

### **3. STRATĒĢISKĀS PRIORITĀTES**

## **Satura radītājs**

|          |  |    |
|----------|--|----|
| 3.1.     | Sistēmiskais drošums un noturība .....   | 3  |
| 3.1.1.   | Risku savstarpējā atkarība.....  | 3  |
| 3.1.1.1. | Informācijas drošības risku vadība.....  | 3  |
| 3.1.1.2. | Aviācijas drošumu ietekmējošu drošības risku pārvaldība .....  | 3  |
| 3.1.1.3. | Ar konflikta zonām saistīto risku pārvaldība .....   | 4  |
| 3.1.1.4. | Sociālekonomisko faktoru radīto risku pārvaldība.....  | 4  |
| 3.1.2.   | Drošuma pārvaldība .....   | 4  |
| 3.1.2.1. | SSP/SPAS efektīva ieviešana dalībvalstīs.....  | 4  |
| 3.1.2.2. | Vadības sistēmu (SMS) efektīva ieviešana nozarē.....   | 5  |
| 3.1.3.   | Cilvēkfaktors un cilvēka veiktspēja .....  | 5  |
| 3.1.4.   | Civilās un militārās nozares koordinācija un sadarbība.....  | 6  |
| 3.1.5.   | Spējpilna un optimāla uzraudzība .....   | 6  |
| 3.2.     | Personāla kompetence .....   | 6  |
| 3.2.1.   | Starpdomēnu prioritātes .....  | 6  |
| 3.2.1.1. | Uzlabot valodas prasmes līmeni aviācijā .....  | 6  |
| 3.2.1.2. | PPL/LAPL mācību mērķi PPL/LAPL mācību programmas daļā “Meteoroloģiskā informācija” .....                                   | 7  |
| 3.2.2.   | Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāls .....   | 7  |
| 3.3.     | Gaisa kuģu ekspluatācijas drošums .....  | 7  |
| 3.3.1.   | Nodrošināt drošumu CAT lidmašīnu (aviokompāniju un pasažieru/kravas gaisa pārvadātāju) un NCC lidmašīnu ekspluatācijā..... | 8  |
| 3.3.1.1. | CAT lidmašīnu un NCC lidmašīnu ekspluatācijas drošuma risku novēršana.....   | 8  |
| 3.3.2.   | Drošuma nodrošināšana helikopteru ekspluatācijā.....   | 8  |
| 3.3.3.   | Gaisa kuģu ekspluatācijas drošums vispārējās nozīmes aviācijā (GA) .....   | 9  |
| 3.4.     | Droša un ilgtspējīga jauno tehnoloģiju un konceptu integrēšana.....  | 9  |
| 3.4.1.   | Drošu un pārredzamu apstākļus nodrošināšana aviokompāniju gaisa kuģu ekspluatantu grupu darbībai .....                     | 9  |
| 3.4.2.   | Bezpilota gaisa kuģu sistēmas.....   | 9  |
| 3.5.     | Vide .....   | 10 |
| 3.5.1.   | Lāzeri .....   | 10 |

Šī SPAS LV 3. nodaļa ietver visas stratēģiskās prioritātes, kas publicētas EPAS II sējumā, 2023. gada izdevumā. Lai saglabātu kopīgo stratēģisko skatījumu, šajā nodaļā ir uzskaitītas visas EASA noteiktās prioritārās jomas un problēmas. EASA uzdevumi dalībvalstij ir norādīti katras uzdotās darbības sasniedzamajos rezultātos. Ja kāds no šiem uzdevumiem neattiecas uz Latvijas Republiku, tiek sniegts attiecīgs pamatojums.

### **3.1. Sistēmiskais drošums un noturība**

Šajā darbības jomā tiek risinātas visas sistēmas problēmas, kas ietekmē aviāciju kopumā. Lielākajā daļā scenāriju šie problēmjaucējumi ir saistīti ar drošības ietekmi uz drošumu, cilvēkfaktoru un cilvēka veikspēju, sociālekonomiskajiem faktoriem vai ar organizatorisko procesu un procedūru nepilnībām gan CAA LV, gan nozares līmenī.

Šīs sadaļas galvenā prioritāte ir tādu riska pārvaldības spēju veicināšana, kas attiecas uz dažāda veida riskiem un kuru pamatā ir efektīvas vadības sistēmas. Tās virsuzdevums ir drošuma pārvaldības ieviešana valsts un nozares līmenī.

#### **3.1.1. Risku savstarpējā atkarība**

##### **3.1.1.1. Informācijas drošības risku vadība**

**Pamatojums:**

Drošumu ietekmējošu informācijas drošības risku pārvaldība ir stratēģiska prioritāte.

Globālajā civilās aviācijas ekosistēmā arvien vairāk ienāk digitalizācija. Tas nozīmē, ka jebkurai informācijas aprītei jebkurā aviācijas kopienas digitālajā darbplūsmā ir jābūt noturīgai pret informācijas drošības (kiberdrošības) apdraudējumiem, kam ir tālejošas sekas, piemēram, attiecībā uz lidojumu drošumu vai gaisa telpas pieejamību.

Šajā jomā veicamo drošuma pasākumu mērķis ir samazināt tādus riskus, kas saistīti ar informācijas drošību.

**Vēlamais starprezultāts:**

Palielināt aviācijas drošību, pārvaldot informācijas drošības risku ietekmi uz drošumu un mazinot saistītos drošuma riskus.

**Rezultāts:**

Dalībvalstīm nav pienākuma veikt noteiktas darbības.

##### **3.1.1.2. Aviācijas drošumu ietekmējošu drošības risku pārvaldība**

**Pamatojums:**

Pamatregulā ir aprakstīta civilās aviācijas drošuma un drošības savstarpējā saistība, un tā nosaka, ka EK, aģentūrai un dalībvalstīm ir jāsadarbjas drošības jautājumos, ja pastāv savstarpēja saistība starp civilās aviācijas drošumu un drošību.

Aviācijas drošības pasākumu ieviešana var tieši ietekmēt lidlauku vai gaisa kuģu ekspluatācijas drošuma aspektus. Lidostas, gaisa kuģu vai lidojumu drošība ir jomas, kurās savstarpējā saistība ir acīmredzama un kuru drošības prasību noteikšanā jāņem vērā arī iespējamā ietekme uz aviācijas drošumu.

**Vēlamais starprezultāts:**

Palielināt drošumu, pārvaldot drošības ietekmi uz drošumu un mazinot saistītos drošuma riskus. Veicināt integrētu pieeju drošuma un drošības risku pārvaldībai visā aviācijas darbību klāstā.

**Rezultāts:**

EPAS darbība MST.0040 ir iekļauta SPAS LV 4. nodaļas sadaļā "Sistēmiskais drošums un noturība".

### 3.1.1.3. Ar konflikta zonām saistīto risku pārvaldība

#### Pamatojums:

Ar konflikta zonām saistīto risku pārvaldība ir stratēģiska prioritāte.

Šajā jomā veicamo drošuma pasākumu mērķis ir samazināt tādus riskus un apdraudējumus, ko rada lidojumi virs zonām, kurās notiek bruņoti konflikti, vai lidojumi to tuvumā.

#### Vēlamais starprezultāts:

Radīt efektīvu informācijas apmaiņu par iespējamiem riskiem un apdraudējumiem konflikta zonās. Pārvaldīt ar konflikta zonām saistītos riskus.

#### Rezultāts:

Dalībvalstīm nav pienākuma veikt noteiktas darbības.

### 3.1.1.4. Sociālekonomisko faktoru radīto risku pārvaldība

#### Pamatojums:

Regulas (ES) 2018/1139 89. pantā noteikts, ka Komisija, Aģentūra, citas Savienības iestādes, struktūras, biroji un aģentūras un dalībvalstis savās attiecīgajās kompetences jomās sadarbojas, lai nodrošinātu, ka tiek ņemta vērā – tostarp regulatīvajos procesos, uzraudzībā un taisnīguma kultūras īstenošanā, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 376/2014 2. pantā, – savstarpējā atkarība starp civilās aviācijas drošību un sociāli ekonomiskajiem faktoriem, nolūkā pievērsties civilās aviācijas sociāli ekonomiskajiem riskiem.

Viena no galvenajām diskusijām saistībā ar sociālekonomiskajiem faktoriem šobrīd ir par pilotu nodarbinātību un darba apstākļiem komerciālajos gaisa pārvadājumos. Vairāki ES mēroga pētījumi liecina, ka ir saistība starp darba apstākļiem un to iespējamo ietekmi uz drošuma kultūru un ziņošanu par drošuma atgadījumiem (citu darbinieku, kuri svarīgi drošuma nodrošināšanai, sniegtie dati ir ierobežoti).

Tomēr šie pētījumi un Aģentūras rīcībā esošie dati nespēj noteikt nodarbinātības un darba apstākļu saistību ar drošuma līmeni. Tas, ka korelācijas nav, varētu būt saistīts arī ar to, ka trūkst atbilstošu datu un netiek saņemti ziņojumi no tiem darbiniekiem, kuri svarīgi drošuma nodrošināšanai.

#### Vēlamais starprezultāts:

Veidot labāku izpratni par iespējamiem riskiem, kurus var radīt sociālekonomiski faktori, un tos pārvaldīt.

#### Rezultāts:

EPAS darbība MST.0042 ir iekļauta SPAS LV 4. nodaļas sadaļā “Sistēmiskais drošums un noturība”.

### 3.1.2. Drošuma pārvaldība

#### 3.1.2.1. SSP/SPAS efektīva ieviešana dalībvalstīs

#### Pamatojums:

SSP/SPAS efektīva ieviešana dalībvalstu līmenī visā Eiropā joprojām paliek stratēģiska prioritāte; EASP norādīts, ka tas ir ES aviācijas drošuma pārvaldības pamatā. SSP/SPAS ieviešana ir arī būtisks noturības veicinātājs.

Proaktīva drošuma pārvaldības ieviešana, ņemot vērā visus zināmos drošuma datus un informāciju, ir pamatoti būtiska, lai aviācijas sistēma spētu atgūties, risinot drošuma jautājumus, tostarp jaunas problēmas, kas radušās problemātisku notikumu vai krīzes rezultātā.

Gan SSP, gan SMS būs arvien lielāka nozīme ES aviācijas drošuma pārvaldības sistēmā, ne tikai nodrošinot, ka drošuma jautājumi tiek risināti pareizajā līmenī, bet arī garantējot nepieciešamo datu

pieejamību un vispārēju izpratni par drošumu, lai savlaicīgi varētu identificēt ar drošumu saistītos riskus un problēmas.

**Vēlamais starprezultāts:**

Uzlabot drošuma līmeni, CAA LV un organizācijām efektīvi ieviešot drošuma pārvaldību.

**Rezultāts:**

EPAS darbības MST.0001, MST.0002, MST.0032, MST.0028 ir iekļautas SPAS LV 4. nodaļas sadaļā “Sistēmiskais drošums un noturība”.

### **3.1.2.2. Vadības sistēmu (SMS) efektīva ieviešana nozarē**

**Pamatojums:**

Šīs stratēģiskās prioritātes mērķis ir attīstīt stabilas riska pārvaldības spējas, izmantojot visus pieejamos drošuma datus un drošuma informāciju, ietverot organizatoriskos faktoros, cilvēkfaktorus un cilvēka veiktspējas pārvaldību, kā arī paaugstinot informētības līmeni par nozīmīgākajiem riskiem, kas ietekmē organizāciju. Drošuma speciālistu kompetence ir galvenais līdzeklis riska pārvaldības spēju uzlabošanai. Tādējādi SMS ir jāuztver kā nozīmīgs biznesa vadības rīks informētu lēmumu pieņemšanai. Tādi problemātiski notikumi, kā, piemēram, Covid-19 pandēmija, ir pierādījuši, ka vadības sistēmā ieguldītie līdzekļi ir lietderīgi.

Paātrinoties digitalizācijas tempam, tiks paplašinātas drošuma datu vākšanas, analīzes un apmaiņas iespējas, lai dinamiskāk un aktīvāk nodrošinātu uz datiem balstītu lēmumu pieņemšanu.

**Vēlamais starprezultāts:**

Paaugstināt drošuma līmeni, apvienojot darbības, kas risina vairāk nekā vienu problēmjautājumu.

**Rezultāts:**

EPAS darbības MST.0002 un MST.0003 ir iekļautas SPAS LV 4. nodaļas sadaļā “Sistēmiskais drošums un noturība” un “Gaisa kuģu ekspluatācija”.

### **3.1.3. Cilvēkfaktors un cilvēka veiktspēja**

**Pamatojums:**

Cilvēkfaktors un cilvēka veiktspēja ir stratēģiskas prioritātes. Tā kā tirgū parādās arvien jaunas tehnoloģijas un darbības koncepcijas, kā arī aviācijas sistēmas sarežģītība nepārtraukti pieaug, ir ļoti svarīgi pienācīgi pievērsties cilvēkfaktoram un cilvēka veiktspējai gan attiecībā uz robežlielumiem, gan to lomai drošuma nodrošināšanā kā pilnvērtīgai drošuma pārvaldības ieviešanas sastāvdaļai.

Aviācijas personāla veselība, labklājība un fiziskā sagatavotība ir cieši saistīta ar aviācijas sistēmas noturību. Covid-19 krīzes laikā ir pieauguši riski, kas saistīti ar veselības stāvokļa atbilstību. Šie riski ietekmē aviācijas sistēmas galveno darbinieku veiktspēju, jo tie savukārt ietekmē darbinieku garīgo vai fizisko stāvokli, ko izraisa vairāki faktori.

**Vēlamais starprezultāts:**

Nodrošināta nepārtraukta tādu drošuma pārvaldības darbību uzlabošana, kas saistītas ar cilvēkfaktoru un cilvēka veiktspēju.

Tiek izmantoti zāļu un veselības uzraudzības jomas jaunie sasniegumi.

Saskaņot MED un FTL prasības, ja tādējādi tiek nodrošināta godīga konkurence vai tiek veicināta preču, personu un pakalpojumu brīva aprīte.

**Rezultāts:**

EPAS darbības MST.0037, MST.0034 ir iekļautas SPAS LV 4. nodaļas sadaļā “Sistēmiskais drošums un noturība”.

### 3.1.4. Civilās un militārās nozares koordinācija un sadarbība

#### Pamatojums:

Ir nepieciešama ciešāka sadarbība starp civilajā un militārajā aviācijā iesaistītajām pusēm, tostarp Valsts drošuma pārvaldības līmenī, lai salāgotu gaisa telpas vajadzības un panāktu drošu un efektīvu gaisa telpas izmantošanu, kā arī lai aizsargātu tādus pamatprincipus, kā drošība vai sadarbība. Pašsaprotami, gaisa telpa jāuzskata par vienu veselumu, ko katru dienu pielāgojamā veidā plāno un izmanto visu kategoriju gaisa telpas lietotāji.

#### Vēlamais starprezultāts:

Drošuma risku vadība valsts līmenī.

#### Rezultāts:

EPAS darbības MST.0001, MST.0024 ir iekļautas SPAS LV 4. nodaļas sadaļā “Sistēmiskais drošums un noturība” un “Gaisa kuģu ekspluatācija”.

### 3.1.5. Spējpilna un optimāla uzraudzība

#### Pamatojums:

Regula 2022/410, ar ko ievieš “Vienas CAMO” koncepciju, uzlabo sadarbības mehānismus starp dažādām valsts kompetentajām iestādēm, kas ir atbildīgas par CAMO un AOC turētāju uzraudzību, ja šo organizāciju galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas vairākās dalībvalstīs. Šī sadarbība ietver dalīšanos ar uzraudzības darbību rezultātiem un mudina par ekspluatantiem atbildīgo valsts kompetento iestādi veikt atsevišķus uzraudzības uzdevumus, kas noteikti CAMO koncepcijā. Šīs iespējas izmantošana nenozīmē valsts kompetentās iestādes atbildības tālāknodošanu. Šo atbildību patur pati valsts kompetentā iestāde, kurā atrodas organizācijas galvenā uzņēmējdarbības vieta.

#### Vēlamais starprezultāts:

Gaisa kuģu ekspluatantu grupu darbības, aviokompāniju grupām ieviesta “Viena CAMO” koncepcija.

#### Rezultāts:

EPAS darbība MST.0019 ir iekļauta SPAS LV 4. nodaļas sadaļā “Gaisa kuģu ekspluatācija”.

## 3.2. Personāla kompetence

### 3.2.1. Starpdomēnu prioritātes

#### 3.2.1.1. Uzlabot valodas prasmes līmeni aviācijā

#### Pamatojums:

EASA valodu zināšanas uzskata par svarīgu aviācijas drošuma elementu un kopā ar ICAO rīkojas, lai racionalizētu un saskaņotu ar valodas prasmes prasībām (LPR) saistītās darbības, kā arī optimizētu dalībvalstīm un nozarei sniegto atbalstu. LPR ir svarīgas ne tikai pilotiem un ATCO, bet arī noteiktam lidlauka personālam, piemēram, transportlīdzekļu vadītājiem, un šī prasība nesen tika ieviesta lidlauku regulā, kas tika grozīta ar Regulu (ES) 2020/2148 par drošumu uz skrejceļa.

Balstoties uz veiksmīgām kopīgām aktivitātēm, ICAO un EASA, cieši sadarbojoties, koordinē kopīgu ICAO-EASA darbību, lai tiktu ieviesta LPR.

EASA uzmanība ir pievērsta šādiem papildu jautājumiem (dažus no tiem ir ierosinājusi nozare):

- Standartizācijas trūkums valodas prasmes vērtējumā un standartizācijas trūkums pārbaudes darbu vērtēšanā rada bažas, ka uzrādītais angļu valodas LP apstiprinājuma līmenis ne vienmēr var būt uzticams turētāja faktisko spēju rādītājs.

- Neapstrādāti drošuma dati liecina tikai par ļoti nelielu skaitu incidentu, kas saistīti ar valodas zināšanu trūkumu, savukārt ievērojams skaits incidentu ir saistīti ar situācijas izpratnes trūkumu, jo radio sakari notikuši tikai vietējā valodā.

Vēlamais starprezultāts:

Palielināts drošums, samazinot neefektīvas komunikācijas vai pat nepareizas komunikācijas risku, kad piloti un/vai gaisa satiksmes dispečeri saskaras ar negaidītiem apstākļiem un viņiem ir jāizmanto sarunvaloda.

Rezultāts:

EPAS darbība MST.0033 ir iekļauta SPAS LV 4. nodaļas sadaļā “Personāla kompetence”.

### **3.2.1.2. PPL/LAPL mācību mērķi PPL/LAPL mācību programmas daļā “Meteoroloģiskā informācija”**

Pamatojums:

Laikapstākļi ir nozīmīgs negadījumus veicinošs faktors vispārējās nozīmes aviācijā. Tas bieži ir saistīts ar to, ka piloti, laikapstākļiem pasliktinoties, nepietiekami novērtē laikapstākļu maiņas risku pirms pacelšanās un lidojuma laikā. Darba pienākumu veikšana sliktos laikapstākļos var palielināt pilotu darba slodzi, ietekmēt situācijas izpratni un gaisa kuģa vadību. Var tikt traucēta arī lēmumu pieņemšana, jo nevēlēšanās novirzīties no plāna var likt pilotiem doties uz plānoto galamērķi, neraugoties uz draudīgiem laikapstākļiem.

Vēlamais rezultāts:

Palielināts drošums, samazinot ar laikapstākļiem saistītu negadījumu skaitu.

Rezultāts:

EPAS darbība MST.0036 ir iekļauta SPAS LV 4. nodaļas sadaļā “Personāla kompetence”.

### **3.2.2. Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāls**

Pamatojums:

Pašlaik 147. daļa aizliedz izmantot tālmācības pamatzināšanu apguvei un gaisa kuģa tipu apmācībās, jo apmācību vietas ir daļa no apstiprinājuma.

66. daļa nosaka, ka ir atļauts izmantot “sintētiskās apmācību ierīces”, bet nav definēts, kuras tās ir.

Saskaņā ar 66. daļas III pielikumu “Multivides apmācību (MBT) metodes drīkst izmantot teorētisko zināšanu apguvei klasē vai virtuālā kontrolētā vidē [...]; tomēr šajā pielikumā šīs metodes nav definētas un nav norādījumu par to, kā novērtēt, sertificēt un/vai apstiprināt kursus, kuru pamatā ir MBT metodes.

Vēlamais starprezultāts:

Nodrošināta nepārtraukta visa gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla kompetences uzlabošana.

147. daļa: Jaunu metožu un tehnoloģiju ieviešana radīs godīgas konkurences apstākļus un uzlabos tehniskās apkopes personāla apmācību efektivitāti, kvalitāti un drošumu. Šādā veidā sertificēto tehniskās apkopes apmācību organizāciju sniegtā apmācība būtu vienā līmenī. Turklāt MBT metožu izmantošana apmācībās var palielināt to jauniešu skaitu, kuri izvēlas sākt karjeru tehniskās apkopes jomā, kas savukārt var palīdzēt novērst gaidāmo gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla trūkumu tuvākajā nākotnē.

Rezultāts:

EPAS darbība MST.0035 ir iekļauta SPAS LV 4. nodaļas sadaļā “Personāla kompetence”.

### **3.3. Gaisa kuģu ekspluatācijas drošums**

### 3.3.1. Nodrošināt drošumu CAT lidmašīnu (aviokompāniju un pasažieru/kravas gaisa pārvadātāju) un NCC lidmašīnu ekspluatācijā

#### 3.3.1.1. CAT lidmašīnu un NCC lidmašīnu ekspluatācijas drošuma risku novēršana

##### Pamatojums:

Kontroles zaudēšana lielākajā daļā gadījumu notiek tāpēc, ka gaisa kuģis parasti, bet ne vienmēr, strauji nonāk lidojuma režīmā, kas ir ārpus ekspluatācijas režīma diapazona, tādējādi radot pārsteiguma momentu lidojumā iesaistītajai apkalpei. Kontroles zaudēšanas novēršana ir stratēģiska prioritāte. Gaisa kuģa neparasts stāvoklis lidojumā vai kontroles zaudēšana ir galvenā riska joma, kas ir visaugstākā, ņemot vērā tās kumulatīvo riska rādītāju saistībā ar letāliem negadījumiem CAT un NCC ekspluatācijā ar lidmašīnām.

Šī sadaļa attiecas uz novirzīšanos no skrejceļa, nesankcionētu nokļūšanu uz skrejceļa un sadursmēm uz skrejceļa - tā ir stratēģiska prioritāte.

Lidmašīnas novirzīšanās no skrejceļa ietver visus atgadījumus, kas saistīti ar faktiskām vai iespējamām situācijām, kad gaisa kuģis atstāj skrejceļu, lidlauka kustības zonu vai jebkuras citas iepriekš noteiktas nosēšanās zonas nosēšanās virsmu, nepaceļoties gaisā.

Nesankcionēta nokļūšana uz skrejceļa attiecas uz jebkuru atgadījumu lidlaukā, kas saistīts ar gaisa kuģa, transportlīdzekļa vai personas nepareizu atrašanos uz gaisa kuģu nolaišanās un pacelšanās virsmas aizsargājamās zonas.

Sadursme uz skrejceļa ietver sadursmi starp gaisa kuģi un citu objektu (citu gaisa kuģi, transportlīdzekļiem u.c.) vai cilvēku, un šī sadursme notiek uz lidlauka skrejceļa vai citas iepriekš noteiktas nosēšanās zonas; tas neietver sadursmi ar putniem vai savvaļas dzīvniekiem.

##### Vēlamais starprezultāts:

Palielināt drošumu, nepārtraukti novērtējot un uzlabojot riska kontroli, lai mazinātu kontroles zaudēšanas risku.

Palielināt drošumu, nepārtraukti novērtējot un uzlabojot riska kontroli, lai mazinātu risku, kas saistīts ar lidmašīnas novirzīšanos no skrejceļa, šķērslis uz skrejceļa un sadursmēm uz skrejceļa.

##### Rezultāts:

EPAS darbība MST.0028 (dalībvalstīm: kontroles zaudēšana lidojuma laikā, veicot darbības valsts līmenī un novērtējot to efektivitāti, un drošums uz skrejceļa, veicot darbības valsts līmenī un novērtējot to efektivitāti) un MST.0029 ir iekļauta SPAS LV 4. nodaļas sadaļā "Gaisa kuģu ekspluatācija".

### 3.3.2. Drošuma nodrošināšana helikopteru ekspluatācijā

##### Pamatojums:

Helikopteru drošuma ceļveža (*Rotorcraft Safety Roadmap*) mērķis ir ievērojami samazināt helikopteru negadījumu un incidentu skaitu. Tajā uzmanība vērsta uz helikopteriem ar tradicionālo un konvencionālo rotoru izvietojumu, tostarp vispārējās nozīmes aviācijas helikopteriem, kuru negadījumu skaits ir lielāks.

Tajā galvenā uzmanība pievērsta drošuma un transversālajiem problēmjaudājumiem, kas jārisina, veicot darbības dažādās jomās, tostarp apmācībā, ekspluatācijā, sākotnējā un pastāvīgajā lidojumderīgumā, vidē un inovāciju veicināšanā.

Ar EPAS 2022-2026 tika ieviesta īpaša SRP, lai palīdzētu identificēt un mazināt drošuma problēmas, kas saistītas ar dažādām helikopteru darbībām.

##### Vēlamais starprezultāts:



Palielināt drošumu, nepārtraukti novērtējot un uzlabojot riska kontroli.

Palielināt efektivitāti, ieviešot atbilstošus un samērīgus noteikumus.

Rezultāts:

EPAS darbības MST.0041 un MST.0015 ir iekļautas SPAS LV 4. nodaļas sadaļā “Gaisa kuģu ekspluatācija”.

EPAS darbība MST.0031 nav iekļauta, jo, tā kā helikopteru ekspluatantu skaits ir neliels, netika konstatēta nepieciešamība pēc zema līmeņa IFR maršrutiem Latvijas gaisa telpā, kas veicinātu drošu helikopteru ekspluatāciju.

### **3.3.3. Gaisa kuģu ekspluatācijas drošums vispārējās nozīmes aviācijā (GA)**

Pamatojums:

Drošums vispārējās nozīmes aviācijā (GA) joprojām ir prioritāte, ņemot vērā nemainīgi lielo negadījumu un nāves gadījumu skaitu šajā jomā katru gadu.

Vēlamais starprezultāts:

Drošuma veicināšana ir negadījumu mazināšanas pamats vispārējās nozīmes aviācijā (GA).

Rezultāts:

EPAS darbības MST.0025, MST.027 un MST.0038 ir iekļautas SPAS LV 4. nodaļas sadaļā “Gaisa kuģu ekspluatācija”.

## **3.4. Droša un ilgtspējīga jauno tehnoloģiju un konceptu integrēšana**

### **3.4.1. Drošu un pārredzamu apstākļus nodrošināšana aviokompāniju gaisa kuģu ekspluatantu grupu darbībai**

Pamatojums:

Pašreizējie noteikumi galvenokārt ir “valstij piesaistīti”, jo tajos tiek pieņemts, ka vienu ekspluatantu galvenokārt uzraudzīs viena kompetentā iestāde, turpretim rodas arvien vairāk tādu gadījumu, kad uzraudzībā tiek iesaistītas vairākas kompetentās iestādes.

MST.0019 “Labāka ekspluatantu pārvaldības struktūras izpratne” ir paredzēta, lai atbalstītu kompetentās iestādes gaisa kuģu ekspluatantu grupu darbības uzraudzībā.

Šī prioritāte ir cieši saistīta ar 3.1.5. “Spējpilna un optimāla uzraudzība” sadaļu, kas ietver atbalstu sadarbībā balstītai uzraudzībai, ko veic valsts kompetentās iestādes: gaisa kuģu ekspluatantu grupu darbības, “Viena CAMO” ieviešana aviokompāniju grupām.

Vēlamais starprezultāts:

Nodrošināt uzraudzības spējas.

Rezultāts:

EPAS darbība MST.0019 ir iekļauta SPAS LV 4. nodaļas sadaļā “Gaisa kuģu ekspluatācija”.

### **3.4.2. Bezpilota gaisa kuģu sistēmas**

Pamatojums:

Pašreizējais stāvoklis nozarē liecina, ka tā un bezpilota gaisa kuģu sistēmu (UAS) izmantošana attīstās straujāk nekā attiecīgo jauno noteikumu izveide.

Pamatojoties uz identificējamiem mērķiem, UAS tiek izmantotas dažāda veida pārbaudēm, meklēšanai un glābšanai, mērniecībai, specializētiem darbiem zemā augstumā, filmēšanai utt., kā arī

**LATVIJAS REPUBLIKAS  
VALSTS AVIĀCIJAS DROŠUMA PLĀNS**

paredzams, ka nākotnē tiks izmantotas cilvēku un kravu pārvadājumiem. Ņemot vērā visu iepriekš minēto, UAS var radīt riskus sabiedrībai un pilotējamo gaisa kuģu aviācijai.

Vēlamais starprezultāts:

Nodrošināt uzraudzības spējas un informāciju sabiedrībai, UAS operatoriem un pilotiem.

Rezultāts:

Ir iekļauta SPAS LV 4. nodaļas sadaļā EME.001 “Bezpilota gaisa kuģu sistēmas”.

### **3.5. Vide**

#### **3.5.1. Lāzeri**

Pamatojums:

CAA LV koordinē nozari/CAA grupu, lai identificētu riskus, vienotos un īstenotu darbības, kas vērstas, lai novērstu pilotu apžilbināšanu ar lāzeri un apžilbināšanas seku mazināšanu.

Vēlamais starprezultāts:

Galveno nacionālo un starptautisko iesaistīto pušu identificēšana un piesaistīšana, lai apkopotu labāko praksi tās ieviešanai Latvijā un dalītos pieredzē.

Tiesību aktos ieviesti stingrāki noteikumi, kas novērš pilotu apžilbināšanu ar lāzeri. Palielināta sabiedrības izpratne par risku, kas saistīts ar pilotu apžilbināšanu ar lāzeri.

Rezultāts:

Ir iekļauta SPAS LV 4. nodaļas sadaļā EME.002 “Lāzeri”.