas organizācija ( <i>International Commercial Aviation Organization</i> ).                                                                                           |
| LGS                       | VAS “Latvijas gaisa satiksme”.                                                                                                                                                                    |
| Nopietns incidents        | Incidents, kas noticis apstākļos, kas norāda uz to, ka gandrīz noticis aviācijas nelaimes gadījums. Piezīme: atšķirība starp aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu ir tikai iznākumā. |
| SAFA                      | Ārvalstu gaisa kuģu pirmslidojuma vai pēclidojuma pārbaudes ( <i>Safety Assessment of Foreign Aircraft</i> )                                                                                      |
| SMS                       | Lidojumu drošuma vadības sistēma ( <i>Safety Management System</i> )                                                                                                                              |
| SPI                       | Drošuma snieguma rādītāji ( <i>Safety performance Indicators</i> )                                                                                                                                |
| TNGIIB                    | Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs ( <i>Accident Investigation Bureau</i> ).                                                                                           |
| VNA                       | Vispārējās nozīmes aviācija ( <i>General aviation</i> ).                                                                                                                                          |



### **Atsauksmēm**

Komentārus par 2024. gada lidojumu drošuma pārskatu un tajā iekļauto informāciju vai ieteikumus nākamā gada lidojumu drošuma pārskatam, lūdzam sūtīt: [SIDD@caa.gov.lv](mailto:SIDD@caa.gov.lv)