

V/A „CIVILĀS AVIĀCIJAS AĢENTŪRA”



LIDOJUMU DROŠUMA PĀRSKATS



PAR
2025. GADU

Saturs

	Direktora uzruna	3.lpp.
	Atruna	4.lpp.
	2025. gads civilās aviācijas lidojumu drošuma jomā	9.lpp.
	Ziņošanas sistēma	12.lpp.
	Valsts civilās aviācijas lidojumu drošuma programma	13.lpp.
	Lidojumu drošuma snieguma rādītāju uzraudzība (SPI)	17.lpp.
	Aktuālie drošuma jautājumi	21.lpp.
	Perona pārbaudes (SAFA/SACA)	23.lpp.
	Atsauksmēm	25.lpp.

Cienījamie aviācijas nozares kolēģi un sadarbības partneri!

Civilās aviācijas drošums ir aviācijas nozares pamats un būtisks priekšnoteikums sabiedrības uzticībai. Valsts aģentūras “Civilās aviācijas aģentūra” (turpmāk – Civilās aviācijas aģentūra) viens no uzdevumiem ir nodrošināt efektīvu civilās aviācijas uzraudzību, vienlaikus stiprinot drošuma kultūru visā nozarē, lai Latvijas civilā aviācija arī turpmāk atbilstu augstākajiem starptautiskajiem un Eiropas Savienības drošuma standartiem.

Mūsdienīga aviācijas sistēma balstās uz ciešu sadarbību, atklātu ziņošanu un datus balstītu lēmumu pieņemšanu. Civilās aviācijas aģentūra konsekventi pilnveido savu pieeju, paplašinot drošuma risku analīzi un stiprinot sadarbību ar starptautiskajām un Eiropas Savienības organizācijām, lai veidotu vienotu, noturīgu un drošu aviācijas vidi.

2025. gadā Civilās aviācijas aģentūra turpināja aktīvu darbu visās civilās aviācijas jomās, īpašu uzmanību pievēršot drošuma datu analīzei un preventīvai risku pārvaldībai. Regulāra uzraudzība, mērķtiecīga datu izmantošana un cieša sadarbība ar nozares dalībniekiem ļāva savlaicīgi identificēt riskus un operatīvi īstenot pasākumus to mazināšanai.

Šajā ikgadējā drošuma pārskatā atspoguļota Latvijas civilās aviācijas drošuma situācija 2025. gadā, iezīmējot arī galvenās attīstības tendences salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem.

Pateicos visiem Latvijas aviācijas profesionāļiem par ieguldījumu drošas un uzticamas aviācijas vides veidošanā. Jūsu zināšanas, atbildība un ikdienas darbs nodrošina, ka aviācija arī turpmāk saglabā savu vietu starp drošākajiem transporta veidiem.

Civilās aviācijas aģentūras direktors

Māris Gorodcovs

Atruna

Lidojumu drošuma pārskatā ietvertie dati par atgadījumiem tiek sniegti tikai informatīvā nolūkā. Dati no Civilās aviācijas aģentūras datu bāzēm, 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 lidaparātu 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.

2025. gads civilās aviācijas lidojumu drošuma jomā

Globālā situācija civilās aviācijas lidojumu drošuma jomā

2025. gadā civilā aviācija pārvadāja aptuveni 5 miljardus pasažieru. Tika veikti vairāk nekā 38,7 miljoni reisu.

Komerciālā aviācija joprojām ir viens no drošākajiem sabiedriskā transporta veidiem. To apliecina ilgtermiņā noturīgais negadījumu biežuma samazinājums no 3,72 negadījumiem uz vienu miljonu reisu 2005. gadā līdz 1,32 negadījumiem uz vienu miljonu reisu 2025. gadā. Šis uzlabojums atspoguļo nozares pastāvīgo apņemšanos nodrošināt drošumu, ko veicina drošuma vadības sistēmu ieviešana un uzturēšana, tehnoloģiju attīstība, personāla apmācība un spēcīgas drošuma kultūras veicināšana, kas vērsta uz nākotnes risku mazināšanu.

Lai gan 2025. gadā notika 51 negadījums, kas varēja būtiski ietekmēt sabiedrības uztveri par lidojumu drošumu, piecu gadu vidējais negadījumu rādītājs uz vienu miljonu reisu turpināja pakāpeniski uzlaboties, samazinoties no 1,31 (2020–2024) līdz 1,27 (2021–2025). Tas apstiprina nozares ilgtermiņa tendenci uzlabot drošuma rādītājus.

No 51 negadījuma 8 bija ar letālām sekām, kuros kopumā bija 394 bojāgājušo, kas atradās lidaparātā, un vēl 35 bojāgājušajiem ārpus lidaparāta. Tas ir būtisks pieaugums salīdzinājumā ar 2024. gadu, kad kopumā tika reģistrēti 95 negadījumi, tajā skaitā 10 negadījumi ar letālām sekām – 296 bojāgājušajiem lidaparātos un 7 bojāgājušiem ārpus lidaparāta.

2025. gadā bojāgājušo skaits bija lielākais kopš 2018. gada, kas parāda, ka neliels skaits katastrofālu notikumu var radīt nesamērīgi lielas sekas pat tad, ja kopējais negadījumu skaits samazinās.

Bojāejas riska rādītājs uz vienu miljonu lidojumu pieauga no 0,06 (2024) līdz 0,17 (2025). Tomēr ilgtermiņā tendence joprojām ir būtiski uzlabojusies — rādītājs samazinājies no 0,69 (2005) līdz 0,17 (2025¹).

¹ IATA - Strong 2025 Passenger Demand Masks Ongoing Capacity Constraints

Civilās aviācijas drošuma situācija Eiropā 2025. gadā

Saskaņā ar EASA 2025. gadā publicēto informāciju, civilās aviācijas drošuma situācija Eiropā kopumā vērtējama kā stabila. Vienlaikus jāatzīmē, ka aviācijas darbības vide kļūst arvien sarežģītāka, ko ietekmē ģeopolitiskā situācija, gaisa telpas ierobežojumi, tehnoloģiju attīstība, jaunu gaisa telpas lietotāju integrācija un pieaugoši ārējie apdraudējumi.

Viens no nozīmīgākajiem 2025. gada drošuma izaicinājumiem bija Globālās navigācijas satelītu sistēmas (GNSS) signālu traucējumi, tostarp signāla slāpēšana (*jamming*) un signāla viltošana (*spoofing*). EASA un IATA 2025. gadā norādīja, ka šādu traucējumu biežums turpina pieaugt, īpaši Austrumeiropā. EASA uzsvēra nepieciešamību stiprināt aviācijas sistēmas noturību, nodrošinot efektīvāku ziņošanu un monitoringu, piemērojot preventīvus un mazināšanas pasākumus, uzturot tradicionālos navigācijas līdzekļus un veicinot ciešāku civilās un militārās aviācijas koordināciju².

Būtisks drošuma aspekts 2025. gadā bija arī lidojumu drošums konflikta zonu tuvumā. Ņemot vērā Krievijas karu pret Ukrainu un ar to saistītos gaisa telpas riskus, EASA atjaunināja drošuma norādījumus attiecībā uz Krievijas gaisa telpu. EASA rekomendēja izvairīties no lidojumiem noteiktā Krievijas gaisa telpas daļā, uzsverot nepieciešamību nodrošināt maksimālu lidojumu drošumu apstākļos, kuros pastāv paaugstināti militārie un ģeopolitiskie riski³.

Nozīmīga attīstība 2025. gadā bija arī virszemes apkalpošanas jomas iekļaušana Eiropas Savienības aviācijas drošuma regulējumā. Jaunās prasības apliecina, ka virszemes apkalpošanai ir būtiska nozīme kopējā lidojumu drošuma nodrošināšanā. Regulējums paredz prasības gan virszemes apkalpošanas organizācijām, gan kompetento iestāžu uzraudzībai, tostarp attiecībā uz vadības sistēmām, personāla apmācību un kompetences uzturēšanu⁴.

Kopumā 2025. gadā Eiropas civilās aviācijas drošuma sistēma saglabāja augstu drošuma līmeni. Vienlaikus EASA uzsvēra, ka mainīgā drošuma vide prasa pastāvīgu risku novērtēšanu, efektīvu atgadījumu ziņošanu, drošuma datu izmantošanu un savlaicīgu preventīvo pasākumu īstenošanu. 2025. gada aktualitātes apliecina, ka Eiropas aviācijas drošuma prioritātes arvien vairāk saistītas ar sistēmas noturību pret ārējiem apdraudējumiem, tehnoloģiskiem riskiem un operacionālās vides sarežģītības pieaugumu⁵.

² EASA European Plan for Aviation Safety 2025

³ EASA Conflict Zone Information Bulletin on Russian airspace

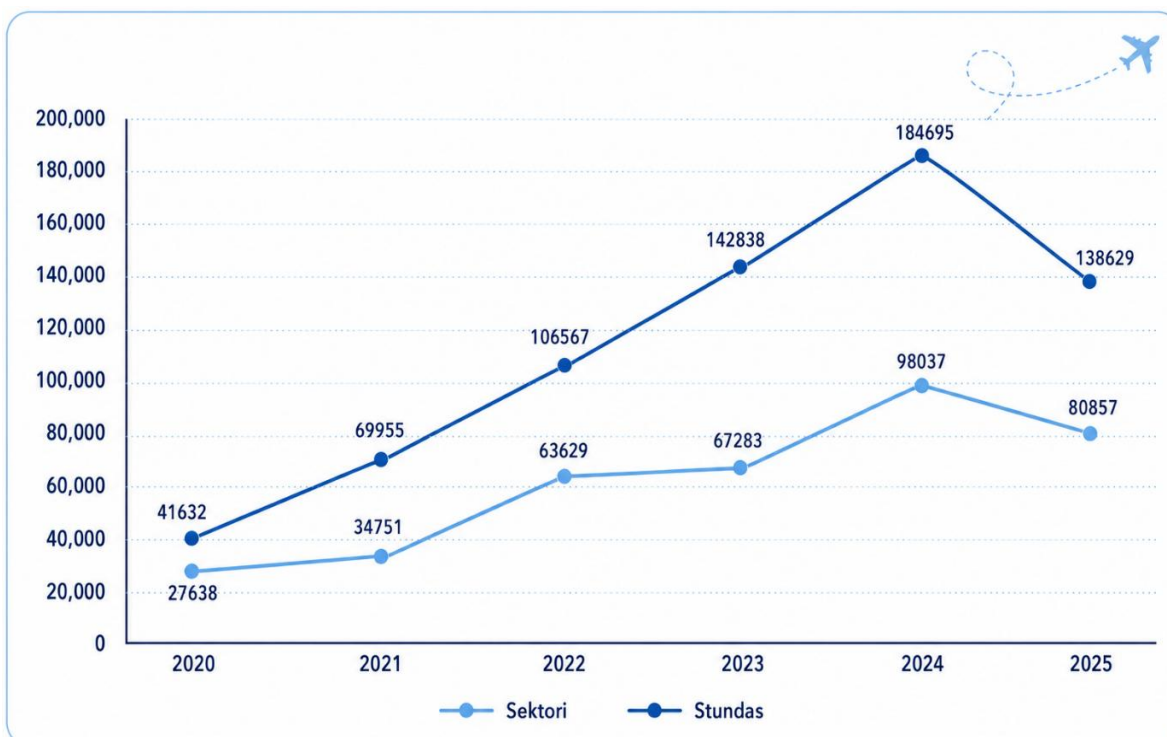
⁴ EASA information on new EU ground handling safety rules

⁵ EASA Annual Safety Conference 2025.

2025. gads civilās aviācijas drošuma jomā Latvijā

2025. gadā civilās aviācijas drošuma situācija Latvijā kopumā vērtējama kā stabila. Civilās aviācijas aģentūra turpināja īstenot uzraudzību visās civilās aviācijas jomās, īpašu uzmanību pievēršot drošuma datu analīzei, preventīvai risku pārvaldībai, atgadījumu ziņošanai un sadarbībai ar nozares dalībniekiem. Drošuma pārvaldībā būtiska nozīme bija obligātajai un brīvprātīgajai atgadījumu ziņošanas sistēmai, kuras ietvaros ziņojumi tiek reģistrēti Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēmas (ECCAIRS) datu bāzē un izmantoti lidojumu drošuma analīzei un uzlabošanai.

Latvijas aviācijas darbības vidi 2025. gadā ietekmēja gan operacionāli, gan ārēji faktori - ģeopolitiskā situācija, gaisa telpas izmantošanas ierobežojumi, GNSS signālu traucējumi, kā arī bezpilota lidaparātu izmantošanas pieaugums. Latvijas reģistrēto komercaviācijas ekspluatantu nolidojuma datus bija vērojamas izmaiņas, kas saistītas ar vienas no lielākajām aviokompānijām pēkšņu aiziešanu no tirgus; līdz ar to šīs aviokompānijas 2025. gada nolidojums netika iekļauts kopējā datu apkopojumā. Saskaņā ar pārskatā iekļauto informāciju, 2025. gadā komercaviācijas lidaparātu (CAT) nolidojums bija 138 629 stundas un 80 857 sektori.



Komercaviācijas lidaparātu (CAT) nolidojums (2020-2025)

Drošuma snieguma rādītāji 2025. gadā norāda uz pozitīvu situāciju būtiskākajās lidojumu drošuma kategorijās. Latvijas CAT/NCC ekspluatantu jomā netika reģistrēti negadījumi un nāvējoši negadījumi, un attiecīgie Lidojumu drošuma snieguma rādītāji (SPI) sasniedza plānoto mērķi — 0,00 uz 10 000 lidojumiem. Arī vispārējās nozīmes aviācijā negadījumu un nāvējošu negadījumu rādītāji bija 0,00 uz 10 000 lidojumiem. Vienlaikus vispārējās nozīmes aviācijā nepieciešams turpināt pilnveidot ziņošanas kultūru, jo nepietiekama ziņošana ierobežo iespējas savlaicīgi identificēt riskus un veikt proaktīvu drošuma analīzi.

Viens no būtiskākajiem 2025. gada drošuma izaicinājumiem Latvijā bija GNSS signālu traucējumi, tostarp signāla slāpēšana un viltošana. Šādi traucējumi var ietekmēt lidaparātu navigācijas sistēmu darbību un satelītnavigācijas signālu pieejamību vai integritāti, tādēļ īpaša nozīme ir alternatīvo navigācijas metožu uzturēšanai, traucējumu monitorēšanai un savlaicīgai ziņošanai par šādiem atgadījumiem.

Pieaugoša uzmanība tika pievērsta arī bezpilota lidaparātu jeb dronu jomai. Lai veicinātu drošu un atbildīgu dronu izmantošanu, Civilās aviācijas aģentūra 2025. gadā organizēja informatīvus seminārus dažādās Latvijas pašvaldībās, skaidrojot normatīvā regulējuma prasības un tālvadības pilotu pienākumus, kā arī īstenoja informatīvas kampaņas, tajā skaitā sociālos tīklos. Vienlaikus administratīvo pārkāpumu lietu skaita pieaugums apliecina, ka šī joma saglabājas kā nozīmīga drošuma prioritāte, kur nepieciešama gan uzraudzība, gan sabiedrības informēšana.

Civilās aviācijas aģentūra turpināja arī perona pārbažu veikšanu SAFA/SACA programmas ietvaros, pārbaudot gan Eiropas Savienības un Eiropas Ekonomikas zonas dalībvalstu, gan trešo valstu lidaparātus. Šo pārbažu mērķis ir pārliecināties par lidaparātu atbilstību starptautiskajām lidojumu drošuma prasībām un savlaicīgi identificēt būtiskas neatbilstības.

2025. gada aktualitātes apliecina, ka drošuma līmeņa uzturēšanai būtiska ir sistemātiska datu analīze, savlaicīga atgadījumu ziņošana un cieša sadarbība starp aviācijas nozari, valsts institūcijām un starptautiskajiem partneriem.

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 (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 ECCAIRS datu bāzē, kas Civilās aviācijas aģentūrā tiek uzturēta un izmantota kopš 2006. gada maija.

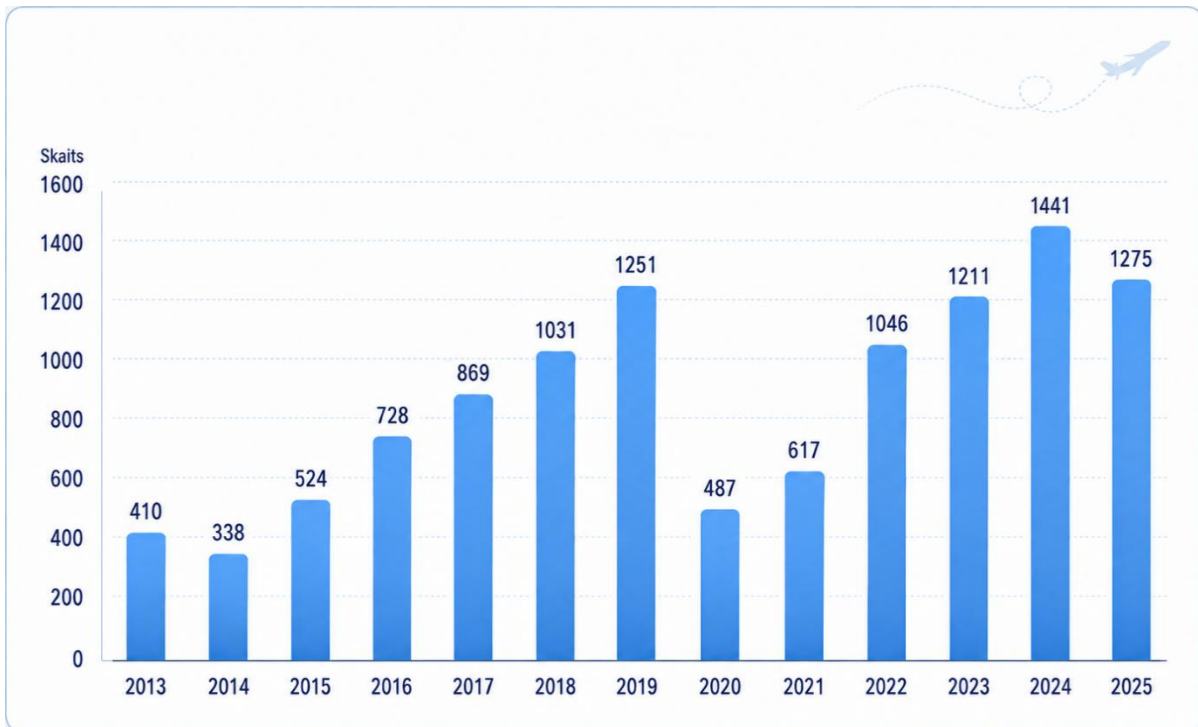
Datu bāzē ir reģistrēti ziņojumi par atgadījumiem (gan brīvprātīgā, gan obligātā kārtā ziņotie), tostarp incidentiem, nopietniem incidentiem un aviācijas nelaimes gadījumiem.

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.



Ziņojumi datu bāzē (2013-2025)

Ziņojumi tiek ievietoti ECCAIRS datu bāzē, 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 problēmjautājumus. Tā savulaik tika aktualizēti jautājumi par lāzeru radītajiem apdraudējumiem, bezpilota lidaparātiem un GPS signāla traucējumiem.

Lidojumu drošuma analīzei nepieciešams veicināt brīvu datu apmaiņu savstarpējas uzticības gaisotnē. “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 lidojumu drošuma programmas stūrakmeņiem.



The graphic features a light blue background with a white curved shape on the left containing text and icons. On the right, there is a blue sky with a white dashed line representing a flight path, a blue airplane, and a runway leading to a control tower. The text is in a clean, sans-serif font.

 Ziņošanai, lūdzu, izmantot

 | www.aviationreporting.eu

 Neskaidrību gadījumā:

 Tālr.: +371 67507968

 E-pasts: sidd@caa.gov.lv

Valsts civilās aviācijas lidojumu drošuma programma

Lai Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (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* (Čikāgas konvencija) 19. pielikumā noteikto, ICAO dalībvalstīm ir jāizstrādā valsts civilās aviācijas drošuma programma (lidojumu drošuma programma), kas kalpo kā pārvaldības sistēma, lai noteiktu un pārvaldītu lidojumu drošumu valstī. 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 (SSP) un aviācijas pakalpojumu sniedzēju lidojumu drošuma pārvaldības sistēmas (SMS) funkcionalitāti.

Ņemot vērā minēto, Latvija ir izstrādājusi Latvijas Republikas civilās aviācijas 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 (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) un EASA izstrādāto Eiropas aviācijas drošuma plānu (EPAS).

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 lidojumu drošuma programmas pārvaldības grupa.

Lidojumu drošuma snieguma rādītāju uzraudzība

SPI ir informācija no Civilās aviācijas aģentūras datu bāzes izteikta pret nolidojuma datiem (lidojumu skaitu), kas iegūti no lidaparātu ekspluatantiem, vispārējās nozīmes aviācijas pārstāvjiem (lidaparātu 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 datu bāzē.

Komercaviācijas SPI

Negadījumi komercaviācijā (CAT) un nekomerciālo komplekso lidaparātu (NCC) ekspluatācijā



Nāvējoši negadījumi komercaviācijā (CAT) un nekomerciālo komplekso lidaparātu (NCC) ekspluatācijā



Nopietni incidenti komercaviācijā (CAT) un nekomerciālo komplekso lidaparātu (NCC) ekspluatācijā



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 ziņošanas 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 ziņošanas 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 datu bāzē ir reģistrēti vien atsevišķi atgadījumi, kad ziņojuši paši iesaistītie vispārējās nozīmes aviācijas piloti. Tas nozīmē, ka, atskaitot Latvijas gaisa satiksmes ziņojumus, šobrīd Civilās aviācijas aģentūrai 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.

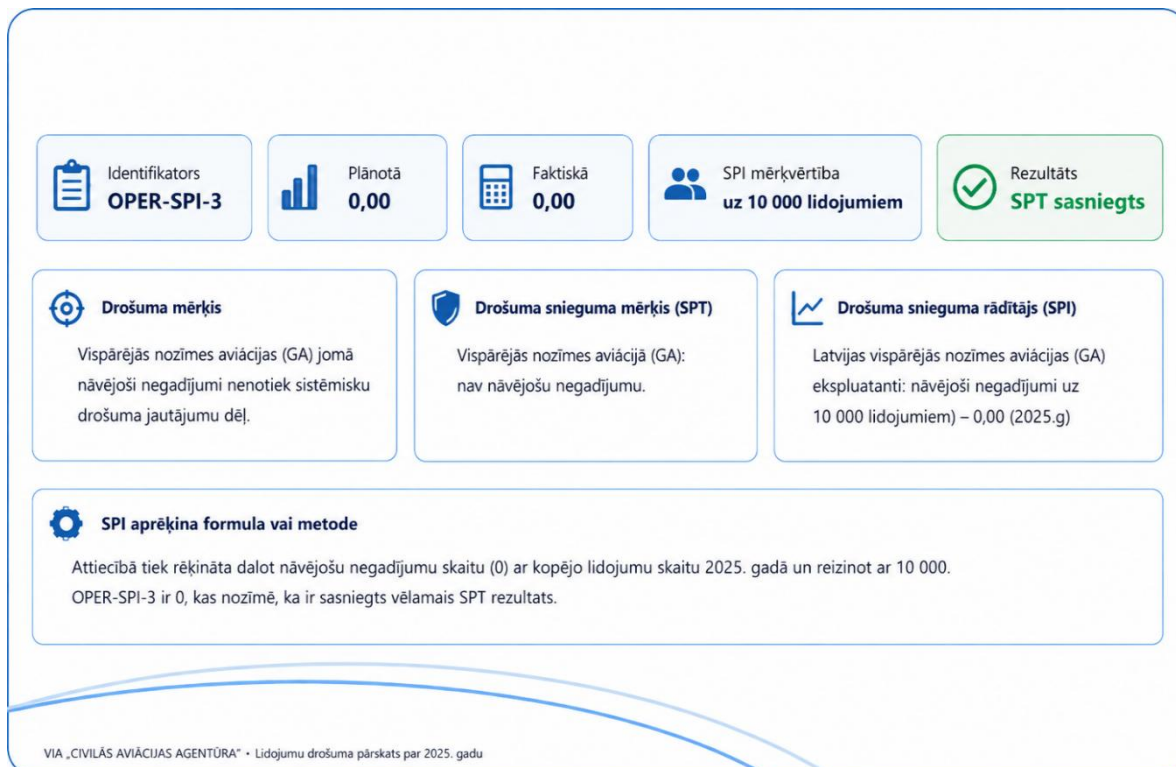
Nopietni incidenti vispārējās nozīmes aviācijā



Negadījumi vispārējās nozīmes aviācijā



Nāvējoši negadījumi vispārējās nozīmes aviācijā



Aktuālie drošuma jautājumi

Bezpilota lidaparāti



2025. gadā Civilās aviācijas aģentūra organizēja bezpilota lidaparātu jomas informatīvo semināru ciklu, lai skaidrotu normatīvā regulējuma prasības un tāl vadības pilotu un bezpilota lidaparātu ekspluatantu pienākumus drošu un atbildīgu lidojumu veikšanai. Semināru ietvaros dalībniekiem tika piedāvāta iespēja kārtot klātienē teorētisko zināšanu eksāmenus — atvērtās kategorijas A2 apakškategorijā un specifiskās kategorijas eksāmenu atbilstoši standartscenārijiem. Kopumā tika novadīti 19 semināri dažādās Latvijas pašvaldībās - Rēzeknē, Ludzā, Liepājā, Ventpilī, Jelgavā, Rīgā, Valmierā, Aizkrauklē, Ķekavā, Valkā, Smiltēnē, Bauskā, Olainē, Limbažos, Preiļos, Tukumā, Ādažos, Ogrē un Mārupē.

Lai nodrošinātu starpinstitūciju informācijas apmaiņu par bezpilota lidaparātu jomas aktualitātēm, pārskata periodā Civilās aviācijas aģentūras pārstāvji organizēja semināru Rīgas Brīvostas Pārvaldei un Ostas policijai par bezpilota lidaparātu lidojumiem Latvijā, kā arī piedalījās Valsts policijas organizētajā seminārā “Transports un organizatoriskā drošība”, kura ietvaros sniedza informāciju par bezpilota lidaparātu jomas regulējumu un aktualitātēm. Civilās aviācijas aģentūra tika pārstāvēta arī citos semināros un pasākumos, kas saistīti ar bezpilota lidaparātu jomu, piemēram, “Rīga Aviation Forum 2025” un Rīgas Mākslas un mediju tehnikuma organizētajā seminārā “Bezpilota lidaparātu lidojumi Latvijā”.

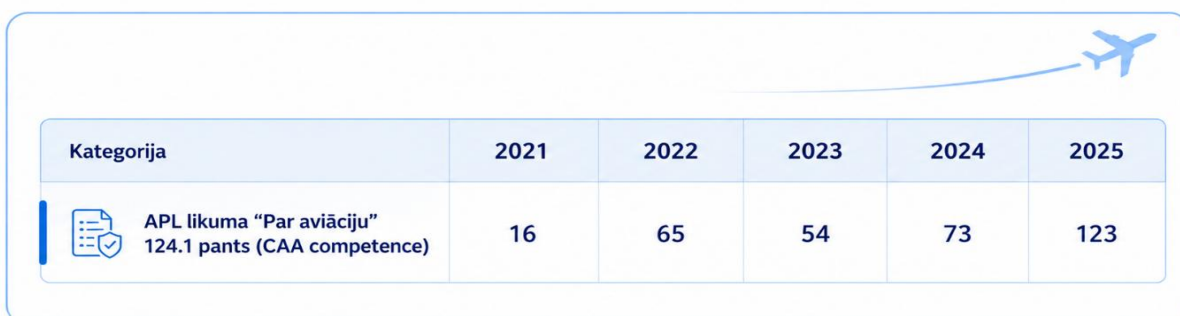
2025. gadā Civilās aviācijas aģentūra sadarbībā ar Satiksmes ministriju, lidostu “Rīga” un citām institūcijām organizēja vairākus informatīvos pasākumus bezpilota lidaparātu lidojumu drošības nodrošināšanai, piemēram, informatīvās kampaņas, saistošo dokumentu tulkošanu un grozījumu projektu izstrādi normatīvajos aktos. Tāpat Civilās aviācijas aģentūra līdzdarbojās jaunu tehnoloģiju un risinājumu apzināšanā, kas paredzēti nesankcionētu bezpilota lidaparātu konstatēšanai un novēršanai.


Ņemot vērā bezpilota lidaparātu jomas straujo izaugsmi, pieaug arī interese par bezpilota lidaparātu lidojuma izpildi. Arvien vairāk uzņēmumu un privātpersonu izmanto bezpilota

lidaparātus dažādās nozarēs, piemēram, teritoriju uzraudzībā, lauksaimniecībā, būvniecībā, loģistikā un audiovizuālā satura veidošanā. Nākotnē paredzams, ka tehnoloģiju attīstība, tostarp autonomās sistēmas un mākslīgā intelekta risinājumi, vēl vairāk paplašinās bezpilota lidaparātu pielietojuma iespējas un nozīmi sabiedrībā.

Administratīvo pārkāpumu statistika

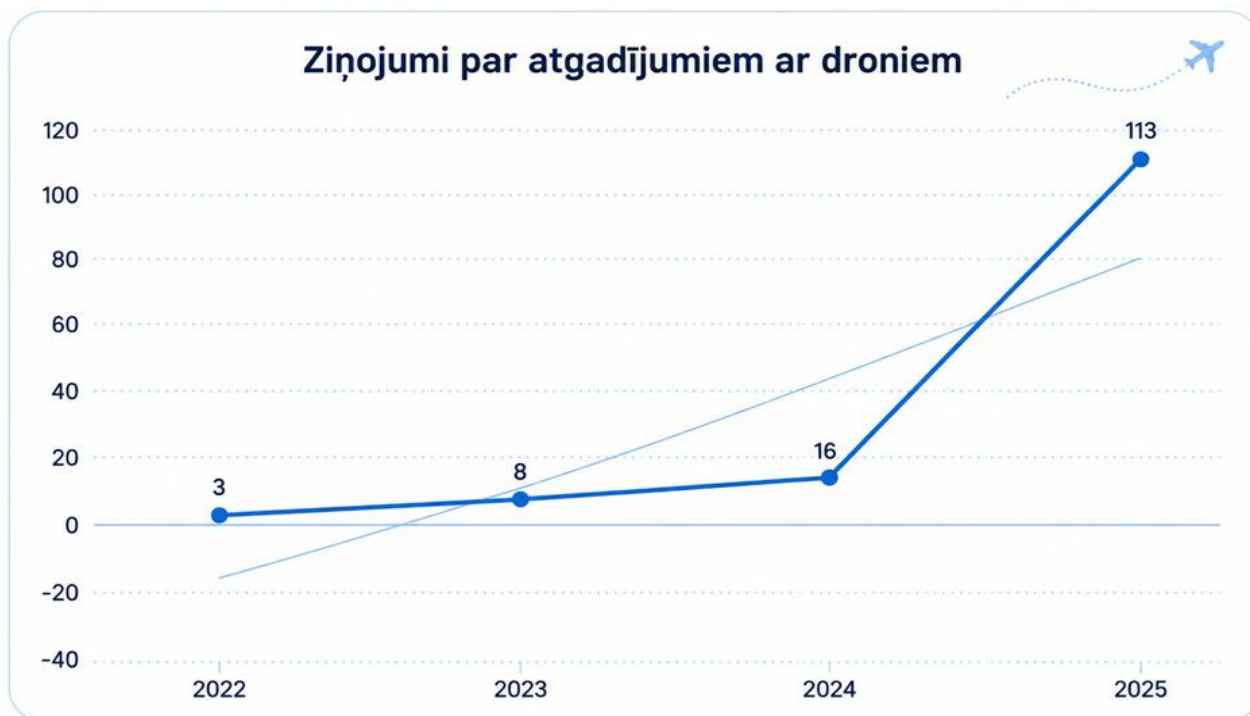
Administratīvo pārkāpumu lietu skaitam par neatļautu bezpilota lidaparātu pilotēšanu ir tendence pieaugt. Pārsvarā pārkāpumi veikti, nepārzinot bezpilota lidaparātu jomas regulējošās prasības. Saskaņā ar Civilās aviācijas aģentūras monitoringa datiem visvairāk pārkāpumu tiek veikti Vecrīgā, Ķīpsalā un tirdzniecības centra “Spice” rajonā. Analizējot izmeklēšanā iegūto informāciju, vairums pārkāpēju bezpilota lidaparātu pilotē brīvā laika pavadīšanas nolūkā. Retāk pārkāpumi pieļauti, veicot darba pienākumus.



Kategorija	2021	2022	2023	2024	2025
 APL likuma “Par aviāciju” 124.1 pants (CAA competence)	16	65	54	73	123

Vairāk par drošu bezpilota lidaparātu pilotēšanu var uzzināt sekojošajā interneta vietnē:
<https://droni.caa.gov.lv/>

Saskaņā ar informāciju Civilās aviācijas aģentūras ziņojumu datu bāzē, 2025. gadā ziņojumu skaits par atgadījumiem ar droniem būtiski pieauga, sasniedzot 113 ziņojumus salīdzinājumā ar 16 ziņojumiem 2024. gadā. Tas atbilst aptuveni 606% pieaugumam gada griezumā. Ziņojumi galvenokārt tiek saņemti no VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga”” un VAS “Latvijas gaisa satiksme” par lidostas tuvumā konstatētiem nesaskaņotiem dronu lidojumiem



Bezpilota lidaparātu sistēmu ekspluatanti un tālvadības piloti - 2025. gads.

Saskaņā ar apkopotajiem datiem Civilās aviācijas aģentūras Bezpilota gaisa kuģu informācijas sistēmā (BGKIS) uz 2025. gada 31. decembri aktīvs reģistrācijas statuss bija 6 445 bezpilota lidaparātu sistēmu ekspluatantiem, tajā skaitā 6 189 fiziskajām personām un 256 juridiskajām personām. Pārskata gadā pirmreizēji reģistrēti 3396 ekspluatanti, savukārt 3 049 ekspluatanti pagarinājuši reģistrācijas statusu. Kopējais reģistrēto bezpilota lidaparātu sistēmu ekspluatantu skaits Latvijā sasniedz 11 242, tajā skaitā 10 842 fiziskās personas un 400 juridiskās personas. Uz 2025. gada 31. decembri BGKIS reģistrēti 22 910 tālvadības piloti (Latvijas un citu valstu pārstāvji).

Rādītāja nosaukums	Vērtība 2025. gadā	Paskaidrojums
UAS ekspluatanti ar aktīvu reģistrācijas statusu uz 31.12.2025	6445	Tajā skaitā: fiziskās personas - 6189; juridiskās personas -256
Pirmreizēji reģistrētie ekspluatanti	3396	Tajā skaitā: fiziskās personas - 3290; juridiskās personas - 106
UAS ekspluatanti, kuri pagarinājuši reģistrācijas statusu	3049	Tajā skaitā: fiziskās personas - 2899; juridiskās personas - 150
Kopējais BGKIS reģistrēto ekspluatantu skaits	11242*	Fiziskās personas - 10842; juridiskās personas - 400
Aktīvo UAS ekspluatantu īpatsvars kopējā reģistrēto ekspluatantu skaitā	Fiziskās personas - 57%; juridiskās personas - 64%	No kopējā reģistrēto ekspluatantu skaita
Neaktīvo UAS ekspluatantu īpatsvars kopējā reģistrēto ekspluatantu skaitā	Fiziskās personas - 43%; juridiskās personas - 36%	No kopējā reģistrēto ekspluatantu skaita
Rādītāja nosaukums	Vērtība 2025. gadā	Paskaidrojums
BGKIS reģistrētie tālvadības piloti uz 31.12.2025	22910	Visi lietotāji, kuri 2025. gadā ir reģistrējušies BGKIS kā tālvadības piloti, tostarp Latvijas un citu valstu pārstāvji.
*Kopējais BGKIS reģistrēto ekspluatantu skaits ietver visus reģistrētos ekspluatantus, aprēķins nav veikts summējot aktīvos, pirmreizēji reģistrētos un reģistrāciju pagarinājušos ekspluatantus.		

GNSS traucējumi Latvijas gaisa telpā 2025. gadā



2025.gadā Latvijas gaisa telpā un Baltijas reģionā kopumā tika novērots būtisks globālās navigācijas satelītu sistēmas (GNSS) radiofrekvenču traucējumu pieaugums. Šie traucējumi izpaužas galvenokārt kā signāla slāpēšana (*jamming*) un signāla viltošana (*spoofing*), kas var ietekmēt lidaparātu navigācijas sistēmu spēju precīzi noteikt pozīciju, navigācijas parametrus un laika informāciju. GNSS signāla traucējumi var radīt neprecīzus navigācijas datus vai īslaicīgu

satelītnavigācijas sistēmu pieejamības zudumu.

GNSS traucējumi var ietekmēt vairākas lidaparātu avionikas funkcijas un navigācijas procedūras, tostarp PBN (Performance-Based Navigation) operācijas, kā arī tādas sistēmas kā ADS-B un citas GNSS datiem balstītas navigācijas vai situācijas apzināšanās sistēmas. Šādu traucējumu ietekme ir īpaši nozīmīga lidojuma kritiskajās fāzēs, piemēram, pieejas un nolaišanās laikā, kad precīza navigācijas informācija ir būtiska drošai lidojumu veikšanai.

2025. gadā ICAO oficiāli nosodīja atkārtotus GNSS radiofrekvenču traucējumus Eiropas reģionā, uzsverot, ka šāda rīcība apdraud globālās aviācijas drošuma sistēmu un neatbilst Čikāgas konvencijas principiem⁶.

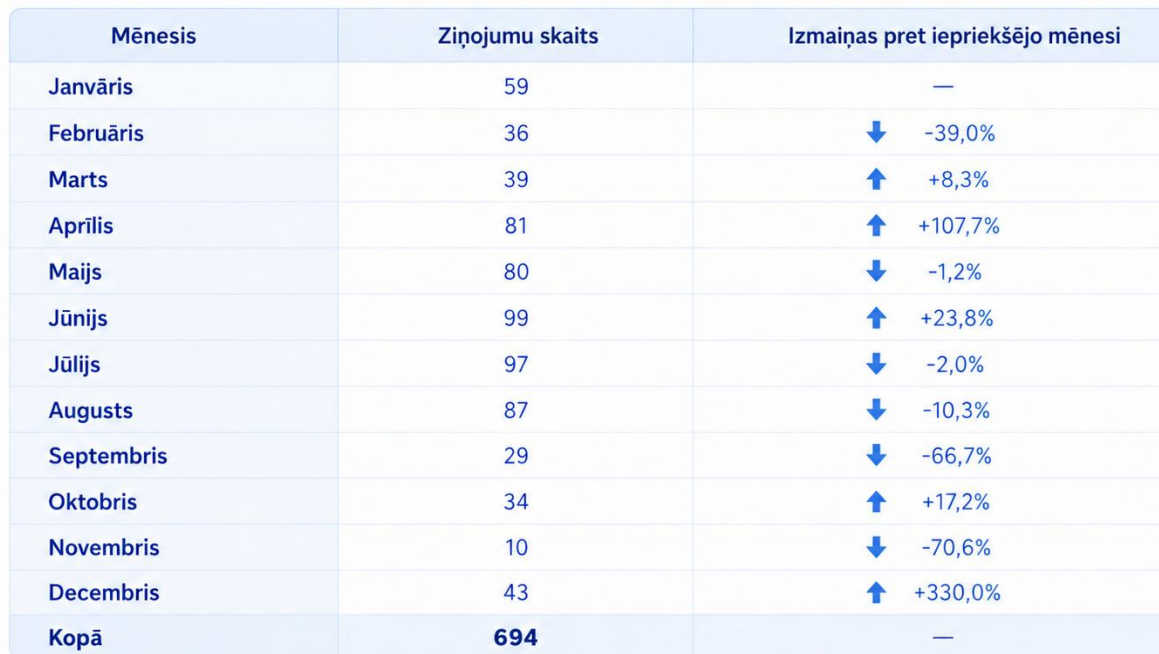
Latvija un citas Eiropas valstis 2025. gadā arī aicināja Eiropas Savienības institūcijas pastiprināt koordinētu reakciju uz GNSS traucējumiem, kas regulāri tiek novēroti reģionā, īpaši teritorijās pie Krievijas robežām. Šie traucējumi ir radījuši operacionālus izaicinājumus civilajai aviācijai un citām transporta nozarēm, kas izmanto satelītnavigācijas pakalpojumus.

Ņemot vērā GNSS traucējumu biežumu un to potenciālo ietekmi uz lidojumu drošumu, aviācijas nozarē arvien lielāka uzmanība tiek pievērsta alternatīvo navigācijas metožu uzturēšanai, kā arī GNSS traucējumu monitorēšanai un incidentu ziņošanai. Tas ļauj nodrošināt operacionālo drošumu arī gadījumos, kad satelītnavigācijas signālu pieejamība vai integritāte tiek traucēta. 2025. gadā saņemti ziņojumi par 694 GNSS traucējumiem.

⁶ [EU welcomes UN aviation agency's condemnation of Russia for undermining global aviation safety - Mobility and Transport](#)

GNSS dinamika 2025

Skaita dinamika 2025



Mēnesis	Ziņojumu skaits	Izmaiņas pret iepriekšējo mēnesi
Janvāris	59	—
Februāris	36	↓ -39,0%
Marts	39	↑ +8,3%
Aprīlis	81	↑ +107,7%
Maijs	80	↓ -1,2%
Jūnijs	99	↑ +23,8%
Jūlijs	97	↓ -2,0%
Augusts	87	↓ -10,3%
Septembris	29	↓ -66,7%
Oktobris	34	↑ +17,2%
Novembris	10	↓ -70,6%
Decembris	43	↑ +330,0%
Kopā	694	—

Salīdzinājumā ar iepriekšējo mēnesi visstraujākais ziņojumu skaita pieaugums tika novērots aprīlī (+107,7%) un decembrī (+330,0%), savukārt būtiskākais samazinājums — septembrī (-66,7%) un novembrī (-70,6%).

Perona pārbaudes (SAFA/SACA inspekcijas)

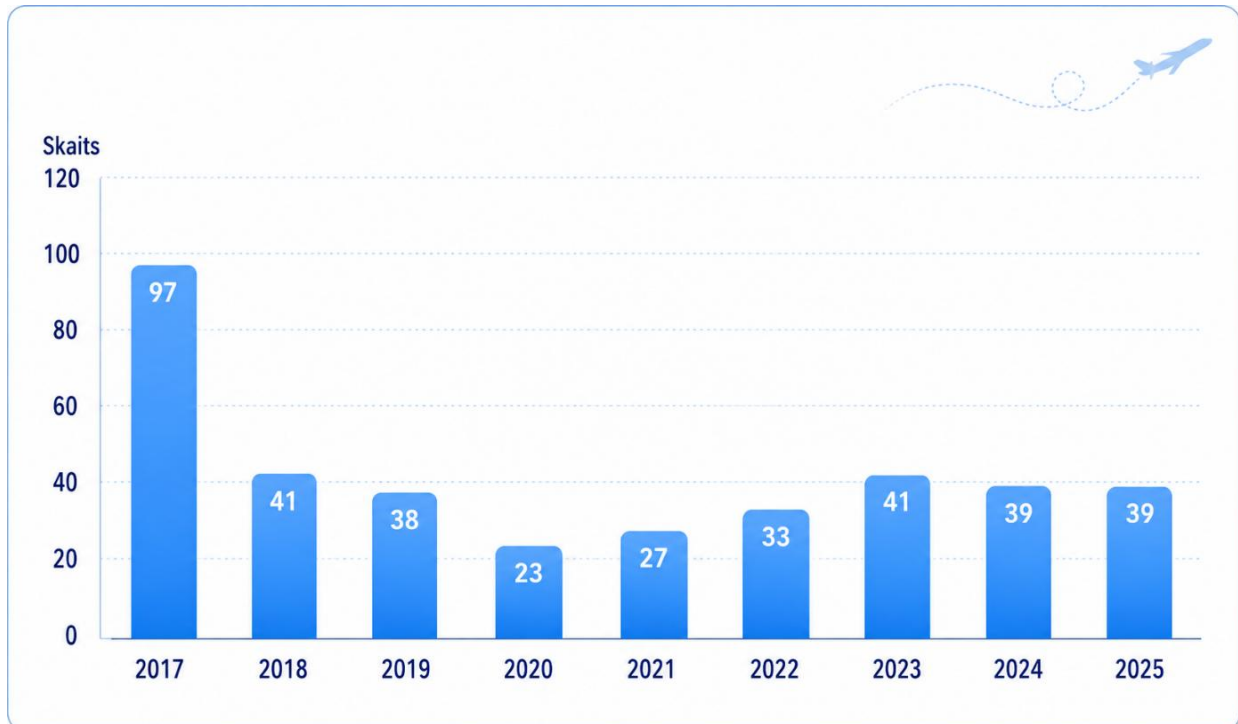
Eiropas Savienības SAFA programmas inspekcijas tiek veiktas uz Eiropas Savienības vai Eiropas ekonomiskās zonas dalībvalstu lidaparātiem (SACA), kā arī uz trešo valstu lidaparātiem (SAFA), lai pārliecinātos par to atbilstību starptautiskajām lidojumu drošuma prasībām. Ja lidaparāta pārbaūžu rezultāti 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 lidaparātu ekspluatantiem, kuri neatbilst attiecīgajiem drošuma kritērijiem. Lēmumu par lidošanas aizliegumu attiecībā uz konkrētiem lidaparātu ekspluatantiem vai pat attiecībā uz visiem valsts lidaparātu ekspluatantiem, pieņem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 14. decembra Regulu (EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti. Lidaparātu ekspluatantu saraksts, kuri neatbilst attiecīgajiem drošuma kritērijiem, pieejams: [The EU air safety list - Mobility and Transport - European Commission](#).



Lidaparāti un lidaparātu ekspluatanti tiek pārbaudīti gan pēc nejaušības principa, gan ievērojot prasības attiecībā uz prioritātes kritērijiem Eiropas Savienības lidostas izmantojošo lidaparātu 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.

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.



Civilās aviācijas aģentūras veikto SAFA/SACA inspekciju sadalījums pa gadiem

Papildu informācija par Eiropas Savienības SAFA programmu ir pieejama EASA mājas lapā: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/air-operations/ramp-inspection-programmes-safa-saca>



Atsauksmēm

Komentārus par 2025. gada lidojumu drošuma pārskatu un tajā iekļauto informāciju vai ieteikumus nākamā gada lidojumu drošuma pārskatam, lūdzam sūtīt: SIDD@caa.gov.lv