



Valsts aģentūra
"Civilās aviācijas aģentūra"

**Valsts aģentūras
"Civilās aviācijas aģentūra"
darbības stratēģija
2022.-2027.gadam**

Saturs

IEVADS	6
1. V/A “CIVILĀS AVIĀCIJAS AĢENTŪRA” PILNVAROJUMS, MISIJA, VĪZIJA, VĒRTĪBAS, MĒRĶGRUPAS, MĒRĶI, UZDEVUMI, SVID ANALĪZE	7
1.1 CIVILĀS AVIĀCIJAS AĢENTŪRAS PILNVAROJUMS.....	7
1.2 CIVILĀS AVIĀCIJAS AĢENTŪRAS MISIJA, VĪZIJA, VĒRTĪBAS	7
1.3 CAA MĒRĶGRUPAS.....	9
1.4 CIVILĀS AVIĀCIJAS AĢENTŪRAS POLITIKASPAMATMĒRĶI, FUNKCIJAS UN UZDEVUMI ATBILSTOŠI NORMATĪVO AKTU PRAŠĪBĀM	10
1.5 CAA DARBĪBAS SVID ANALĪZE	12
1.6 CAA SAISTOŠIE NORMATĪVIE AKTI UN POLITIKAS PLĀNOŠANAS DOKUMENTI	14
2. NOZARES ATTĪSTĪBAS PROGNOZES, CAA UZSĀKTIE PROJEKTI, STRATĒGIJAS DARBĪBAS PERIODAM NOTEIKTĀS PRIORITĀTES, MĒRĶI, UZDEVUMI, PLĀNOTAIS PAKALPOJUMU ATTĪSTĪBAS PROGRESS	19
2.1 NOZARES ATTĪSTĪBAS PROGNOZES.....	19
2.2 PRIORITĀTES, CAA DARBĪBAS MĒRĶI UN TO ĪSTENOŠANAI PAREDZĒTIE PASĀKUMI (UZDEVUMI), SASNIEDZAMIE REZULTĀTI UN REZULTĀTĪVIE RĀDĪTĀJI.....	20
2.3 CAA DARBĪBAS REZULTĀTI.....	33
2.4 INSTRUMENTI DARBĪBAS REZULTĀTU SASNIEGŠANAI	34
2.5 CAA PLĀNOTAIS PAKALPOJUMU ATTĪSTĪBAS PROGRESS STRATĒGIJAS DARBĪBAS PERIODĀ.....	35
3. STRATĒGISKIE PRIEKŠNOTEIKUMI	39
3.1 ANALĪZE PAR CAA PIEEJAMAJIEM CILVĒKRESURSIEM	39
3.2 INFRASTRUKTŪRA UN TEHNOLOĢIJAS	41
3.3 CIVILĀS AVIĀCIJAS AĢENTŪRAS PLĀNOTIE IEŅĒMUMU AVOTI UN IEŅĒMUMU IZLIETOJUMS.....	42
PIELIKUMS	50

ABTR	Akrobātisko lidojumu kvalifikācija
ACAM	Lidojumderīguma apsekošanas programma
AFISO	Gaisa satiksmes informatīvā dienesta operators
AMC	Pieņemamie līdzekļi atbilstības panākšanai
ANS	Aeronavigācijas pakalpojumi
ANSP	Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji
AIP	Aeronavigācijas Informācijas Publikācija
ATO	Apstiprinātas mācību iestādes
ATPL(A)	Avioliņu transporta pilota apliecība (lidmašīnas)
ATPL(H)	Avioliņu transporta pilota apliecība (helikopteri)
ATM	Gaisa satiksmes pārvaldība
ARCC	Aeronavigācijas glābšanas koordinācijas centrs
BGK	Bezpilota gaisa kuģis
BPL	Gaisa balona pilota apliecība
CAA	Civilās aviācijas aģentūra
CAT	Komerčiālie gaisa pārvadājumi
CFLA	Centrālā finanšu un līgumu aģentūra
CofA	Lidotspējas sertifikāti
CORSIA	Oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēma starptautiskajai aviācijai
CPL(A)	Komercpilota apliecība (lidmašīnas)
CPL(H)	Komercpilota apliecība (helikopteri)
CS	Sertifikācijas specifikācijas
DOA	Dizaina organizāciju apstiprinājumi
DTO	Deklarētā mācību organizācija
EASA	Eiropas aviācijas drošības aģentūra
ECAC	Eiropas civilās aviācijas konference
ECCAIRS	Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēma
EK, EC	Eiropas Komisija
EMPIC	Standartizēta programmatūra aviācijas regulatoriem
EAMR	Eiropas aeromedicīnas datu glabātuve
EPAS	Eiropas Aviācijas drošuma plāns
EPL	Sertifikātu elektroniskā forma
ES	Eiropas Savienība
ETS	Emisijas tirdzniecības shēma
F/EL	Lidotāji inženieri
FBPL	Brīvā gaisa balona piloti
FIC	Lidojumu informācijas centrs
FSTD	Lidojumu simulators
GASP	Globālais aviācijas drošuma plāns (ICAO)

GASep	Globālais aviācijas drošības plāns (ICAO)
GANP	Globālais aeronavigācijas drošuma plāns (ICAO)
GKLAL	Gaisa kuģu lidojuma apkalpes locekļi
GH	Virszemes apkalpošana
GM	Metodiskie materiāli
GPL	Planiera pilots
GYR	Žiroplāns
HG/HMG	Motodeltaplāna pilots
ICAO	Starptautiskā civilās aviācijas organizācija
IDERA	Neatsaucama dereģistrācijas un eksporta pieprasījuma atļauja
IR(A)	Instrumentālo lidojumu kvalifikācija (lidmašīnas)
IR(H)	Instrumentālo lidojumu kvalifikācija (helikopters)
KSA	Zināšanas, prasmes un spējas
LAPL(A)	Amatierpilota apliecība (lidmašīnas)
LAPL(H)	Amatierpilota apliecība (helikopteri)
LGS	Latvijas Gaisa Satiksme
LR	Latvijas Republika
LSSIP	Latvijas Navigācijas Plāns
MAB	Dalībvalstu padomdevēju grupa
MCC	Daudzpilotu apkalpes sadarbība
MEP	Sauszemes lidmašīnas ar vairākiem virzuļdzinējiem
MK	Ministru kabinets
MTOM	Maksimālā pacelšanās masa
NEFAB	Ziemeļvalstu funkcionālais gaisa telpas bloks
NAA	Nacionālā aviācijas iestāde
NATO	Ziemeļatlantijas Līguma organizācija
NCC	Nekomerciālie gaisa pārvadājumi
NCLB	ICAO prioritāte "Neviena valsts neatpaliek"
NMO	Nacionālā mācību organizācija
NORDICAO	Ziemeļvalstu pārstāvniecība ICAO
NOTAM	Paziņojums lidotājiem
PBN	Veiktspējas navigācija
POA	Produktu sertifikācijas organizācijas
PPL(A)	Privātpilota apliecība (lidmašīnas)
PPL(H)	Privātpilota apliecība (helikopteri)
PSRS	Padomju Sociālistisko Republiku Savienība
SAB	Satversmes aizsardzības birojs
SAFA/SACA	Ārvalstu gaisa kuģu drošuma novērtēšana
SAF	Ilgspējīgas aviācijas degvielas
SARPs	ICAO standarti un rekomendācijas
SEP	Sauszemes lidmašīnas ar vienu virzuļdzinēju
SES	Eiropas Vienotā gaisa telpa
SPI	Lidojumu drošuma izpildes indikatori

SIL	Nozīmīgo faktoru saraksts
SMS	Drošības vadības sistēma
SPO	Speciālie aviācijas darbi
SPL	Studentpilots
SSP	Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programma
SVID	Priekšrocību, trūkumu, iespēju un draudu analīze
SPAS	Latvijas Valsts aviācijas drošuma plāns
STS	Standartsceņārijs
SWIM	Sistēmas mēroga informācijas pārvaldība
TeBs	Daļiņvalstu tehniskās konsultatīvās grupas
TMG	Ceļojuma planieris ar dzinēju
TNGIIB	Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs
TR	Tipa kvalifikācijas apmācība
UL(A)	Ultravieglā sauszemes un jūras lidmašīna
USOAP	ICAO Universālās drošības uzraudzības auditu programma
UPRT	Neparasta stāvokļa novēršanas un iziešanas no tā mācības
VFR	Vizuālie lidojumu noteikumi

Ievads

CAA darbības stratēģija ir aģentūras vadības dokuments, kas nodrošina darbības plānošanu laika periodam no 2022. līdz 2027.gadam atbilstoši nozarē apstiprinātiem tiesību aktiem un plānotajam aģentūras budžeta izdevumu kopapjomam.

Saskaņā ar Publisko aģentūru likumu, valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” direktors izstrādā valsts aģentūras darbības stratēģiju, paredzot noteiktā laika posmā sasniedzamos darbības rezultātus un šo rezultātu sasniegšanai prognozējamus resursus. Pamatojoties uz darbības stratēģiju, CAA izstrādā gadskārtējo darbības plānu, kurā nosaka gada laikā sasniedzamos rezultātus un šo rezultātu sasniegšanai nepieciešamos pasākumus. CAA struktūrvienības reizi gadā iesniedz atskaiti par darbības plāna izpildi par iepriekšējo gadu. Stratēģijas mērķis ir aprakstīt CAA darbības un attīstības stratēģisko plānošanu turpmākajiem septiņiem gadiem. Stratēģijā formulēti CAA darbības uzdevumi, mērķi, virzieni un stratēģijas darbības perioda prioritātes. Analizēta darbības ārējā vide, to ietekmējošie faktori un mērķgrupas. Stratēģijā katram CAA sniegtajam pakalpojumam raksturota esošā situācija, galvenie uzdevumi un gaidāmie darbības rezultāti.

1. V/A "Civilās aviācijas aģentūra" pilnvarojums, misija, vīzija, vērtības, mērķgrupas, mērķi, uzdevumi, SVID analīze

1.1 Civilās aviācijas aģentūras pilnvarojums

Saskaņā ar Ministru kabineta 2012. gada 11. decembra noteikumiem Nr. 842 "Valsts aģentūras "Civilās aviācijas aģentūra" nolikums" (turpmāk – MK noteikumi Nr. 842), CAA ir LR satiksmes ministra pārraudzībā esoša valsts pārvaldes iestāde. Ministrs aģentūras pārraudzību īsteno ar Satiksmes ministrijas starpniecību.

CAA ir daļa no integrētās Eiropas civilās aviācijas drošības sistēmas un savā darbībā īsteno funkcijas, kas noteiktas Starptautiskās civilās aviācijas un Eiropas Savienības tiesību normās un likumā "Par aviāciju". CAA ir Latvijas Republikas nozīmētā kompetentā institūcija par Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulas (ES) 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 (ES) Nr. 1139/2018) un tās ES īstenošanas regulu ieviešanu Latvijā. Pamatregulas galvenais mērķis ir izveidot un uzturēt augstu vienveidīgu civilās aviācijas drošības līmeni Eiropas Savienībā. Viens no regulas pamatzudevumiem ir uz riskiem un rezultātiem balstīta pieeja. Regula Eiropas Savienības līmenī ievieš jaunus vienotus drošuma noteikumus bezpilota aviācijas jomā, aviācijas kibernetiskā drošībā un lidostu funkcionalitātē. Papildus drošumam tās otrā galvenais uzdevums ir uzņēmējdarbības iespēju veicināšana aviācijas nozarē, akcents ir likts uz visiem aviācijas uzņēmumiem, sākot ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, gaisa telpas lietotāju līdz pat aviosabiedrību un lidostu efektivitātes palielināšanu.

CAA darbības galvenais uzdevums ir īstenot valsts politiku un pārvaldi Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanas un civilās aviācijas darbības drošības un drošuma jomā. CAA pamatdarbības sfēra kopš 2006. gada ir sertificēta un 2021. gadā pārsertificēta atbilstoši starptautiskajam standartam LVS EN ISO 9001:2015, kas apliecina to, ka CAA pārvaldības sistēma tiek atbilstoši uzturēta un uzraudzīta.

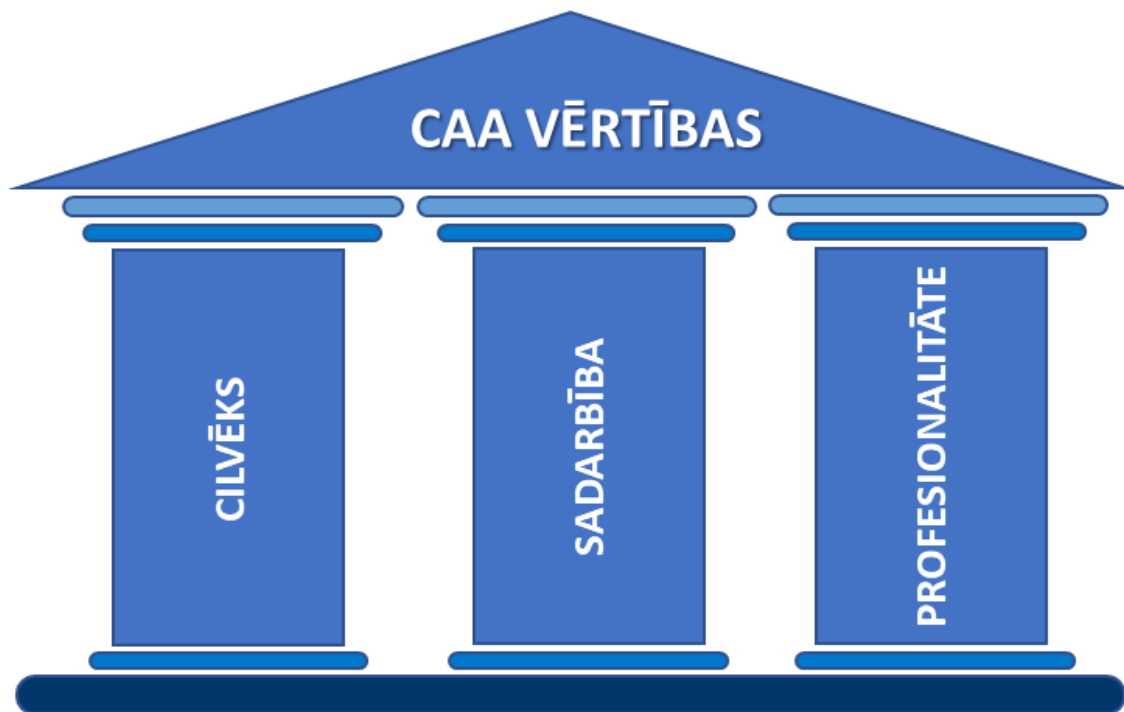
1.2 Civilās aviācijas aģentūras misija, vīzija, vērtības

MISIJA-

CAA ir izveidota ar nolūku, lai garantētu augstu civilās aviācijas drošības un gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeni, nodrošinot ICAO un ES civilās aviācijas prasību ieviešanu un izpildi Latvijā. Un CAA uzdevums ir to panākt, sertificējot un uzraugot aviācijas nozarē iesaistīto personālu un organizācijas, un veicot atbilstošu atgadījumu ziņošanas sistēmas uzturēšanu un drošuma risku analīzes saskaņotu koordinēšanu.

VĪZIJA-

CAA ir profesionāla, progresīva un korekta valsts pārvaldes iestāde, kas kā līdzvērtīgs, aktīvs biedrs organiski iekļāvusies pasaules un Eiropas civilās aviācijas sistēmā, nodrošinot atbilstošu augstu lidojumu drošības līmeni.



1.att. CAA vērtības

VĒRTĪBAS-

1) Cilvēks

CAA rūp gan tās darbā ieinteresēto pušu, gan CAA darbinieku vajadzības un labbūtība. Tas izpaužas arī tajā, ka CAA ir orientēts uz klientu, t.i., izzina un izprot klientu vajadzības, sadarbojas mērķu sasniegšanā un ievēro “konsultē vispirms” principu.

Aģentūrā tiek īstenota valsts politika “Konsultē vispirms principa ieviešanā valsts pārvaldes un uzņēmējus uzraugošo institūciju darbībā” saskaņā ar Ministru kabineta 2019. gada 22. maija rīkojumu Nr.247 “Par uzņēmējdarbības vides pilnveidošanas pasākumu plānu 2019.-2022. gadam”. CAA realizē šo principu klientiem pieejamā laikā klātienē un, lai sabiedrība un iesaistītie aviācijas industrijas pārstāvji savlaicīgi tiktu informēti par iespējamajām izmaiņām nacionālajos normatīvajos aktos, normatīvo aktu projekti tiek publicēti CAA tīmekļvietnē. Ja tiek ieviestas būtiskas izmaiņas esošajā tiesiskajā regulējumā vai ieviests pilnīgi jauns regulējums, CAA organizē seminārus, kuros attiecīgi tiek sniegta informācija par gaidāmajām izmaiņām aviācijas jomā, kas arī ir viena no ES īstenošanas noteikumu prasībām atsevišķās jomās.

2018. gadā CAA atbilstoši vadlīnijām par “Konsultē vispirms” principa piemērošanu valsts iestāžu darbā ir izstrādājusi procedūru “Konsultē vispirms” principa piemērošana Valsts aģentūras “Civilās aviācijas aģentūra” darbībā.

“Konsultē vispirms” iespēja tiek nodrošināta, ņemot vērā to, ka “Jebkurai personai” (fiziskajai vai juridiskajai) ir iespēja saņemt aviācijas jomas tiesiskā regulējuma prasību izskaidrojumu pie attiecīgā CAA speciālista (iepriekš saskaņojot tikšanās laiku), pirms jebkāda administratīvā procesa uzsākšanas. Tādējādi CAA jau nodrošina “konsultē vispirms” principa īstenošanu.

Darbības efektīvizācijas ieteikumi:

- industrijas informēšana - semināri par jaunākajām tendencēm un izmaiņām aviācijas likumdošanā un citos svarīgos jautājumos;
- CAA mājas lapas pilnveidošana;
- darbinieku un klientu aptauju veikšana par “konsultē vispirms” principa realizāciju;
- sapratne, ka galvenais pienākums nav sodīt, bet nodrošināt, ka uzņēmēji zina un izprot savus pienākumus, un tos godprātīgi pilda un ziņo par to, ja rodas kādas problēmas.

Jaunajā stratēģijas darbības periodā tiks turpināta “konsultē vispirms” principa īstenošana.

2) Sadarbība

CAA aktīvi sadarbojas ar ES Komisiju un EASA likumdošanas izstrādē (MAB un TEBS darba grupu ietvaros), kā arī ar starptautiskajām civilās aviācijas institūcijām, Satiksmes ministriju, citām institūcijām un savstarpēji CAA iekšienē. Komandas darbs ir svarīgs elements kopējo mērķu sasniegšanā. Ar kolēģiem tiek uzturētas lietiskas attiecības.

3) Profesionalitāte

CAA raksturo profesionāli darbinieki, kas pilda savus pienākumus augstā līmenī, kā arī izrāda iniciatīvu. Tiek nodrošināta nepārtraukta darbinieku apmācība atbilstoši CAA treniņu politikai. CAA strādājošie ir godprātīgi, lai klienti un darbinieki varētu būt atklāti, tieši un droši, kā arī tiek ievērots taisnīgums un principialitāte – vienlīdzīga izpratne un godīga attieksme pret visiem klientiem un darbiniekiem, stingri noteikti principi un uzskatu ievērošana.

1.3 CAA mērķgrupas

CAA ir apzinājusi tās darbībā ieinteresētās puses un zina, ko tās sagaida no CAA darbības. Tā kā CAA darbībā un tās rezultātos ir ieinteresētas dažādas personas un organizācijas, CAA darbības mērķis ir sabalansēt visu ieinteresēto pušu vajadzības.

1. tabula

CAA darbībā ieinteresētās puses

Ieinteresētās puses	Sagaidāmais rezultāts no CAA
Sabiedrība	<ul style="list-style-type: none"> - drošs gaisa transports; - minimāla nevēlamā aviācijas ietekme (troksnis, piesārņojums u.c.); - informētība un informācijas pieejamība.
ES institūcijas: Eiropas komisija Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA) Eirokontrolle	<ul style="list-style-type: none"> - punktuāla normatīvo aktu izpilde (regulas, direktīvu savlaicīga ieviešana); - personāla kompetence; - pietiekami resursi; - aktīva līdzdalība; - atklātība un darbību caurspīdība.

Satiksmes ministrija un valdība	<ul style="list-style-type: none"> - laicīgi un kompetenti priekšlikumi (normatīviem dokumentiem); - savlaicīga un kompakta informācija par stāvokli nozarē; - efektīva līdzekļu izmantošana; - kompetence CAA darbībā; - ieguldījums civilās aviācijas drošības un gaisa kuģu lidojuma drošuma nodrošināšanā; - ministrijas noteikto mērķu sasniegšana.
Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO)	<ul style="list-style-type: none"> - ieviesti standarti; - atšķirību no standarta prasībām paziņošana; - USOAP mājas lapas aktuālās informācijas uzturēšana; - rezolūciju izpilde; - līdzdalība likumdošanas izstrādē; - darba grupu, apmācību un semināru apmeklēšana.
NATO	<ul style="list-style-type: none"> - efektīva un koordinēta sadarbība.
Klienti: Gaisa kuģu ekspluatanti un īpašnieki; Pašvaldības; Fiziskas un Juridiskas personas; Sabiedriskās organizācijas	<ul style="list-style-type: none"> - skaidri noteiktas prasības; - “konsultē vispirms” principa ievērošana; - atbilstības apstiprinājums (sertifikāti, apliecības, atļaujas u.t.t.); - kompetenti CAA darbinieki; - termiņu ievērošana; - labvēlīga un objektīva attieksme.

CAA klientu grupas sīkāk skatīt Ministru kabineta 2021. gada 21. decembra noteikumos Nr. 891 „Valsts aģentūras “Civilās aviācijas aģentūra” publisko maksas pakalpojumu cenrādis” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 891) (<https://likumi.lv/ta/id/328785-valsts-agenturas-civilas-aviacijas-agentura-publisko-maksas-pakalpojumu-cenradis>).

1.4 Civilās aviācijas aģentūras politikas pamatmērķi, funkcijas un uzdevumi atbilstoši normatīvo aktu prasībām

CAA pamatmērķi ir:

- Civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošums (safety), tajā skaitā sertificēšanas un uzraudzības rezultātā sasniegt un uzturēt gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeni, kurš nav zemāks kā pārējās ES dalībvalstīs;
- Civilās aviācijas drošība (security);
- Nodrošināt ICAO un Eiropas Savienības noteikto civilās aviācijas drošuma un drošības prasību atbilstošu ieviešanu Latvijas Republikā cīņai pret nelikumīgu iejaukšanos civilās aviācijas darbībā.

CAA funkcijas ir aprakstītas likuma "Par aviāciju" 6.panta 2.daļā un CAA nolikuma (MK 11.12.2012. noteikumu Nr. 842) 3.punktā (<https://likumi.lv/ta/id/253421-valsts-agenturas-civilas-aviacijas-agentura-nolikums>). CAA uzdevumi ir uzskaitīti MK noteikumu Nr. 842 4.punktā.

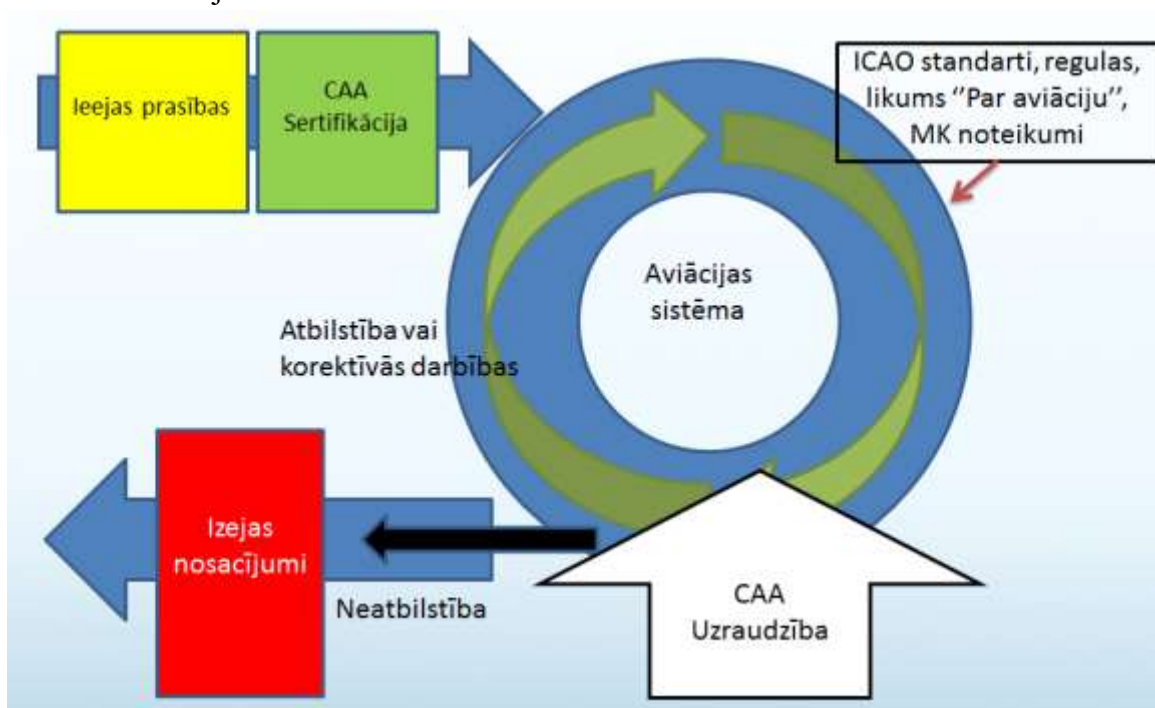
Šobrīd minētais nolikums tiek pārstrādāts un tajā tiks uzskaitīti visi aktuālie CAA uzdevumi.

CAA uzdevumu apjoms mainās un palielinās līdz ar likumdošanas izmaiņām, kas aptver arvien plašāku prasību apjomu, pateicoties tehnoloģiju attīstībai aviācijas jomā. Svarīgs uzdevums ir turpināt darboties Eiropas vienotās gaisa telpas attīstībā, ņemot vērā ICAO Globālajā Aeronavigācijas plānā paredzētos tehnoloģiskos risinājumus, nodrošinot šajā plānā izvirzīto mērķu izpildi saskaņā ar Latvijas aeronavigācijas esošām un nākotnes spējām un vajadzībām. Sinhronizēta un harmonizēta pāreja uz jauniem aviācijas sistēmu tehnoloģiskajiem risinājumiem būs kritiski svarīga, lai aviācijas industrija efektīvi nodrošinātu civilās aviācijas vides aizsardzības mērķu sasniegšanu, kapacitātes un efektivitātes pieaugumu, saglabājot vai uzlabojot pašreizējo lidojumu drošumu.

Civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošums un civilās aviācijas drošība ir gaisa transporta darbības būtiskākais pamatnosacījums, kas, saskaņā ar ICAO Globālo Aviācijas drošuma plānu (ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP)), ICAO globālo Aviācijas drošības plānu (ICAO Global Aviation Security Plan (GASeP)), ICAO Globālo Aeronavigācijas plānu (Global Air Navigation Plan (GANP)) un Eiropas Aviācijas drošuma Plānu, Latvijai būs jārealizē nākamo gadu laikā.

Veicot uzdevumus, CAA ņem vērā sekojošus faktorus:

- Starptautiskās prasības;
- Eiropas regulu prasības;
- īstenošanas un atbilstības panākšanas (AMC, CS un GM) noteikumus;
- nozares vajadzības.



2. att. Civilās aviācijas sistēmas darbība

CAA aviācijas sistēmas darbība ir atspoguļota 2. attēlā. Visi esošie un potenciālie civilās aviācijas sistēmas dalībnieki ir atbildīgi par aviācijas drošību un drošumu, ievērojot nacionālos, starptautiskos un Eiropas Savienības tiesību aktus. CAA īsteno valsts politiku un pārvaldi Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanas un civilās aviācijas darbību jomā, veicot civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzību.

2.1.-2.8. nodaļās ir aprakstīti detalizētāki stratēģijas darbības perioda uzdevumi pa uzraudzības jomām un 2.10. nodaļā sasniedzamie mērķi plānošanas periodā.

1.5 CAA darbības SVID analīze

CAA darbības SVID analīze ir atspoguļota 2. tabulā.

2.tabula

<p>Stiprās puses:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ tieša sadarbība ar ES Komisiju un EASA likumdošanas izstrādē (MAB un TEBS darba grupu ietvaros), ▪ cieša sadarbība starp CAA daļām un citām institūcijām, ▪ darbinieku kompetence, kvalifikācija un pieredze, progresīva kvalifikācijas uzturēšanas sistēma darbiniekiem, ▪ pozitīva darba atmosfēra, ▪ progresīva vadība, sadarbība Eiropas un NORDICAO direktoru līmenī, ▪ svešvalodu zināšanas, ▪ pietiekamas CAA atpazīstamības nodrošināšana sabiedrībā (izbraukuma semināri skolās, dažādos pasākumos, televīzijā). 	<p>Vājās puses:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ darbinieku trūkums, kā rezultātā funkcijas tiek deleģētas esošajiem darbiniekiem, kas var novest pie nespējas pildīt normatīvo aktu prasības atbilstošā kvalitātē, ▪ nepietiekams jauno speciālistu skaits, kas spētu nākotnē aizvietot esošos vecā gadagājuma speciālistus, lai nodrošinātu atbilstošu drošuma uzraudzību, ▪ jauniem darbiniekiem nepieciešams ilgāks laika periods, kas iekļauj sākotnējo apmācību un apmācību darbā, līdz tie var patstāvīgi veikt savas funkcijas, ▪ personāla skaita samazināšanās un mainība, ▪ lielas grūtības piesaistīt darbiniekus no nozares, jo nav konkurētspējīgs atalgojums.
<p>Iespējas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ iesaistīšanās ICAO darba grupās saistībā ar Ziemeļvalstu interešu pārstāvēšanu un virzīšanu, ▪ iesaistīšanās ES komisijas un EASA darba grupās, ▪ ārvalstu pieredzes izmantošana likumdošanas ieviešanas procesā un auditu veikšanā, ▪ CAA mājas lapas pilnveidošana, ▪ informatīvu semināru rīkošana aviācijas industrijas pārstāvjiem par aktualitātēm un normatīvo aktu izmaiņām, ▪ pakalpojumu pieejamības nodrošināšana un uzturēšana Valsts pārvaldes pakalpojumu portālā Latvija.lv. 	<p>Draudi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ funkciju pārņemšana un atbildības sadale saistībā ar EASA atbildības sfēras paplašināšanu, ▪ paredzama aviācijas speciālistu nepietiekamība, ▪ iespējamās ES sankcijas pret valsti, ja darbinieku trūkuma dēļ neizdotos strikti ievērot normatīvo aktu prasības un procedūras, ▪ ierobežotas iespējas saukt pie administratīvās atbildības attiecībā uz standartu neievērošanu augsta gaisa kuģu lidojuma drošuma līmeņa uzturēšanai, ▪ kvalificētu speciālistu piesaistīšanas grūtības, personāla aizplūšana uz citām nozarēm, ▪ valdības īstenojamā darbinieku skaita samazināšanas programma aģentūrā var radīt negatīvas sekas (Valsts pārvaldes reformu plāna 2020 2. mērķis

	<p>“Nodrošināt valsts pārvaldē nodarbināto skaita samazināšanu un uzraudzību”),</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Covid-19 radīto seku ietekme, ▪ Ukrainas kara darbības sekas.
--	--

Lai nodrošinātu pietiekamu un labi apmācītu darbinieku skaitu CAA, ir nepieciešams savlaicīgi piesaistīt jaunus speciālistus, lai tie pakāpeniski tiktu apmācīti un varētu patstāvīgi veikt savus amata pienākumus. Atbilstošu apmācību nodrošināšanu un jaunu darbinieku piesaisti kavē COVID-19 un kara darbības Ukrainā radītais CAA pieejamā finansējuma trūkums. Ir jāturpina darbs pie CAA publisko maksas pakalpojumu cenrāža pārskatīšanas, lai maksa par sniegtajiem pakalpojumiem nosegtu to sniegšanas izmaksas. Tā rezultātā, uzlabojoties CAA finansiālajai situācijai, būtu lielākas iespējas piesaistīt jaunus darbiniekus un aizkavēt jau esošo speciālistu aizplūšanu, piedāvājot konkurētspējīgāku atalgojumu, pievilcīgākus darba kopīguma noteikumus, kā arī spējot nodrošināt vēl pieejamākas apmācību iespējas. Savlaicīga jaunu darbinieku piesaiste ļautu nodrošināt pietiekamu laiku nepieciešamajām apmācībām un pakāpenisku ievadišanu darbā, tādējādi nodrošinot pēctecību. Ņemot vērā Valsts Kancelejas, ar Valsts un pašvaldību institūciju amatpersonu un darbinieku atbildības likuma grozījumiem, kas stājās spēkā 01.07.2022, izvirzītos mērķus un prioritātes, tiek plānota izdevumu atbildībai pakāpeniska atjaunošana. CAA piesardzīgi plāno pakāpeniski paaugstināt savu nodarbināto atbildību, vienlaikus ņemot vērā esošās situācijas nenoteiktību aviācijas nozarē un CAA ieņēmumu tiešo sasaisti ar gaisa satiksmes intensitāti. Lai mazinātu negatīvās sekas, ko rada valdības īstenotā darbinieku skaita samazināšanas programma aģentūrā, jāstrādā pie procesa optimizācijas.

CAA ir aktīvi jāturpina veicināt CAA atpazīstamību sabiedrībā, ko var panākt, piedaloties dažādos pasākumos, aktīvi darbojoties sociālajos tīklos un pilnveidojot CAA mājas lapu, veicot izbraukuma seminārus skolās un uzstājoties televīzijā. Tāpat jāturpina uzsāktais darbs pie CAA pakalpojumu aprakstu veidošanas, uzturēšanas un nepieciešamās statistikas apkopošanas. Uz 2022. gada 1. janvāri portālā Latvija.lv ir publicēti 86 aģentūras sniegtie pakalpojumi. Turpmāk būs nepieciešams strādāt pie pakalpojumu tālākas attīstības, veidlapas aizstājot ar e-formām, kā arī drīzumā būs nepieciešams pievienot un uzturēt aktuālu informāciju un aprakstus portālā “Your Europe” par aģentūras sniegtajiem pakalpojumiem kā to nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 2. oktobra Regula (ES) Nr. 2018/1724, ar ko izveido vienotu digitālo vārteju, lai sniegtu piekļuvi informācijai, procedūrām un palīdzības un problēmu risināšanas pakalpojumiem, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012, tādējādi nodrošinot vēl lielāku pakalpojumu pieejamību.

CAA darbību virza sekojoši apstākļi:

- sabiedrības pieprasījums un valsts politika nodrošināt civilās aviācijas drošumu un drošību;
- gaisa pārvadājumu apjoma pieaugums;
- ES institūciju vēlme nodrošināt vienādu uzraudzības līmeni visās dalībvalstīs;
- nepieciešamība pilnveidot CAA darbību;
- globalizācijas procesu attīstība;
- vides prasību paaugstināšanās.

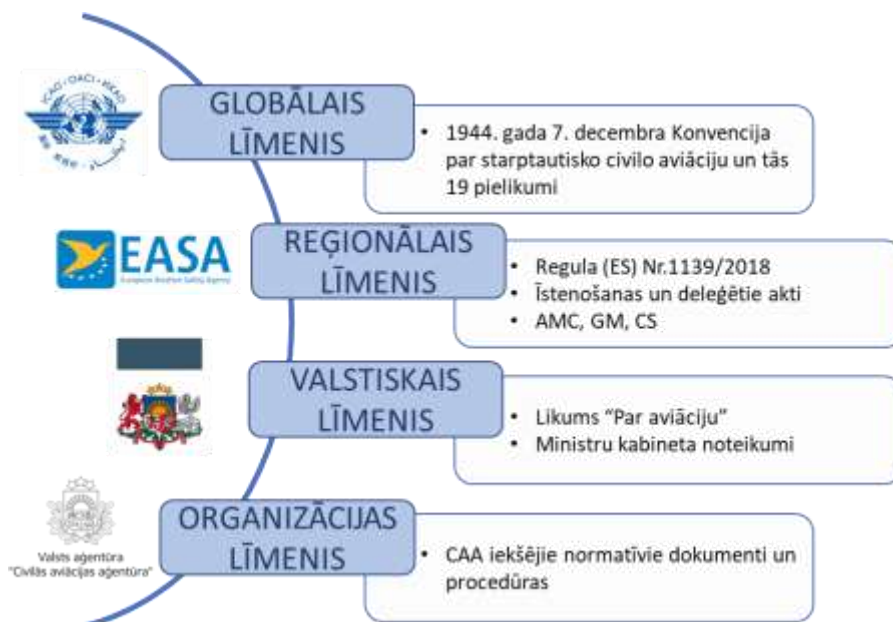
CAA veiksmīgas pastāvēšanas un attīstības svarīgākie faktori:

- Satiksmes ministrijas atbalsts un sadarbība;

- darbinieku kompetence un kvalifikācija;
- atbilstoši likumdošanai uzturēta pārvaldības sistēma;
- sadarbība ar starptautiskām organizācijām nozares standartu izstrādāšanā un apstiprināšanā, kā arī darbinieku apmācības un pieredzes apmaiņā;
- darba apjomam un specifikai pietiekams un atbilstošas kvalifikācijas darbinieku skaits;
- pietiekams un elastīgs finansiālais nodrošinājums;
- darbinieku motivācija;
- sadarbība ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem;
- stabila juridiskā bāze.

1.6 CAA saistošie normatīvie akti un politikas plānošanas dokumenti

CAA darbību regulē liels skaits dažādu dokumentu, sākot no globālā līmeņa un beidzot ar organizācijas līmeni (sīkāk skat. 3.att.).



3.att. CAA darbību regulējošo normatīvo aktu un citu dokumentu hierarhija

No tā var secināt, ka CAA ir ļoti būtiski nepārtraukti sekot līdzi jaunu normatīvo dokumentu apstiprināšanai vai jau esošo normatīvo aktu izmaiņām, attiecīgi veikt to ietekmes uz CAA darbību izvērtējumu, nosakot veicamās darbības un to ieviešanas termiņus, kā arī sekot līdzi to ieviešanas gaitai. 2021. gadā kopumā tika veikti 20 normatīvo aktu izvērtējumi, kuru laikā identificētas 37 veicamās darbības. Arī turpmāk ir jāveic normatīvo aktu ietekmes uz CAA darbību izvērtējums un savlaicīgi jāīsteno visas nepieciešamās darbības nepārtrauktas atbilstības normatīvo aktu prasībām nodrošināšanai.

CAA ir apstiprinājusi šeit uzskaitītās politikas:

- Personāla vadības;
- Kvalitātes vadības;
- Pretkorupcijas;
- Atalgojuma;
- Gaisa kuģu lidojumu drošuma.

Pamatojoties uz Regulu (ES) Nr.1139/2018 un tās īstenošanas noteikumiem, 3. tabulā ir atspoguļotas normatīvo aktu prasības, ko regulē un uzrauga vai nākotnē regulēs un uzraudzīs Eiropas Savienība.

Normatīvo aktu prasības, ko regulē vai nākotnē regulēs Eiropas Savienība.

Uzdevumi	Likumdošana	Izpildvara	Uzraudzība
Sākotnējais lidojumderīgums. (Produktu sertifikācija, visa)	EC/EASA	EASA	-
Sākotnējais lidojumderīgums organizācijās (DOA, visi)	EC/EASA	EASA	-
Sākotnējais lidojumderīgums organizācijās (POA, ES / ne-ES)	EC/EASA	NAA/EASA	EASA
Sākotnējais lidojumderīgums (Aircraft CofA, CofN)	EC/EASA	NAA	EASA
Turpmākais lidojumderīgums organizācijās (ES/ne-ES)	EC/EASA	NAA/EASA	EASA
Tehniskās apkopes licences	EC/EASA	NAA	EASA
Mācību organizācijas/medicīna organizācijas (ES/ne-ES)	EC/EASA	NAA/EASA	EASA
Pilotu apliecības	EC/EASA	NAA	EASA
Gaisa kuģu ekspluatācija (ES/ne-ES)	EC/EASA	NAA/EASA	EASA
Lidlauki	EC/EASA	NAA/EASA	EASA
ATM/ANS (ES/ne-ES) ⁽¹⁾ Piemērojama no 2020. gada 1. janvāra	EC/EASA	NAA/EASA	EASA
Bezpilota gaisa kuģi Piemērojama no 2020. gada 1. jūlija	EC/EASA	NAA/EASA	EASA
Kiberdrošība ⁽²⁾ , šie noteikumi attiecas uz kompetentajām iestādēm un organizācijām visās aviācijas jomās (t. i., projektēšana, ražošana, lidojumderīguma uzturēšanas pārvaldība, tehniskā apkope, gaisa kuģa ekspluatācija, gaisa kuģa apkalpe, gaisa satiksmes pārvaldība/aeronavigācijas pakalpojumi (ATM/ANS) un lidlauki).	EC/EASA	NAA/EASA	EASA

3. tabulas piezīmes: (1) stājusies spēkā ES īstenošanas regula, piem, (2) projekts – ES īstenošanas regulās paredzēti grozījumi.

Eiropas Savienībā notiek funkciju sadale starp dalībvalstīm un Eiropas institūcijām. Pašlaik Eiropas Savienība ir pārņēmusi daļu no normatīvo aktu izstrādes funkcijām tādās jomās kā lidotspēja, gaisa kuģu ekspluatācija, lidostu un personāla sertifikācija, gaisa satiksmes vadība un lidlauku ekspluatācija, bezpilotu gaisa kuģu ekspluatācija. Kiberdrošības regulējums ir jauns izaicinājums,

kas ir aktuāls visā pasaulē, attīstoties tehnoloģijām un to plašajam pielietojuma spektram. Ņemot vērā šo faktu, Latvijai ir jānodrošina šo normatīvo aktu izpilde un uzraudzība.

Latvijai ir aktīvi jāpiedalās likumdošanas izstrādes gaitā Eiropas līmenī. Pašreiz CAA, atbilstoši savai kompetencei un sadarbībā ar Satiksmes ministriju, nodrošina ekspertīzi šādiem ES Padomes Aviācijas darba grupā izskatāmajiem jautājumiem:

1. Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas Vienotās gaisa telpas ieviešanu (Eiropas Vienotās gaisa telpas (SES) jaunā pakotne);
2. ES viedokļa formulēšana par ICAO līmenī izskatāmajiem jautājumiem;
3. Tiesību aktu projekti, kas saistīti ar aviācijas nozares un vides aizsardzības prasībām, galvenokārt - emisijām (ETS, ilgtspējīgas aviācijas degvielas (SAF), troksnis, u.c.);
4. citiem aktuālajiem jautājumiem, ciktāl tie ir CAA kompetencē.

2015. gadā EASA tika izveidotas divas konsultatīvās padomes - dalībvalstu padomdevēju grupa (MAB) un dalībvalstu tehniskās konsultatīvās grupas (TeBs), lai EASA likumdošanas izstrādes procesā nodrošinātu konsultācijas iespējas ar ieinteresētajām pusēm un valsts uzraudzības iestādēm par visiem izstrādes procesa aspektiem. MAB un TeBs veido pārstāvji no Eiropas dalībvalstu civilās aviācijas kompetentajām iestādēm, kas atbild par pamatregulas un tās ES īstenošanas regulu ieviešanu. MAB sniedz konsultācijas par stratēģiskiem noteikumu izstrādes jautājumiem, savukārt septiņas TeBs grupas risina un sniedz ieguldījumu specifiskos jautājumos:

- gaisa kuģu ekspluatācija;
- gaisa kuģu lidojumu derīgums;
- gaisa kuģu tehniskā apkope;
- lidlauku ekspluatācija un drošība;
- aviācijas personāls;
- aeronavigācijas pakalpojumi;
- drošuma pārvaldība.

Šo darba grupu izveide CAA sniedz iespēju piedalīties sākotnējā Eiropas aviācijas jomas likumdošanas izstrādes procesā, kas ir nozīmīgs darbs, pārstāvēt gan Latvijas intereses, gan dod iespēju izprast kopīgo Eiropas nostāju un sniedz iespēju risināt jautājumus, skatoties vienā virzienā. EASA likumdošanas izstrādes un gaisa kuģu lidojumu drošuma veicināšanas programmas un Eiropas aviācijas drošības plāna (EPAS) 2022. –2026. gadam ietvaros EASA izstrādāja kodolīgas stratēģiskās prioritātes gaisa kuģu lidojumu drošuma un vides programmām, pamatojoties uz Eiropas Komisijas aviācijas stratēģiju un EASA stratēģisko plānu (skat. 4.att.).



4. att. EASA stratēģiskās prioritātes drošības un vides programmām

2. Nozares attīstības prognozes, CAA uzsāktie projekti, stratēģijas darbības periodam noteiktās prioritātes, mērķi, uzdevumi, plānotais pakalpojumu attīstības progress

2.1 Nozares attīstības prognozes

MĒRĶI		
NEFINANŠU UN FINANŠU MĒRĶU REZULTATĪVIE RĀDĪTĀJI	RĀDĪTĀJS 2019	MĒRĶIS 2027
 Pasažieru skaits (milj.)	7,8	9
 Pārkrautās kravas (t)	27 265	48 469

5.att. Lidostas “Rīga” izaugsmes prognozes

Atbilstoši Lidostas „Rīga” vidēja termiņa darbības stratēģijā 2021.-2027.gadam noteiktajam, laika posmā līdz 2027. gadam Lidosta “Rīga” attīstīsies vairākos virzienos, t.i., lidostas infrastruktūra, aviācijas un neaviācijas bizness, sauszemes transports (skat. 5.att.). Veiktās izmaiņas piesaistīs vairāk klientu, kā arī palielināsies lidostas kapacitāte. Lidosta “Rīga” kā vienu no mērķiem ir izvirzījusi 9 miljonu pasažieru skaita sasniegšanu 2027. gadā, kā arī pārkrauto kravu apjomu 48 469 tonnas. Lidostas paplašināšanās rezultātā pieaugs arī CAA veicamo uzraudzības un citu aktivitāšu skaits, tādējādi būs nepieciešams savlaicīgi nodrošināt, lai CAA būtu pietiekams labi apmācītu darbinieku skaits.

2.2 Prioritātes, CAA darbības mērķi un to īstenošanai paredzētie pasākumi (uzdevumi), sasniedzamie rezultāti un rezultatīvie rādītāji

4. tabula

CAA prioritātes, darbības mērķi un to īstenošanai paredzētie pasākumi (uzdevumi) un sasniedzamie rezultāti 2022.-2027. gadam

Mērķi	Pasākumi (uzdevumi)	Atbildīgie	Līdzatbildīgie	Sasniedzami rezultāti
1. prioritāte: Atbilstības normatīvo aktu prasībām nodrošināšana civilās aviācijas jomā				
CAA darbību regulējošo ICAO, ES, LR normatīvo aktu atbilstoša izpilde, Attiecīgajos ES un ICAO dokumentos iekļauto uzdevumu izpilde (Globālais ICAO drošuma plāns (ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP)), ICAO Globālais Aviācijas drošības plāns (ICAO Global Aviation Security Plan (GASeP)), GANP, Eiropas Aviācijas drošuma programma (European Aviation Safety Programme (EASP) 2022-2026), EASA vienotais programmdokuments (EASA Single Programming Document (SPD) 2023-2025) u.c.)	- Veikt pastāvīgu normatīvo aktu izvērtēšanu atbilstoši CAA procedūrām un uzraudzīt to izpildi; - Nodrošināt atbilstošu nacionālajās programmās un plānos iekļauto uzdevumu izpildi	Juridiskā, aviācijas drošuma tiesiskās uzraudzības un nodrošinājuma daļa, Aviācijas drošuma un atbilstības uzraudzības daļa	Visas struktūrvienības	Nodrošināta atbilstība normatīvo aktu prasībām
Nodrošināt ICAO, EASA un FAA ārējo uzraudzības auditu atbilstošu norisi	- Veikt atbilstošus sagatavošanās darbus, aizpildot pieprasīto informāciju; - Atbilstošs darbs audīta laikā;	Aviācijas drošuma un atbilstības uzraudzības daļa	Visas struktūrvienības	Nodrošināta atbilstība normatīvo aktu prasībām (100% gadījumos

	- Ieviest audita laikā atklāto neatbilstību korektīvo darbību plānus.			noteiktajos termiņos sagatavots korektīvo darbību ieviešanas plāns; 100% neatbilstību novēršanas noteiktajos termiņos)
Sekmēt drošu un integrētu bezpilota gaisa kuģu operāciju īstenošanu LR gaisa telpā, kā arī nodrošināt sekmīgu ES un nacionāla bezpilota gaisa kuģu jomas regulējuma ieviešanu un piemērošanu	- Izsniegt bezpilota gaisa kuģu ekspluatantu atļaujas un sertifikātus un nodrošināt turpmāku uzraudzību (t.sk. sadarbībā ar PTAC, saskaņā ar noslēgto vienošanos); - Nodrošināt un sagatavot kvalificētus cilvēkresursus; - Izstrādāt un aktualizēt procedūras bezpilota gaisa kuģu jomā; - Piedalīties dažādu darba grupu organizētajos bezpilota gaisa kuģu jomas pasākumos (pieredzes un informācijas apmaiņa, dalība darba dokumentu sagatavošanā); - Pēc nepieciešamības (ņemot vērā ES bezpilota gaisa kuģu jomas normatīvo aktu izmaiņas) veikt izmaiņas, izstrādāt un aktualizēt nacionālos bezpilota gaisa kuģu jomu regulējošos normatīvos aktus.	Bezpilota gaisa kuģu, Eiropas Savienības lietu un starptautisko attiecību daļa		- Sekmēta drošu un integrētu bezpilota gaisa kuģu operāciju īstenošana LR gaisa telpā; - Pastāvīgi nodrošināti kvalificēti inspektori; - Izstrādātas un aktualizētas daļas procedūras; - Pēc nepieciešamības veikti grozījumi un/vai izstrādāti nacionālie normatīvie akti bezpilota gaisa kuģu jomā.
Nodrošināt sekmīgu regulējuma ieviešanu un piemērošanu helikopteru lidlauku sertificēšanai un virszemes pakalpojumu sniedzēju uzraudzībai lidlaukos	- Nodrošināt cilvēkresursus un to sagatavošanu nepieciešamajai uzraudzības kapacitātei un kompetencei helikopteru lidlauku sertificēšanai un virszemes pakalpojumu uzraudzībai lidlaukos; - Pilnveidot lidlauku uzraudzības pārvaldības sistēmu; - Izveidot virszemes pakalpojumu uzraudzības procedūru.	Lidlauku standartu un drošības daļa	Cilvēkresursu plānošanas, attīstības un kvalifikācijas atbilstības nodrošināšanas daļa	- Pastāvīgi nodrošināti cilvēkresursi un kvalifikācija helikopteru lidlauku sertificēšanai un uzraudzībai un virszemes pakalpojumu uzraudzībai lidlaukos. - Ieviestas jaunas daļas funkcijas un procesi atbilstoši paredzētajam regulējumam virszemes pakalpojumu sniedzēju uzraudzībai lidlaukos.
Nodrošināt gaisa kuģu reģistrāciju	- Reģistrēt civilās aviācijas gaisa kuģus Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā, reģistrēt un, ja nepieciešams, izslēgt no reģistra IDERA atļaujas - Pilnībā ieviest EMPIC sistēmu gaisa kuģu reģistrācijas procesā	Gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļa	Lidotspējas daļa	- Nodrošināta gaisa kuģu reģistrācijas darbību izpilde noteiktajā apjomā un termiņos.

Pastāvīgi uzlabot un pārskatīt iestādes procesu un pakalpojumu efektivitāti	Veikts visu iestādes iekšējo procesu izvērtējums ne retāk kā reizi gadā, publicējot atjaunotas rokasgrāmatu versijas, - Sagatavot pārvaldības procesu matricu atbilstoši normatīvo aktu prasībām visās jomās - Uzlabot un pārskatīt iekšējo procesu efektivitāti par 100% katru gadu atbilstoši normatīvo aktu izmaiņām, - Vismaz par 50% samazināt darbu ar papīra dokumentu versijām;	Aviācijas drošuma un atbilstības uzraudzības daļa	Visas struktūrvienības	Nodrošināta atbilstība normatīvo aktu prasībām (100% gadījumos noteiktajos termiņos,)
2. prioritāte: Drošums				
Aģentūrā izveidot konkurētspējīgu un nodarbināto vajadzībām atbilstošu motivācijas sistēmu	- Pilnveidot konkurētspējīgu atbildības sistēmu; - Turpināt ikgadējo darbinieku apmierinātības aptauju veikšanu, lai noskaidrotu darbinieku domas un veikt nepieciešamos uzlabojumus; - pastāvīgi un pēc nepieciešamības pārskatīt CAA koplīgumu; - Pilnveidot iekšējās komunikācijas platformas interaktīvai informācijas nodošanai un viedokļu apmaiņai.	Cilvēkresursu plānošanas, attīstības un kvalifikācijas atbilstības nodrošināšanas daļa	Visas struktūrvienības	Piesaistīts un noturēts atbilstoši kvalificēts un pareizi motivēts darbspēks, garantējot atbilstošus darba apstākļus (vismaz 1 reizi gadā veikta darbinieku apmierinātības aptauja; vismaz reizi 2 gados pārskatīta CAA atbildības noteikšanas kārtība)
Veicināt drošu gaisa transportu	- Īstenot pasākumus, lai samazinātu to notikumu iespējamību, kas izraisa incidentus un nelaiemes gadījumus, un mazinātu to seku nopietnību, t. i., visu darbību grupēšana attiecībā uz komerciāliem gaisa pārvadājumiem (CAT), nekomerciālo komplekso gaisa kuģu ekspluatāciju (NCC), specializētu gaisa kuģu ekspluatāciju (SPO), gaisa balonu ekspluatāciju un vispārējās nozīmes aviāciju (ekspluatācijas drošumu).	Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa	Visas struktūrvienības	Veicināts drošs gaisa transports
Nodrošināt pastāvīgu SPAS noteikto darbību atjaunošanu, strādāt pie Regulas (ES) Nr. 2018/1139 77.panta izpildes nodrošināšanas attiecībā uz valsts uzraudzības sistēmu	- Pastāvīgi atjaunot SPAS noteiktās darbības; - Uzraudzīt sistēmas atbilstību SPI.	Juridiskā, aviācijas drošuma tiesiskās uzraudzības un nodrošinājuma daļa	Visas struktūrvienības	- Nodrošināta pastāvīga SPAS noteikto darbību atjaunošana, mazināti un identificēti jauni drošuma riski saskaņā ar ICAO standartiem un ES tiesību aktu prasībām.

un identificētajiem drošuma rādītājiem (SPI).				- Nodrošināta efektīva SSP un drošuma pārvaldības sistēmas (SMS) ieviešana aviācijas jomas praktisko pārbaužu procesā.
3. prioritāte: Drošība				
Nodrošināt aviodrošības prasību izpildi Latvijas Republikas uzņēmumos, kas iesaistīti aviācijas drošības procesu nodrošināšanā atbilstoši tieši piemērojamiem ES un nacionālajiem tiesību aktiem	<ul style="list-style-type: none"> - Veikt civilās aviācijas lidlauku, lidostu, gaisa pārvadātāju, oficiālo kravu aģentu, zināmo nosūtītāju, lidojumu laikā patērējamo krājumu pilnvaroto piegādātāju, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju un citu tiesību subjektu uzraudzību aviācijas drošības jomā; - Veikt uzņēmumu aviodrošības programmu un aviodrošības kvalitātes uzraudzības programmas izskatīšanu un apstiprināšanu; - Izskatīt un apstiprināt uzņēmumu aviodrošības apmācību programmas; - Sertificēt uzņēmumu aviodrošības personālu (aviodrošības vadītāji, aviodrošības kvalitātes uzraudzības vadītāji, aviodrošības instruktori), - Veikt riska novērtējumu Regulas (ES) Nr. 2015/1998 un Regulas (ES) Nr. 1254/2009 noteiktajās jomās un apjomā; - Īstenot uzraudzību kibernetikas jomā Regulā (ES) Nr. 2015/1998 un Nacionālajā civilās aviācijas drošības programmā noteiktajā apjomā; - Turpināt ieviest procesus, kas paredzēti, lai uzlabotu lidostu un aviosabiedrību drošības efektivitāti un mazinātu neērtības, ko pasažieri izjūt šo pārbaužu laikā (līdz ar to paaugstināsies prasības lidostu drošības personāla sagatavotībai) 	Aviācijas drošības daļa	Aeronavigācijas daļa (attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzraudzību)	<ul style="list-style-type: none"> - Nodrošināta aviodrošības uzraudzība ES un nacionālajos tiesību aktos noteiktajā apjomā un termiņos. - Pastāvīgi nodrošināta pieprasīto pakalpojumu pieejamība (sertifikācija, resertifikācija, alternatīvo aviodrošības pasākumu piemērošana utt.)

<p>Nodrošināt prasību izpildi attiecībā uz bīstamo izstrādājumu un vielu pārvadāšanu ar gaisa transportu</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Uzraudzīt civilās aviācijas lidlaukus, lidostas, gaisa pārvadātājus, oficiālos kravu aģentus, zināmos nosūtītājus, lidojumu laikā patērējamo krājumu pilnvarotos piegādātājus, sniedzējus un citus tiesību subjektus, kas sagatavo bīstamos izstrādājumus un vielas pārvadāšanai pa gaisu, tiesību aktos noteiktajā apjomā; - Izskatīt un apstiprināt uzņēmumu bīstamo izstrādājumu un vielu apstrādes apmācību programmas; - Sertificēt par bīstamo izstrādājumu un vielu apstrādi atbildīgos vadītājus, - Izvērtēt dokumentus un sniegt atzinumus citām LV iestādēm (Ārlietu ministrijai, Satiksmes ministrijai) attiecībā uz bīstamo izstrādājumu un vielu pārvadāšanu. 	<p>Aviācijas drošības daļa</p>	<p>Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa (tajā, kas skar gaisa pārvadātāju uzraudzību)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Uzraudzīta bīstamo izstrādājumu un vielu pārvadāšana ar gaisa transportu; - Ieviestas jaunas daļas funkcijas un procesi atbilstoši paredzētajam regulējumam virszemes pakalpojumu sniedzēju uzraudzībai lidlaukos.
<p>Nodrošināt kiberdrošības risku identificēšanu, analīzi un uzraudzību</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Noteikt iespējamus kiberuzbrukumu riskus un draudus civilajai aviācijai; - Iespēju robežās identificēt sekas, kas iespējamo incidentu rezultātā varētu rasties; - Noteikt pienākumus aviācijas nozarei attiecībā uz kiberdrošību civilajā aviācijā. 	<p>Aviācijas drošības daļa</p>	<p>Informācijas tehnoloģiju pārvaldības un informācijas sistēmu attīstības nodaļa</p>	<ul style="list-style-type: none"> - CAA ir noteikusi iespējamus kiberuzbrukumu riskus un draudus civilajai aviācijai, kā arī identificējusi sekas, kas iespējamo incidentu rezultātā var rasties, plānošanas periodā definējusi pienākumus aviācijas nozarei attiecībā uz kiberdrošību.
<p>Turpināt 2021. gada 6. maijā CAA un Centrālā finanšu un līgumu aģentūras (CFLA) parakstītās vienošanās Nr. 6.1.2.0/20/I/001 par Eiropas Savienības Kohēzijas fonda finansētā projekta “Bezpilota gaisa kuģu pārvaldības un</p>	<p>- Izveidot BGK pārvaldības un uzraudzības sistēmu, lai nodrošinātu BGK un to lietotāju precīzu reģistrāciju, kā arī infrastruktūru BGK signālu uztveršanai.</p>	<p>Projektu vadītāja</p>	<p>Bezpilota gaisa kuģu, Eiropas Savienības lietu un starptautisko attiecību daļa</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Līdz 2023. gada 31. decembrim izveidota BGK pārvaldības un uzraudzības sistēma; - Projekta īstenošanas rezultātā uzlabota Latvijas gaisa telpas drošība gaisa satiksmes vadības zonā, kā arī vides un drošības

uzraudzības sistēmas izveide” īstenošanu.				pasākumi starptautiskajā lidostā “Rīga” un lidostas “Liepāja” tuvumā.
4. prioritāte: Sadarbība aviācijas jomā				
Nodrošināt CAA interešu pārstāvību starptautiskajā vidē, kā arī nodrošināt CAA sadarbību ar Eiropas Savienības un starptautiskajām civilās aviācijas institūcijām	<ul style="list-style-type: none"> - Celt nodarbināto profesionālo kvalifikāciju; - Regulāri veikt informācijas apmaiņu ar ekspertiem; - Nodrošināt dalību starptautiskajās organizācijās, kurās CAA ir nozīmēta darba grupās kā eksperts. - Nodrošināt CAA pārstāvību EASA un SES Komitejas sēdēs; - Nodrošināt un koordinēt CAA pārstāvību Padomes Aviācijas darba grupas sēdēs CAA kompetences jautājumos; - Nodrošināt CAA kompetences līmeņa LV viedokļa sagatavošanu par Eiropas Savienības Padomes darba grupu darba kārtībā iekļautajiem jautājumiem, ciktāl lēmumu pieņemšanas procesā mijiedarbojas Eiropas Savienības līmeņa un ICAO līmeņa aspekti, kā arī atbilstoši pilnvarojumam nodrošināt CAA un LV pārstāvību ICAO līmeņa formātos. 	Cilvēkresursu plānošanas, attīstības un kvalifikācijas atbilstības nodrošināšanas daļa, Bezpilota gaisa kuģu, Eiropas Savienības lietu un starptautisko attiecību daļa	Atbilstoši kompetencei (jautājuma būtība) citas CAA daļas	<ul style="list-style-type: none"> - Nodrošināta dalība visās organizāciju sēdēs, kurās CAA deleģēta EC, EASA, Eirokontrolē, ICAO u.c. - Ieviests sadarbības process starptautiskajās organizācijās, EASA darba grupās u.c. pasākumos. - Nodrošināta CAA pārstāvība EASA un SES Komitejas sēdēs, Padomes Aviācijas darba grupas sēdēs un CAA kompetences jautājumos; - Nodrošināta CAA kompetences līmeņa LV viedokļa sagatavošana par Eiropas Savienības Padomes darba grupu darba kārtībā iekļautajiem jautājumiem, ciktāl lēmumu pieņemšanas procesā mijiedarbojas Eiropas Savienības līmeņa un ICAO līmeņa aspekti, kā arī atbilstoši pilnvarojumam nodrošināta CAA un LV pārstāvība ICAO līmeņa formātos.

Informēt sabiedrību par aviācijas aktualitātēm un vajadzībām	<ul style="list-style-type: none"> - Turpināt veikt aviācijas nozarē iesaistīto izglītošanu, izmantojot CAA mājas lapu, informatīvās kampaņas un seminārus; - Izmantot CAA komunikācijas kanālus– sociālos medijus; - Nodrošināt sabiedrībai pieejamus interaktīvos materiālus par aviācijas nozares aktualitātēm. 	Ārkārtas situāciju un komunikācijas vadītājs	Visas struktūrvienības	Informēta sabiedrība un aviācijas nozarē iesaistītie (CAA pieminēta plašsaziņas līdzekļos vismaz 1500 reizes gadā; katru gadu palielināts sekotāju skaits par vismaz 10% salīdzinot ar iepriekšējo).
Nodrošināt drošu gaisa telpas piekļuvi un izmantošanu gaisa telpas lietotājiem, atbalstot aviācijas attīstību Latvijā	<ul style="list-style-type: none"> - Izprast gaisa telpas lietotāju vēlmes un vajadzības, organizējot sanāksmes un veicinot dialogu starp lidlaukiem, ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem, visa veida valsts iestādēm, starptautiskajām organizācijām un dažāda rakstura gaisa telpas lietotājiem; - Iespēju robežās CAA turpināt aicināt gaisa telpas izmantotājus pieteikties esošo ilglaicīgo zonu izmantošanai vai jaunu ilglaicīgo zonu izveidošanai, lai veicinātu plānotu ilgtermiņa gaisa telpas izmantošanu atbilstoši Komisijas 2005. gada 23. decembra Regulas (EK) Nr. 2150/2005, ar ko nosaka kopīgus noteikumus gaisa telpas elastīgai izmantošanai (turpmāk – Regula (EK) Nr. 2150/2005), noteiktajam gaisa telpas elastīgas izmantošanas principam. - Iesaistīties tīkla pārvaldītāja Rīgas Lidojumu informācijas rajona zonu un to ietekmes uz instrumentālo gaisa satiksmi novērtēšanā, lai novērtētu esošo un optimizētu jaunieviešamos gaisa telpas elastīgas izmantošanas struktūras elementus, un lai nodrošinātu atbilstošu civilmilitāro gaisa telpas jautājumu risināšanu Baltijas reģionā, laika posmā līdz 2026. gadam. 	Aeronavigācijas daļa	<ul style="list-style-type: none"> -Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa; -Lidlauku standartu un drošības daļa; -Bezpilota gaisa kuģu, Eiropas Savienības lietu un starptautisko attiecību daļa 	<ul style="list-style-type: none"> -Nodrošināta gaisa telpas lietotāju apmierinātība. - Nodrošināta valsts funkciju izpilde, izmantojot LR gaisa telpu. - Nodrošināta efektīva Latvijas gaisa telpas kā ierobežotā resursa izmantošana, atbilstoši Regulai (EK) Nr. 2150/2005.
Strādāt pie aviācijas darbību radīto CO ₂ emisiju mazināšanas mērķu sasniegšanas	- Līdzdarboties Oglekļa emisiju izlīdzināšanas un samazināšanas shēmas starptautiskajai aviācijai (CORSIA) īstenošanā.	Aeronavigācijas daļas Aeronavigācijas informācijas nodaļa	Gaisa kuģu ekspluatanti	- Samazinātas CO ₂ emisijas aviācijas nozarē, četrdesmit četrām ECAC valstīm, tostarp Latvijai, brīvprātīgi īstenojot CORSIA (līdz

				2030. gadam jāpanāk emisiju samazinājums par 43 % salīdzinājumā ar 2005. gadu (visai transporta nozarei kopumā).
Turpināt īstenot ICAO prioritātes "Neviena valsts neatpaliek" ("No country left behind" - NCLB) iniciatīvas veicināšanu.	- Pastāvīgi uzlabot savas valsts civilās aviācijas sistēmu, veiksmīgi un efektīvi ieviešot ICAO standartus un ieteicamo praksi (SARPs). - Starptautiski sadarboties, tādā veidā veicinot aviācijas transporta attīstību visos pasaules reģionos.	Visas struktūrvienības	Aviācijas drošuma un atbilstības uzraudzības daļa kā koordinators	- Īstenota ICAO prioritātes "Neviena valsts neatpaliek" (NCLB) iniciatīvas veicināšana.
Turpināt piedalīties "VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" Vides trokšņa pārvaldības darba grupā"	- Piedalīties darba grupas aviācijas nozares apakšgrupā.	Aeronavigācijas daļas Aeronavigācijas informācijas nodaļa	Lidosta "Rīga"	- Aviācijas nozares ekspertu līmenī veikta padziļināta ar gaisa kuģu trokšņa avotiem saistīto datu analīze, kā arī rosinātas jaunas iespējamās rīcības gaisa kuģu trokšņa samazināšanai.
Strādāt pie Regulas (ES) Nr. 2018/1139 63.panta izpildes pasākumu organizēšanas	- Piedalīties EASA iniciētā mehānisma izveidē, kas ļauj brīvprātīgi apvienot un koplietot starp dalībvalstīm tādu inspektoru un citu ekspertu resursus, kuriem ir atbilstoša pieredze	Visas struktūrvienības	Aviācijas drošuma un atbilstības uzraudzības daļa kā koordinators	- Ņemta daļība EASA iniciētā mehānisma izveidē atbilstoši Regulas (ES) Nr. 2018/1139 63.pantā noteiktajam.
Strādāt pie Regulas (ES) Nr. 2018/1139 72.panta izpildes pasākumu organizēšanas un veikšanas	- Ar citām kompetentajām iestādēm apmainīties ar visu informāciju, kas tām pieejama Regulas (ES) Nr. 2018/1139 un uz tās pamata pieņemto deleģēto un īstenošanas aktu piemērošanas kontekstā un, kas ir svarīga citām personām Regulā (ES) Nr. 2018/1139 noteikto uzdevumu izpildes nolūkā; - Izveidot procedūras, lai veiktu nepieciešamās informācijas apmaiņu ar citām kompetentajām iestādēm un sniegtu tām palīdzību, tostarp saistībā ar visiem atzinumiem un papildu darbībām, kas veiktas to personu un organizāciju uzraudzības rezultātā, kuras darbojas vienas dalībvalsts teritorijā, bet kuras ir sertificējusi citas dalībvalsts kompetentā iestāde vai EASA.	Visas struktūrvienības	Visas tehniskās struktūrvienības	- Veikta visas nepieciešamās informācijas apmaiņa ar citām kompetentajām iestādēm; - Izveidotas procedūras, lai veiktu nepieciešamās informācijas apmaiņu ar citām kompetentajām iestādēm.

Strādāt pie Regulas (ES) Nr. 2018/1139 74.panta izpildes pasākumu organizēšanas un nodrošināšanas ņemot vērā EASA izveidotā Repozitorija ieviešanu	<ul style="list-style-type: none"> - Apgūt Repozitorija lietošanas un informācijas ievades principus; - Uzturēt aktuālu Repozitorijā iekļauto informāciju. 	Visas struktūrvienības	Visas tehniskās struktūrvienības	- Nodrošināta CAA efektīva sadarbība visās jomās ar EASA un citām Kompetentām iestādēm, tādējādi īstenojot ar sertifikāciju, uzraudzību un izpildi saistītos uzdevumus, kas tām noteikti saskaņā ar pamatregulas un tās īstenošanas noteikumu prasībām.
5. prioritāte: Sertificēšana, uzraudzība				
Nodrošināt drošību un kārtību civilās aviācijas lidlaukos un to drošu izmantošanu	<ul style="list-style-type: none"> - Sertificēt Civilās aviācijas lidlaukus, izsniegt apliecības un veikt lidlauku uzraudzību; - Nodrošināt perona pārvaldības pakalpojumu uzraudzību; - Nodrošināt lidlauku izveidošanas, projektēšanas un būvniecības uzraudzību lidojumu drošības jomā; - Veikt gaisa kuģu lidojumiem potenciālu bīstamu objektu būvēšanas, ierīkošanas un izvietojuma saskaņošanu. - Uzlabot lidlauku ekspluatantu darbības drošības un pakļautības riskam izvērtējuma procesu, ieviešot uz risku balstītu novērtēšanu; - Sagatavoties regulējuma ieviešanai un piemērošanai lidlauku standartu un drošības jomā, ņemot vērā EPAS un SPAS iezīmētās drošības prioritātes. 	Lidlauku standartu un drošības daļa	Lidlauku standartu un drošības daļa	<ul style="list-style-type: none"> - Nodrošināta lidlauku ekspluatācijas uzraudzība noteiktajā apjomā un termiņos. - Pastāvīgi nodrošināta pieprasīto pakalpojumu pieejamība gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvēšanai, ierīkošanai un izvietojumam, izsniedzot atļaujas un tehniskos noteikumus un kontrolējot to izpildi. - Nodrošināta atbilstība normatīvo aktu prasībām.
Nodrošināt GKLAL sertificēšanu un to kvalifikācijas uzraudzību, veikt mācību organizāciju (ATO/DTO/NMO), lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtu (FSTD) sertificēšanu, to ekspluatantu	<ul style="list-style-type: none"> - Ieviest un kvalitatīvi izpildīt ICAO, ES normatīvo dokumentu (Regulu), EASA dokumentu, LR likumu un noteikumu prasības; - Pilnveidot daļas un nodaļas darba organizāciju (nodrošināt atbilstošas darbību procedūras, izmantojamus tehniskos līdzekļus un programmatūras, kā piem.: elektronisko personāla apliecību (EPL) 	Aviācijas personāla sertifikācijas nodaļa, Mācību un eksaminēšanas nodaļa	Sadarbība starp Mācību un eksaminēšanas nodaļu un Aviācijas personāla sertifikācijas nodaļu	- Nodrošināta GKLAL sertificēšana un uzraudzība, kā arī mācību organizāciju (ATO/DTO/NMO), lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtu (FSTD) sertificēšana, to ekspluatantu kvalificēšana un darbības

<p>kvalificēšanu un darbības uzraudzību</p>	<p>sistēmas izveidei un darbībai), daļas darbinieku kvalifikācijas uzturēšanu un pilnveidošanu; - Nodrošināt attiecīgu GKLAL apliecību izsniegšanu, kvalifikācijas atzīmju izsniegšanu, to derīguma termiņa pagarināšanu un atjaunošanu. - Izsniegt attiecīgos sertifikātus (ATO/DTO/NMO), uzraudzīt lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtas (FSTD) un to ekspluatantus.</p>			<p>uzraudzība, atbilstoši ICAO, ES un LR normatīvo dokumentu prasībām; - Atbilstoši kvalificēts un starptautiskajā aviācijas nozares tirgū konkurētspējīgs personāls; - LR sertificētam personālam GKLAL nodrošināts pieņemams lidojumu drošības līmenis cilvēciskā faktora (HF) jomā. - Atbilstoši sertificētas un starptautiskajā aviācijas nozares tirgū konkurētspējīgas mācību organizācijas (ATO/DTO/NMO) un lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtas (FSTD).</p>
<p>Nodrošināt atbilstošu GKLAL veselības pārbažu veikšanu, uzraudzību un veselības apliecību un gaisa satiksmes vadības dispečeru un AFISO veselības pārbažu veikšanu, uzraudzību un veselības apliecību izsniegšanu, kā arī nodrošināt atbilstoši kvalificētu aviācijas medicīnas ekspertu sertificēšanu un uzraudzību</p>	<p>- Ieviest un kvalitatīvi izpildīt ICAO, ES normatīvo dokumentu (Regulu), EASA dokumentu, LR likumu un noteikumu prasības; - Uzturēt aviācijas medicīnisko pārbažu rezultātu un veselības apliecību datu bāzes par CAA sertificētā aviācijas personāla veselības pārbaudēm, kuras veiktas gan Latvijā, gan arī citās EASA dalībvalstīs; - Pilnveidot daļas un nodaļas darba organizāciju (nodrošināt atbilstošas darbību procedūras, izmantojamus tehniskos līdzekļus un programmatūru, uzturēt un pilnveidot daļas darbinieku kvalifikāciju).</p>	<p>Aviācijas medicīnas daļa</p>	<p>-Aviācijas personāla sertificēšanas daļa -Aeronavigācijas daļa</p>	<p>- Nodrošināta veselības pārbažu veikšana, uzraudzība un veselības apliecību izsniegšana atbilstoši ICAO, ES un LR normatīvo dokumentu prasībām; - Atbilstoši kvalificēts un starptautiskajā aviācijas nozares tirgū konkurētspējīgs personāls; - LR sertificētam personālam atbilstoši</p>

				izsniegtas veselības apliecības
Nodrošināt gaisa kuģu lidotspējas uzraudzību un gaisa kuģu ražošanas organizāciju sertifikāciju un uzraudzību	<ul style="list-style-type: none"> - Izsniegt apliecības par derīgumu lidojumiem/ lidojumderīguma sertifikātus, trokšņa līmeņa sertifikātus; un lidojumderīguma pārbaudes sertifikātus; - Izsniegt lidošanas atļaujas; - Apstiprināt gaisa kuģu tehniskās apkopes programmas; - Uzraudzīt gaisa kuģu lidojumderīgumu lidojumderīguma apsekošanas (ACAM) programmas ietvaros; - Veikt gaisa kuģu (un to komponentu) ražošanas organizāciju sertifikāciju un uzraudzību; - Ieviest pārvaldības sistēmu ražošanas organizācijās. 	Gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļa	Lidotspējas daļa	<ul style="list-style-type: none"> - Nodrošināta gaisa kuģu lidotspējas uzraudzība atbilstoši drošuma prasībām un normatīvajiem dokumentiem noteiktajā apjomā un termiņos; - Nodrošināta gaisa kuģu ražošanas organizāciju uzraudzība par to atbilstību normatīvo dokumentu un lidojumu drošuma prasībām noteiktajā apjomā un termiņos.
Nodrošināt gaisa kuģu tehniskās apkopes un lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizāciju sertifikāciju un uzraudzību	<ul style="list-style-type: none"> - Sertificēt un uzraudzīt gaisa kuģu tehniskās apkopes un lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas; - Izvērtēt un apstiprināt izmaiņas organizāciju darbībā; - Ieviest pārvaldības sistēmu (ieskaitot SMS) šajās organizācijās; - Papildus apmācīt darbiniekus kvalifikācijas uzturēšanai, ņemot vērā jaunās prasības - Ieviest organizāciju uzraudzības plānošanu atbilstoši riska izvērtējumam. 	Gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības nodaļa	Lidotspējas daļa	<ul style="list-style-type: none"> - Nodrošināta gaisa kuģu tehniskās apkopes un lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizāciju sertifikācija un uzraudzība atbilstoši drošuma un normatīvo dokumentu prasībām, noteiktajā apjomā un termiņos.
Nodrošināt gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla licenču izsniegšanu, gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla mācību organizāciju sertifikāciju un uzraudzību	<ul style="list-style-type: none"> - Izsniegt un nepieciešamības gadījumā izdarīt grozījumus gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla licencēs; - Izvērtēt eksāmenu kreditēšanas iesniegumus - Ieviest EMPIC sistēmu 147. daļas tehniskās apkopes personāla mācību organizāciju sertifikācijas un uzraudzības procesā; - Sertificēt un uzraudzīt gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla mācību organizācijas; 	Gaisa kuģu personāla sertifikācijas nodaļa	Lidotspējas daļa	<ul style="list-style-type: none"> - Izsniegtas un attiecīgi grozītas gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla licences, sertificētas un uzraudzītas gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla mācību organizācijas atbilstoši normatīvo dokumentu prasībām

	- Izvērtēt un apstiprināt grozījumus organizāciju darbībā.			noteiktajā apjomā un termiņos.
Nodrošināt nepārtrauktu efektīvu ANS/ATM, glābšanas un meklēšanas koordinācijas u.c. pakalpojumu uzraudzību atbilstoši prasībām	- Celt nodarbināto profesionālo kvalifikāciju, lai pilnveidotu nozares interešu aizstāvību starptautiskajā vidē un paplašinātu šajos formātos sniegtās iespējas; -Regulāri veikt informācijas/domu apmaiņu ar ekspertiem ATM/ANS un saistošo jomu darba grupās un sanāksmēs; -Nodrošināt dalību starptautiskajās organizācijās ATM/ANS un saistošajās jomās, gūt pieredzi un pielietot labo praksi uzraudzībā; -Tehniski nodrošināt ATM/ANS u.c. pakalpojumu uzraudzību dažāda rakstura krīzes, izņēmuma un ārkārtas stāvokļos valstī; -Pielietot labo praksi, ES tiesību aktu prasības un ICAO standartus plānotām un neplānotām aktivitātēm LR deleģētajai gaisa telpai atbilstoši ICAO līgumos noteiktajam.	Aeronavigācijas daļa	Aviācijas medicīnas daļa; Aviācijas drošības daļa; Finanšu daļa; Aviācijas drošuma un atbilstības uzraudzības daļa	- Nodrošināta dalība visās organizāciju sēdēs, kurās CAA deleģēta. - Ieviests sadarbības process starptautiskās organizācijās, EASA ATM/ANS un saistošo jomu darba grupās u.c. pasākumos. - ANSD personāls ikgadēji saņēmis formālu apmācību ATM/ANS un saistošajās jomās. - Uzturēti nemainīgi augsti rādītāji EASA un ICAO novērtējumos Latvijai ATM/ANS un saistošo pakalpojumu atbilstībā. - Nodrošināts uzraudzības apjomam atbilstošs kvalificētu inspektoru un auditoru skaits.
Nodrošināt drošu gaisa telpas piekļuvi un izmantošanu gaisa telpas lietotājiem, atbalstot aviācijas attīstību Latvijā	- Pielietot spēkā esošās prasības un standartus gaisa telpas pārvaldībā un tās uzraudzībā; - Turpināt īstenot dinamisku gaisa telpas pārvaldības uzraudzību, uzraudzīt LGS ieviestās jaunās tehnoloģijas, kas uzlabotu datu apmaiņu starp visām iesaistītajām pusēm, kas ir iesaistītas lidojuma nodrošināšanā (piem., SWIM, digitālais NOTAM, skrejceļa statusa izgaismojums, attālinātie torņi, lidlauku virszemes drošības uzlabojumi u.c. saskaņā ar Latvijas Navigācijas Plānu (LSSIP)); - Līdz ar bezpilotu gaisa kuģu pieejamību plašākai sabiedrībai, un valsts iestādēs valsts funkciju veikšanai,	Aeronavigācijas daļa	-Lidlauku standartu un drošības daļa; -Bezpilota gaisa kuģu, Eiropas Savienības lietu un starptautisko attiecību daļa	-Nodrošināta gaisa telpas lietotāju apmierinātība. - Nodrošināta valsts funkciju izpilde, izmantojot LR gaisa telpu.

	ATM/ANS jomā ieviest izmaiņas šo gaisa telpas izmantotāju drošai ienākšanai pārsvarā zemos augstumos pilsētvidē un ārpus tās, kas nozīmēs ATM/ANS uzraudzības paplašināšanos uz jomām, kur ir jānodrošina droša un efektīva jauna gaisa telpas izmantotāja izvērtēšana ienākšanai kopīgajā gaisa telpā.			
Nodrošināt gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšanu un uzraudzību	<ul style="list-style-type: none"> - Veikt gaisa kuģu ekspluatantu sākotnējo sertificēšanu atbilstoši izstrādātajām GKED procedūrām; - Uzraudzīt gaisa kuģu ekspluatantus atbilstoši izstrādātajām GKED procedūrām; - Izsniegt speciālos apstiprinājumus saskaņā ar OPS regulas prasībām; - Informēt gaisa kuģu ekspluatantus par nepieciešamību attiecīgi pielāgot savu pārvaldības sistēmu, mācību programmas, procedūras un rokasgrāmatas tā, lai tās atbilstu īstenošanas regulas prasībām un grozījumiem; - saskaņā ar Eiropas Savienības pamatnostādņem attiecībā uz virszemes pakalpojumu sniedzēju iekļaušanu kopējā aviācijas sistēmā nepieciešama attiecīgu resursu savlaicīga plānošana šo pakalpojumu sniedzēju uzraudzības nodrošināšanai. 	Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa	<ul style="list-style-type: none"> -Lidotspējas daļa; -Aviācijas drošības daļa; -Aviācijas medicīnas daļa 	<ul style="list-style-type: none"> - Nodrošināta visa nepieciešamā sadarbība un komunikācija gaisa kuģu ekspluatanta sākotnējās sertifikācijas procesa laikā; - Izpildīts gaisa kuģu ekspluatantu uzraudzības plāns, veicot inspekcijas un auditus noteiktajos termiņos; - Nodrošināta gaisa kuģu ekspluatantu darbība atbilstoši normatīvo aktu prasībām.
Uzraudzīt gaisa kuģu ekspluatantu darbību, īstenojot Eiropas Savienības noteikumus par degvielas/enerģijas plānošanu un pārvaldību (degvielas shēmas)	<ul style="list-style-type: none"> - Izstrādāt gaisa kuģu ekspluatantu procedūras un attiecīgi pielāgot savu pārvaldības sistēmu, mācību programmas, procedūras un rokasgrāmatas tā, lai tās atbilstu īstenošanas regulas prasībām un grozījumiem attiecībā uz degvielas politiku; - Izdot jaunu apstiprinājumu gaisa kuģu ekspluatantam par degvielas shēmām. 	Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa	Lidotspējas daļa	Īstenota droša degvielas politikas vadība.

2.3 CAA darbības rezultāti

Visi esošie un potenciālie civilās aviācijas sistēmas dalībnieki ir atbildīgi par aviācijas drošību un drošumu ievērojot nacionālos, starptautiskos un Eiropas Savienības tiesību aktus, lai panāktu 5. tabulā atspoguļotos rezultātus.

5.tabula

CAA darbības rezultāti

Darbības rezultāts	Veicamās darbības
Īstenota valsts politika civilās aviācijas drošības un gaisa kuģu lidojumu drošuma jomā, nodrošināta gaisa pārvadājumu kvalitātes un drošības standartu ieviešana saskaņā ar ICAO un Eiropas Savienības tiesību normu prasībām, nodrošinot, ka gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis nav zemāks par vidējo Eiropas līmeni	<ul style="list-style-type: none"> • Sekot līdzi normatīvo aktu izmaiņām un savlaicīgi veikt nepieciešamās izmaiņas; • Veikt SAFA inspekcijas; • Apzināt un izvērtēt iekšējos riskus, uzraudzīt riska mazināšanas pasākumu ieviešanas gaitu un uzturēt risku reģistru; • Veikt CAA iekšējos uzraudzības auditus; • Veikt ārējos uzraudzības auditus un inspekcijas; • Divreiz gadā SIS datu vākšanas kampaņas ietvaros iesniegt EASA aktuālos datus; • Uzņemt EASA un ICAO uzraudzības auditus; • Stratēģijas plānošanas laikā nodrošināt pastāvīgu SPAS noteikto darbību atjaunošanu, lai mazinātu un identificētu jaunus drošuma riskus saskaņā ar ICAO standartiem un ES tiesību aktu prasībām.
Nodrošināts stabils civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis (lidojuma negadījumu mazināšana, kas tiek sasniegta ar analīzes un uzraudzības palīdzību)	<ul style="list-style-type: none"> • Uzturēt Latvijas CAA ziņojumu par atgadījumiem civilajā aviācijā datu bāzi, iekļaujoties Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēmā (ECCAIRS); • Savas kompetences ietvaros veikt drošības tendenču analīzi detalizētu aizsargpasākumu īstenošanai; • Sadarboties ar citām ES dalībvalstīm drošības informācijas apmaiņā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 376/2014 9.pantu; • Apkopot statistiku par komercaviāciju un vispārējās nozīmes aviāciju (lidojumu skaits un nolidotās stundas); • Sadarbojoties ar Transporta nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju, sagatavot lidojumu drošības pārskatu; • Uzturēt datu apmaiņas procedūru saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 376/2014 10.pantu (Eiropas Centrālajā repozitorijā glabātās informācijas izplatīšana); • Uzturēt datu integrācijas procedūru saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 376/2014 8.pantu.
Nodrošināta ICAO un Eiropas Savienības prasību izpilde ar kvalificēta personāla palīdzību, kas pilnveido savas zināšanas likumdošanas jomā atbilstoši CAA apmācību politikai	<ul style="list-style-type: none"> • Nodrošināt cilvēkresursu plānošanu un piesaisti CAA, pamatojoties uz iestādes noteiktajiem mērķiem un izvirzītajiem uzdevumiem; • Noteiktajos termiņos veikt Cilvēkresursu vajadzības izvērtējumu; • Ikgadēji sagatavot Kvalifikācijas celšanas un uzturēšanas plānu nākamajam gadam; • CAA darbiniekiem apmeklēt kvalifikācijas celšanas un pilnveides pasākumus;

	<ul style="list-style-type: none"> • Sekot līdzī normatīvo aktu izmaiņām.
Nodrošināta 2021. gadā uzsāktā Kohēzijas fonda līdzfinansētā projekta Nr. 6.1.2.0/20/I/001 "Bezpilota gaisa kuģu (UAS) pārvaldības un uzraudzības sistēmas ieviešana" īstenošana	<ul style="list-style-type: none"> • Izstrādāt Bezpilota gaisa kuģu pārvaldības sistēmas konceptu; • Izveidot datu apmaiņas saskarni ar ārējām sistēmām; • Izveidot Bezpilota gaisa kuģu pārvaldības un uzraudzības sistēmas IT infrastruktūru; • Iegādāties, uzstādīt un konfigurēt Bezpilota gaisa kuģu uztveršanas iekārtas; • Nodrošināt nepieciešamo informāciju un publicitāti.
Veiktas nepieciešamās darbības, kuru mērķis ir mazināt aviācijas darbību radīto CO ₂ emisiju apjomu	<ul style="list-style-type: none"> • Pārstāvēt CAA ICAO CORSIA darba grupās; • Saskaņā ar Eiropas Komisijas Direktīvas 2008/101/EK un ICAO 16.pielikuma 4.sējuma (CORSIA) prasību ieviešanu nacionālajā likumdošanā, nodrošināt likumā "Par piesārņojumu" un Ministru kabineta 2013. gada 9. jūlija noteikumu Nr.336 "Noteikumi par aviācijas darbību daļību Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā" noteikto prasību ievērošanu attiecībā uz gaisa kuģu radītajām emisijām, t.i., emisiju tirdzniecības shēmas ieviešanu darbībā, kā arī nepārtrauktu tās funkcionalitātes uzraudzību.
Nodrošināta ICAO 17.pielikumā un attiecīgi Komisijas 2015. gada 5. novembra Īstenošanas Regulā (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā (turpmāk – Regula (ES) Nr. 2015/1998) noteiktā prasību kopuma ievērošana attiecībā uz kiberdrošību.	<ul style="list-style-type: none"> • Noteikt iespējamus kibernetu riskus un draudus civilajai aviācijai; • Iespēju robežās identificēt sekas, kas iespējamo incidentu rezultātā varētu rasties; • Noteikt pienākumus aviācijas nozarei attiecībā uz kiberdrošību civilajā aviācijā; • Cieši sadarboties ar Satversmes aizsardzības biroju (SAB), kas ir atbildīgs par kritiskās infrastruktūras objektu uzraudzību Latvijā.

Sīkāka informācija par CAA prioritātēm, kā arī mērķiem un uzdevumiem to sasniegšanai ir parādīta 4.tabulā.

2.4 Instrumenti darbības rezultātu sasniegšanai

- apmācību programma un kvalifikācijas celšanas plāns;
- industrijas informēšana - semināri, (semināri par jaunākajām tendencēm un izmaiņām aviācijas likumdošanā un citos svarīgos jautājumos);
- grozījumu iniciēšana spēkā esošajos normatīvajos aktos;
- izveidota un tiek uzturēta ziņojumu par atgadījumiem civilajā aviācijā datu bāze;
- pārskats par civilās aviācijas lidojumu drošuma situāciju valstī;
- dalība un darbs ICAO, ECAC, EASA, Eurocontrol, NEFAB un Eiropas Komisijas rīkotajās rīcības komitejas sanāksmēs un darba grupās.

2.5 CAA plānotais pakalpojumu attīstības progress stratēģijas darbības periodā

Ņemot vērā Latvijas aviācijas nozares lielumu un pakalpojumu attīstības tendences, kas ir atspoguļotas 6. tabulā, CAA ir jāspēj nodrošināt sertifikācija un uzraudzība tādā līmenī, lai gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis nebūtu zemāks kā pārējās ES dalībvalstīs, tādēļ CAA ik gadu veic personāla un cilvēkresursu izvērtējumu, ņemot vērā ES īstenošanas noteikumu prasības, uz kā pamata iespējams, nepieciešamības gadījumā, izveidot nepieciešamās štatu vietas un piesaistīt jaunus darbiniekus.

6. tabula

CAA plānotais pakalpojumu attīstības progress stratēģijas darbības periodā

Nr.	Darbības rezultāti	Rezultatīvā rādītāja skaitliskās vērtības						
		2021 Faktiskais	2022 Plānots	2023 Plānots	2024 Plānots	2025 Plānots	2026 Plānots	2027 Plānots
1.	Sertificēto gaisa kuģu ekspluatantu skaits	5	5	6	6	7	8	8
2.	Deklarētās organizācijas	6	6	7	7	8	8	9
3.	Gaisa kuģa ekspluatanta darbības (lidojumu veikšanas) rokasgrāmatas vai tās grozījuma apstiprināšana	7	7	8	8	9	9	10
4.	Sertificēto aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju skaits	2	2	2	2	2	2	3
5.	Dažāda rakstura gaisa telpas izmantošanas atļauju izsniegšana	150	175	175	180	185	190	200
6.	Tehniskās apkopes organizācijas	14	14	15	15	16	16	17
7.	Gaisa kuģu tehniskās apkopes organizāciju apstiprināšana, izmaiņu apstiprināšana tehniskās apkopes organizācijās	15	15	16	16	17	17	18
8.	Apstiprinātas tehniskās apkopes personāla apmācību organizācijas	6	6	6	7	7	7	8

Nr.	Darbības rezultāti	Rezultatīvā rādītāja skaitliskās vērtības						
		2021 Faktiskais	2022 Plānots	2023 Plānots	2024 Plānots	2025 Plānots	2026 Plānots	2027 Plānots
10.	Lidotspējas uzturēšanas vadības organizāciju skaits Part CAMO	11	11	12	12	13	13	13
11.	Lidotspējas uzturēšanas vadības organizāciju skaits Part CAO	1	1	1	2	2	2	2
12.	Ražošanas organizācijas Part-21G	1	1	1	2	2	2	2
13.	Gaisa kuģu lidojumderīguma sertifikāta uzturēšanas vadības organizāciju apstiprināšana, izmaiņu apstiprināšana šajās organizācijās	30	31	31	32	33	32	35
14.	Gaisa kuģu lidojumderīguma novērtēšanas inspekcijas par gaisa kuģu derīgumu lidojumiem un lidojumderīguma sertifikātu izsniegšana, vai to darbības termiņa pagarināšana	130	130	131	132	133	133	135
15.	Reģistrēto gaisa kuģu skaits	337	340	345	355	360	365	370
16.	Darbības, kas saistītas ar gaisa kuģa reģistrēšanu vai izslēgšanu no Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistra	90	90	90	90	95	100	105
17.	SAFA/SACA inspekciju (ārvalstu gaisa kuģu pārbaudes) skaits	27	27	27	30	35	35	40
18.	Gaisa kuģu lidojuma apkalpes locekļu apliecību skaits	906	1000	1005	1015	1020	1030	1040
19.	Salonu apkalpes locekļu apmācību organizācijas	3	3	3	4	4	5	5
20.	Apstiprinātu angļu valodas apmācību organizāciju skaits	1	1	1	1	1	1	1
21.	Aviācijas personāla veselības apliecību skaits	1332	1340	1350	1360	1370	1380	1400
22.	Gaisa kuģu tehniskā personāla sertifikātu skaits	492	495	498	499	500	505	510
23.	Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla mācību organizāciju dokumentācijas izmaiņu apstiprināšana	80	80	80	85	90	95	100
24.	Gaisa satiksmes vadības dispečeru apliecību skaits	99	99	99	99	99	100	110
25.	Gaisa satiksmes vadības dispečeru kvalifikācijas atzīmju skaits	129	130	130	130	130	131	132

Nr.	Darbības rezultāti	Rezultatīvā rādītāja skaitliskās vērtības						
		2021 Faktiskais	2022 Plānots	2023 Plānots	2024 Plānots	2025 Plānots	2026 Plānots	2027 Plānots
26.	Organizēto informatīvo semināru skaits	12	12	13	13	15	15	15
27.	Sertificēto oficiālo kravu aģentu skaits	13	13	13	14	15	17	18
28.	Sertificēto medicīnas centru skaits	1	1	1	1	1	1	1
	Sertificēto medicīnas ekspertu skaits	6	6	6	7	8	10	10
29.	Sertificēto pilotu mācību kursu skaits t.sk.:	12	11	12	14	15	15	15
	Apstiprinātās mācību organizācijas (ATO)	6	7	7	8	8	7	8
	Deklarētas mācību organizācijas (DTO)	4	2	3	3	3	3	4
	Nacionālās mācību organizācijas (NMO)	2	2	2	2	3	2	2
30.	FSTD kvalifikācijas sertifikātu turētāji	5	5	5	5	5	5	5
31.	Apstiprināti gaisa kuģu lidojuma apkalpju locekļu lidojumu eksaminētāji	40	45	45	48	50	55	55
32.	Bīstamo vielu transportēšanas apmācību instruktoru skaits	23	23	24	26	26	26	27
33.	Bīstamo vielu transportēšanas apmācību organizācijas	4	4	5	5	6	6	7
34.	Sertificētu gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību sniedzēju skaits	2	2	2	2	2	3	3
35.	Lidojumu drošības programmas realizācija	1	1	1	1	1	1	1
36.	Sertificēto aviodrošības vadītāju, instruktoru un kvalitātes vadītāju skaits	23	23	24	25	26	26	26
37.	Sertificēto aviodrošības programmu, tajā skaitā apmācību programmu, skaits	28	31	31	32	32	33	33
38.	Lidojuma laikā patērējamo krājumu pilnvarotā piegādātāja statusa piešķiršana un pagarināšana	1	1	1	1	1	1	2
39.	Aviodrošības iekārtu specifikāciju izskatīšana un saskaņošana	5	5	5	6	6	6	6

Nr.	Darbības rezultāti	Rezultatīvā rādītāja skaitliskās vērtības						
		2021 Faktiskais	2022 Plānots	2023 Plānots	2024 Plānots	2025 Plānots	2026 Plānots	2027 Plānots
40.	Zināmā nosūtītāja statusa piešķiršana	1	1	1	1	2	2	2
41.	Uzņemto Eiropas Savienības un starptautisko standartizācijas auditu skaits	3	3	3	3	3	3	4
42.	bezpilota gaisa kuģu e-pakalpojumu portālā e.caa.lv reģistrēti bezpilota gaisa kuģu sistēmu ekspluatantu	2380	2385	2390	2395	3000	3005	3010
43.	bezpilota gaisa kuģu e-pakalpojumu portālā e.caa.lv reģistrēti bezpilota gaisa kuģu tālvadības piloti	4309	4500	4590	4600	4650	4700	4750
44.	Atzītas bezpilotu mācību organizācijas	2	2	3	4	5	5	6
45.	Bezpilota gaisa kuģu tālvadības pilotu teorētisko zināšanu prasmju pārbaudes veiktas: Atvērtajai kategorijai A1/A3: Atvērtajai kategorijai A2:	2166	2000	2020	2200	2022	2050	2060
		70	70	80	90	100	110	120
46.	Sertificēto lidlauku skaits: Lidlauki gaisa pārvadājumiem, Vispārējās aviācijas lidlauki, Privātie helikopteru lidlauki.	2	2	2	3	3	3	3
		5	5	5	5	6	7	7
		6	7	7	7	8	9	9
47.	Lidlauku izveidošanas, teritoriju plānošanas un lidojumu drošību ietekmēt spējīgu objektu izveidošanas un ekspluatācijas jomā izskatītie, saistītie iesniegumi	12	15	14	13	13	14	15
48.	gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecība, ierīkošana un izvietošana saskaņoti	15	16	17	18	19	19	20
49.	Gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstama objekta izskatīšana	146	164	164	165	165	165	170
50.	Aeronavigācijas datu ģenerētāji	19	20	21	22	22	23	24

3. Stratēģiskie priekšnoteikumi

3.1 Analīze par CAA pieejamajiem cilvēkresursiem

Uz 2021. gada 31.decembri CAA bija 78 amata vietas – visas darbinieku amata vietas.

Nodarbināto sadalījums pa amatu grupām:

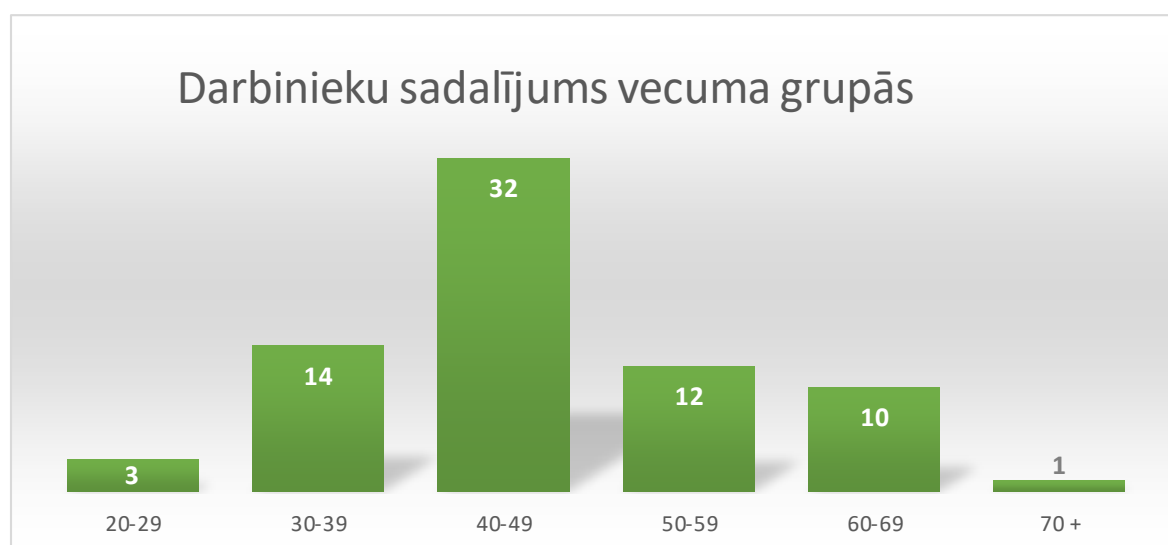
- Vadība – 1
- Daļu vadītāji un vietnieki – jomas speciālisti: 14
- Nodaļu vadītāji – jomas speciālisti: 20
- Vecākie inspektori, inspektori un citi speciālisti: 37

7. tabula

CAA cilvēkresursu skaita mainība 2021. gadā

Laika periods	uz 01.01.2021.	uz 31.12.2021.
Darbinieku skaits aģentūrā	70	72
t.sk. sievietes	31	34
t.sk. vīrieši	39	38

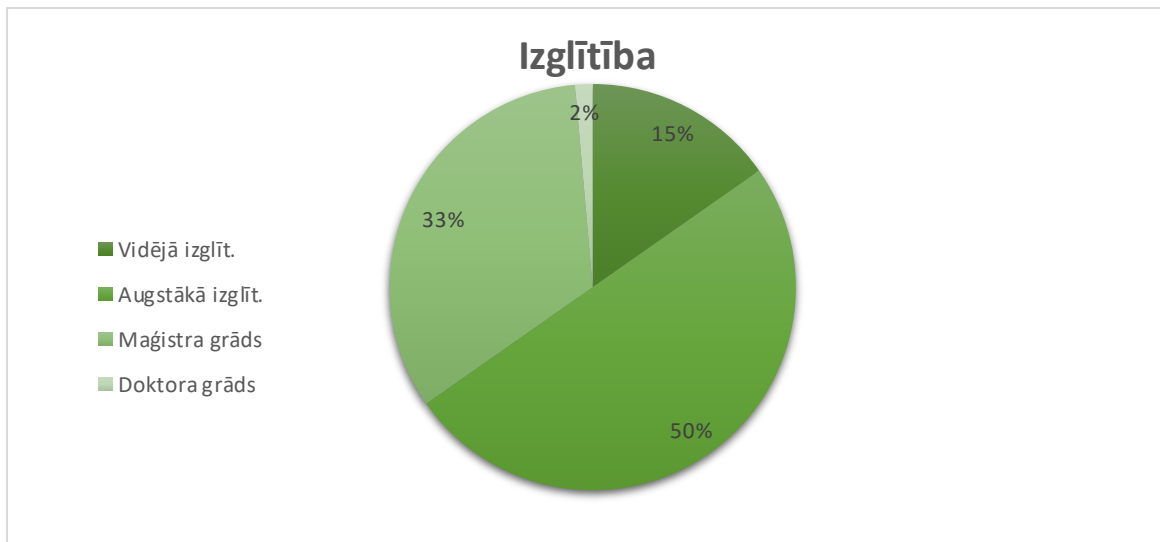
Informācija par darbinieku skaitu pa vecuma grupām uz 2021. gada 31. decembri ir apkopota 7.attēlā. CAA jaunākajam darbiniekam 2021. gada 31. decembrī bija 24 gadi, savukārt, vecākajam darbiniekam- 71 gads. Vislielāko īpatsvaru sadalījumā sastāda darbinieki vecuma grupā no 40 līdz 49 gadiem. Strādājošo vidējais vecums 2021. gada 31. decembrī bija 47,03 gadi.



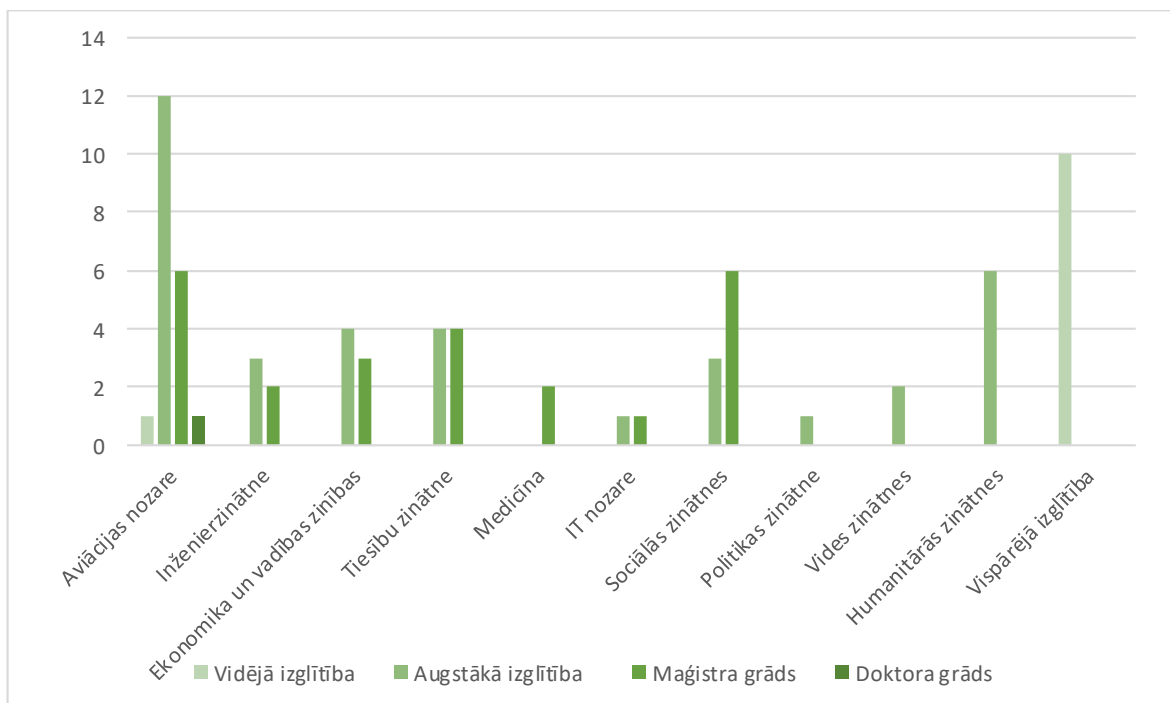
7.att. CAA darbinieku skaits pa vecuma grupām

Kopējais CAA strādājošo izglītības līmenis ir augsts, jo 85% darbinieku ir dažāda līmeņa augstākā izglītība. Detalizētāk - 33% darbinieku ir maģistra grāds, 50% darbinieku ir augstākā akadēmiskā un/vai augstākā profesionālā izglītība, 15% darbinieku ir vidējā izglītība (gan speciālā

izglītība aviācijas nozarē, gan vispārējā vidējā izglītība) un 2% darbinieku ir doktora grāds aviācijā, kas uzskatāmi aplūkojams 8.attēlā, savukārt, CAA darbinieku izglītības sadalījums pa nozarēm un zinātnēm aplūkojams 9.attēlā, kurā redzams, ka lielāko īpatsvaru veido aviācijas nozares speciālisti.



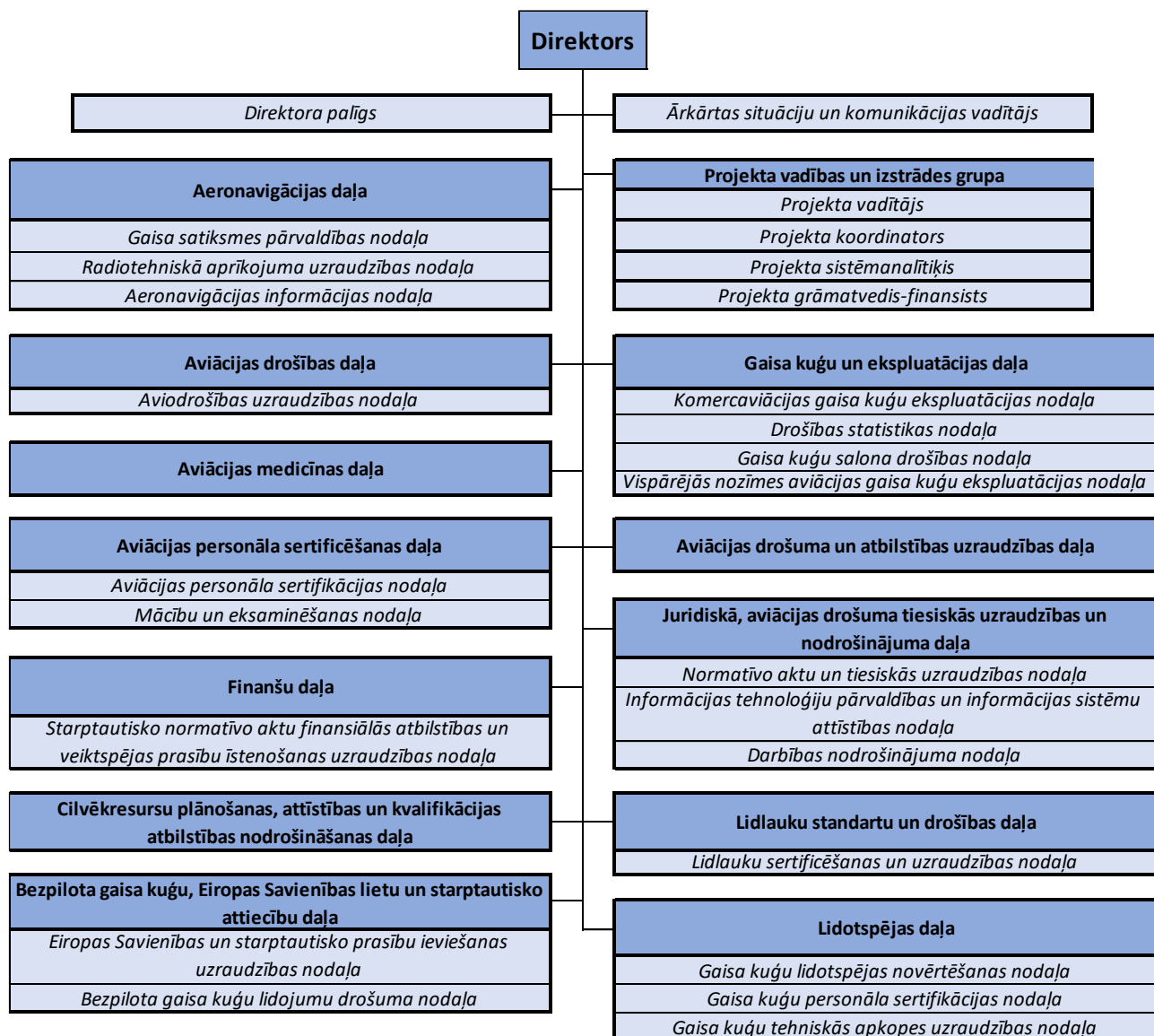
8.att. CAA darbinieku sadalījums pa izglītības līmeņiem



9.att. CAA darbinieku izglītības sadalījums pa nozarēm un zinātnēm

CAA līdz 2022. gada 31. decembrim plāno veikt amatu pārklasifikāciju, atbilstoši jaunajiem Ministru kabineta 2022. gada 26. aprīļa noteikumiem Nr. 262 "Valsts un pašvaldību institūciju amatu katalogs, amatu klasifikācijas un amatu apraksta izstrādāšanas kārtība".

10.attēlā ir parādīta CAA struktūra.



10.att. CAA struktūra

CAA ilgtermiņā jānodrošina augsta civilās aviācijas drošība, ievērojot starptautiskās prasības, kam nepieciešams augsti profesionāls darba kolektīvs. Lai īstajā vietā un īstajā laikā CAA būtu darbinieks ar nepieciešamajām prasmēm un zināšanām, daļu ietvaros reizi divos gados tiek veikts cilvēkresursu vajadzības izvērtējums. Tas ir stratēģiski svarīgs process, jo tiek veikts, lai prognozētu nepieciešamo cilvēkresursu skaitu, tādējādi, nodrošinot visu CAA funkciju laicīgu un kvalitatīvu izpildi.

3.2 Infrastruktūra un tehnoloģijas

CAA darbiniekiem ir pieejamas darbam labiekārtotas telpas, apspriežu zāles un darba vietas ar attiecīgi aviācijai pielāgotām datorprogrammām kā, piemēram, Doclogix, kā arī tiek turpināts darbs pie digitalizācijas, tai skaitā EMPIC sistēmas ieviešana CAA iekšienē saistībā ar audita moduli un personāla sertificēšanu un jaunu attālinātu iespēju apzināšanas gan iekšējām, gan ārējām vajadzībām, kas nodrošinātu nākotnē gan apmācību, gan sanāksmju organizēšanas iespējas pēc iespējas labākā kvalitātē.

Šobrīd CAA nodrošina pilnībā elektronizētu dokumentu apriti iestādē, izmantojot pieejamos datu apmaiņas kanālus – e-pastu, e-adresi u.c.

Aviācijas informācijas sistēma “Empic EAP” nodrošina iestādes procesu elektronizāciju – gaisa kuģu personāla, gaisa kuģu tehniku, aeronavigācijas dispečeru apliecību izsniegšanu, gaisa kuģu reģistrāciju, lidojumderīguma apliecību, trokšņa sertifikātu u.c. apliecību izsniegšanu. Tiek veikta lidojumderīguma organizāciju uzraudzība Part-145, Part-M, Part-CAMO, Part-CAO, Part-21 u.c. procesos.

Nākamajā periodā plānots ieviest jaunu bezpilota gaisa kuģu informācijas sistēmu, kas ļautu tās lietotājiem reģistrēties un pieteikt lidojumus, veikt to saskaņošanu.

Esošajā sistēmā “Empic EAP” paredzēts ieviest jaunus uzraudzības procesus – bezpilota gaisa kuģu ekspluatantu un atzīto struktūru uzraudzībā, un citās jomās, kā arī ieviest vienoto pieteikšanās moduli sistēmas lietotājiem, kas ļautu realizēt pakalpojumu pieejamību e-vidē.

3.3 Civilās aviācijas aģentūras plānotie ieņēmumu avoti un ieņēmumu izlietojums

CAA no 2010. gada 1. janvāra ir valsts budžeta nefinansēta iestāde.

Saskaņā ar Publisko aģentūru likuma 13.panta trešo daļu valsts aģentūra "Civilās aviācijas aģentūra" Likumā par budžetu un finanšu vadību noteiktajā kārtībā patstāvīgi veido valsts aģentūras budžetu un to apstiprina Ministru kabinets. Savukārt saskaņā ar Likuma 41.panta 1.1 daļā noteikto budžeta nefinansētu iestāžu nākamā gada budžeta projektus apstiprināšanai Ministru kabinetā iesniedz ministrijas (pārraudzības institūcijas).

Saskaņā ar Publisko aģentūru likuma 14.panta otro daļu gada beigās valsts aģentūras kontā esošo līdzekļu atlikums, kas radies no ieņēmumiem par sniegtajiem maksas pakalpojumiem, citiem pašu ieņēmumiem, paliek aģentūrās rīcībā un to drīkst izlietot izdevumu finansēšanai nākamajā gadā vai turpmākajos gados. Arī Likuma 6.1 panta piektajā daļā noteikts, ka budžeta nefinansētu iestāžu kārtējā gada līdzekļu atlikumu var izmantot nākamajā gadā izdevumu finansēšanai.

Gada beigās esošā līdzekļu atlikuma izmantošana ar CAA darbību nesaistītu izdevumu finansēšanai būtu pretrunā ar 1944. gada 7. decembra Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 15. pantā noteikto: “Neviena līgumslēdzēja valsts neuzliek nodevas, nodokļus vai citus maksājumus tikai par tiesībām gaisa kuģim vai tajā esošajām personām vai īpašumam tranzītā šķērsot tās teritoriju, iebraukt tajā vai izbraukt no tās”, kā arī ar Komisijas 2019. gada 11. februāra Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifkācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (turpmāk - Regula (ES) Nr.2019/317) 22. panta 1. punktā noteikto, ka dalībvalstis var nolemt iekļaut izmaksu bāzē šādas aprēķinātās izmaksas, kas radušās saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, saskaņā ar Komisijas 2004. gada 10. marta Regulas (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (turpmāk – Regula (EK) Nr. 550/2004) 15. panta 2. punkta b) apakšpunkta otro teikumu:

- aprēķinātās izmaksas, kas radušās kompetentajām iestādēm;
- aprēķinātās izmaksas, kas radušās Regulas (EK) Nr. 550/2004 3. pantā minētajām kvalificētajām iestādēm;

– aprēķinātās izmaksas, kas izriet no Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijas 1960. gada 13. decembra Starptautiskās konvencijas par sadarbību aeronavigācijas drošības jomā (jaunākās redakcijas).

Ņemot vērā iepriekš minētajos starptautiskajos tiesību aktos noteikto, prasības par CAA rīcībā esošo līdzekļu izmantošanu vienīgi CAA darbības nodrošināšanai ir iekļautas arī Latvijas Republikas normatīvajos aktos:

- Likuma “Par aviāciju” 5.panta trešajā daļā noteikts, ka maksa par CAA sniegtajiem pakalpojumiem un ieņēmumu daļa par aeronavigācijas pakalpojumiem ieskaitāma CAA kontā Valsts kasē un izmantojama vienīgi aģentūras darbības nodrošināšanai;

- Ministru kabineta 2011. gada 19. oktobra noteikumi Nr. 823 “Noteikumi par lidlaukā sniegto drošības un glābšanas pasākumu maksu” (turpmāk - MK noteikumi Nr. 823) 11.punktā noteikts, ka valsts akciju sabiedrība "Starptautiskā lidosta "Rīga" un CAA nodrošina, ka no drošības maksas iegūtie līdzekļi tiek izmantoti tikai šo noteikumu 3.punktā minēto pakalpojumu nodrošināšanai.

Kopš CAA izveidošanas 1993. gada 15. oktobrī, tās darbība tiek nodrošināta tikai pašfinansēšanās režīmā. Ievērojot piesardzības principu, CAA līdzekļu atlikums tradicionāli tiek veidots trīs līdz četrus mēnešu izdevumu apjomā. Tā kā CAA ieņēmumi ir tieši atkarīgi no gaisa satiksmes intensitātes, no izlidojošo pasažieru skaita un tranzīta un transfēra pasažieru skaita, kā arī no gaisa satiksmes intensitātes Rīgas lidojumu informācijas rajonā un saskaņā ar starptautiskiem līgumiem Latvijas Republikai deleģētajā gaisa telpā, līdzekļu atlikums tiek veidots, lai ārkārtas situācijas gadījumā, samazinoties gaisa satiksmes intensitātei, CAA spētu segt izdevumus, nodrošinot nepārtrauktu tās darbības un likumā “Par aviāciju” tai deleģētu funkciju izpildi.

Ņemot vērā Krievijas Federācijas 24.02.2022 veikto agresijas aktu pret Ukrainu, kas ievērojami ietekmēja lidojumu plūsmas, būtiski samazinot lidojumus uz/no Krievijas Federāciju un uz/no Āziju, CAA turpina ievērot piesardzības principu, veidojot resursu rezerves neparedzēto apstākļu radītās negatīvās ietekmes kompensēšanai.

CAA naudas līdzekļu atlikums uz 2024. gada 31. jūliju – 1 003 145 euro.

Pašlaik CAA tiek finansēta no šādiem avotiem:

- no ieņēmumu daļas par aeronavigācijas pakalpojumiem Rīgas lidojumu informācijas rajonā atbilstoši Regulai (ES) Nr. 2019/317 un saskaņā ar Ministru kabineta 2012. gada 3. janvāra noteikumiem Nr. 30 „Aeronavigācijas pakalpojumu maksas sadales kārtība”;

- no maksas par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanu saskaņā ar MK noteikumiem Nr. 823;

- no pašu ieņēmumiem, kas gūti par sniegtajiem publiskajiem pakalpojumiem saskaņā ar Ministru kabineta 2021.gada 21.decembra noteikumiem Nr.891 „Valsts aģentūras “Civilās aviācijas aģentūra” publisko maksas pakalpojumu cenrādis”.

2024.gada 3.septembrī ar Ministru kabineta rīkojumu Nr.722 „Par valsts aģentūras „CAA” 2025. gada budžeta apstiprināšanu” tika apstiprināti CAA 2025. gada resursi izdevumu segšanai 7 763 091 euro apmērā un izdevumi 7 611 340 euro apmērā atbilstoši pielikumam. No kopējā ieņēmumu apjoma 1 214 869 euro paredzēti izmaksu segšanai, kas saistītas ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas nodrošināšanu, kontroli, uzraudzību un citu ar civilās aviācijas drošību saistīto darbību (funkciju) izpildi, 5 352 100 euro paredzēti izmaksu segšanai par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanu (tai skaitā 4 894 935 euro no

drošības maksas par katru izlidojošo pasažieri un 457 165 euro no drošības maksas par katru tranzīta un transfēra pasažieri), bet 1 196 122 euro ar maksas pakalpojumu sniegšanu saistīto izmaksu segšanai. Ieņēmumu apjoms par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanu 2025., 2026. un 2027. gadam noteikts, ņemot vērā lidostas "Rīga" prognozēto izlidojošo pasažieru skaitu šajos gados un tranzīta un transfēra pasažieru īpatsvaru, kas balstīts uz šī brīža tendenci saistībā ar kara darbību Ukrainā.

2023.gadā Civilās aviācijas aģentūra aizpildīja sešas ilgstoši vakantās štata vietas, tajā skaitā piecas vecāko inspektoru vakances, bet 2024.gada 2.pusgadā - atlikušās divas vakantās štata vietas. Ar tiesību akta Nr. 23-TA-1616 projektu "Ministru kabineta noteikumu projekts "Valsts civilās aviācijas drošības programmas pasākumu īstenošanā iesaistītā personāla sertificēšanas kārtība"" Civilās aviācijas aģentūras jaunās funkcijas nodrošināšanai nepieciešams izveidot trīs štata vietas, kas nodrošinās aviodrošības darbinieku sertifikāciju. Savukārt ar tiesību akta projektu „Grozījumi likumā "Par aviāciju", kas izstrādāts, lai ieviestu Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 18. oktobra Regulas (ES) 2023/2405 par vienlīdzīgu konkurences apstākļu nodrošināšanu ilgtspējīgam gaisa transportam (ReFuelEU Aviation) prasības, Civilās aviācijas aģentūras jaunās funkcijas nodrošināšanai nepieciešams izveidot vienu štata vietu, kas nodrošinās uzraudzības funkcijas par alternatīvo degvielu izmantošanu gaisa transporta ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai izpildi un administratīvā pārkāpuma procesa veikšanu. Ņemot vērā to, ka Civilās aviācijas aģentūras informācijas tehnoloģiju sistēmas ir atzītas par kritisko infrastruktūru, atbilstoši Ministru kabineta 2015. gada 28. jūlija noteikumiem Nr.442 "Kārtība, kādā tiek nodrošināta informācijas un komunikācijas tehnoloģiju sistēmu atbilstība minimālajām drošības prasībām", Ministru kabineta 2011. gada 1. februāra noteikumiem Nr. 100 "Informācijas tehnoloģiju kritiskās infrastruktūras drošības pasākumu plānošanas un īstenošanas kārtība" un Ministru kabineta 2012. gada 6. jūlija noteikumiem Nr. 508 "Kritiskās infrastruktūras, tajā skaitā Eiropas kritiskās infrastruktūras, apzināšanas, drošības pasākumu un darbības nepārtrauktības plānošanas un īstenošanas kārtība" nepieciešams izveidot amata vietu – valsts informācijas sistēmu drošības pārvaldnieks. Civilās aviācijas aģentūras 2025.gada budžetā ielānāts finansējums nepieciešamo darbinieku atlīdzībai.

Lai nodrošinātu Ministru kabineta 2024. gada 27. augusta sēdē (prot. Nr.33 52.§ 3.punkts) pieņemto lēmumu noteikt 2025. gadā ierobežojumu atlīdzības fonda pieaugumam valsts pārvaldē ne vairāk kā 2,6% apmērā pret 2024. gada aktualizēto plānu uz 31. jūliju, Civilās aviācijas aģentūras 2025.gada plānotie izdevumi atlīdzībai nepārsniegs 5 921 698 euro.

Ņemot vērā aviācijas nozares pakāpenisku atveseļošanu, vispārējo cenu kāpumu valstī un 2024.gada budžeta izpildi, 2025.gadā piesardzīgi tiek atjaunoti iepriekšējos gados krīzes taupības režīmā samazinātie izdevumi nekustamā īpašuma uzturēšanai, tos palielinot par 10%, izdevumus komandējumiem palielinot par 19 %, kā arī, ņemot vērā darbinieku regulāras kvalifikācijas celšanas un uzturēšanas nepieciešamību, palielināti izdevumi mācību pakalpojumiem par 21%.

Ievērojot iepriekšminēto, 2025.gadam no kopējā izdevumu apjoma plānoti izdevumi precēm un pakalpojumiem – 1 205 863 euro, uzturēšanas izdevumu transfertiem - 43 750 euro un kapitāliem izdevumiem - 22 000 euro.

3.3. Informācija aktualizēta 02.01.2025.

**Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” ieņēmumu un izdevumu atšifrējums
 2025. - 2027. gadam**

(euro)

Programmas/apakšprogrammas kods; SAP klasifikācijas kods	Grupas, apakšgrupas kods	Ieņēmumu, izdevumu, finansēšanas, funkcijas klasifikācijas kods	Iestādes nosaukums; klasifikācijas koda nosaukums	2023. gada izpilde	2024. gada plāns	2025. gada plāns	2026. gada plāns	2027. gada plāns
P0		17000–21700	Resursi izdevumu segšanai	5 199 934	7 060 009	7 763 091	8 252 468	8 647 789
		18.3.1.4.	Valsts budžeta daļēji finansētu atvasinātu publisku personu un budžeta nefinansētu iestāžu saņemtie transferti no citas ministrijas vai centrālās valsts iestādes, Eiropas Savienības politikas instrumentu un pārējās ārvalstu finanšu palīdzības līdzfinansētajiem projektiem (pasākumiem)	460 236	205 942			

A300	3.0.	21300; 21400	Ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi, tajā skaitā:	4 739 698	6 854 067	7 763 091	8 252 468	8 647 789
			-no ieņēmumiem par pašu maksas pakalpojumiem;	769 265	1 109 659	1 196 122	1 179 821	1 179 821
			- no ieņēmumu daļas par tranzīta lidojumu aeronavigācijas pakalpojumiem Rīgas lidojumu informācijas rajonā;	875 000	874 926	1 214 869	1 401 440	1 514 831
			- no ieņēmumiem par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanu	3 095 433	4 869 482	5 352 100	5 671 207	5 953 137
B000		1000–9000	Izdevumi – kopā	5 495 960	7 060 009	7 611 340	7 922 057	8 281 685

		1000–4000; 6000–7000	Uzturēšanas izdevumi	4 775 002	7 032 909	7 589 340	7 893 337	8 252 658
		1000–2000	Kārtējie izdevumi	4 710 796	6 966 792	7 545 590	7 849 587	8 208 908
		1000	Atīdzība	3 816 867	5 771 636	6 339 727	6 631 730	6 958 768
		2000	Preces un pakalpojumi	893 929	1 195 156	1 205 863	1 217 857	1 250 140
		7000	Uzturēšanas izdevumu transferti, pašu resursu maksājumi, starptautiskā sadarbība	64 206	66 117	43 750	43 750	43 750

		7600–7700	Kārtējie maksājumi Eiropas Kopienas budžetā un starptautiskā sadarbība	39 280	39 441	42 000	42 000	42 000
		7700	Starptautiskā sadarbība	39 280	39 441	42 000	42 000	42 000
		7800	No valsts budžeta daļēji finansētu atvasinātu publisku personu un budžeta nefinansētu iestāžu transferti un uzturēšanas izdevumu transferti	24 926	26 676	1750	1750	1750
		7812	No valsts budžeta daļēji finansētu atvasinātu publisku personu un budžeta nefinansētu iestāžu uzturēšanas izdevumu transferti uz valsts budžetu (citai ministrijai, centrālajai valsts iestādei)	24 926	26 676	1750	1750	1750
		5000; 9000	Kapitālie izdevumi	720 958	27 100	22 000	28 720	29 027

		5000	Pamatkapitāla veidošana	720 958	27 100	22 000	28 720	29 027
P1M		[17000– 21700]– [1000 –9000]	Finansiālā bilance	–296 026	0	151 751	330 411	366 104
F 00 00 00 00		F 00 00 00 00	Finansēšana	296 026	0	–151 751	–330 411	–366 104
		F21 01 00 00	Naudas līdzekļi	296 026	0	–151 751	–330 411	–366 104
		F21 01 00 00 1	Maksas pakalpojumu un citu pašu ieņēmumu naudas līdzekļu atlikumu izmaiņas palielinājums (–) vai samazinājums (+)	296 026	0	–151 751	–330 411	–366 104

Saskaņots ar Satiksmes ministriju saskaņā ar Ministru kabineta 2014. gada 2. decembra noteikumu Nr. 737 "Attīstības plānošanas dokumentu izstrādes un ietekmes izvērtēšanas noteikumi" 54. punktu, Vēstules Nr.14-04/3118, 25.10.2022.

Pielikums aktualizēts 02.01.2025.

Pielikums

Esošās situācijas raksturojums

Gaisa kuģu lidojumu derīguma uzturēšanas un gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības jomas

Lidotspējas jomā stratēģijas izstrādāšana ir pilnībā deleģēta Eiropas Savienības institūcijām, nacionālās iestādes pilda tikai izpildorgāna funkcijas, t.i., realizē likumdošanas aktos noteiktās prasības. Stratēģiskās izmaiņu vadlīnijas ir noteiktas EASA likumdošanas programmā, kas ir iekļauta EPAS. Šo programmu izstrādā EASA, kopīgi ar Eiropas Komisiju, tā tiek apstiprināta EASA vadības padomē, kurā darbojas dalībvalstu valdību nozīmētie pārstāvji.

Gaisa kuģu lidotspēju un tās uzturēšanu regulē Eiropas Savienības tiesību akti:

- Komisijas 2012. gada 3. augusta Regula (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 (turpmāk - Regula (ES) Nr. 748/2012), ieskaitot tās grozījumus;
- Eiropas Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (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 (ES) Nr. 1321/2014), ieskaitot grozījumus.

Nelielu skaitu, galvenokārt ultravieglu un amatierbūves, gaisa kuģu lidotspēju un tās uzturēšanu regulē Ministru kabineta 2006. gada 15. augusta noteikumi Nr. 661 "Kārtība, kādā veicama civilās aviācijas gaisa kuģa būvēšana un pārbūvēšana, atsevišķu gaisa kuģa daļu, ierīču un palīgierīču izgatavošana un gaisa kuģa tehniskā apkope (remonts)" un Ministru kabineta 2006. gada 11. jūlija noteikumi Nr. 573 "Noteikumi par gaisa kuģa atzīšanu par derīgu lidojumiem".

Gaisa kuģu tehnisko apkopi un lidotspējas uzturēšanu nevar uztvert kā atsevišķu nozari, jo tā ir daļa no gaisa kuģu ekspluatācijas, tādēļ tās attīstības tendences ir atkarīgas no kopējām aviācijas attīstības tendencēm. Tā kā tehniskā apkope un lidotspējas uzturēšana tiek uzskatīta par izdevumiem, to attīstība atsevišķi, bez visas nozares attīstības, nav praktiski ne iespējama, ne lietderīga.

Gaisa kuģu lidojumu derīguma uzturēšanas un gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības jomā CAA galvenie uzdevumi ir gaisa kuģu reģistrācija, izslēgšana no reģistra, izmaiņu veikšana reģistrā, gaisa kuģu lidotspējas uzraudzība, kā arī personu un apmācību organizāciju, kas iesaistīti gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanā un gaisa kuģu tehniskajā apkopē, ražošanā un ekspluatācijā, sertifikācija un uzraudzība.

LR civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā uz 2022. gada 1. janvāri bija reģistrēti 337 gaisa kuģi. Pēdējo gadu laikā ir vērojama zināma stabilitāte reģistrēto gaisa kuģu skaitā. Nav paredzamas būtiskas izmaiņas. Pilnveidojoties gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanas programmai, pieaug tieši ar lidojumu drošību saistīto aktivitāšu apjoms. Neliels pieaugums var būt saistīts ar to, ka turpinās gaisa kuģu Airbus 220-300 tipa ieviešana A/S "Air Baltic Corporation" flotē, kā arī jaunu aviokompāniju dibināšana un Embraer, Piaggio, Learjet u.c. ienākšana gaisa kuģu reģistrā. Informācija par reģistrētajiem gaisa kuģiem ir atspoguļota 8. tabulā. Gaisa kuģu reģistrs ir publicēts arī CAA interneta mājas lapā <https://www.caa.gov.lv/lv/gaisa-kugu-registrs>.

Ir ieviesta gaisa kuģu lidojumderīguma apsekošanas programma atbilstoši Regulai (ES) Nr. 1321/2014, kas paredz reģistrā esošo gaisa kuģu un to dokumentācijas detalizētu pārbaudi, ka arī perona inspekcijas, lai kontrolētu lidotspējas uzturēšanas noteikumu izpildi. Inspekciju gaitā atklātajām neatbilstībām tiek veikts riska novērtējums un cēloņu analīze, kas ļauj atrast un novērst vājās vietas civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma jomā.

2021. gadā, pirmo reizi Latvijā, ir izveidojušās nelielas gaisa kuģu komponentu ražošanas organizācijas, kuras CAA Lidotspējas daļa ir sertificējusi atbilstoši Regulai (ES) Nr. 1321/2014, ieskaitot grozījumus, G apakšdaļas prasībām. Līdz šim Latvijā tādas nav bijušas, tādēļ pieaugs aktivitāte šādu organizāciju uzraudzībai nākotnē.

Aviācijas aktivitātes Latvijā ir ietekmējusi Covid-19 pandēmija, kas radīja problēmas aviācijas uzņēmumiem un arī ietekmēja uzraudzības procesu, jo tika ierobežotas klātienēs aktivitātes. Tādēļ tika izstrādāta koncepcija attālināto auditu veikšanai. Arī Krievijas agresija pret Ukrainu un ar to saistītie lidojumu ierobežojumi atstās ietekmi uz gaisa kuģu lidotspēju, tās uzturēšanu, tajā iesaistītajām organizācijām un personām. Šo ietekmi vēl ir pārāgri novērtēt.

Pieaug to tehniskās apkopes organizāciju skaits, kas savā darba apjomā ir iekļāvušas bāzes tehnisko apkopi (Air Baltic Corporation, RAF AVIA, Jet Flight Service), kas iepriekš nebija raksturīgs un šī darbība ir sarežģītāka par līnijas tehnisko apkopi. Palielinoties sertificēto aviokompāniju un līdz ar to arī lidojumderīguma uzturēšanas organizāciju (CAMO daļa) skaitam, nākotnē pieaugs arī uzraudzības darbību apjoms.

Atbilstoši Regulas (ES) Nr. 1321/2014 grozījumiem, ir ieviestas jaunas prasības lidojumderīguma uzturēšanas jomā, kas saistītas ar CAMO daļas un drošības pārvaldības sistēmas (SMS) ieviešanu. Veiksmīgi notikusi pāreja no iepriekšējās sistēmas uz jauno regulējošo sistēmu sākot ar 2022. gadu. Attiecībā uz vispārējās nozīmes gaisa kuģu izmantošanu, ir notikusi pāreja uz ML daļas ieviešanu, kā arī apvienoto lidojumderīguma organizāciju (CAO daļas) koncepta piemērošanu.

Turpmākās stratēģijas darbības periodam noteiktās prioritātes, kurām tiks koncentrēti institūcijas resursi un izmaiņas lidotspējas daļas darbībā, ir saistītas ar drošības pārvaldības sistēmas ieviešanu gaisa kuģu tehniskās apkopes (145. daļa) un ražošanas (21/G daļa) organizācijās, kas tiek piemērotas attiecīgi no 2022. gada 2. decembra un 2023. gada 7. marta ar divu gadu pārejas periodu. Tas prasa inspektoru papildus apmācību un izskaidrošanu aviācijas industrijai.

Ņemot vērā atvieglotu prasību ieviešanu nelielu gaisa kuģu projektēšanai, sertifikācijai un ražošanai (21.L daļa), ko nosaka grozījumi Regulā (ES) Nr. 748/2012, nākotnē būs nepieciešama papildus apmācība un izskaidrojošu darbu veikšana aviācijas industrijā.

Turpināsies darbs pie uzraudzības sistēmas, kas bāzēta uz riska un organizāciju darbības izvērtējuma principu (performance based oversight), ieviešana.

No šīm prioritātēm izrietošie mērķi, kuri nodrošinās attiecīgo prioritāšu attīstību, ir darbinieku papildus apmācība un jaunu procedūru izstrāde, kas ļautu sasniegt galveno mērķi un veiksmīgi ieviest jaunās prasības tehniskās apkopes un ražošanas organizācijās.

Nozares attīstībai problēmas var radīt neskaidrības saistībā ar Covid-19 ietekmi, kā arī ar ierobežojumiem, kas saistīti ar Krievijas agresiju Ukrainā. Problēmas turpina radīt arī bijušajā PSRS sistēmā izgatavotu gaisa kuģu ekspluatācija un lidojumderīguma uzturēšana. Lai gan Eiropas Savienībā likumdošana iet prasību atvieglošanas virzienā vispārējās nozīmes aviācijā, tas notiek ciešā sadarbībā ar gaisa kuģu izgatavotājiem. Diemžēl bijušajā PSRS sistēmā ražotu gaisa kuģu

izgatavotāji nespēj piemēroties jaunajām tendencēm, un, ņemot vērā, ka atbilstoši ICAO Konvencijas principiem, gaisa kuģu izgatavotājiem ir zināma atbildība par to lidotspēju, tad nevar ignorēt arī viņu noteiktās prasības.

8. tabula

Informācija par reģistrētajiem gaisa kuģiem

Gaisa kuģi	2017	2018	2019	2020	2021
Gaisa kuģi ar maksimālo pacelšanās masu (MTOM) 5701 kg un vairāk	59	53	72	59	72
Gaisa kuģi ar maksimālo pacelšanās masu (MTOM) līdz 5700 kg	111	114	107	126	129
Helikopteri	26	22	24	24	24
Planieri	23	23	24	24	24
Karstā gaisa baloni	27	27	29	29	33
Amatierbūves gaisa kuģi	58	59	59	62	55
<i>Kopā:</i>	304	298	315	325	337

Lidlauku ekspluatācijas uzraudzība, gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvēšanas, ierīkošanas un izvietojšanas uzraudzība

CAA ir kompetentā iestāde par Eiropas Komisijas 2014. gada 12. februāra Regulas (ES) Nr. 139/2014, ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (turpmāk - Regula (ES) Nr. 139/2014) darbības jomu un ICAO konvencijas lidlauku standartiem un praksi, kas ir ietverti nacionālajos normatīvajos aktos.

Drošības prasību piemērošanas mērķis lidlaukos ir pieņemama gaisa kuģu lidojumu drošības līmeņa nodrošināšana, šī līmeņa uzturēšana un paaugstināšana atbilstoši starptautiskajām prasībām.

Lidlauku standartu un drošības daļa ir CAA struktūrvienība, kas veic sekojošas tai deleģētās funkcijas jeb uzdevumus augstāk minētā mērķa sasniegšanai:

- sertificē civilās aviācijas lidlaukus, izsniedz apliecības un veic lidlauku un to ekspluatantu valsts uzraudzību;
- saņem deklarācijas no organizācijām, kas atbild par perona pārvaldības pakalpojuma sniegšanu, un veic šo organizāciju uzraudzību;
- veic lidlauku izveidošanas, projektēšanas un būvniecības valsts uzraudzību lidojumu drošības jomā;
- saskaņo atsevišķu lidlauku sistēmu un objektu ekspluatāciju un objektu būvniecību, kuri var ietekmēt lidojumu drošību;
- veic gaisa kuģu lidojumiem potenciālu bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas un izvietojšanas saskaņošanu;
- izstrādā normatīvos dokumentus lidlauku jomā;
- pārstāv CAA starptautisko organizāciju darba grupās lidlauku un perona pārvaldības pakalpojumu jomā.

Lidlauku standartu un drošības daļa lidlauku sertifikācijas un uzraudzības funkcijas īsteno, ņemot vērā piemērojamās prasības un pastāvīgās uzraudzības programmu, lai novērtētu lidlauku darbības drošības būtiskos elementus, tai skaitā lidlauka iekārtas, lidlauka plānojumu, lidlauka procesu un personāla atbilstību prasībām, ekspluatācijas procedūru atbilstību gaisa kuģu lidojumu drošuma prasībām.

Lai pasargātu lidlaukus no bīstamu šķēršļu rašanās to apkārtņē, tiek nodrošināta gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas un izvietojuma uzraudzība, izsniedzot atļaujas un tehniskos noteikumus un kontrolējot to izpildi, kā arī, sadarbojoties ar pašvaldībām, tiek veikti normatīvajos aktos noteiktie uzdevumi lidlauku izveidošanas un teritoriju plānošanas jomā.

Aviācijas personāla sertifikēšana, uzraudzība un uzskaitē. Civilās aviācijas personāla mācību kursu un organizāciju sertifikēšana un uzraudzība

Latvijā, ņemot vērā nozares attīstības prognozes pasaulē un Eiropā, laika posmā līdz 2027. gadam un turpmāk pastāvīgi aktuāla būs augsti kvalificēta aviācijas personāla- pilotu, gaisa vadības dispečeru, gaisa kuģu tehniskās apkopes un lidojumu derīguma uzturēšanas tehniskā personāla, kā arī dažādu kvalifikāciju apkalpojošo speciālistu-nepieciešamība.

Saglabājoties kopējai pasaules darba tirgus tendencei, arī visās Latvijas aviosabiedrībās tiek nodarbināts liels skaits ārzemnieku, īpaši pilotu un gaisa kuģu tehniskās apkopes un lidojumu derīguma uzturēšanas tehniskais personāls.

CAA veic aviācijas personāla sertifikēšanu, šādās kategorijās:

- gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļi (GKLAL);
- gaisa kuģu tehniskās apkopes personāls;
- gaisa satiksmes vadības dispečeri.

Informācija par aviācijas personālam izsniegtajām apliecībām pa gadiem ir apkopota 9. tabulā.

a) Gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļi

Latvijā saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1139/2018 un tās īstenošanas noteikumu un Komisijas 2011. gada 3. novembra Regulas (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 (turpmāk – Regula (ES) Nr. 1178/2011) un turpmākā periodā pieņemtajām regulām, ar kurām groza šo īstenošanas regulu ieviešanas prasības, tiek būtiski mainītas un papildinātas CAA uzraugāmo apstiprināto mācību organizāciju (ATO), deklarētu mācību organizāciju (DTO), lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtu (FSTD) kvalifikācijas sertifikātu turētāju un gaisa kuģu ekspluatācijas organizāciju darbības procedūras un tas būs pārtraukts darba process arī 2022.-2027. gada stratēģijas darbības periodā.

Kopumā Latvijā patlaban darbojas:

- 3 nacionālās mācību organizācijas (NMO),
- 4 DTO,
- 6 ATO,
- 2 FSTD kvalifikācijas sertifikātu turētāji kopumā ar 5 FSTD.

NMO nodrošina apmācību amatierpilotiem:

- ar ultravieglajām sauszemes un jūras lidmašīnām UL(A),
 - žiroplānu GYR un
 - motodeltaplāniem MHG,
- kā arī L30 tipa kvalifikācijas apmācību.

DTO veic apmācību:

- vieglā gaisa kuģa amatierpilotu apmācību ar lidmašīnu LAPL(A),
- gaisa balona pilotu apmācību BPL,
- privātpilotu apmācību ar lidmašīnu PPL(A) un helikopteru PPL(H),
- nakts lidojumu kvalifikācijas apmācību ar lidmašīnu,
- SEP (sauszemes) kvalifikācijas apmācību un
- akrobātisko lidojumu kvalifikācijas ABTR apmācību ar lidmašīnu.

ATO nodrošina apmācību:

- vieglā gaisa kuģa amatierpilotu apmācību ar lidmašīnu LAPL(A),
- privātpilotu apmācību ar lidmašīnu PPL(A) un helikopteru PPL(H),
- nakts lidojumu kvalifikācijas apmācību ar lidmašīnu un helikopteru,
- SEP un MEP (sauszemes) kvalifikāciju apmācību,
- TMG klases kvalifikācijas apmācību,
- instrumentālo lidojumu kvalifikācijas apmācību ar lidmašīnu IR(A) un helikopteru IR(H),
- komercpilotu apmācību ar lidmašīnu CPL(A) un helikopteru CPL(H),
- avioliņiju transporta pilotu apmācību ar lidmašīnu ATPL(A) un helikopteru ATPL(H),
- dažādu tipu kvalifikācijas apmācības TR,
- daudzpilotu apkalpes sadarbības apmācību MCC, un
- apmācību lidojumu instruktoru kvalifikācijai.

Mācību organizāciju skaits ir pietiekošs, lai dotu praktisku iespēju jauniem cilvēkiem, kas izvēlas pilota profesiju, veikt pirmos soļus aviācijā, kā arī, lai nodrošinātu vietējās aviokompānijas ar kvalificētiem pilotiem.

Augstāk minēto apstiprināto mācību organizāciju darbība netiek komplektēta finansiāli vai pēc mācību studentu skaita, vai kādā citā veidā savstarpēji koordinēta, jo organizācijas darbojas pēc brīvā ekonomiskā tirgus un konkurences principiem. Organizāciju mācību procesu kvalitāti un darbības atbilstību spēkā esošiem normatīviem dokumentiem kontrolē un uzrauga CAA, vadoties pēc normatīvo aktu prasībām.

CAA uzraudzībā esošo gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļu skaits pakāpeniski palielinās ar katru gadu, kā tas redzams 9. tabulā. Pieprasītas ir amatierpilotu, privātpilotu, gaisa balonu un planieru pilotu apliecības, tāpat kā profesionālo pilotu apliecības. 2022. gada pirmajos mēnešos jau izdotas: 52 - amatierpilotu apliecības un 21- privātpilota apliecība.

Attīstoties nacionālajām aviosabiedrībām (sevišķi A/S Air Baltic), pēdējo gadu laikā ir vērojama tendence profesionālo pilotu apliecību izdošanas skaita palielinājumam. 2022. gada pirmajos mēnešos jau izdotas: 92 – komercpilota apliecības un 82 – avioliņiju transporta pilota apliecības. To skaitā ir piloti, kas sākotnējo profesionālo pilotu apliecību ir ieguvuši citā Eiropas

Savienības dalībvalstī, bet sākuši veikt lidojumus Latvijas aviosabiedrībās un vēlas savas apliecības mainīt uz Latvijas profesionālo pilotu apliecību, tādējādi nonākot Latvijas CAA uzraudzībā.

b) Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāls

Saskaņā ar 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 Part 147 sadaļu, Latvijā sertificētas 6 Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla mācību organizācijas.

Pavisam Latvijā ir izsniegtas 520 gaisa kuģu tehniskās apkopes apliecības atbilstoši augstāk minētās regulas 66. daļas prasībām, kā arī 43 nacionālās tehniskās apkopes apliecības.

c) Gaisa satiksmes vadības dispečeru sertificēšana

Latvijā ir sertificētas divas apmācību organizācijas saskaņā ar Komisijas 2015. gada 20. februāra Regulu (ES) 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 (turpmāk - Regula (ES) 2015/340), kas apmāca gaisa satiksmes vadības dispečerus. Apmācību veidi, kādus organizācijas ir tiesīgas sniegt, tiek atspoguļoti CAA izsniegtajos sertifikātos. Ministru kabineta 2016. gada 16. novembra noteikumi Nr. 730 „Gaisa satiksmes vadības dienesta dispečeru, gaisa satiksmes informatīvā dienesta operatoru un to apmācību sniedzēju sertificēšanas kārtība” precizē regulā aprakstītās prasības.

Izsniegto apliecību skaits gaisa satiksmes vadības dispečeriem un gaisa kuģu tehniskās apkopes personālam arī ir atspoguļots 9. tabulā.

9. tabula

Informācija par aviācijas personālam izsniegtajām apliecībām

Aviācijas personāla kategorijas	2017	2018	2019	2020	2021
Gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļi:					
studentpiloti (SPL)	76	56	24	11	8
privātpiloti (PPL)	126	135	138	149	174
komercpiloti (CPL)	142	176	202	204	219
aviolīniju transporta piloti (ATPL)	312	319	355	372	380
lidotāji inženieri (F/EL)	24	24	24	23	20
planiera piloti (GPL)	5	5	5	5	9
brīvā gaisa balona piloti (FBPL)	12	12	12	12	15
motodeltaplāna piloti (HG/HMG)	49	61	63	70	79
ārzemju piloti, kam izsniegti derīguma sertifikāti	22	5	5	3	2
Kopā:	828	849	906	849	906
Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāls:					
Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla apliecības	399	443	442	446	492
Gaisa satiksmes vadības dispečeri:					

Sertificēti dispečeri kopā	87	95	91	91	99
Kvalifikācijas atzīmes:					
Pieejas gaisa satiksmes dispečeri	26	27	32	33	32
Gaisa satiksmes centra dispečeri	61	57	57	60	57
Torņa dispečeri	26	23	25	29	29/11
Kopā kvalifikācijas atzīmes:	113	107	114	122	129
Gaisa satiksmes dienesta operatori AFISO Liepājas FIC (LGS)	11	21	23	22	23

Aviācijas medicīnas centru un aviācijas medicīnas eksaminētāju apstiprināšana un uzraudzība. Aviācijas personāla veselības pārbaudes un apliecības izsniegšana

Kārtība gaisa kuģu apkalpes locekļu veselības pārbaudu veikšanai, uzraudzībai un veselības apliecību izsniegšanai ir noteikta Regulā (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi.

Kārtība gaisa satiksmes vadības dispečeru un gaisa satiksmes informatīvā dienesta operatoru veselības pārbaudu veikšanai, uzraudzībai un veselības apliecību izsniegšanai ir noteikta Regulā (ES) Nr. 2015/340.

Saskaņā ar EASA noteikto, no 2022. gada 1. janvāra kā obligātas ir prasības EASA dalībvalstīm ievadīt un atjaunot informāciju elektroniskajā datu bāzē "Eiropas aero-medicīnas datu glabātuve" (European Aero-Medical data repository (EAMR)) par 1. klases veselības apliecību turētājiem/prendentiem izsniegtajām, apturētajām vai atteiktajām veselības apliecībām. Elektroniskās dokumentācijas aprites sistēmas ieviešana un uzturēšana ir starp aktuālākajiem jautājumiem aviācijas medicīnas jomā gan Latvijā, gan arī EASA dalībvalstīs kopumā.

Ņemot vērā ārējo un iekšējo CAA veikto auditu rezultātus aviācijas medicīnas jomā, var secināt, ka šī joma ir sakārtota un atbilstoši uzraudzīta no CAA puses. Tā kā strauji pieaug aviācijas nozarē strādājošā personāla skaits, palielinās arī pieprasījums pēc kvalificētiem ārstiem aviācijas medicīnas ekspertiem un to atbilstošas sagatavošanas un sertificēšanas, kas veicina arī CAA darba apjoma pieaugumu.

10. tabula

Informācija par aviācijas personālam izsniegtajām veselības apliecībām un medicīnas slēdzieniem

Aviācijas personāla kategorijas	2017	2018	2019	2020	2021
I klases veselības apliecības	581	669	838	737	745
II klases veselības apliecības	61	90	81	91	148
III klases veselības apliecības	57	70	75	69	77
GKSAL veselības apliecības	360	380	419	268	329
Apturētas vai atteiktas veselības apliecības	52	58	167	27	33
Kopā:	1111	1267	1580	1192	1332
t.sk., sekundārās veselības pārbaudes	8	6	3	1	3
t.sk., saņemta no ārvalstīm medicīniskā informācija	132	133	149	128	43

t.sk., nosūtīta uz ārvalstīm medicīniskā informācija	119	157	183	120	170
--	-----	-----	-----	-----	-----

Gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšana un uzraudzība, nozīmīgo civilās aviācijas riska faktoru apzināšanas kārtība Latvijā

Pēdējos gados realizētās politikas dēļ Latvijas gaisa pārvadājumu tirgus kļuvis daudz pievilcīgāks jauniem dalībniekiem. Veicinot godīgas konkurences attīstību un paplašinot sabiedrībai piedāvāto lidojumu galamērķu izvēles iespējas, uz 2022. gadu Latvijā ir sertificēti un pastāvīgi uzraudzīti pieci komerciālie gaisa transporta ekspluatanti, un četri deklarētie speciālo aviācijas darbu ekspluatanti, no kuriem divi ir uzsākuši darbību pēdējo divu gadu laikā.

Latvijā reģistrēto aviokompāniju uzskaitījums un šo aviokompāniju pēdējo gadu statistikas dati (lidojumu un gaisa kuģu skaits) atspoguļoti 11. tabulā.

Papildus augstāk minētajām aviokompānijām CAA komerciālās un vispārējās nozīmes aviācijas darbības uzraudzībā ir 1 gaisa kuģu salona apkalpes apmācību organizācija, 3 komerciāli gaisa balonu ekspluatanti ap 200 vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu īpašnieki/ekspluatanti, ieskaitot mācību organizācijas. Gaisa kuģu ekspluatantu un organizāciju uzraudzība tiek veikta atbilstoši izstrādātajam uzraudzības ciklam, ņemot vērā gaisa kuģu ekspluatanta vai organizācijas iepriekšējo inspekciju un auditu rezultātus, darbības specifiku un ar ekspluatāciju saistītos riskus.

11. tabula

Latvijā reģistrēto aviokompāniju uzskaitījums un statistikas dati

Nr.	Aviokompānija	Lidojumu skaits				Gaisa kuģu skaits 2018	Gaisa kuģu skaits 2019	Gaisa kuģu skaits 2020	Gaisa kuģu skaits 2021
		2018	2019	2020	2021				
1.	A/S "Air Baltic Corporation"	52550	66129	22342	23961	34	38	36	45
2.	SIA "SmartLynx Airlines"	11312	12003	1455	7346	9	14	11	14
3.	SIA "GM Helicopters"	293	93	2099	162	6	5	8	6
4.	A/S "Raf-Avia"	2354	2198	1742	1959	8	6	5	6
5.	SIA "Meža īpašnieku konsultatīvais centrs" deklarēta organizācija	374	374	305	380	4	4	4	5
6.	SIA "Wings 4 Sky Group" deklarēta organizācija	-	0	0	802	2	2	2	11
7.	SIA "mansPilots" jauna deklarēta organizācija	-	-	106	141	-	-	3	2
8.	A/S "Union Aviation"	-	-	-	99	-	-	-	3

CAA ir kompetentā iestāde par gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšanu, uzraudzību un piemēro sekojošas prasības:

No 2008. gada 26. jūlija Latvijā tiek piemērota Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. jūlija Regula (EK) Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu.

Sākot ar 2012. gada 8. aprīli, pamatojoties uz Regulas (ES) Nr. 1178/2011 prasībām, CAA pārliecinās par sertificēto organizāciju atbilstību šīs regulas pielikuma CC daļas prasībām.

No 2016. gada 25. augusta Latvijā tiek piemēroti Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regulas (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 (turpmāk - Regula (ES) Nr. 965/2012) noteikumi attiecībā uz kompleksu ar dzinēju darbināmu lidmašīnu un helikopteru nekomerciālo ekspluatāciju.

No 2017. gada 21. aprīļa Latvijā tiek piemēroti Regulas (ES) Nr. 965/2012 noteikumi attiecībā uz kompleksu ar dzinēju darbināmu lidmašīnu un helikopteru nekomerciālo ekspluatāciju, noteikumi attiecībā uz specializētu ekspluatāciju (speciālie aviācijas darbi), ko veic lidmašīnas un helikopteri. 2018. gadā ir izstrādāti Ministru kabineta 2018. gada 3. jūlija noteikumi Nr. 394 "Speciālo aviācijas darbu veikšanas kārtība", kas ļauj veikt specializētu gaisa kuģu ekspluatāciju ar tādiem gaisa kuģiem.

No 2019. gada 8. aprīļa Latvijā tiek piemērota Komisijas 2018. gada 13. marta Regula (ES) Nr. 395/2018, ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa balonu ekspluatācijai.

CAA komerciālās un vispārējās nozīmes aviācijas darbības uzraudzības gaitā saskarās ar darbību noteikšanu un to īstenošanu, kas attiecas uz atsevišķu organizāciju, sistēmas elementu vai visu aviācijas sistēmu problēmu risināšanu (sistēmisks drošums). Vairumā scenāriju šīs problēmas ir saistītas ar cilvēkfaktoriem, cilvēku darbības ierobežojumiem, personāla kompetenci, sociālekonomiskajiem faktoriem vai trūkumiem organizatoriskajos procesos un procedūrās gan iestādes, gan nozares līmenī. Šajā jomā ietilpst arī drošības ietekme uz drošumu.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2015. gada 3. novembra noteikumiem Nr. 634 "Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā" CAA ir izveidota atgadījumu ziņošanas sistēma. Visi ziņotie atgadījumi tiek reģistrēti Eiropas Koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēmas (ECCAIRS) datu bāzē. Tā pastāvīgi tiek pilnveidota un tajā ir reģistrēti gan brīvprātīgi, gan obligāti atgadījumu ziņojumi: incidenti, nopietni incidenti un aviācijas nelaimes gadījumi. CAA integrē civilās aviācijas atgadījumu informāciju Eiropas Centrālajā Repozitorijā kā noteikts 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. Ziņojumu apstrāde un analīze tiek uzraudzīta no EASA puses sākot no 2018. gada, ņemot vērā augstāk minētās regulas prasības, kas palīdz Eiropas Savienības dalībvalstīm vienveidīgi pilnveidot darba metodes, ņemot vērā ne tikai savu pieredzi un audita rezultātus, bet arī citu dalībvalstu pieredzi. Latvijas CAA ir ieguldījusī lielu darbu, lai pilnveidotu šo procesu, 2019. gadā gatavojoties EASA uzraudzības auditam, ko apstiprina arī audita rezultāti, kas ir virs vidējā līmeņa, salīdzinot ar citām ES dalībvalstīm, kā arī ECCAIRS sistēmas izpildes nodrošinājums un datu analīze tika demonstrēta atbilstoši augstā līmenī.

Neskatoties uz to, ka Latvija pievērš uzmanību lidojumu drošuma rādītājiem, kas iekļauti Eiropas Aviācijas drošuma plānā (2022.-2026.), Latvijā tiek sastādīts bīstami nozīmīgo riska faktoru saraksts (SIL saraksts) ņemot vērā informāciju no sekojošiem avotiem:

- obligātā ziņošanas sistēma,
- brīvprātīgā ziņošanas sistēma,
- inspekcijas un auditi,
- uz riskiem balstīta uzraudzība,
- lidojumu datu analīze,
- rekomendācijas no aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšanas (TNGIIB un citu valstu izmeklēšanas biroji) ziņojumiem,
- EASA drošuma direktīvas,
- u.c. avoti.

Aktuālo problēmjaudājumu atgadījumu skaits 2021. gadā pa ceturkšņiem attēlots 12. tabulā.

12. tabula

LATVIJA				
Valsts lidojumu drošuma programmā noteiktie problēmjaudājumi (atgadījumu kategorijas)	2021 I	2021 II	2021 III	2021 IV
CFIT: Sadursme ar zemes reljefu, nezaudējot kontroli	0	0	0	0
F-NI: Uguns/dūmi (bez trieciena)	1	0	1	0
LOC-I: G/k kontroles zaudēšana gaisā	0	1	0	0
MAC: Satuvinašanās gaisā / sadursmes draudi	0	0	5	3
NAV: Navigācijas kļūda	24	34	47	29
RAMP: Virszemes apkalpošana	1	4	5	7
RE: Nobraukšana no skrejceļa	0	0	0	1
RI: Neatļauta atrašanās uz skrejceļa (auto/ g/k vai persona)	0	0	0	0

Plašāka informācija aprakstīta "2021 gada Drošības pārskatā"
<https://www.caa.gov.lv/lv/media/1772/download>).

Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzņēmumu un tajā iesaistīto personu sertifikācija un uzraudzība

Laika posmā no 2022. līdz 2027. gadam CAA aeronavigācijas daļas uzraudzības darbībām ir jābūt fokusētām uz esošo un jauno sertificējamo ANS/ATM pakalpojumu uzraudzību, kas ir balstīta uz riska un darbības uzlabošanas principiem atbilstoši spēkā esošo ICAO prasību un Regulas (ES) Nr. 1139/2018 un Komisijas 2017. gada 1. marta īstenošanas Regulas (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 (turpmāk - Regula (ES) Nr. 2017/373), prasībām, kas piemērojama no 2020. gada janvāra un ņemot vērā ICAO GANP un GASP kā arī Eiropas Vienotās Eiropas debesu aeronavigācijas un drošuma plānus. Šādam uzraudzības modelim ir jābūt proaktīvam uzraudzības aktivitātēs, kas no uzraudzības personāla prasīs vairāk efektīva darba un atdeves, tajā pašā laikā pašu uzraudzības procesu padarot abpusēji vairāk caurskatāmāku un efektīvāku.

Pieaugot civilo un militāro, kā arī citu valsts institūciju prasībām gaisa telpas un ANS/ATM pakalpojumu piekļuvei, ieskaitot arī dažāda veida tālvadības gaisa kuģu plašāku lietošanu, svarīgs aspekts strādājot pie individuāliem uzraudzības uzdevumiem ar dažādiem klientiem, būs nodrošināt kopējo lidojumu drošuma rezultātu Rīgas lidojumu informācijas rajonā. Ņemot vērā Latvijas ģeogrāfisko atrašanās vietu un reģionālo saspīlējumu, paredzama ciešāka iesaiste un atbalsta sniegšana gaisa telpas jautājumu risināšanai ārējās un iekšējās drošības nodrošināšanai sadarbībā ar Aizsardzības un Iekšlietu ministriju struktūrvienībām, papildus jau esošajai veiksmīgajai civilmilitārajai sadarbībai un Valsts robežsardzes Glābšanas un meklēšanas koordinācijas centra (ARCC) uzraudzībai.

Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 2017/373, ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, prasībām, aeronavigācijas, gaisa satiksmes pārvaldības un citu pakalpojumu sniedzēju uzraudzība tiek veikta, pamatojoties uz risku bāzētu uzraudzību. Uzraudzības programmas ilgums (1, 2 vai 3 gadi) ir atkarīgs no ikgadējā pakalpojuma sniedzēja riska novērtējuma. Atbilstoši Komisijas 2021. gada 22. aprīļa Īstenošanas Regulas (ES) 2021/665, ar ko Īstenošanas regulu (ES) 2017/373 groza attiecībā uz prasībām gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem "U-space" gaisa telpā, kas noteikta kontrolējamā gaisa telpā, kā arī ņemot vērā Komisijas 2021. gada 22. aprīļa Īstenošanas Regulu (ES) 2021/664, par "U-space" tiesisko regulējumu, var paredzēt, ka laika posmā no 2022. līdz 2027. gadam Latvijā parādīsies jauni sertificējami pakalpojumu sniedzēji U-space gaisa telpai, vai arī Latvijā ienāks Eiropas Savienībā jau sertificēti "U-space" pakalpojumu sniedzēji.

Īstenojot Komisijas 2020. gada 9. jūnija Deleģētajā regulā (ES) 2020/1234, ar ko Regulu (ES) Nr. 139/2014 groza attiecībā uz nosacījumiem un procedūrām deklarēšanai, ko veic organizācijas, kas atbild par perona pārvaldības pakalpojumu sniegšanu (turpmāk – Regula (ES) Nr. 2020/1234), noteiktās prasības un tiem noteiktie AMC peronu pārvaldības pakalpojumu sniegšanas jomā, kas ir piemērojami no 2022. gada 20. marta, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 139/2014 ADR.OR.F.005 b) apakšpunktā un ADR.OPS.D.001 b) apakšpunktā paredzēto, lidostas var deleģēt jaunus sertificējamus pakalpojumus gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem. Līdz ar Regulā (ES) Nr. 2020/1234 noteikto nākotnē paredzama pakalpojumu uzraudzība lidostās, kur šis pakalpojums būs deleģēts gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējam.

Atbilstoši ikgadējam Latvijas aeronavigācijas plānam "Local Single Sky Implementation", kas izriet no Eiropas ATM plāna (ATM Master Plan) un ICAO GANP par aviācijas sistēmu bloku atjauninājumiem, lai ieviestu atsevišķus lokālus jaunus ATM/ANS pakalpojumus, gaisa kuģu lidojumu drošuma vai kapacitātes uzlabojumus, ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem paredzēts ieviest virkni drošuma, drošības un datu apmaiņas uzlabojumus (System Wide Information

Management (SWIM)) līdz 2025. gada beigām. Ņemot vērā, ka SWIM ir paredzēta kā aeronavigācijas, meteoroloģisko, lidojumu datu, lidlauku datu visaptverošu augstāka drošības līmeņa datu apmaiņas sistēma, kurai paredzēts nomainīt dažādas sistēmas, vienkāršojot to tehnisko uzturēšanu, ir paredzamas fokusētas uzraudzības aktivitātes SWIM atbilstoši ieviešanai Latvijā.

Aeronavigācijas darbības uzlabošanas plāna ietvaros atbilstoši Regulas (ES) Nr.2019/317 prasībām no 2020. līdz 2024. gadam tiks veikts monitorings un veicināšanas shēmas pielietošana ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem kapacitātes mērķu sasniegšanai lidlauku termināla un maršrutu lidojumu gaisa telpā, kā arī veikta uzraudzība drošuma mērķu sasniegšanai. Aeronavigācijas darbības uzlabošanas plāna izpildes monitorings tiek veikts, sadarbojoties ar CAA Finanšu daļu. Ņemot vērā Covid-19 pandēmiju un reģionālā saspīlējuma dēļ, ir paredzams, ka ATM/ANS pakalpojumus reģionāli un arī ilgtermiņā ietekmēs militārie konflikti un ES sankcijas, primāri nozīmīgi mainot gaisa satiksmes plūsmu, palielinot militāro klātbūtni un līdz ar to palielinot civilmilitārās ATM/ANS uzraudzības aktivitātes.

Jāturpina sniegt atbalstu un redzējumu par uzraudzības vēlamu ievirzi Satiksmes ministrijā, Vienotās Debess Komitejas u.c. darba grupās saistībā ar Vienotās Eiropas Debess SES2+ tiesību paketes izstrādi, lai pēc iespējas vairāk tiktu ņemtas vērā salīdzinoši mazo ES valstu intereses, kas atrodas reģionālā saspīlējuma tiešā tuvumā un ir ar pamatoti atšķirīgiem pakalpojumu un uzraudzības modeļiem salīdzinājumā ar lielākām valstīm.

Ņemot vērā gaisa kuģu apkopes organizāciju aktivitāšu pieaugumu Latvijā, kas nozīmē biežāku gaisa kuģu lidojumu veikšanu Latvijā ar neatbilstošu aeronavigācijas aprīkojumu, kā arī civilo un militāro gaisa telpas izmantotāju aktivitāšu pieaugumu (militārās mācības, aviācijas skates, speciālie aviācijas darbi, sporta sacensības, raķešu palaišana u.c.), kuriem ir nepieciešamas atkāpes no Komisijas 2012. gada 26. septembra Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012, ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr.1035/2011 un Regulas (EK) Nr.1265/2007, (EK) Nr.1794/2006, (EK) Nr.730/2006, (EK) Nr.1033/2006 un (ES) Nr.255/2010 paredzams, ka aeronavigācijas daļas izsniegto gaisa telpas izmantošanas atļauju skaits un uzraudzības aktivitātes sadarbībā ar gaisa kuģu ekspluatācijas daļu pieaugs.

Civilās aviācijas drošības uzraudzība

Civilās aviācijas drošības prasību ievērošanu Latvijas valstī nosaka tieši piemērojamie Eiropas Savienības un Latvijas Republikas tiesību akti, kā arī ICAO 17. pielikuma standarta prasības. Minētie normatīvie akti nosaka katrā dalībvalstī civilās aviācijas drošības uzraudzības veikšanai nozīmēt attiecīgu pilnvaroto iestādi. Latvijā Republikā, saskaņā ar likumu „Par aviāciju”, par tādu ir noteikta CAA, kas valsts mērogā uzrauga Valsts civilās aviācijas drošības programmas ievērošanu un pildīšanu civilās aviācijas uzņēmumos (civilās aviācijas lidlaukos, aviosabiedrībās, oficiālo kravu aģentu, zināmo nosūtītāju, lidojuma laikā patērējamo krājumu pilnvaroto piegādātāju, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju un citi tiesību subjekti). CAA veic sadarbības koordinēšanu aviācijas drošības jomā ar citām valsts institūcijām (Valsts policija, valsts drošības iestādes, Valsts robežsardze, Muitas pārvalde), kā arī uzrauga ārvalstu pārvadātājus, kas īsteno lidojumus un aviācijas kravu pārvadājumus uz Latvijas Republikas civilās aviācijas lidlaukiem.

Kopš 2021. gada EK Aviodrošības Regulatoru Komitejas līmenī tiek strādāts pie ES Aviodrošības stratēģijas, kas noteiks aviodrošības stratēģiskos pamatprincipus un nākotnē tiks

pilnībā integrēta Latvijas aviodrošības stratēģijā. Plānotais ES Aviodrošības stratēģijas pieņemšanas laiks ir 2023. gads. Līdz ar to 2023.-2026. gadā plānojam ES Aviodrošības stratēģiju integrēt nacionālajos tiesību aktos aviācijas drošības jomā, tajā skaitā Nacionālajā civilās aviācijas drošības programmā, Nacionālajā civilās aviācijas drošības kvalitātes uzraudzības programmā, kā arī tiesību aktos, kas nosaka aviodrošības darbinieku sertifikācijas kārtību.

2018. gadā ICAO līmenī ir precizēts 17. pielikums attiecībā uz kibernetikas drošību aviācijas jomā līdz ar ko ES līmenī 2019. gadā tika pieņemti grozījumi Komisijas 2015. gada 5. novembra Īstenošanas Regulā (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā, un pēc regulā noteiktā pārejas laika, sākot ar 2022. gada 1. janvāri, ir noteikts prasību kopums visiem aviācijas uzņēmumiem attiecībā uz kibernetikas drošības prasību ievērošanu. Tāpat, sākot ar 2022. gada 1. janvāri, spēkā stājušās prasības attiecībā uz pastiprinātu iepriekšējās darbības pārbaudi. Jauno prasību apjoms palielina Aviācijas drošības daļas funkcijas, kā arī rada esošo darbinieku slodzes pieaugumu. Kibernetikas drošības jomā uzsākta cieša sadarbība ar Satversmes aizsardzības biroju (SAB), kas ir atbildīgs par kritiskās infrastruktūras objektu uzraudzību Latvijā, saskaņā ar Informatīvo ziņojumu "Latvijas kibernetikas drošības stratēģija 2019.-2022. gadam.", CertLV un Eirokontroli, savukārt, attiecībā uz pastiprinātu iepriekšējās darbības pārbaudi izveidota sadarbība ar Valsts drošības dienestu.

Jau esošo aviācijas organizāciju risku novērtējumu papildināšana ar kibernetikas drošības riskiem ir apjomīgs izpētes darbs no aviācijas organizāciju puses, līdz ar ko organizācijās par kibernetikas drošību norīkotajām atbildīgajām personām būtiski pieaudzis darba apjoms, jo prasības ne tikai ir jāievieš, bet arī nepārtraukti jāseko līdzi visām procedūrām. Jau esošajā starptautiskajā likumdošanā kibernetikas drošības jeb informācijas sistēmu drošības prasības ir attiecināmas arī uz autoritātēm t.i. CAA un citām valsts iestādēm, kas apstrādā aviācijas informāciju ICAO 17. pielikuma izpratnē. Pie prasību formulēšanas strādā arī EASA, tomēr CAA pienākums ir nodrošināt informācijas sistēmu drošību atbilstoši Regulas (ES) Nr. 2015/1998 prasībām.

Mainoties ģeopolitiskajai situācijai, krasi pieaudzis darba apjoms attiecībā uz riska novērtēšanu virs konfliktzonām, kā arī augsta riska lidojumiem. Diemžēl, ģeopolitiskās situācijas eskalācija rada būtisku ietekmi uz darba apjomu – riska novērtējumi ir jāveic biežāk, tie prasa lielāku inspektoru ieguldījumu, tajā skaitā ciešāku sadarbību ar valsts drošības iestādēm un starptautiskajām organizācijām.

Tāpat, mainoties ES kopējai aviodrošības stratēģijai attiecībā uz kravu drošību, kas tiek vestas no trešajām valstīm, pieaug trešo valstu pārvadātāju un kravu apkalpošanā iesaistīto uzņēmumu pieprasījums veikt šo pārvadātāju un uzņēmumu verifikāciju atbilstoši Regulas (ES) Nr. 2015/1998 prasībām. Pieaugot prasību kopumam, tiek celtas arī kvalifikācijas prasības inspektoriem, kas prasa papildus laika un finansiālos resursus. Turklāt, trešo valstu pārvadātāju un kravu apkalpošanā iesaistīto uzņēmumu pārbaudes ir laikietilpīgs process (tajā skaitā pārbaudes pašā uzņēmumā, to noliktavās vai vietās, kur tiek veikta kravu apstrāde). Paredzam, ka šādu pārbauzu plānošana un nodrošināšana būs sarežģīts process.

Valsts pārvaldes funkciju civilās aviācijas drošības jomā mērķis ir vērst uzmanību uz pasažieru, civilās aviācijas personāla, kā arī apkārtējās sabiedrības veselības un dzīvības aizsardzību pret iespējamu nelikumīgu vai teroristisku iejaukšanos civilās aviācijas darbībā.

Civilās aviācijas drošības pasākumu kopumu nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regula (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā

un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002, Regula (ES) Nr. 2015/1998 un Komisijas 2009. gada 18. decembra Regula (ES) Nr. 1254/2009, ar ko nosaka kritērijus, kas ļautu dalībvalstīm atkāpties no kopējiem pamatstandartiem civilās aviācijas drošības jomā un pieņemt alternatīvus civilās aviācijas drošības pasākumus (turpmāk - Regula (ES) Nr. 1254/2009).

Bezpilota gaisa kuģu uzraudzība

CAA, ņemot vērā līdzšinējo pieredzi, kā arī to, ka bezpilota gaisa kuģu joma ir integrēta civilās aviācijas sistēmas sastāvdaļa, ir nozīmēta kā kompetentā iestāde par bezpilota gaisa kuģu lidojumu drošuma un drošības aspektiem. Šobrīd bezpilota gaisa kuģu jomu regulē Komisijas 2019. gada 24. maija Īstenošanas Regula (ES) 2019/947 par bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumiem un procedūrām (turpmāk – Regula (ES) Nr. 2019/947), Komisijas 2019. gada 12. marta Deleģētā Regula (ES) 2019/945 par bezpilota gaisa kuģu sistēmām un trešo valstu bezpilota gaisa kuģu sistēmu operatoriem, likuma “Par aviāciju” vienpadsmitā prim nodaļa un Ministru kabineta noteikumi. Ministru kabineta noteikumi aptver jautājumus, kas saistīti ar bezpilota gaisa kuģu sistēmas ekspluatāciju un personāla kvalifikāciju, CAA atzīto struktūru atzīšanu bezpilota gaisa kuģu jomā, bezpilota gaisa kuģu un bezpilota gaisa kuģu sistēmas ekspluatantu reģistru, bezpilota gaisa kuģu lidojumiem gaisa kuģu modeļu klubu vai apvienību ietvaros, Latvijas Republikas gaisa telpas izmantošanu bezpilota gaisa kuģu lidojumiem, kā arī drošības (ciktāl tas attiecināms uz civilo aviāciju) un bezpilota gaisa kuģu lidojumu drošuma uzraudzības aspektus.

Līdz ar tehnoloģiju attīstību katru gadu strauji pieaug bezpilota gaisa kuģu sistēmu lietotāju skaits, līdz ar to, kā viena no CAA prioritātēm ir sabiedrības izpratnes par drošu bezpilota gaisa kuģu ekspluatāciju veicināšana. CAA sabiedrības informētības par bezpilota gaisa kuģu jomas aktualitātēm nodrošināšanai ir izstrādājusi informatīvu mājaslapu uas.caa.lv, kas satur būtiskāko informāciju, kas ir nepieciešama drošai bezpilota gaisa kuģu sistēmu ekspluatācijai. Lai informācija sasniegtu pēc iespējas plašāku sabiedrības loku, tiek organizēti dažādi semināri un citi informatīvi pasākumi.

Līdz ar Regulas (ES) Nr. 2019/947 piemērošanu visiem bezpilota gaisa kuģu ekspluatantiem, kas plāno veikt lidojumus ar bezpilota gaisa kuģi, kura kopējā pacelšanās masa ir 250 un vairāk gramu, vai tas aprīkots ar sensoru, kurš spēj nolasīt personu datus (piemēram, videokameru), kuriem Latvijas Republika ir dzīvesvieta, ja bezpilota gaisa kuģu ekspluatants ir fiziska persona, vai galvenā darījumu darbības vieta, ja bezpilota gaisa kuģu ekspluatants ir juridiska persona, ir jāreģistrējas CAA bezpilota gaisa kuģu pakalpojumu portālā e.caa.lv. Tas attiecas uz visiem bezpilota gaisa kuģu ekspluatantiem - gan profesionāļiem, gan tiem, kas veic bezpilota gaisa kuģa lidojumus hobijs līmenī. 2021. gadā CAA bezpilota gaisa kuģu e-pakalpojumu portālā e.caa.lv reģistrējās 2380 bezpilota gaisa kuģu sistēmu ekspluatantu un 4309 tālvadības pilotu.

Tālvadības pilotu kvalifikācija ir viens no pamatelementiem drošai bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijai. CAA, lai nodrošinātu eksāmenu pieejamību pēc iespējas plašākam interesentu lokam, izstrādāja Ministru kabineta 2021. gada 15. jūnija noteikumus Nr. 374 “Atzīto struktūru statusa iegūšanas un uzraudzības kārtība” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 374). MK noteikumi Nr. 374 nosaka atbilstības prasības CAA atzītai struktūrai bezpilota gaisa kuģu jomā, t.i. organizācijai, kas plāno nodrošināt teorētisko zināšanu eksāmenus atvērtās kategorijas A2 apakškategorijā vai specifiskajā kategorijā, vai nodrošināt praktisko prasmju apmācību un pārbaudi bezpilota ekspluatācijai specifiskajā kategorijā. Uz doto brīdi CAA ir atzinusi divas šādas struktūras.

2021. gadā 2166 personas apguva atvērtās kategorijas A1/A3 apakškategorijas tiešsaistes apmācību kursu un sekmīgi nokārtoja A1/A3 apakškategorijas teorētisko zināšanu eksāmenu, 70 personas sekmīgi nokārtoja tālvaldības pilotu atvērtās kategorijas A2 apakškategorijas teorētisko zināšanu klātienēs eksāmenu, savukārt 136 personas, kuras iepriekš bija kārtojušas tālvaldības pilotu praktisko prasmju pārbaudi, A2 apakškategorijas tālvaldības pilota kompetences sertifikātu ieguva bez papildu eksāmena kārtošanas.

Tālvaldības piloti arvien godprātīgāk ievēro viņiem noteiktos noteikumus bezpilota gaisa kuģu lietošanā, ko apliecina fakts, ka 2022. gadā ir nedaudz samazinājies CAA izskatīto administratīvo pārkāpumu lietu skaits. 2022. gada pirmajos septiņos mēnešos CAA ir izskatījusi septiņas administratīvā pārkāpuma lietas, kamēr 2021. gada laikā tika izskatītas 16 administratīvā pārkāpuma lietas. Vienlaikus pērn tika pieļauti būtiski pārkāpumi bezpilota gaisa kuģu lietošanā, vadot tos bīstami tuvu pārējiem gaisa kuģiem. 2021. gadā CAA no citu gaisa kuģu pilotiem saņēma sešus ziņojumus par bezpilota gaisa kuģiem, kas pietuvojušies pārāk tuvu gaisa kuģim. 2022. gada pirmajā pusē CAA saņēmusi vienu šādu ziņojumu.

Tuvākajā nākotnē Eiropas Savienības līmenī plānots izstrādāt digitālu sistēmu, automatizētu funkciju, pakalpojumu un procedūru kopumu, lai nodrošinātu drošu, ilgtspējīgu un efektīvu bezpilota gaisa kuģu ekspluatāciju noteiktā gaisa telpā, kas pieņemta attiecībā uz pakalpojumu kopumu (piemēram, tīkla attālinātā identifikācija, vietzinīguma funkcija, lidojumu saskaņošana, informācija par gaisa telpas lietotājiem u.c.), lai varētu pārvaldīt nekontrolētus bezpilota gaisa kuģu lidojumus nelielā augstumā (zem 120 m). Šāda sistēma būs piemērojama visās ES dalībvalstīs, Eiropas aviācijas drošības aģentūra ir paredzējusi ieviest šādu sistēmu līdz 2025. gadam. Pakāpeniski tiks izveidoti sistēmas pamata elementi, kas jau ir noteikti Regulā (ES) Nr. 2019/947 – par bezpilota gaisa kuģu reģistrāciju, elektronisko identifikāciju un ģeogrāfisko zonu noteikšanu. Lai nodrošinātu minētos pakalpojumus, kas nepieciešami drošai un efektīvai bezpilota gaisa kuģu sistēmu integrācijai vienotā gaisa telpā, Eiropas Savienības līmenī tiek pieņemts jauns un grozīts jau esošais regulējums.