

Saturs

Saīsinājumi.....	2
1. Ievads.....	4
1.1.V/A Civilās aviācijas aģentūra pilnvarojums.....	4
2. Darbības virzieni, mērķi un vidēja termiņa prioritātes.....	5
2.1. Darbības sfēra un tās ietvaros īstenotā politika.....	5
2.2. Satiksme – VAS „starptautiskā lidosta “Rīga””.....	6
2.3. CAA sniegto pakalpojumu rezultāti	7
2.4. Vidēja termiņa prioritātes.....	9
2.5. CAA darbības pastāvīga uzraudzība.....	10
2.6. Nozares attīstības tendences un risināmās problēmas.....	12
2.7. CAA darbības SVID analīze.....	21
2.8. Galvenie virzītājspēki un kritiskie veiksmes faktori.....	22
2.9. Nozīmīgo riska faktoru apzināšanas kārtība LR.....	23
3. Sniedzamie pakalpojumi, to attīstība, ieviešana un pieejamības nodrošināšana. Klienti un to vajadzības.....	26
3.1. Gaisa kuģu lidojumu derīguma uzturēšanas un gaisa kuģu tehniskā apkopes uzraudzības jomas.....	26
3.2. Lidlauku, to ekspluatantu, ekspluatācijas procedūru un SMS sertifikācija un uzraudzība, lidlauku plānošanas un projektēšanas uzraudzība. Gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būves saskaņošana un šķēršļu kontroles uzraudzība.....	28
3.3. Aviācijas personāla sertificēšana, uzraudzība un uzskaitē. Civilās aviācijas personāla mācību kursu un organizāciju sertificēšana un uzraudzība.....	29
3.4. Aviācijas medicīnas centru un aviācijas medicīnas eksaminētāju apstiprināšana un uzraudzība. Aviācijas personāla veselības pārbaude un apliecības izsniegšana.....	32
3.5. Gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšana un uzraudzība.....	33
3.6. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzņēmumu un tajā iesaistīto personu sertifikācija un uzraudzība.....	36
3.7. Civilās aviācijas drošības uzraudzība.....	39
3.8. CAA mērķauditorija (klienti).....	41
4.CAA darbības rezultāti un to rezultatīvie rādītāji.....	42
4.1.CAA stratēģiskie mērķi.....	42
4.2. Aviācijas drošības politikas rezultāti.....	43
4.3. Rezultātu sasniegšanas plānotais progress stratēģijas plānošanas ciklā.....	43
4.4. Instrumenti darbības rezultātu sasniegšanai.....	44
4.5. Aviācijas drošības politikas īstenošanas riski	47
4.6. Instrumenti ar kuru palīdzību tiek nodrošināta darbības rezultātu pieejamība.....	47
1. Pielikums. Normatīvie akti un politikas plānošanas dokumenti CAA darbībā.....	48
2. Pielikums. V/A Civilās aviācijas aģentūras finansējums.....	59

Saīsinājumi

AMC	Pieņemamie līdzekļi atbilstības panākšanai
ANS	Aeronavigācijas pakalpojumi
AIP	Aeronavigācijas Informācijas Publikācija
AOC	Komerčiālie gaisa transporta ekspluatanti
CAA	Civilās aviācijas aģentūra
CE	kritiskais elements (ICAO)
CC	Gaisa kuģu salona apkalpes locekļi
CofA	Lidotspējas sertifikāti
CS	Sertifikācijas specifikācijas
DOA	Dizaina organizāciju apstiprinājumi
DV	Dalībvalsts
EASA	Eiropas aviācijas drošības aģentūra
ECAC	Eiropas civilās aviācijas konference
ECCAIRS	Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēmā
EK	Eiropas Komisija
ES	Eiropas Savienība
ESSI	Eiropas Stratēģiskā drošības iniciatīva
Eirokontrole	Eiropas aeronavigācijas drošības organizācija
ETS	Emisijas tirdzniecības shēma
FDA	Lidojumu datu analīze
GM	Metodiskie materiāli
ICAO	Starptautiskā civilās aviācijas organizācija
ICVMs	ICAO validācijas misija
KVS	Kvalitātes Vadības Sistēma
LGS	Latvijas Gaisa Satiksme
LVGMC	Latvijas vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs
LARA	Gaisa telpas elastīgas izmantošanas atbalsta rīks vietējai un reģionālai gaisa telpas pārvaldībai
LAPK	Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss
LR	Latvijas Republika
MK	Ministru kabinets

NEFAB	Ziemeļvalstu funkcionālais gaisa telpas bloks
NATO	Ziemeļatlantijas Līguma organizācija
POA	Produktu sertifikācijas organizācijas
PRISMIL	Civilmilitārās gaisa telpas darbības efektivitātes mērīšanas atbalsta rīks
SARPs	ICAO standarti un rekomendācijas
SAD	Speciālo aviācijas darbu ekspluatanti
SM	LR Satiksmes ministrija
SPI	Lidojumu drošuma izpildes indikatori
SIL	Nozīmīgo faktoru saraksts
SAFA	Ārvalstu gaisa kuģu drošuma novērtēšana
SMS	Drošības vadības sistēma
SSP	Valsts drošības programma
SVID	Priekšrocību, trūkumu, iespēju un draudu analīze
USOAP	ICAO Universālās drošības uzraudzības auditu programma
RAG	Noteikumu izstrādes padomdevēju grupa
TAG	Tematiski konsultatīvās grupas

1. Ievads

Valsts aģentūra "Civilās aviācijas aģentūra" izstrādātā darbības stratēģijā 2014.-2016.gadam analizē gan esošo situāciju nozarē, gan nākotnes perspektīvu.

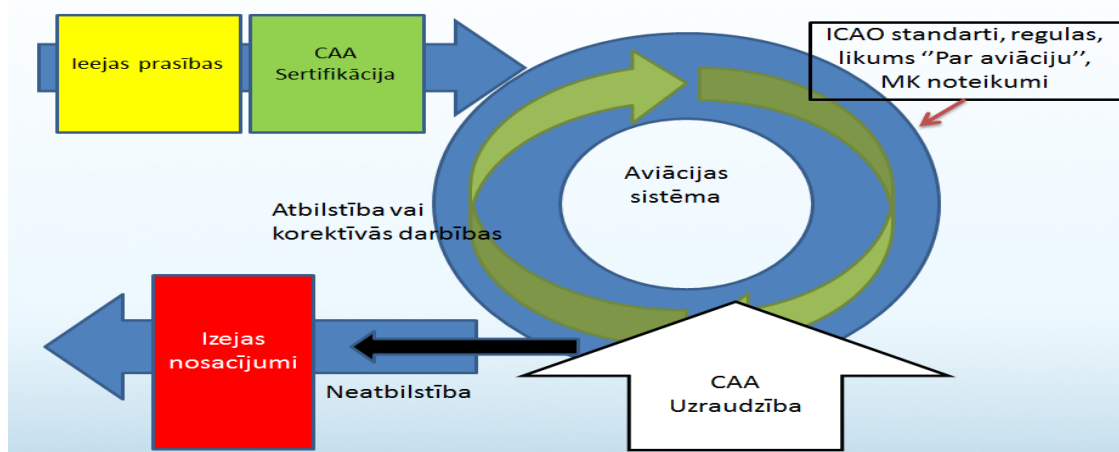
Saskaņā ar Publisko aģentūru likumu CAA direktors izstrādā valsts aģentūras vidēja termiņa darbības stratēģijas projektu, paredzot noteiktā laika posmā sasniedzamos darbības rezultātus un šo rezultātu sasniegšanai prognozējamus resursus. Pamatojoties uz vidēja termiņa darbības stratēģiju, CAA izstrādā gadskārtējo darbības plāna projektu, kurā nosaka gada laikā sasniedzamos rezultātus un šo rezultātu sasniegšanai nepieciešamos pasākumus. Par darba plāna izpildi visas CAA struktūrvienības atskaitās reizi gadā, un reizi gadā tiek publicēts CAA gada publiskais pārskats.

Šī dokumenta galvenais uzdevums ir CAA darbības un attīstības stratēģiskā plānošana turpmākajiem trim gadiem. Stratēģijā formulēti CAA darbības mērķi, virzieni un vidēja termiņa prioritātes, norādīti pamatjautājumi atbilstoši CAA darbības mērķiem, analizēta darbības ārējā vide, to ietekmējošie faktori un mērķauditorijas, kā arī uzdevumi CAA darbības pilnveidei. Stratēģijā katram CAA sniegtajam pakalpojumam raksturota esošā situācija, noteikts mērķis, galvenie uzdevumi, gaidāmie darbības rezultāti, instrumenti darbības rezultātu sasniegšanai, kā arī politikas īstenošanas riski.

Stratēģija ir publiski pieejama un sabiedrībai ir iespēja iepazīties ar CAA darbību un vērtēt tās atbilstību izvirzītajiem mērķiem un vērtībām.

1.1. V/ A Civilās aviācijas aģentūra pilnvarojums

Saskaņā ar Ministru kabineta 2012.gada 11.decembra noteikumiem Nr.842 "Valsts aģentūras "Civilās aviācijas aģentūra" nolikums", CAA ir LR satiksmes ministra pārraudzībā esoša iestāde. Satiksmes ministrs CAA pārraudzību īsteno ar Satiksmes ministrijas starpniecību. CAA veic nolikuma 2. nodaļā noteiktās funkcijas un uzdevumus.



1.1.zīm. Civilās aviācijas sistēmas darbība

2. Darbības virzieni, mērķi un vidēja termiņa prioritātes

2.1. Darbības sfēra un tās ietvaros īstenotā politika

CAA ir daļa no integrētās ES civilās aviācijas drošības sistēmas. CAA darbības mērķis ir īstenot valsts politiku un pārvaldi LR gaisa telpas izmantošanas un civilās aviācijas darbības jomā, veicot civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma (turpmāk – drošums) un civilās aviācijas drošības uzraudzību (turpmāk - drošība), kā arī uzraugot gaisa kuģu radītā piesārņojuma atbilstību vides aizsardzības prasībām.

CAA ir LR nozīmētā kompetentā institūcija par Eiropas Parlamenta un Padomes 2008.gada 20.februāra Regulas (EK) Nr.216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr.1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK un tās ES īstenošanas regulu ieviešanu LR. Pamatregulas galvenais mērķis ir panākt un saglabāt vienādi augstu civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni ES.

CAA darbībā tiek ņemti vērā sekojoši faktori:

- regulu prasības;
- AMC, CS un GM;
- nozares vajadzības.

Lai īstenotu valsts politiku un sasniegtu CAA darbības mērķi, ir jāpanāk atbilstoša pamatregulu, to ES īstenošanas regulu un pārējo normatīvo tiesību aktu prasību, kas uzskaitīti šīs stratēģijas 1.pielikumā „Normatīvie akti un politikas plānošanas dokumenti CAA darbības jomā”, ieviešana LR.

Lai nodrošinātu, ka gaisa transporta sistēma sniedz drošus, kvalitatīvus un pieejamus gaisa satiksmes pakalpojumus sabiedrībai, CAA pamatdarbības sfēra kopš 2006.gada ir sertificēta un 2012.gadā pārsertificēta atbilstoši starptautiskajam standartam LVS EN ISO 9001:2008, kas sevī ietver šādus darbības virzienus:

- aviācijas personāla sertificēšanu, uzraudzību un uzskaiti, civilās aviācijas personāla mācību kursu un organizāciju sertificēšanu un uzraudzību;
- gaisa kuģu lidotspējas uzraudzību, kā arī personu un uzņēmumu, kas iesaistīti gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanā, gaisa kuģu tehnikā apkopē, ražošanā un ekspluatācijā, sertifikāciju un uzraudzību;
- gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšanu un uzraudzību;
- noteikumu par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, pārvietojoties ar gaisa transportu, īstenošanas uzraudzību;
- lidlauku, to ekspluatantu, ekspluatācijas procedūru un SMS sertifikāciju un uzraudzību, lidlauku plānošanas un projektēšanas uzraudzību, gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būves saskaņošana un šķēršļu kontroles uzraudzību;
- aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzņēmumu un tajā iesaistīto personu sertifikāciju un uzraudzību;

- civilās aviācijas drošības uzraudzību;
- aviācijas medicīnas centru un aviācijas medicīnas eksaminētāju apstiprināšanu un uzraudzību; aviācijas personāla veselības pārbaudes un apliecību izsniegšanu;
- normatīvo aktu projektu izstrādi civilās aviācijas drošības un drošuma jomās.

2.2. Satiksme VAS „Starptautiskā lidosta “Rīga””

LR iestāšanās ES, kā arī valsts straujā ekonomiskā attīstība ir radījusi lielāku vēlmi un iespēju ceļot no un uz Eiropu, kā arī citām pasaules valstīm. VAS „Starptautiskās lidostas “Rīga”” (turpmāk – lidosta „Rīga”) darbību raksturo 2.1.tabulā atspoguļotie statistikas dati.

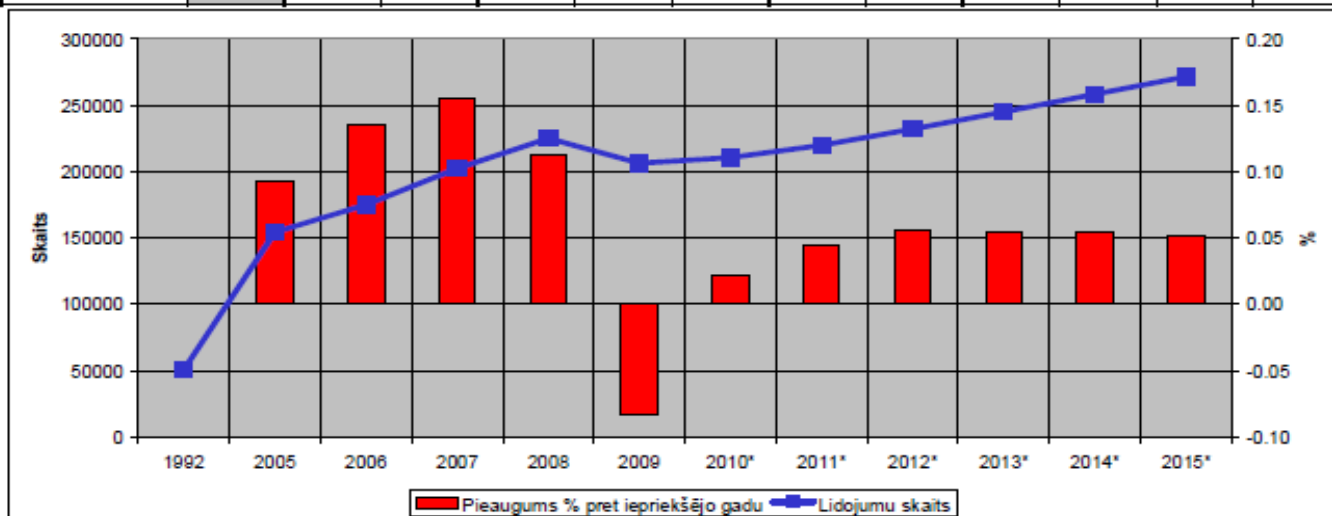
2.1.tabula

Gads	Kravas (t)	Lidojumi	Pasažieri
2011	12664	72855	5106926
2012	32953	68572	4767764
2013	53540	67407	4793045
2014	32984	65819	4813959
2015	18863	68078	5162149

Ņemot vērā statistikas datus LR avio kravu pārvadājumu pakalpojums kļūst arvien populārāks. Tas izskaidrojams ar to, ka aviopārvadājumu absolūtā priekšrocība, ņemot vērā lielos attālumus, ir ātrums, efektivitāte, sistemātika, piegādes termiņu un kravu piegādes grafiku precīza ievērošana. Vēl par vienu no aviopārvadājumu priekšrocībām tiek uzskatīts salīdzinoši augstais pārvadājamās kravas drošības līmenis, kravu saglabāšana un kravas atrašanās apsardzes uzraudzībā lidostās.

Saskaņā ar lidostas „Rīga” attīstības plānu 2020.gadā tā plāno apkalpot 6875000 pasažierus gadā.

Gads	1992	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011*	2012*	2013*	2014*	2015*
Lidojumu skaits	50500	154260	175022	202282	224946	206222	210553	219817	232127	244894	258383	271539
Pieaugums % pret iepriekšējo gadu	-	9.3%	13.5%	15.6%	11.2%	-8.3%	2.1%	4.4%	5.6%	5.5%	5.5%	5.1%
Pieaugums % pret 1992.gadu	100.0%	205.5%	246.6%	300.6%	345.4%	308.4%	316.9%	335.3%	359.7%	384.9%	411.6%	437.7%



2.1.zīm. Lidojumu satiksmes plūsmas attīstības prognoze

2.1. zīmējumā ir atspoguļota *EUROCONTROL STATFOR LR* izstrādātā satiksmes plūsmas attīstības prognoze līdz 2015.gadam, kas izteikta vienībās „instrumentālie lidojumi gadā”. Pieaugums procentos tiek salīdzināts ar 1992.gadu.

Lidostas „Rīga” lidojumu intensitātes rādītāji visintensīvākajos periodos un maksimālā uzrādītā caurlaidspēja ir 30 lidojumi stundā.

Baltijas reģionu salīdzinošā statistika, kas ir atspoguļota 2.2.tabulā liecina, ka lidosta „Rīga” ir līderis pasažieru pārvadājumu apjoma ziņā, salīdzinot ar Lietuvas un Igaunijas lidostām.

2.2.tabula

Gadu griezumā	Rīga	Tallina	Viļņa	Kaunas
Kravas (t)	22 160	9 158	3 333	1 071
Pieaugums(12-13)	27.2%	-13.3%	14.9%	18.7%
Lidojumi	32 578	18 644	15 142	3 227
Pieaugums(12-13)	-3.6%	-22.8%	4.8%	-29.5%
Pasažieri	2 271 379	921 550	1 213 900	290 012
Pieaugums(12-13)	1.2%	-12.8%	25.0%	-45.4%

2.3. CAA sniegto pakalpojumu rezultāti

Pašlaik LR CAA ir sertificējusi un pastāvīgi uzrauga deviņas aviosabiedrības, kuras strauji palielina savu floti, kā arī sešdesmit septiņus ar aviācijas nozari saistītus uzņēmumus, kuriem ir jāievēro starptautiskās, tajā skaitā ES, un LR normatīvo aktu prasības, un tie ir:

- 1) Tehniskās apkopes organizācijas -10;
- 2) Apstiprinātas tehniskās apkopes personāla apmācības organizācijas saskaņā ar PART - 147 prasībām - 2;
- 3) Lidotspējas uzturēšanas vadības organizācijas – 9;
- 4) Oficiālie kravu aģenti – 5;
- 5) Medicīnas centri – 2;
- 6) Sertificēti medicīnas eksperti – 5;
- 7) Sertificētie pilotu mācību kursi – 17;
- 8) Aviācijas angļu valodas kursi – 1;
- 9) Bīstamo vielu transportēšanas apmācību instruktori – 10;
- 10) LR reģistrētās aviokompānijas, kuras pārvadā bīstamos izstrādājumus – 2;
- 11) Gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību sniedzēji – 2;
- 12) Sertificēti aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji – 2.

2.3.tabula

Informācija par ekspluatantu gaisa kuģu skaitu un lidojumu skaitu

Nr.	Aviokompānija	Lidojumu skaits			Gaisa kuģu skaits (uz 01.06.2015.)	Gaisa kuģu skaits (uz 01.06.2016.)
		2013	2014	2015		
1.	A/S "Air Baltic Corporation"	45874	43068	42865	25	24
2.	SIA "SmartLynx Airlines"	7803	8345	827	10	10
3.	SIA "Baltijas helikopters"	277	274	435	4	4
4.	SIA "GM Helicopters"	2003	2256	Nav sniegti dati	4	4
5.	A/S "Raf-Avia"	2354	2498	2839	7	7
6.	SIA "Simplejet"	Nav sniegti dati	-	-	-	-
7.	SIA "Profesionālais sporta aviācijas centrs Rīgas Aeroklubs"	94	432	906	2	3
8.	SIA "Meža īpašnieku konsultatīvais"	363	189	178	3	3

	centrs”					
9.	SIA "Baltic Jet Aircompany"	Nav sniegti dati	334	25	2	2
10.	SIA „Primera Air Nordic ”	-	-	3455	2	6

Pēdējos gados realizētās politikas dēļ LR gaisa pārvadājumu tirgus kļuvis daudz pievilcīgāks jauniem dalībniekiem. Savu darbu šeit uzsākušas vairākas ārvalstu aviokompānijas, veicinot godīgas konkurences attīstību un paplašinot sabiedrībai lidojumu galamērķu izvēles iespējas. LR reģistrēto aviokompāniju uzskaitījums un šo aviokompāniju pēdējo gadu statistikas dati (lidojumu un gaisa kuģu skaits) atspoguļoti 2.3.tabulā.

2.4.Vidēja termiņa prioritātes

LR aviācijas nozarē pēdējo 20 gadu laikā ir notikušas nozīmīgas izmaiņas gan normatīvo aktu bāzē, gan tehnoloģiskajā nodrošinājumā, gan potenciālajā attīstībā – tā ir kļuvusi par strauji augošu transporta nozari, ar stabiliem finanšu resursiem un augstu prestižu.

Mūsdienu globalizācijas kontekstā, kad visa aviācijas sabiedrība vērsta uz starptautisku standartu ievērošanu un izpildi, ne mazāk svarīga loma ir prasībām, kuras nosaka ES. CAA viena no prioritātēm ir spēt tās atbilstoši ieviest un ievērot tajā skaitā:

- turpināt normatīvo aktu projektu sagatavošanu un virzīšanu apstiprināšanai Ministru kabinetā, lai nodrošinātu normatīvo aktu projektu izstrādi civilās aviācijas drošības un gaisa kuģu lidojumu drošuma jomās;
- izvērtēt nacionālo normatīvo aktu atbilstību ES tiesību aktiem un, ja nepieciešams izstrādāt grozījumus jau spēkā esošajos nacionālajos normatīvos aktos vai izstrādāt jaunus nacionālos normatīvos aktus un iekšējās procedūras, jo EASA kā EK aģentūra katru gadu izstrādā vairākas jaunas regulas vai regulu grozījumus un līdz ar to ES līmenī ik gadu tiek pieņemtas vairākas jaunas ES īstenošanas regulas dažādās civilās aviācijas jomās;
- izvērtēt nacionālos normatīvos aktus, kas ir saistīti vai var ietekmēt Ziemeļeiropas funkcionāla gaisa telpas bloka (NEBAF) funkcionalitāti un nepieciešamības gadījumā izstrādāt grozījumus jau esošajos normatīvajos aktos, lai nodrošinātu vienotu prasību ieviešanu visās NEFAB dalībvalstīs, jo 2012.gada 4.jūnijā tika pieņemts likums "Līgums par Ziemeļeiropas funkcionālā gaisa telpas bloka izveidošanu starp Igaunijas Republiku, Somijas Republiku, LR un Norvēģijas Karalisti". Saskaņā ar minētā līguma 5.panta d) punktu dalībvalstis sadarbojas normatīvo aktu un procedūru saskaņošanā.

Lai nodrošinātu, ka LR ar aviācijas nozari saistītie sertificētie uzņēmumi un aviācijas personāls atbilstu Civilās aviācijas drošuma un drošības prasībām, CAA otra prioritāte ir drošības un drošuma uzraudzība tajā skaitā:

- Drošības un drošuma uzraudzības plānu izstrādāšana katram sertificētajam aviācijas uzņēmumam un to atbilstoša realizācija;
- Drošības un drošuma datu analīze;
- Nodrošināt atbilstošu CAA inspektoru kompetences uzturēšanu.

Lai nodrošinātu augstu gaisa kuģu lidojuma drošuma līmeni, kā pierāda ES prakse, nepietiek tikai ar uz likumdošanas ievērošanu balstītu uzraudzību (*Compliance based oversight*), lai palielinātu civilās aviācijas drošuma līmeni CAA nākotnē balstoties uz ES nostājām ir jāspēj pāriet uz rezultātiem balstītu uzraudzību (*Performance based oversight*), kas ir vērsta uz uzņēmumu sistēmu bāzētu uzraudzību un uz risku analīzes vērstu datu izmantošanu uzraudzības procesā. Civilās aviācijas sertificētie uzņēmumi jau šobrīd, lai samazinātu negadījumu skaitu veic risku analīzi, apdraudējumu identifikāciju un turpmāko darbību novērtēšanu ar kuru palīdzību tie spēj identificēt negadījumu pirms tas ir noticis, līdz ar to CAA ir jāspēj izvērtēt cik efektīvas ir šīs darbības uzraudzības procesā, lai palielinātu civilās aviācijas drošuma līmeni.

CAA ir jānodrošina civilās aviācijas uzraudzība atbilstoši darbības stratēģijas 2014.-2016.gadam izvirzītajiem mērķiem un uzdevumiem.

2.5. CAA darbības pastāvīga uzraudzība

Reaģējot uz bažām par civilās aviācijas darbību atbilstības nodrošinājumu starptautiskajām prasībām visā pasaulē, ICAO 1999.gada janvārī aizsāka USOAP. Programmas mērķis ir veicināt globālo aviācijas drošību, regulāri pārbaudot drošuma uzraudzības sistēmu visās ICAO dalībvalstīs. ICAO USOAP auditi koncentrējās uz valsts spēju nodrošināt drošuma uzraudzību, novērtējot, vai efektīvi ieviesti visi kritiskie elementi drošuma pārraudzības sistēmā.

Ņemot vērā ICAO uzraudzības aktivitātes, pēdējos gados LR tika veikts ievērojams ieguldījums, lai demonstrētu civilās aviācijas sistēmas funkcionalitāti saskaņā ar valstī noteiktajiem normatīvajiem aktiem un procedūrām.

ICAO dalībvalstīm, tās centienos izveidot un īstenot efektīvu drošuma uzraudzības sistēmu, nepieciešams izvērtēt CE saskaņā ar ICAO dokumentā Nr.9734 noteikto. Kritiskie elementi drošuma uzraudzības sistēmā aptver visu civilās aviācijas darbību spektru. Efektīva CE īstenošana norāda uz valsts spēju nodrošināt drošuma pārraudzību. ICAO ir definējusi astoņus kritiskos elementus drošuma pārraudzības sistēmā:

CE-1. Primārie aviācijas tiesību akti. Nacionālajā likumdošanā jābūt pieņemtiem normatīvajiem aktiem, kas sniedz visaptverošu un efektīvu aviācijas tiesību aktu apkopojumu, kas saskan ar vidi, valsts aviācijas aktivitāšu sarežģītību un atbilst prasībām, kas iekļautas Konvencijā par starptautisko civilo aviāciju.

CE-2. Īpaši ekspluatācijas noteikumi. Dalībvalstīm ir jānodrošina atbilstošu noteikumu izstrādāšana, kas izriet no valsts primāriem aviācijas tiesību aktiem, lai standartizētu operatīvās procedūras, nepieciešamās iekārtas un infrastruktūru (tostarp drošuma vadības un apmācības sistēmu), balstoties uz ICAO standartiem un ieteicamo praksi (turpmāk – SARP), kas ietverti Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumos.

CE-3. Nodefinēta valsts civilās aviācijas sistēma un drošuma uzraudzības funkcijas. Katrai dalībvalstij jāizveido civilās aviācijas institūcija, kuru vada izpilddirektors ar atbilstošu darbinieku skaitu un pietiekamiem finanšu resursiem. Valsts iestādei ir noteiktas funkcijas, mērķis un drošuma politika.

CE-4. Atbilstoša tehniskā personāla kvalifikācija un apmācība. Dalībvalstīm ir jābūt izveidotai sistēmai attiecībā uz zināšanu un pieredzes prasībām tehniskajiem darbiniekiem, kas veic drošuma uzraudzības funkcijas, un tiem tiek nodrošināta atbilstoša apmācība, lai tie saglabātu un paplašināt savas zināšanas vēlamajā līmenī. Apmācībā ir jāiekļauj sākotnējā un atkārtota (periodiska) apmācība.

CE-5. Dalībvalstīm ir jānodrošina atbilstošas tehniskās vadlīnijas (ieskaitot procesus un procedūras), darbarīkus (ieskaitot iekārtas un aprīkojumu), lai darbinieki varētu veikt drošuma uzraudzības funkcijas saskaņā ar noteiktajām prasībām un standartizētā veidā.

CE-6. Dalībvalstīm ir jānodefinē licencēšanas, sertifikācijas, atļauju izsniegšanas kārtība, kas ietver procesus un procedūras, lai nodrošinātu, ka personāls, un organizācijas, kas veic aviācijas darbības, atbilst uzstādītajām prasībām, pirms tiem ir atļauts izmantot licences, sertifikātus, atļaujas vai apstiprinājumu, lai veiktu attiecīgās aviācijas darbības.

CE-7. Dalībvalstīm ir jānodrošina pastāvīgu uzraudzības procesu, piemēram, auditu veikšanu, lai pārlicinātos, ka aviācija licences, sertifikāti, atļaujas vai apstiprinājumi joprojām atbilst noteiktajām prasības un drošuma līmeni.

CE-8. Dalībvalstīm ir jānodrošina iespējamo drošuma problēmu risināšana. Procesu un procedūru īstenošana, lai novērstu identificētos trūkumus, kas ietekmē civilās aviācijas drošuma sistēmu.

ICAO uzraudzība ir balstīta uz šo astoņu kritisko elementu sistēmu, kas ļauj tai analizēt drošuma sistēmas atbilstību ICAO prasībām attiecīgajā dalībvalstī. LR ICAO audits norisinājās 2010.gadā.

ICAO no 2011.gada līdz 2013.gada janvārim noteica pārejas posmu, kura laikā, ņemot vērā IT tehnoloģijas attīstību, tika pilnveidota dalībvalstu attālinātā ICAO elektroniskā atskaites sistēma, noslēgti jauni līgumi ar dalībvalstīm par USOAP programmu, kā arī nozīmēti un apmācīti nacionālie patstāvīgās uzraudzības koordinatori, kas ir atbildīgi par ICAO elektroniskās atskaites sistēmas pastāvīgu aktuālās informācijas uzturēšanu saistībā ar atskaitīšanos par audita rezultātā atklāto neatbilstību korektīvo darbību izpildi. 2013.gadā sākās jauns USOAP uzraudzības cikls, kurā, ņemot vērā elektroniskā atskaites sistēmā ievietoto informāciju par valsti, tiks noteikts katras ICAO DV

drošuma riska profils, balstoties uz valstu sniegtajām atbildēm, kā arī ņemot vērā sekojošus aspektus:

- ievērojama drošuma apdraudējuma esamība valstī;
- katras auditējamās jomas aviācijas darbību līmenis;
- prognozējamais aviācijas darbību pieaugums;
- panākumi, īstenojot valsts korektīvo darbību plānu;
- pastāvīgie vai plānotie palīdzības projekti;
- progress drošības vadības sistēmas un valsts lidojumu drošības programmas (turpmāk-SSP) ieviešanā.

Sākot ar 2013.gadu ICAO plāno vidēji 30 valstu ICVMs. Būtībā tās ir atkārtotas uzraudzības vizītes, lai pārbaudītu iepriekšējā auditā atklāto neatbilstību un to korektīvo darbību ieviešanas progresu. Kā arī tiek plānoti aptuveni 15 pilni ICAO valsts sistēmu auditi gadā.

Pastāvīgu CAA uzraudzību saskaņā ar Komisijas Īstenošanas 2013.gada 28.jūnija Regulas (ES) Nr.628/2013, par darba metodēm, ar kādām Eiropas Aviācijas drošības aģentūra veic standartizācijas inspekcijas un pārrauga Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.216/2008 piemērošanu, un par Komisijas Regulas (EK) Nr.736/2006 atcelšanu prasībām, tādās jomās kā personāla sertifikācija, aviācijas medicīna, gaisa kuģu ekspluatācija, aeronavigācija un lidotspēja, veic arī EASA. Līdz ar lidlauku ES īstenošanas regulas stāšanos spēkā 2014.gadā tiks uzraudzīta arī lidlauku joma.

CAA darbības uzraudzību civilās aviācijas drošības jomā veic EK saskaņā ar Komisijas 2010.gada 26.janvāra Regulu (EK) Nr.72/2010, ar ko nosaka procedūras Komisijas pārbaūžu veikšanai aviācijas drošības jomā.

2.6. Nozares attīstības tendences un risināmās problēmas

Aviācijas nozare pēdējo gadu laikā LR ir piedzīvojusi strauju kāpumu. Šobrīd aviācijas nozarē parādās vairākās tendences, ar kurām būs jārēķinās arī LR tirgus dalībniekiem :

- CAA profesionālā darbība ir saistīta ar ICAO un ES normatīvo dokumentu ieviešanu LR. Viens no pamatdokumentiem LR ir 1994.gada 5.oktobrī pieņemtais likums "Par aviāciju", kurš stājās spēkā 1994.gada 3.novembrī. Lidojuma drošības un drošuma prasības, kas piemērojamas civilai aviācijai LR teritorijā un nav noteiktas ES aviāciju regulējošos normatīvajos aktos, ir iekļautas likumā „Par aviāciju”. Ļoti būtiski ir grozījumi likumā „Par aviāciju”, kas stājās spēkā 2013.gada 24.aprīlī, un kas paredz, ka CAA ir tiesīga izskatīt administratīvo pārkāpumu lietas par pārkāpumiem civilās aviācijas jomā un uzlikt administratīvos sodus. Ņemot vērā pieņemtos grozījumus likumā „Par aviāciju”, 2013.gada 25.aprīlī tika pieņemts arī likumprojekts „Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā” (stājās spēkā 2013.gada 29.maijā), ar kuru LAPK 111. un 114'. pantā

tika aizstāts iestādes nosaukums „Civilās aviācijas administrācija” ar iestādes nosaukumu „Civilās aviācijas aģentūra”, kā arī tika precizēts LAPK 113.un 220.pants.

Taču neskatoties uz 2013.gada 25.aprīlī pieņemtajiem LAPK grozījumiem, pēdējie grozījumi LAPK attiecībā uz administratīvo pārkāpumu sastāvu aviācijas jomā ir veikti 1997.gadā. Kopš tā laika civilās aviācijas nozare ir strauji attīstījusies un ir būtiski mainījies tās tiesiskais regulējums, nosakot daudz stingrākas prasības gan nacionālajos, gan starptautiskajos tiesību aktos, lai nodrošinātu augstu civilās aviācijas drošības un gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeni. Šobrīd LAPK noteiktais administratīvā soda maksimālais apmērs 350 eiro (izņemot 113.pantu) par pārkāpumiem aviācijas jomā nav efektīvs, jo tas nav samērojams ar apdraudējumu civilās aviācijas drošībai un gaisa kuģu lidojumu drošumam. Noteiktais sodu maksimālais apmērs vairs nevar pilnvērtīgi pildīt ne sodošo, ne preventīvo funkciju, kas ir īpaši būtiska civilās aviācijas drošības un gaisa kuģu lidojumu drošuma nodrošināšanai, jo pārkāpuma rezultātā iespējami gūstamais mantiskais labums ir lielāks par administratīvā soda negatīvajām sekām, līdz ar to personai šobrīd ekonomiski izdevīgāk ir samaksāt administratīvo sodu nekā ievērot civilās aviācijas jomu reglamentējošos normatīvos aktus. Ņemot vērā minēto, ir nepieciešams būtiski pārskatīt naudas soda minimālo un maksimālo apmēru par pārkāpumiem aviācijas jomā.

Šobrīd LAPK nav paredzēti administratīvie sodi par:

- 1) civilās aviācijas personāla pienākumu pildīšanu alkohola reibumā, narkotisko vai citu apreibinošu vielu ietekmē;
- 2) izpletņlēcēju desantēšanas noteikumu pārkāpšanu;
- 3) gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas noteikumu pārkāpšanu;
- 4) civilās aviācijas personālam izvirzīto prasību neievērošanu;
- 5) invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām, tiesību pārkāpšanu ceļojot ar gaisa transportu;
- 6) informācijas par gaisa pārvadājumu veicošā gaisa pārvadātāja identitāti nesniegšanu pasažieriem, kas ir būtiska ES tiesību aktu prasība.

CAA ir izstrādājusi likuma projekta grozījumus „Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā”, lai precizētu tiesību normas, kas paredz atbildību par pārkāpumiem civilās aviācijas jomā, atbilstoši šobrīd spēkā esošajiem nacionālajiem normatīvajiem tiesību aktiem un starptautiskajiem tiesību aktiem, kā arī novērstu ICAO drošības uzraudzības auditu laikā konstatētās neatbilstības.

- ES notiek funkciju sadale starp dalībvalstīm un ES institūcijām.

Pašlaik ES ir pārņēmusi daļu no normatīvo aktu izstrādes funkcijām tādās jomās kā lidotspēja, gaisa kuģu ekspluatācija un personāla sertifikācija un nākotnē paredz iekļaut to skaitā arī lidostu un gaisa satiksmes vadību, šī tendence ir atspoguļota 2.4.tabulā. Ņemot vērā šo faktu, LR ir jānodrošina šo normatīvo aktu izpilde un uzraudzība, kā arī aktīvi jāpiedalās likumdošanas izstrādes gaitā, t.sk., Ministru kabineta noteikumu pārskatīšanā un saskaņošanā ar ES regulu prasībām.

Papildus prasības, kas attiecas uz civilo aviāciju LR teritorijā, ir noteiktas Ministru kabineta noteikumos, kas tiek izdoti uz likuma „Par aviāciju” pamata. LR normatīvie akti aviācijas jomā ir balstīti uz ICAO starptautiskajiem standartiem un rekomendēto praksi, kas ietverti 1944.gada 7.decembra Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (turpmākonvencija) 18 pielikumos, bet no 2013.gada novembra – jau 19 pielikumos.

Lai nodrošinātu LR saistības civilās aviācijas jomā attiecībā pret ICAO un ES ik gadu tiek izstrādāti normatīvie akti. Pirms jauna normatīvā akta projekta izstrādes tiek izvērtēts, vai ir nepieciešams nacionālais tiesiskais regulējums, un gadījumā, ja tas ir nepieciešams, tiek izskatīts, vai šo jautājumu ir iespējams atrisināt, veicot grozījumus spēkā esošajos normatīvajos aktos.

2.4.tabula

Normatīvajos aktos noteiktās prasības, ko regulē vai nākotnē regulēs ES

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 (EU/non-EU)	EC/EASA	NAA/EASA	EASA
Tehniskās apkopes licences	EC/EASA	NAA	EASA
Mācību organizācijas/medicīna organizācijas (EU/non-EU)	EC/EASA	NAA/EASA ⁽¹⁾	EASA
Pilotu apliecības	EC/EASA	NAA	EASA
Gaisa kuģu ekspluatācija (EU/non-EU)	EC/EASA	NAA/EASA ⁽¹⁾	EASA
Lidlauki ⁽²⁾	EC/EASA	NAA	EASA
ATM/ANS (EU/non-EU) ⁽²⁾	EC/EASA	NAA/EASA	EASA

2.4. tabulas piezīmes:

- (1) stājusies spēkā ES īstenošanas regula,
- (2) otrais pagarinājums – ES īstenošanas regulu vēl nav.

▪ Nepieciešams izstrādāt un ieviest valsts drošības programmu (SSP), kas ir regulējošās sistēmas apraksts valstī, kā to paredz ICAO 19 pielikums un ICAO dokumenta Nr.9859 prasības.

Lai ieviestu ICAO 19. pielikumu, kas stājās spēkā 2013.gada novembrī, CAA veiks analīzi, uz ko tas attieksies un ko šī pielikuma ieviešanā ir paveikusi ES, lai atvieglotu dalībvalstu darbu.

ICAO definē lidojuma drošības valdības sistēmu kā sistemātisku pieeju lidojumu drošuma pārvaldībai, ieskaitot nepieciešamās organizāciju struktūras pārskatāmību, politikas nostādnes un procedūras.

ICAO 19. pielikums nosaka, ka lidojuma drošības valdības sistēma ir jāievieš sekojošiem pakalpojumu sniedzējiem:

- gaisa kuģu ekspluatantiem;
- lidojuma treniņu organizācijām;
- gaisa kuģu tehniskās apkopes organizācijām;
- gaisa kuģu dizaina un ražošanas organizācijām;
- gaisa satiksmes pakalpojumu nodrošinātājiem;
- lidostu operatoriem.

Ņemot vērā faktu, ka ES ir ieviesusi lidojuma drošuma pārvaldības prasības gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kas ir noteiktas Komisijas īstenošanas 2011.gada 17.oktobra Regulā (ES) Nr.1035/2011, ar ko nosaka kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai un groza Regulas (EK) Nr.482/2008 un (ES) Nr.691/2010, līdz ar to gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem ir jābūt ieviestai SMS līdz ar regulas spēkā stāšanās brīdi.

ES turpina darbu pie pārējo pakalpojumu sniedzēju lidojuma drošuma standartu izstrādes, tādēļ LR atsevišķi neplāno noteikt prasības SMS.

Gaisa kuģu ekspluatantiem to darbības procesos ir jābūt iestrādātai nelaimes gadījumu novēršanas un lidojumu drošuma programmai, ko nosaka Komisijas 2008.gada 20.augusta Regula (EK) Nr.859/2008, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr.3922/91 attiecībā uz kopējām tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām, ko piemēro komerciāliem pārvadājumiem ar gaisa kuģiem. Gaisa kuģu ekspluatanti šobrīd izpilda sekojošas drošuma komponentus, kuras pakalpojumu sniedzēju darbībā pieprasa ICAO:

- lidojumu drošuma datu vākšana;
- lidojumu drošuma stāvokļa uzraudzība;
- lidojumu drošuma datu izvērtēšana;
- pakalpojuma sniedzēju personāla nodrošināšana ar lidojuma drošuma datiem;
- anonīma ziņošana;

- aktīva darbība aviācijas drošuma uzlabošanā.

Lai LR reģistrētie Gaisa kuģu ekspluatanti pilnībā atbilstu ICAO prasībām attiecībā uz lidojumu drošības valdības sistēmu organizācijas iekšienē, ES mērogā papildus ir izstrādātas gaisa kuģu ekspluatantu prasības:

- vadošo darbinieku apņemšanos lidojumu drošuma vadības jomā;
- apdraudējuma identificēšanai;
- preventīvu risku novērtēšanai un mazināšanai;
- lidojumu drošuma veicināšanai un komunikācijai lidojuma drošuma jautājumos.

Šie elementi ir iekļauti Komisijas 2012.gada 5.oktobra Regulā (ES) Nr.965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008, šī regula stājas spēkā 2013.gada oktobrī.

Lidojuma mācību organizāciju prasības lidojumu drošības valdības sistēmai ir noteiktas Komisijas 2012.gada 30.marta Regulā (ES) Nr.290/2012, ar kuru groza Regulu (ES) Nr.1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008, kas stājas spēkā 2013.gada aprīlī.

Lidlauku operatoriem LR teritorijā lidlauku sertifikācijai tiek piemēroti Ministru kabineta 2006.gada 1.augusta noteikumi Nr.635 "Noteikumi par civilās aviācijas lidlauku izveidošanu, sertifikāciju un ekspluatāciju", kas nosaka, ka lidlaukā jādarbojas gaisa kuģu lidojumu drošumam atbilstoši drošības valdības sistēmai.

Lidojuma drošuma pārvaldības prasības, kas attiecināmas uz gaisa kuģu tehnisko apkopju organizācijām Komisijas 2003.gada 20.novembra Regulas (EK) Nr.2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu ietvaros EASA plāno publicēt 2013.gada 3.ceturksnī.

Augstāk uzskaitītajiem pakalpojumu sniedzējiem noteikti jāiepazīstas ar ICAO dokumenta Nr.9859, kur ir izklāstīti galvenie lidojuma drošuma jēdzieni, kas palīdz izprast SMS nozīmi pakalpojumu sniedzēju darbībā.

ICAO noteiktās lidojumu drošuma pamatnostādnes:

1. lidojumu drošuma apdraudējuma regulāra identificēšana;
2. uzlabojumu īstenošana, kas nepieciešama, lai nepārtraukti uzturētu lidojumu drošuma stāvokli, par ko vienosies LR un pakalpojumu sniedzēji. ES aviācijas drošības plāns nosaka, ka lidojuma drošuma raksturojošie rādītāji (izņemot ATM darbības drošību raksturojošie lielumi saskaņā ar Komisijas 2010.gada 29.jūlija Regulu (ES) Nr.691/2010, ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu un ar ko groza Regulu (EK) Nr.2096/2005, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai) ir katras DV atbildība;

3. lidojuma drošuma stāvokļa pastāvīga uzraudzība un regulāra novērtēšana;
4. nepārtraukta kopējās lidojumu SMS efektivitātes uzlabošana.

ES mērogā lielu ieguldījumu lidojumu drošuma valdības ieteikumu, vadlīniju un risinājumu ziņā ir sniegusi ESSI. Tā ir 10 gadu programma (2006. – 2016.gadam), kuras mērķis ir veicināt augstus kopējos drošuma standartus civilajā aviācijā un uzlabot aviācijas drošību ES. Dalībnieki tiek ņemti no EASA dalībvalstīm, ECAC valstīm, ražotājiem, uzņēmējiem un profesionālajām apvienībām, pētniecības organizācijām, FAA, Eirokontroles un ICAO. Kopumā vairāk nekā simt piecdesmit civilās un militārās organizācijas ir piedalījušās ESSI.

Lidojuma drošuma datu salīdzinoša novērtēšana ir ļoti svarīga tādai mazai valstij kā LR, kuras teritorijā darbojas salīdzinoši neliels skaits pakalpojumu sniedzēju. Šī iemesla dēļ lidojuma drošuma stāvokļa noteikšana dotajā brīdī ir uzticēta pakalpojumu sniedzējiem. LR lielu uzmanību pievērš lidojuma drošuma rādītājiem, kas iekļauti ES Aviācijas drošības aģentūras ES aviācijas drošības plānā (2013. – 2016.gadam):

1. nobraukšana no skrejceļa;
2. gaisa telpas pārkāpšana;
3. potenciālā sadursme paceļoties un nosēžoties;
4. kontrolēta lidojuma sadursme ar zemi vai kontrolēts lidojums zemes virzienā;
5. kontroles zaudēšana gaisā;
6. skrejceļa trajektorijas bloķēšana;
7. virszemes apkalpošana.

Nākotnē LR tiek plānots grupēt civilās aviācijas lidojuma drošuma rādītājus un to raksturojošos lielumus saskaņā ar ES aviācijas drošības plānā izvirzīto trīs slāņu koncepciju:

- pirmā līmeņa lidojuma drošuma rādītāji tiks izmantoti vispārējam aviācijas drošuma līmeņa novērtējumam LR un arī informācijas sniegšanai valsts iedzīvotājiem attiecībā uz aviācijas drošību valstī;
- otrā līmeņa lidojuma drošuma rādītājus izmantos, lai uzraudzītu specifisku jomu pakalpojumu sniedzēju darbību;
- trešā līmeņa lidojuma drošuma rādītājiem tiks pievērsta uzmanība lidojuma drošuma pasākumu uzraudzības procesā.

Saskaņā ar ES aviācijas drošuma programmas rokasgrāmatu EASA ir nolēmusi lidojumu drošuma programmu E ieviest, izmantojot Deminga ciklu, kur katrs no cikliem dod nepārtrauktu ieguldījumu lidojumu drošuma programmas uzlabošanā.

EASA paredz, ka plānošanas posmā LR:

- vāc un apkopo lidojuma drošuma informāciju (negadījumi, incidenti, brīvprātīgie ziņojumi, inspekciju rezultāti utt.);
- izstrādā sistemātisku metodi apdraudējumu identificēšanai;
- identificē jaunus iespējamus apdraudējumus (piemēram, klimata izmaiņas);

- veic risku izvērtējumu, lai noteiktu prioritātes;
- izstrādā otrā līmeņa augsta riska indikatorus pamata drošuma jautājumu uzraudzīšanai;
- izstrādā turpmākās darbības mērķus, ņemot vērā pieejamos resursus;
- plānošanas posmā LR identificē lidojumu drošuma apdraudējums LR līmenī.

Lidojumu drošuma plānošana ir neatņemams posms lidojumu drošuma valdībā. Īstermiņa un ilgtermiņa lidojumu drošuma plānošanas uzdevums ir mazināt vai pilnībā izslēgt risku faktorus. LR biežāk sastopamie risku faktori ir uzskaitīti šīs daļas 2.5.tabulā. ES aviācijas drošības plānā ir noteiktas pamata prioritātes LR lidojuma drošuma plānam, kas vēlāk tiks papildināts ar valsts līmenī noteikto lidojumu drošuma plānu. Šobrīd šo plānu publicē CAA darba plānā kā atsevišķu sadaļu.

- Gan civilās aviācijas drošībai, gan drošumam tiek pievērsta aizvien lielāka uzmanība, kas atbilstoši prasa papildus izmaksas gan lidostām, gan aviosabiedrībām, gan aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gan citām CAA sertificētām organizācijām, kā arī uzraudzības iestādei.

- Ņemot vērā EK prasības līdz 2012.gada 4.decembrim ES dalībvalstīm bija jāizveido funkcionālie gaisa telpas bloki. CAA aktīvi darbojās NEFAB attīstībā. NEFAB pārstāv četras valstis – Norvēģija, Somija, Igaunija un LR. CAA darbs, galvenokārt, bija saistīts ar likumdošanas bāzes apstiprināšanas procedūrām, kā arī institucionālā modeļa pilnveidošanu. Tika izveidota nacionālo uzraudzības iestāžu komiteja, civilmilitārā komiteja, finanšu un darbības uzlabošanas komiteja. Nacionālā uzraudzības komiteja izveidoja ekspertu grupas, kas darbosies ar operacionālo jautājumu risināšanu. Lidojuma drošuma izmaiņu, darbības uzlabošanas shēmas ieviešanas, drošuma ziņošanas un gaisa telpas pārvaldības grupas izstrādās kopējas procedūras un standartus visām NEFAB valstīm. Ekspertu grupās ir pārstāvji no visām NEFAB valstu uzraudzības iestādēm.

2014.gadā saskaņā ar Komisijas Īstenošanas 2013.gada 3.maija Regulas (ES) Nr.390/2013, ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu 8. pantā noteikto beigsies darbības uzlabošanas shēmas pirmais pārskata periods, kas ilga no 2012.gada līdz 2014.gadam. Līdz ar to 2014.gadā LR ir jāizstrādā NEFAB otrā pārskata perioda darbības uzlabošanas shēmu laika periodam no 2015.gada līdz 2019.gadam tādās jomās kā drošība, vide, kapacitāte un izmaksu efektivitāte. Lai apspriestu ar ES vienoto gaisa telpu regulējošo regulu ieviešanas jautājumus, Civilās Aviācijas aģentūra 2013.gada 24.maijā organizēja starptautisku semināru par darbības uzlabošanas shēmas ieviešanu otrajam pārskata periodam no 2015. - 2019.gadam.

Darbības uzlabošanas shēma ir viens no ES vienotās gaisa telpas (*Single European Sky*) ieviešanas instrumentiem. Tās mērķis ir nodrošināt ES iedzīvotājiem labākus,

efektīvākus un stabilākus gaisa satiksmes nosacījumus. Jaunajā regulā akcents ir likts uz visu aviācijas uzņēmumu, sākot no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, gaisa telpas lietotāju – aviosabiedrības un lidostas – efektivitātes palielināšanu. Lai paaugstinātu aviācijas konkurētspēju, visiem iesaistītajiem būs jāveic virkne pasākumu darbības shēmu ieviešanā un nākamajā pārskata periodā jāsasniedz konkrēti mērķi lidojuma drošuma, kapacitātes, vides un izmaksu efektivitātes komponentē.

Plānoto resursu ietvaros tiks nodrošināta efektīva CAA deleģēto funkciju īstenošana, aktīva līdzdalība NEFAB izveidotajās komitejās, darba grupās un kopējās aktivitātēs gaisa satiksmes sistēmas darbības uzlabošanā.

▪ Līdz ar LR prezidentūru ES Padomē (turpmāk-prezidentūra) ir nepieciešams nodrošināt CAA nodarbināto sagatavošanu pilnvērtīgai eksperta pienākumu pildīšanai prezidentūras laikā 2015.gada I.pusgadā, sekmējot angļu valodas un prezidentūras saturisko mācību apguvi atbilstoši nominēto ekspertu vajadzībām un valstī noteiktajai prezidentūras apmācību politikai un kārtībai. Apmācība ir sākta 2013.gadā un turpināsies arī 2014.gadā. Sagaidāms, ka prezidentūras laikā (un arī pirms tās) palielināsies darba apjoms, intensitāte, tajā skaitā - komandējumu skaits uz Briseli u.c. pasākumu norises vietām. Līdz ar to būs aktuāls jautājums par papildus amata vietām uz prezidentūras laiku, jo vienlaikus būs jānodrošina gan savu tiešo amata pienākumu izpilde, gan ar prezidentūru saistīto papilddienākumu veikšana. Pašlaik apzinātais CAA ekspertu loks darbam prezidentūras laikā ir 13 personas, kā arī sadarbībā ar Satiksmes ministriju no CAA nodarbināto vidus tika nominēts pretendents ES Padomes Aviācijas darba grupas vadītāja vietnieka amatam. Līdz ar to CAA darbiniekiem, kas tiek gatavoti prezidentūrai tiek nodrošinātas angļu valodas mācības un/vai prezidentūras saturiskās mācības atbilstoši katra vajadzībām, valstī spēkā esošajiem tiesību aktiem un Satiksmes ministrijas norādījumiem. Viss minētais saistīts ar papildus izdevumiem. Ministru kabineta 2013.gada 13.augusta noteikumi Nr.589 „Noteikumi par papildu atlīdzības noteikšanu amatpersonām (darbiniekiem), kuras ir iesaistītas LR prezidentūras ES Padomē 2015.gadā sagatavošanā un norisē” nosaka papildus atlīdzību nodarbinātajiem par eksperta pienākumu pildīšanu prezidentūras laikā.

Pašlaik nav iespējams precīzi definēt CAA kompetencē esošos uzdevumus, jo prezidentūras darba programma un plāni ir cieši saistāmi ar:

- EK ilgtermiņa plāniem (tiesību akti un politikas iniciatīvas, pārskati, jaunas iniciatīvas). Tos lielā mērā var ietekmēt arī tas, ka pirms LR prezidentūras būs jauns EK sastāvs, kam, savukārt, var būt jauni, CAA pašreiz vēl nezināmi plāni. Prezidentūras plāni veidojas ciešā saziņā ar EK;

- ES un pasaulē aktuāliem notikumiem uz prezidentūras laiku. Kā piemēru var minēt aviācijas krīzi saistībā ar Islandes vulkāna izvirduma ietekmi uz aviācijas darbību;

- ES DV un ES institūciju interesēm. Jārēķinās ar lobiju (t.sk. - nevalstisko organizāciju) darbu, kā rezultātā esošo plānoto pasākumu vietā var tik izvirzīti jauni pasākumi;

- no iepriekšējās prezidentūras "mantotiem" jautājumiem.

Tādēļ CAA jābūt gatavai dažādiem saturiskajiem pavērsieniem. Lai to nodrošinātu, ņemot vērā uz šo brīdi pieejamo informāciju par teorētiski iespējamo LR prezidentūras darba programmu, apzinātajam CAA ekspertu lokam nepieciešamības gadījumā nepieciešams nodrošināt specifiskas mācības nozares jautājumos un iespēju piedalīties ES Padomes Aviācijas darba grupas sēdēs Briselē, ja darba kārtībā ir CAA kompetences jautājumi.

▪ Līdz 2016.gada beigām paredzēts ieviest lidostas „Rīga” trokšņa samazināšanas plānā paredzētos pasākumus, lai risinātu trokšņa problēmas, kas konstatētas lidostas „Rīga” 2012.gadā izstrādātajā „VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga” trokšņa stratēģiskajā kartē” (turpmāk – stratēģiskajā kartē), lai novērstu vai samazinātu vides troksni, ja tas būs nepieciešams, vai saglabātu esošo stāvokli teritorijās, kurās trokšņa rādītāji atbilst Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumos Nr.16 „Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība” noteiktajām prasībām.

▪ Eiropas Komisija 2009.gada 13.janvāra Direktīvas 2008/101/EK, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai aviācijas darbības iekļautu Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, prasības LR nacionālajā likumdošanā ir iestrādātas likumā „Par piesārņojumu”. Likumā noteikto precizē Ministru kabineta 2013.gada 9.jūlija noteikumi Nr.366 „Noteikumi par aviācijas darbību dalību Eiropas Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā”, kas nosaka darbības, kuras CAA jāveic attiecībā uz gaisa kuģu operatoriem, kas atrodas LR kā administrējošās DV pārraudzībā. Sākot ar 2010.gada 1.janvāri, gaisa kuģu operatoriem ir jāveic emisiju monitorings, jāsaņem ikgadējie ziņojumi par siltumnīcefekta gāzu emisiju, kurus pārbauda akreditēti verificētāji, un jānodod tāds emisijas kvotu apjoms, kas atbilst pārbaudītajā un apstiprinātajā gada ziņojumā norādītajam apjomam. CAA darbības stratēģijas laika periodā 2014.-2016.gadam ņemot vērā to, ka EK strādā pie Eiropas Parlamenta un Padomes 2003.gada 13.oktobra Direktīvas 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK, grozījumu projekta, CAA ir aktīvi jāpiedalās pozīciju izstrādē un pēc grozījumu stāšanās spēkā jāspēj nodrošināt to ieviešana savas kompetences ietvaros.

2.7. CAA darbības SVID analīze

Stiprās puses:

- piedalīšanās starptautiskajās darba grupās,
- tieša sadarbība ar EASA, NATO un ES Komisiju,
- cieša sadarbība starp CAA daļām un citām institūcijām,
- darbinieku kompetence, kvalifikācija un pieredze,
- pozitīva darba atmosfēra,
- aviācijas nozares speciālistu kvalifikācijas paaugstināšana (apmācība),
- sadarbība ar citu valstu administrācijām gan apmācību, gan pieredzes apmaiņā,
- progresīva vadība,
- labas svešvalodu zināšanas.

Vājās puses:

- nepietiekama CAA atpazīstamība sabiedrībā,
- nepietiekams jauno speciālistu skaits, kas spētu nākotnē aizvietot esošos speciālistus, lai nodrošinātu atbilstošu drošuma uzraudzību,
- jauniem darbiniekiem nepieciešams papildus periods, līdz tie var patstāvīgi veikt savas funkcijas.

Draudi:

- 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,
- darbietilpīga, milzīga apjoma starptautisko standartu periodiska atjaunošana,
- ierobežotas iespējas saukt pie administratīvās atbildības attiecībā uz standartu ievērošanu augsta gaisa kuģu lidojuma drošuma līmeņa uzturēšanai,
- kvalificētu speciālistu piesaistīšanas grūtības, personāla aizplūšana uz citām nozarēm,
- starptautiskā terorismu draudu palielināšanās.

Iespējas:

- CAA darbības funkciju paplašināšana ES institūciju uzdevumā,
- ārvalstu pieredzes izmantošana,
- iesaistīšanas ES komisijas un EASA darba grupās,
- LR civilās aviācijas drošības jautājumu aktualizēšana 2015. gada prezidentūras laikā,
- CAA pakalpojumi informācijas nodrošināšanā (mājas lapa, darbības pārskati, semināri).

2.8. Galvenie virzītājspēki un kritiskie veiksmes faktori

Vides virzošie spēki

CAA darbību virza sekojoši apstākļi:

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

Kritiskie veiksmes faktori

CAA veiksmīgas pastāvēšanas un attīstības svarīgākie faktori:

- Satiksmes ministrijas atbalsts un sadarbība,
- darbinieku kompetence un kvalifikācija, administratīvie piespiešanas līdzekļi, lai īstenotu drošuma uzraudzību civilajos lidlaukos,
- sadarbība ar starptautiskām organizācijām nozares standartu izstrādāšanā un apstiprināšanā, kā arī darbinieku apmācības un pieredzes apmaiņā,
- darba apjomam un specifikai atbilstošas kvalifikācijas darbinieku skaits,
- pietiekams un elastīgs finansiālais nodrošinājums,
- darbinieku motivācija,
- sadarbība ar pakalpojumu sniedzējiem,
- stabila juridiskā bāze.

2.9. Nozīmīgo riska faktoru apzināšanas kārtība LR

Saskaņā ar Ministru kabineta 2005.gada 27.decembra noteikumiem Nr.1033 "Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā" CAA ir izveidota atgadījumu ziņošanas sistēma.

Visi ziņotie atgadījumi tiek reģistrēti ECCAIRS datu bāzē. EK Apvienotā pētījumu centra ECCAIRS datu bāze CAA tiek uzturēta kopš 2006.gada. Tā pastāvīgi tiek pilnveidota un tajā ir reģistrēti gan brīvprātīgi, gan obligāti ziņojumu atgadījumi: incidenti, nopietni incidenti, un aviācijas nelaiemes gadījumi. CAA integrē civilās aviācijas atgadījumu informāciju ES Centrālajā Repozitorijā kā noteikts Eiropas Komisijas 2007.gada 12.novembra Regulā (EK) Nr.1321/2007, ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā centrālajā repozitorijā integrējama informācija par notikumiem civilajā aviācijā, kuras apmaiņu veic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, un izplata informāciju kā noteikts Eiropas Komisijas 2007.gada 24.septembra Regulā (EK) Nr.1330/2007, ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā ieinteresētajām personām izplatāma Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/42/EK 7.panta 2.punktā minētā informācija par notikumiem civilajā aviācijā.

LR tiek izveidots SIL, kas atspoguļots 2.5.tabulā, SIL pozīcijas ir sakārtotas no nozīmīgākā apdraudējuma virzienā uz leju, lai pievērstu pastiprinātu uzmanību tiem atgadījumiem, kuri atkārtojas un var būt bīstami. SIL saraksts tiek sastādīts, ņemot vērā informāciju no sekojošiem avotiem:

- obligātā ziņošanas sistēma,
- brīvprātīgā ziņošanas sistēma,
- inspekcijas un auditi,
- lidojumu datu analīze,
- u.c. avoti.

CAA analizē faktoros un veic darbības, lai paaugstinātu civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeni. SIL saraksts ir dinamisks, jo tiek pārskatīts reizi gadā un papildināts ar augsta riska faktoriem, kā arī tiek dzēsti faktori, kuru risks (varbūtības un smaguma attiecība) ir samazinājies. LR SIL tiek veidots, izmantojot visu iepriekšējo gadu statistiku, jo vairāku gadu statistika dod iespēju precīzāk identificēt riskus salīdzinoši mazās lidojumu intensitātes dēļ. SIL tiek iekļauti riska faktori, analizējot Pasaules un ES tendences civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma jomā, paralēli izvērtējot situāciju LR.

ECCAIRS datu bāzē iekļautā informācija kalpo vienīgi gaisa kuģu lidojumu drošuma analīzei un statistikai. CAA neizpauž to personu datus, kas ziņojušas par atgadījumu vai bijušas tajā iesaistītas, ja vien tas nav noteikts normatīvo aktu prasībās vai iesaistītā persona ir autorizējusi informācijas izpaušanu.

SIL LR 2012.gadā

Sfēra	Nozīmīgais faktors
Komercaviācija:	- gaisa kuģa vadība (nenostabilizēta pieeja, ātra nosēšanās u.c.); - SAFA inspekciju rezultāti ārvalsts; - apkalpes sadarbība ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju; - atļautais lidojumu darbalaiks pārsniegts vairāk nekā par 1 stundu.
Speciālie aviācijas darbi	-apdraudējumi vidē, kur tiek veikti speciālie aviācijas darbi (neatļauta atrašanās uz skrejceļa, gandrīz sadursme ar objektu gaisā u.c.); - zema ziņojumu kultūra.
Vispārējās nozīmes aviācija:	- zema ziņojumu kultūra; - nesankcionēta ielidošana kontrolējamā gaisa telpā; - lidojumi ar neregistrētiem gaisa kuģiem un lidojumi bez atbilstošas apliecības; - kontroles zaudēšana lidojuma laikā; - zemi lidojumi.
Aeronavigācijas dienesti:	- gaisa kuģu distancēšanās nodrošināšana.
Lidostas un zemes dienesti:	- putnu kontrole; - zemes dienestu transporta līdzekļu izraisītie bojājumi gaisa kuģiem.

CAA mērķis ir panākt tādu atgadījumu ziņošanas sistēmas izveidi, kas sniedz maksimāli pilnīgu informāciju par esošo gaisa kuģu lidojumu drošuma situāciju LR civilajā aviācijā. Drošuma analīzes mērķis ir sniegt iesaistītajām pusēm detalizētu informāciju par smagākajiem un biežāk sastopamajiem riskiem un drošuma tendencēm. Lai to uzlabotu, CAA ir nepieciešams:

- attīstīt atgadījumu ziņošanas sistēmu, lai sniegtu iespējami pilnīgu informāciju par esošo gaisa kuģu lidojumu drošuma situāciju LR civilajā aviācijā un, kas atbilst civilajā aviācijā noteikto normatīvo aktu prasībām;
- vienoties ar pakalpojumu sniedzējiem par gaisa kuģu lidojumu sasniedzamā drošuma līmeņa indikatoriem un šo indikatoru uzraudzību;
- pilnveidot gaisa kuģu lidojumu drošuma informācijas vākšanas, analīzes un izplatīšanas procesu, lai iesaistītajām pusēm varētu sniegt pēc iespējas detalizētāku drošuma informāciju par smagākajiem un biežāk sastopamajiem apdraudējumiem un drošuma tendencēm;

- pilnveidot riska novērtējuma veikšanas procesu un veikt to mazinošu pasākumu uzraudzību;
- nodrošināt gaisa kuģu lidojumu drošuma veicināšanu, tostarp, LR civilās aviācijas gaisa kuģu lidojuma drošuma statistikas atspoguļojums gadskārtējā lidojumu drošības pārskatā, kā arī drošuma informācijas izplatīšanu, apmācību un semināru rīkošanu pēc nepieciešamības;
- nodrošināt plānoto normatīvo aktu grozījumu atgadījumu ziņošanas jomā uzraudzību un savlaicīgu šo normatīvo aktu piemērošanu LR.

2014. gadā tika publicēta Eiropas Parlamenta un Padomes 2014.gada 3.aprīļa Regula (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 Dokuments attiecas uz EEZ, saskaņā ar regulas 24.pantu to pilnībā piemēros no 2015.gada 15.novembra. Jaunā regula, salīdzinot ar Direktīvu nosaka izvērstākas prasības attiecībā uz atgadījumu ziņošanu, ziņotās informācijas analīzi, un ziņotāju aizsardzību. Līdz ar to būs nepieciešams veikt grozījumus Ministru kabineta 2005.gada 27.decembra noteikumos Nr.1033 „Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā”.

Ziņošanas kultūras uzlabošana ir laikietilpīgs un nepārtraukts process, kas balstīts uz savstarpēju uzticēšanos un sankciju nepiemērošanu pret ziņotāju. Veicamo pasākumu – tikšanās ar industrijas pārstāvjiem, atgadījumu ziņošanas sistēmas inspekcijas un auditi, informatīvie pasākumi kā arī ik gadu CAA publicē „Lidojumu drošības pārskatu”, kurā ir atspoguļota detalizēta LR civilās aviācijas atgadījumu informācijas analīze par biežāk sastopamajiem riskiem un gaisa kuģu lidojuma drošuma tendencēm valstī.

3. Sniedzamie pakalpojumi, to attīstība, ieviešana un pieejamības nodrošināšana. Klienti un to vajadzības

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

Lidotspējas jomā stratēģijas izstrādāšana ir pilnībā deleģēta ES institūcijām un nacionālās uzraudzības iestādes pilda tikai izpildorgāna funkcijas, t.i., realizē likumdošanas aktos noteiktās prasības. Stratēģiskās izmaiņu vadlīnijas ir noteiktas EASA likumdošanas programmā 2013. – 2016.gadam. Šo programmu izstrādā EASA kopīgi ar EK un apstiprina EASA vadības padome, kurā darbojas dalībvalstu valdību nozīmētie pārstāvji.

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 2012.gada 31.decembri bija reģistrēti 285 gaisa kuģi (uz 2013.gada jūliju reģistrēti jau 298 gaisa kuģi). 2012.gadā tika reģistrēti 20 jauni gaisa kuģi, kas ir vidējais reģistrēto gaisa kuģu skaits ik gadu. Informācija par reģistrētajiem gaisa kuģiem ir atspoguļota 3.1. tabulā. Gaisa kuģu reģistrs ir publicēts CAA interneta mājas lapā.

No 2010.gada 28.septembra ES aizsākās pāreja uz bezterminātiem lidojumderīguma sertifikātiem, tādēļ tika ieviesta gaisa kuģu lidojumderīguma apsekošanas programma atbilstoši Eiropas Komisijas 2003.gada 20.novembra Regulas (EK) Nr.2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu, nosacījumiem, 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. 2012.gadā veiktas 53 gaisa kuģu inspekcijas to lidotspējas novērtēšanai, ieskaitot detalizētās inspekcijas gaisa kuģu lidojumderīguma apsekošanas programmas ietvaros. 2012.gadā izvērtētas un apstiprinātas 31 gaisa kuģa tehniskās apkopes programmas un veiktas 6 uzraudzības vizītes apstiprinātajās mācību organizācijās.

2012.gadā tika publicēta Komisijas 2012.gada 5.jūlija Regula (ES) Nr.593/2012, ar ko izdara grozījumus Regulā (EK) Nr.2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu un 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. Ņemot vērā 2012.gadā spēkā stājušās regulas un to grozījumus 2013.gadā tiek būtiski mainītas un papildinātas gan CAA, gan uzraugāmo organizāciju procedūras, kas būs nepārtraukts darba process arī 2014.-2016.gadu plānošanas cikla laikā līdz ar jaunu grozījumu stāšanos spēkā.

3.1.tabula

Informācija par reģistrētajiem gaisa kuģiem

Gaisa kuģi	2011	2012	2013	2014	2015
Gaisa kuģi ar maksimālo pacelšanās masu (MTOM) 5701 kg un vairāk	59	63	65	58	53
Gaisa kuģi ar maksimālo pacelšanās masu (MTOM) līdz 5700 kg	110	112	117	119	127
Helikopteri	17	23	26	24	25
Planieri	22	20	20	21	21
Karstā gaisa baloni	24	25	26	27	25
Amatierbūves gaisa kuģi	30	42	43	48	53
Kopā:	262	285	297	297	304

Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi:

CAA ir jāturpina realizēt tās funkcijas, kas noteiktas Eiropas Komisijas 2012.gada 3.augusta Regulas (EK) 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 un Eiropas Komisijas 2003.gada 20.novembra Regulas (EK) Nr.2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu, pielikumu B sekcijā: "Procedūras kompetentajām iestādēm":

- 1) turpināt izvērtēt gaisa kuģu lidotspēju un izsniegt lidojumderīguma sertifikātus, lidojumderīguma pārbaudes sertifikātus, un, atsevišķos gadījumos veikt lidojumderīguma pārbaudes;
- 2) pilnībā ieviest gaisa kuģu lidojumderīguma apsekošanas programmu;
- 3) turpināt izsniegt gaisa kuģu trokšņa līmeņa sertifikātus;
- 4) turpināt reģistrēt gaisa kuģus civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā;
- 5) turpināt veikt gaisa kuģu tehniskās apkopes un lidotspējas uzturēšanas vadības organizāciju sertifikāciju un uzraudzību;
- 6) turpināt izsniegt gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla apliecības un veikt pretendentu atbilstības izvērtēšanu;

- 7) turpināt veikt gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla mācību sertifikāciju un uzraudzību;
- 8) regulāri veikt izmaiņas gaisa kuģu lidojumu derīguma uzturēšanas un gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības jomas darbības procedūrās atbilstoši ES likumdošanas izmaiņām.

3.2. Lidlauku, to ekspluatantu, ekspluatācijas procedūru un SMS sertifikācija un uzraudzība, lidlauku plānošanas un projektēšanas uzraudzība. Gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būves saskaņošana un šķēršļu kontroles uzraudzība

Saskaņā ar ikgadējo CAA lidlauku sertifikācijas un pastāvīgās uzraudzības programmu katru gadu tiek veiktas inspekcijas visos sertificētajos lidlaukos, lai novērtētu lidlauku darbības drošuma kritiskos elementus (lidlauku iekārtas, lidlauka plānojums, lidlauku dienestu un personāla atbilstība standartiem un praksei, veicamo procedūru atbilstība gaisa kuģu lidojumu drošuma prasībām). Saskaņā ar lidlauku sertifikācijas un pastāvīgās uzraudzības programmu 2012.gadā ir veiktas 15 inspekcijas sertificētajos lidlaukos.

Uz 2012.gada 31.decembri LR ir sertificēti:

- 2 lidlauki gaisa pārvadājumiem – Rīga, Tukums Jūrmala,
- 8 vispārējās aviācijas lidlauki – Ikšķile, Cēsis, Limbaži, Ādaži, Daugavpils, Ventspils, Liepāja, Spilve,
- 4 vispārējās aviācijas helikopteru lidlauki Centra Jaunzemji, Baltijas Helikopters, M Sola, Amo Plant.

Ik gadu aptuveni 70 objektiem visā LR teritorijā tiek veikta gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas un izvietojšanas saskaņošana un būvju aizsargapgaisojuma un marķējuma pieņemšanas procedūras. 2012.gadā 67 objektiem visā LR teritorijā veikta gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas un izvietojšanas saskaņošana un būvju aizsargapgaisojuma un marķējuma pieņemšanas procedūras, lai pasargātu lidlaukus no bīstamu šķēršļu rašanās to apkārtnē.

Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi:

Lidlauku standartu un drošības jomā, ņemot vērā Stratēģiskās izmaiņu vadlīnijas, kas ir noteiktas EASA likumdošanas programmā 2013. – 2016.gadam, un pēc ES īstenošanas regulas publicēšanas CAA lidlauku uzraudzības procesa pilnveidošanas jomā plāno :

- 1) virzīt nepieciešamos priekšlikumus normatīvo prasību uzlabošanai;
- 2) uzlabot lidlauku sertifikācijas un uzraudzības procedūras un kontrolkartes;

- 3) pārskatīt lidlauku uzraudzības programmu un tās efektivitāti;
- 4) pastiprināt uzraudzību drošības valdības sistēmas ieviešanai lidlaukos;
- 5) pastiprināt uzraudzību lidlauku ārkārtas situāciju pasākumu plānu efektivitātei;
- 6) turpināt veikt gaisa kuģu lidojumiem potenciāli bīstamu objektu būvniecības, ierīkošanas un izvietošanas saskaņošanu un būvju aizsargapgaisojuma un nodrošināt marķējuma pieņemšanas procedūras.

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

LR, ņemot vērā nozares attīstības prognozes pasaulē un ES, laika posmā līdz 2016. 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.

Pašlaik LR atbilstoši savām vajadzībām nodrošina tikai gaisa vadības dispečeru profesionālo sagatavošanu. Profesionālu kadru sagatavošanu valstī veic privātuzņēmumi, samaksa par mācībām ir augsta un netiek sagatavots pietiekams skaits, lai apmierinātu pieprasījumu līdz ar to LR aviosabiedrībās tiek nodarbināts liels skaits ārzemnieku, īpaši pilotu un gaisa kuģu tehniskās apkopes un lidojumu derīguma uzturēšanas tehniskā personāla.

LR darbojas astoņi privātpilotu mācību kursi, pieci amatierpilotu kursi un sertificēti pieci mācību kursi, kas spējīgi veikt pilotu profesionālo sagatavošanu darbam uz konkrētiem gaisa kuģu tipiem. Skaita ziņā tas salīdzinoši ir labs rādītājs un dod praktisku iespēju jauniem cilvēkiem, kas izvēlas pilota profesiju, veikt pirmos soļus šajā garajā un finansiāli sarežģītajā ceļā.

Augstāk minēto mācību kursu un organizāciju darbība nav savstarpēji saistīta un koordinēta. Mācību procesu kontrolē un uzrauga CAA, vadoties pēc starptautiskiem mācību un lidojumu drošību reglamentējošiem dokumentiem.

CAA veic aviācijas personāla sertificēšanu, šādās kategorijās:

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

Informācija par aviācijas personāla izsniegtajām apliecībām ir apkopota 3.2 tabulā.

Gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļi

Pēdējos gados būtiski pieaug pieprasījums pēc apmācības, lai iegūtu privātpilota apliecību. 2010.gadā LR tika izdotas 122 privātpilotu apliecības, bet 2012.gadā – 188.

Analizējot pēdējo gadu statistiku, var secināt, ka līdz 2016.gadam katru gadu pieprasījums pēc privātpilotu apliecībām varētu pieaugt par 20 līdz 30 %.

LR ir sertificētas pieci mācību kursi, kas veic aviolīniju transporta pilotu sagatavošanu. 2012.gadā LR ir izdotas 227 aviolīniju transporta pilotu apliecības.

2011.gadā tika publicēta Komisijas 2011.gada 3.novembra Regula (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 un 2012.gadā publicēta Komisijas 2012.gada 30.marta Regula (ES) Nr.290/2012, ar kuru groza Regulu (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. Ar LR Pastāvīgās pārstāvniecības ES ārkārtējā un pilnvarotā vēstnieka 2012.gada 18.decembra vēstuli EK un EASA tika iesniegts CAA izstrādāts ieviešanas plāns par Komisijas Regulas īstenošanas pasākumiem. Lai realizētu ieviešanas plānu LR tiek būtiski mainītas un papildinātas gan CAA, gan uzraugāmo organizāciju procedūras, kas būs nepārtraukts darba process arī 2014.-2016.gada plānošanas cikla laikā.

Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāls

Darba tirgū visvairāk pieprasīti ir tehniskie speciālisti. LR 2012.gadā tika izsniegtas 242 gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla apliecības. Šobrīd LR strādā desmit sertificētas tehniskās apkopes organizācijas, bet, ja tiks atvērtas jaunas tehniskās apkopes organizācijas, tad prognozējams, ka pieprasījums pēc speciālistiem pieaugs, taču, lai šādi centri tiktu atvērti, viens no svarīgākajiem faktoriem ir kvalificētu aviācijas speciālistu nodrošinājums. Šobrīd kā pagaidu risinājumu var izmantot iespēju piesaistīt nepieciešamo darbaspēku ārpus LR robežām, taču tas ir dārgs un neizdevīgs risinājums. Būtu nepieciešams nodrošināt kvalificētu izglītību valsts jauniešiem, līdz ar to veicinot nodarbinātību, kā arī iespējas saņemt konkurētspējīgu atalgojumu. Līdz ar to ilgtermiņa perspektīvā ir nepieciešams pēc iespējas ātrāk uzsākt LR jauniešu apmācību, lai nodrošinātu kvalificēta vietējā darbaspēka pieejamību.

Saskaņā ar Eiropas Komisijas 2003.gada 20.novembra Regulu (EK) Nr.2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu, šādiem speciālistiem ir noteiktas konkrētas kategorijas un katrai kategorijai izstrādātas speciālas prasības gan teorijas apgūvē, gan praktiskajā apmācībā. Ja pretendenta kvalifikācija un pieredze atbilst regulas prasībām, tad piešķirtā tehniskā personāla apliecība speciālistam dod tiesības strādāt jebkurā ES dalībvalstī.

Gaisa satiksmes vadības dispečeri

2011.gada 31.augustā stājās spēkā Komisijas 2011.gada 10.augusta Regula (ES) Nr.805/2011, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēm un noteiktiem sertifikātiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008.

LR ir divas sertificētas apmācību organizācijas, kas apmāca gaisa satiksmes vadības dispečerus. Apmācību veidi, kādus organizācijas ir tiesīgas sniegt, tiek atspoguļoti CAA izsniegtajos sertifikātos. 2013.gada 6.jūnijā stājās spēkā Ministru kabineta 2013.gada 21.maija noteikumi Nr.276 „Gaisa satiksmes vadības dienesta dispečeru, gaisa satiksmes informatīvā dienesta operatoru un to apmācību sniedzēju sertificēšanas kārtība”.

3.2.tabula

Informācija par aviācijas personālam izsniegtajām apliecībām

Aviācijas personāla kategorijas	2012	2013	2014	2015
Gaisa kuģu lidojumu apkalpes locekļi				
studentpiloti (SPL)	174	144	151	125
privātpiloti (PPL)	188	173	178	166
komercpiloti (CPL)	111	123	134	129
aviolīniju transporta piloti (ATPL)	227	223	217	260
lidotāji inženieri (F/EL)	22	17	17	22
lidotāji stūrmaņi (FNL)	9	2	2	2
lidotāji radioteleфона operatori (FRTOL)	-	-	-	-
planiera piloti (GPL)	3	5	5	5
brīvā gaisa balona piloti (FBPL)	16	12	10	14
motodeltaplāna piloti (HG/HMG)	3	53	57	47
ārzemju piloti, kam izsniegti derīguma sertifikāti	51	15	12	5
Kopā :	823	767	783	775
Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāls				
Gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla apliecības	242	269	236	258
Gaisa satiksmes vadības dispečeri				
Sertificēti dispečeri kopā	85	95	92	91
Kvalifikācijas atzīmes:				
Pieejas gaisa satiksmes dispečeri	32	33	31	29
- Gaisa satiksmes centra dispečeri	47	48	99 (West +East)	98
- Torņa dispečeri	24	27	24	25
Kopā:	103	108	154	152

Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi:

- 1) turpināt veikt reģistrēto un jaunu mācību kursu sertifikāciju un darbības uzraudzību atbilstoši spēkā esošo starptautisko, ES un LR normatīvo dokumentu prasībām;
- 2) turpināt veikt amatierpilotu, privātpilotu, komercpilotu, aviolīniju transporta pilotu un citu lidojumu apkalpes locekļu teorētisko zināšanu pārbaudes;
- 3) turpināt veikt amatierpilotu, privātpilotu komercpilotu, aviolīniju transporta pilotu un citu lidojumu apkalpes locekļu prasmju pārbaudes gaisa kuģos un trenāžieros;
- 4) turpināt veikt instruktoru un eksaminētāju teorētiskās un praktiskās sagatavošanas, ikgadēju kvalifikācijas celšanas kursu organizēšanu;
- 5) turpināt veikt aviācijas personāla apliecību izsniegšanu, ārvalstu speciālistu apliecību validāciju;
- 6) turpināt veikt gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla apliecību izsniegšanu, gaisa satiksmes vadības dispečeru apliecību izsniegšanu un apmācību organizāciju sertifikāciju un uzraudzību;
- 7) regulāri veikt izmaiņas sertifikācijas un darbības uzraudzības procedūrās atbilstoši ES likumdošanas izmaiņām.

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

Aviācijas medicīnas jomā galvenie CAA uzdevumi un funkcijas ir aviācijas personāla medicīniskā stāvokļa rezultātu novērtēšana un medicīniskā atzinuma (veselības apliecības) izsniegšana, datu bāzes par aviācijas personāla veselības stāvokļa uzturēšana, aviācijas medicīnas organizāciju sertifikācija un uzraudzība, normatīvo aktu, kuri regulē civilās aviācijas medicīnas darbību sagatavošana, inspekciju un auditu veikšana, preventīvo pasākumu izstrādāšanā varbūtējā apdraudējuma novēršanai, kā arī publiskā pārskata sagatavošana par civilās aviācijas medicīnas situāciju valstī. Informācija par aviācijas personālam izsniegtajām veselības apliecībām un medicīnas slēdzieniem ir atspoguļota 3.3.tabulā.

Informācija par aviācijas personālam izsniegtajām veselības apliecībām un medicīnas slēdzieniem

Aviācijas personāla kategorijas	2011	2012	2013	2014	2015
- I klase	489	438	498	450	486
- II klase	128	105	137	88	78
Gaisa kuģa salona apkalpes locekļu veselības apliecības	286	293	52	274	255
- III klase (gaisa satiksmes vadības dispečeri)	73	64	302	65	56
Organizētas un veiktas sekundārās veselības pārbaudes	N/A	N/A	N/A	N/A	14
Kopā:	950	900	989	877	889
Izvērtēti ārvalstīs veikto veselības pārbažu rezultāti	N/A	N/A	N/A	N/A	95
Sagatavota un nosūtīta uz ārvalstīm informācija par aviācijas personāla medicīnisko pārbažu rezultātiem un izsniegtajām veselības apliecībām	N/A	N/A	N/A	N/A	87
Apturētas / atteikts izsniegt veselības apliecības pretendentiem	N/A	N/A	N/A	N/A	11
Kopā:	N/A	N/A	N/A	N/A	193

Komisijas 2011.gada 3.novembra Regulā (ES) Nr.1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008 un Komisijas 2012.gada 30.marta Regulā (ES) Nr.290/2012, ar kuru groza Regulu (ES) Nr.1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008 ir izklāstīti noteikumi par pilotu veselības apliecībām, noteikumi par salona apkalpes locekļu veselības stāvokli, kā arī nosacījumi nacionālo veselības apliecību konvertēšanai un aviācijas medicīnas ekspertu sertifikācijai. Līdz ar to 2013.gadā tiek strādāts pie Ministru kabineta 2010.gada 2.februāra noteikumu Nr.97 "Civilās aviācijas personāla veselības pārbaudes veikšanas, veselības apliecības izsniegšanas, aviācijas medicīnas centru un aviācijas medicīnas ekspertu sertificēšanas kārtība" grozījumu projekta izstrādes. CAA ir izstrādājusi regulas ieviešanas plānu, kas paredz nepārtrauktu darba procesu arī 2014.-2016.gadam.

Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi:

- 1) turpināt veikt aviācijas personāla medicīniskā stāvokļa rezultātu novērtēšanu un medicīnisko atzinumu (veselības apliecības) izsniegšanu,
- 2) ieviest datorizētas sistēmas EMPIC ieviešana personāla sertificēšanas darba organizācijas un kontroles jomā,
- 3) turpināt veikt aviācijas medicīnas centru un aviācijas medicīnas ekspertu apstiprināšanu un uzraudzību,
- 4) regulāri veikt izmaiņas sertifikācijas un darbības uzraudzības procedūrās atbilstoši ES likumdošanas izmaiņām.

3.5. Gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšana un uzraudzība

Pašlaik CAA uzraudzībā ir 5 komerciālie gaisa transporta ekspluatanti (AOC), 4 speciālo aviācijas darbu ekspluatanti (SAD), ap 50 vispārējās nozīmes aviācijas ekspluatanti, ieskaitot mācību organizācijas, kā arī visi vispārējās nozīmes aviācijas individuālie gaisa kuģu īpašnieki. 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 saistītos riskus.

CAA Gaisa kuģu ekspluatācijas jomā veic komerciālās darbības uzraudzību, sertificēšanu un izpildes nodrošināšanu saskaņā ar 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 prasībām.

CAA veic gaisa kuģu ekspluatācijas jomā inspekcijas saskaņā ar Eiropas Kopienas SAFA programmas īstenošanu, balstoties uz 2008.gada 14.oktobra Ministru kabineta noteikumiem Nr.856 „Ārvalstu gaisa kuģu pirmslidojuma (pēclidojuma) pārbaudes kārtība”, ņemot vērā prioritātes piešķiršanas kritērijus saskaņā ar Eiropas Komisijas 2008. gada 16.aprīļa Regulas (EK) Nr.351/2008, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/36/EK attiecībā uz prioritātes piešķiršanu Kopienas lidostas izmantojošo gaisa kuģu perona pārbaužu veikšanā un Komisijas 2006.gada 19.maija Regulas (EK) Nr.768/2006, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/36/EK par informācijas vākšanu un apmaiņu attiecībā uz to gaisa kuģu drošību, kuri izmanto Kopienas lidostas, un informācijas sistēmu pārvaldību īstenošana, noteiktajām prasībām. Aktuāla problēma ir inspektoru pieejamība ārpus CAA darba laika, kas nav pieņemams EK un rada virkni jautājumu. Piemēram, kā tiktu risinātas situācijas, kad ārpus CAA darba laika valsts gaisa telpā ielido melnajā sarakstā iekļautais gaisa kuģis. Viens no risinājumiem būtu ieviest dežūras, lai nepieciešamības gadījumā nodrošinātu iespēju diviem inspektoriem ierasties lidostā.

Gaisa kuģu salona drošības jomā CAA ir aktīvi iesaistījusies Eiropas Komisijas 2006.gada 6.jūlija Regulas (EK) Regulas Nr.1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu īstenošanā. Vairāku gadu garumā tika plānotas un veiktas aktivitātes par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanas spējām, ceļojot ar gaisa transportu, īstenošanu. Tika pārbaudīta lidostas "Rīga" atbilstība. 2010.gadā sadarbībā ar ES Civilās aviācijas Konferences (turpmāk – ECAC) pārstāvjiem tika veikts lidostas „Rīga” audits, kura laikā tika izvērtēta lidostas infrastruktūras un darbības atbilstība ECAC 30.dokumenta prasībām jautājumos par invalīdiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu. Audita rezultātā lidostu „Rīga” ECAC atzina kā paraugu ES lidostām, apkalpojot pasažierus ar invaliditāti un kustību traucējumiem.

Sākot ar 2013.gada 8.aprīli, pamatojoties uz Komisijas Regulu (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, CAA pārliecinās par sertificēto organizāciju atbilstību šīs regulas pielikuma CC daļas prasībām un pēc pieprasījuma izdod apstiprinājumu veikt gaisa kuģa salona apkalpes locekļu sākotnējo apmācību un izdot gaisa kuģu salona apkalpes locekļu apliecības. Drīzumā spēkā stāsies Ministru kabineta noteikumi, kas noteiks kārtību, kādā veidā tiek apstiprinātas organizācijas, lai varētu veikt apmācību un izdot civilās aviācijas gaisa kuģa salona apkalpes locekļu apliecības. Pašlaik saskaņā ar Ministru kabineta 2012.gada 24.jūlija noteikumiem Nr.496 „Noteikumi par kvalifikācijas prasībām personām, kas sagatavo civilās aviācijas gaisa kuģa salona apkalpes locekļus un lidojumu nodrošināšanas darbiniekus” personām, kas sagatavo civilās aviācijas gaisa kuģa salona apkalpes locekļus, tiek izdoti gaisa kuģa salona apkalpes locekļu instruktoru sertifikāti, lai nodrošinātu to kvalifikācijas atbilstību ES prasībām.

Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi:

- 1) nodrošināt gaisa kuģu ekspluatantu gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeņa izvērtēšanu, t. sk. LR likumdošanas procesu īstenošanu, atbilstoši risku pārvaldības principiem, kas ietver apdraudējuma identificēšanu un gaisa kuģu lidojumu drošuma risku novērtēšanu;
- 2) nodrošināt komerciālās un vispārējās nozīmes aviācijas darbības uzraudzību, turpinot pilnveidot SAFA inspekciju veikšanas procedūras, aprakstot tās SAFA inspektoru rokasgrāmatā, kā arī veikt izmaiņas normatīvajos aktos, lai atspoguļotu EASA vadlīniju dokumentu prasības;
- 3) panākt EK noteikto inspekciju kvotas izpildi, kas šobrīd noteiktas brīvprātīgi (2011.gadā 80% no noteiktās kvotas, 2012.gadā – 90%, bet 2013.gadā kvota būs jāizpilda 100% apmērā). Šobrīd aprēķināts, ka LR 100% kvota ir 76 punkti, jeb 50-76 inspekcijas atkarībā no inspekcijas tipa;

- 4) turpināt 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 ieviešana LR saskaņā ar EK nosūtīto regulas ieviešanas plānu. Lai īstenotu valsts politiku CAA izstrādā, uztur un uzlabo procesus, lai veiktu atbilstošu Civilās aviācijas uzraudzību LR, t.sk. ir jānodrošina:
- kontrolēta un savlaicīga gaisa kuģu ekspluatantu atbilstība 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 prasībām,
 - LR reģistrēto organizāciju un šo organizāciju sagatavoto gaisa kuģu salona apkalpes locekļu atbilstība 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 pielikuma CC daļas prasībām,
 - LR reģistrēto organizāciju un gaisa kuģu salona apkalpes locekļu, atbilstība 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 CC apakšdaļas prasībām,
 - civilās aviācijas gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācību organizāciju (neattiecas uz gaisa kuģu ekspluatantiem, kas veic gaisa kuģu salona apkalpes locekļu apmācību) atbilstību LR likumdošanā noteiktajām prasībām, kas balstīta uz ICAO rekomendēto praksi, lai tās ir spējīgas kvalitatīvi sagatavot gaisa kuģu salona apkalpes locekļus,
 - gaisa kuģu salona drošības procedūras, kas izstrādātas saskaņā ar 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 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 prasībām,
- 5) nodrošināt ES aviācijas drošības plāna īstenošanu, ieskaitot lidojumu parametru monitoringa programmas attīstību, civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma apdraudējumu un aizsarglīdzekļu identificēšanu, kā arī drošuma rekomendāciju ieviešanu,
- 6) nodrošināt lidotāju-inženieru kvalifikācijas prasību noteikšanu valstī,
- 7) izstrādāt un ieviest informācijas sniegšanas sistēmu vispārējās nozīmes aviācijā,
- 8) īstenot Komisijas Īstenošanas 2012.gada 26.septembra 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, ieviešanu līdz 2014.gada 4.decembrim vispārējās nozīmes aviācijā jomā,

- 9) pasākumu veikšana, kas veicina atgadījumu ziņošanas kultūru,
- 10) regulāri veikt izmaiņas sertifikācijas un darbības uzraudzības procedūrās atbilstoši ES likumdošanas izmaiņām.

3.6. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzņēmumu un tajā iesaistīto personu sertifikācija un uzraudzība

Saskaņā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzraudzības 2 gadu programmu un radiotehniskā aprīkojuma, gaisa satiksmes pārvaldības, aeronavigācijas informācijas, meteoroloģisko pakalpojumu sniegšanas uzraudzības plāniem, kas izstrādāti saskaņā ar Komisijas Īstenošanas 2011. gada 17.oktobra Regulas (ES) Nr.1035/2011, ar ko nosaka kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai un groza Regulas (EK) Nr.482/2008 un (ES) Nr.691/2010, kopumā 2012.gadā ir veikti 17 auditi un inspekcijas sertificētajās Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju organizācijās: LGS un LVGMC.

Par aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju izmaiņām funkcionālajā sistēmā ik gadu CAA tiek iesniegti gaisa kuģu lidojumu drošuma novērtējumi. Šie novērtējumi ieviesti izmaiņu kontekstā tiek izvērtēti atbilstoši kvalitātes sistēmas ierosināto izmaiņu pārskata procedūrai, kā tas ir noteikts Komisijas Īstenošanas 2011.gada 17.oktobra Regulā (ES) Nr.1034/2011, par drošības uzraudzību gaisa satiksmes pārvaldībā un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā un ar ko groza Regulu (ES) Nr.691/2010.

Lai izpildītu Single European Sky tiesību aktu prasības par informācijas sniegšanu Eirokontrole ES gaisa trašu tīkla pārvaldītājam, par gaisa telpu, kas ir pieejama gaisa telpas izmantotājiem gaisa telpas elastīgas izmantošanas principa pielietošanas rezultātā, 2012.gadā uzsāka Eirokontroles izstrādātā vietējās un reģionālās gaisa telpas pārvaldības atbalsta rīka LARA ieviešana LR. Līdz ar šī atbalsta rīka pielāgošanu LR vajadzībām, notiek plānota CAA, LGS un civilo un militāro gaisa telpas izmantotāju apmācību. LARA ieviešana ir paredzēta 2013.gada otrajā pusgadā. Tā sniegs arī ērtāku plānotā un reālā laika pārskatu par gaisa telpu, kas ir pieejama izpletņlēcšanas, akrobātisko lidojumu vai militāro lidojumu vajadzībām nekontrolējamā gaisa telpā un kontrolējamā gaisa telpā. Līdz ar Eirokontroles publicēto informāciju, gaisa telpas izmantotājiem būs pieejama informācija par gaisa trašu pieejamību maršrutu lidojumu veikšanai.

Lai izpildītu aeronavigācijas pakalpojumu darbības uzlabošanas shēmas un nodrošinātu Komisijas 2010.gada 25.marta Regulas (ES) Nr.255/2010, ar ko nosaka kopējus gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības noteikumu prasības, 2012.gadā tika uzsākta

PRISMIL atbalsta rīka ieviešana LR. Balstoties uz LR LARA informāciju par gaisa telpas plānotajām aktivitātēm un tās reālo izmantošanu, CAA iegūs uzskatāmu informāciju par LR gaisa telpas izmantošanas efektivitāti, kas gaisa telpas pārvaldības stratēģiskajā līmenī ļaus pieņemt mērķtiecīgākus lēmumus attiecībā uz gaisa telpas pārvaldību.

Kopumā 2012.gadā CAA ir izskatījusi vismaz 27 dažādus gaisa telpas izmantošanas pieprasījumus, kuriem ir nepieciešama atsevišķi norobežota gaisa telpa vai apstiprinātas procedūras starp LGS un gaisa telpas izmantotāju. Izsniegtās atļaujas ir individuāliem pilotu lidojumiem ar privātajiem eksperimentālajiem gaisa kuģiem no ārzemēm, bezpilota gaisa kuģu lidojumiem, līdz akrobātisko lidojumu sacensībām un militārām mācībām.

Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi:

- 1) sagatavot priekšnoteikumus pārejai no darbībām, kas balstītas uz gaisa telpu, kuru pamatā ir trajektorija uz tādu gaisa telpas organizāciju, kurā katram gaisa kuģim būtu iespējams tā vēlamais maršruts un ierašanās laiks;
- 2) realizēt koncepciju "no vārtiem līdz vārtiem": plānošana sadarbības ceļā, lai visas gaisa satiksmes pārvaldībā iesaistītās puses – no izlidošanas līdz ielidošanas brīdim – varētu plānot savas darbības, pamatojoties uz sistēmas veiktspēju;
- 3) īstenot dinamisku gaisa telpas pārvaldību, pastiprinot civilo un militāro iestāžu sadarbību;
- 4) uzraudzīt jaunu tehnoloģiju ieviešanu, kas uzlabotu gaisa navigācijas precizitāti un optimizētu attālumus starp gaisa kuģiem, lai tādējādi maksimāli izmantotu gaisa telpas un lidostu kapacitāti;
- 5) sevišķu uzmanību LGS uzraudzības procesā pievērst cilvēka faktora nozīmei, kura negatīvo ietekmi papildus ir plānots mazināt ar modernu tehnisko aprīkojumu, tā lai darbs noritētu drošībā un bez pārlieku lielas spriedzes;
- 6) ieviest Komisijas Īstenošanas 2012.gada 26.septembra 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.265/2007, (EK) Nr.1794/2006, (EK) Nr.730/2006, (EK) Nr.1033/2006 un (ES) Nr.255/2010 prasības, ieviešanas pasākumus, saskaņojot tos arī NEFAB līmeni;
- 7) regulāri veikt izmaiņas sertifikācijas un darbības uzraudzības procedūrās atbilstoši ES likumdošanas izmaiņām.

3.7. Civilās aviācijas drošības - uzraudzība

Civilās aviācijas drošības prasību ievērošanu LR, kas vienlaicīgi ir ES un ICAO DV, nosaka EK Lēmumu un Regulu, kā arī Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17.pielikuma standartu normatīvi. Minētie normatīvi nosaka prasību katrā dalībvalstī civilās aviācijas drošības uzraudzības veikšanai nozīmēt attiecīgu pilnvaroto iestādi. LR 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 (lidostās, aviosabiedrībās, oficiālo kravu aģentu u.c. ar aviācijas drošību saistītos uzņēmumos), kā arī veic sadarbības koordinēšanu aviācijas drošības jomā ar citām valsts institūcijām (Valsts policiju, Drošības policiju, Robežsardzi, Muitu).

Valsts pārvaldes funkcijas pildīšana civilās aviācijas drošības jomā mērķis ir vērsts uz avio pasažieru, civilās aviācijas personāla, kā arī apkārtējās sabiedrības veselības un dzīvības, kā arī materiālo vērtību 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 un 2010.gadā ES spēkā stājās Komisijas 2010.gada 4.marta Regula (ES) Nr.185/2010, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā 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.

Pamatojoties uz minētajā regulām, ir izstrādāta nacionālā likumdošana aviācijas drošības procedūru ieviešanai un uzturēšanai valstī:

- 1) likuma „Par aviāciju” 57. pants,
- 2) Ministru kabineta 2010.gada 18.maija noteikumi Nr.463 "Noteikumi par pasažieru, bagāžas un kravas drošības pārbaudē iesaistīto personu sertificēšanu un šo personu sagatavošanā un kvalifikācijas celšanā iesaistīto personu sertificēšanu";
- 3) Ministru kabineta 2010.gada 5.maija noteikumi Nr.415 "Noteikumi par Civilās aviācijas drošības kvalitātes kontroles programmu";
- 4) Ministru kabineta 2010. gada 27.aprīļa noteikumi Nr.397 "Noteikumi par Valsts civilās aviācijas drošības programmu";
- 5) Ministru kabineta 2013.gada 30.jūlija noteikumi Nr.460 „Iepriekšējās darbības pārbaudes veikšanas kārtība un lidostas caurlaides izsniegšanas un anulēšanas kārtība”.

Svarīgākie plānošanas cikla uzdevumi:

- 1) nodrošināt civilās aviācijas drošības prasību ievērošanas uzraudzību un ES un attīstītāko pasaules valstu aviācijas drošības līmenim atbilstošu pasākumu pildīšanu LR. Drošības pasākumu klāsts aptver plašu jomu: svarīgākie ir aizliegtu un sprādzienbīstamu priekšmetu, tajā skaitā šķidrumu, ienešanas nepieļaušana gaisa kuģī, pasažieru bagāžas drošības pārbaudes, gaisa kuģu aizsardzība pret nesankcionētu piekļūšanu uz zemes, gaisa pārvadājumu kravu drošības pārbaudes nodrošināšanu, bīstamu kravu gaisa pārvadāšanas normu ievērošanu, kvalificēta aviācijas drošības kontroles personāla apmācību un to kvalifikācijas uzturēšanu;
- 2) turpināt ieviest procesus, kas paredzēti, lai uzlabotu lidostu un aviosabiedrību drošības efektivitāti un mazinātu neērtības, ko pasažieri izjūt šo pārbažu laikā, līdz ar to paaugstināsies prasības lidostu drošības personāla sagatavotībai;
- 3) turpināt ieviest procesus, kas paredzēti kravu, t. sk. bīstamo kravu, un lidojuma laikā patērējamo krājumu drošības efektivitātes paaugstināšanai un šo pasākumu uzraudzībai;
- 4) turpināt ieviest uzraudzības pasākumus attiecībā uz lidostām un lidlaukiem, kuriem tiek piemēroti Komisijas 2009.gada 18.decembra Regulā (ES) Nr.1254/2009, ar ko nosaka kritērijus, kas ļautu dalībvalstīm atkāpties no kopējiem pamatstandartiem civilās aviācijas drošības jomā un pieņemt alternatīvus drošības pasākumus, noteiktie alternatīvie drošības pasākumi.
- 5) regulāri veikt izmaiņas sertifikācijas un darbības uzraudzības procedūrās atbilstoši ES likumdošanas izmaiņām.

3.8. CAA mērķauditorija (klienti)

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.

3.4.tabula

Ieinteresētās puses CAA darbībā

Ieinteresētās puses	Sagaidāmais rezultāts no CAA
Sabiedrība	<ul style="list-style-type: none"> - drošs un efektīvs gaisa transports; - minimāla nevēlamā aviācijas ietekme (troksnis, piesārņojums u.c.); - informētība un informācijas pieejamība.
ES institūcijas: EK EASA Eirokontrolē	<ul style="list-style-type: none"> - punktuāla normatīvo aktu izpilde (regulas, direktīvu savlaicīga ieviešana); - personāla kompetence; - pietiekami resursi; - aktīva līdzdalība; - atklātība un darbības 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.
ICAO	<ul style="list-style-type: none"> - standartu ieviešana; - atšķirību no standarta prasībām paziņošana; - rezolūciju izpilde; - līdzdalība likumdošanas izstrādē; - darba grupu un semināru apmeklēšana.
NATO	<ul style="list-style-type: none"> - efektīva un koordinēta sadarbība.
Gaisa kuģu ekspluatanti un īpašnieki; Pašvaldības; Fiziskas un Juridiskas personas; Sabiedriskās organizācijas	<ul style="list-style-type: none"> - skaidri noteiktas prasības; - atbilstības apstiprinājums (sertifikāti, apliecības, atļaujas utt.); - kompetenti CAA darbinieki; - termiņu ievērošana; - labvēlīga un objektīva attieksme.

4. CAA darbības rezultāti un to rezultatīvie rādītāji

4.1. CAA stratēģiskie mērķi

CAA ir noteikusi stratēģiskos mērķus, uz kuriem ir jāvirzās plānošanas periodā no 2014. – 2016.gadam.

CAA ir profesionāla, progresīva organizācija, kas kā līdzvērtīgs, aktīvs biedrs organiski iekļāvusies pasaules un ES civilās aviācijas sistēmā, nodrošinot tai atbilstošu augstu civilās aviācijas drošības un gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeni. To panākot ar:

- izglītotu un pieredzējušu personālu, kas strādā profesionāli un personīgo izaugsmi veicinošos apstākļos;
- CAA darbības atklātību un pārskatāmību;
- jaunāko aviācijas tehnikas sasniegumu ieviešanas veicināšanu;
- informācijas apstrādes, uzskaites un analīzes pilnveidošanu;
- riska analīzes un kvalitātes vadības metožu pilnīgāku izmantošanu;
- pasaules valstu pieredzes izmantošanu CAA darba pilnveidošanā.

CAA kopīgais mērķis

Nodrošināt ICAO un ES civilās aviācijas prasību ieviešanu un izpildi LR, tādējādi garantējot atbilstošu drošu un kvalitatīvu civilās aviācijas drošības un gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeni. To panāk sertificējot un uzraugot aviācijas nozarē iesaistīto personālu un organizācijas un veicot atbilstošu atgadījumu ziņošanas sistēmas uzturēšanu un drošuma risku analīzes saskaņotu koordinēšanu.

Civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošums (safety)

Sertificēšanas un uzraudzības rezultātā sasniegt un uzturēt gaisa kuģu lidojumu drošuma līmeni, kurš nav zemāks kā parējās ES dalībvalstīs.

Civilās aviācijas drošība (security)

Nodrošināt ICAO un ES noteikto civilās aviācijas drošības prasību atbilstošu ieviešanu LR cīņai pret nelikumīgu iejaukšanos civilās aviācijas darbībā.

Mūsu vērtības

- Profesionālisms – būt profesionāliem, lai pildītu savus pienākumus augstā līmenī, izrādīt iniciatīvu.
- Izglītība - nepārtraukta apmācība atbilstoši CAA treniņu politikai.
- Godīgums un ētiska rīcība – būt godprātīgiem, lai klienti un darbinieki varētu būt atklāti, tieši un droši.
- Taisnīgums – vienlīdzīga izpratne un godīga attieksme pret visiem klientiem un darbiniekiem .
- Darbošanās komandā – darboties saskaņotā komandā kopējo mērķu sasniegšanai,
- Koleģialitāte – lietišķas attiecības ar kolēģiem.

- Principialitāte - Stingri noteikti principi un uzskatu ievērošana.

4.2. Aviācijas drošības politikas rezultāti

1. Panākta un uzturēta pilnīga LR un ES gaisa transporta sistēmu savietojamība, tādējādi nodrošinot LR aviācijas organizāciju netraucētu piekļuvi ES tirgum.

2. Gaisa kuģu lidojumu drošuma -līmenis nav zemāks par vidējo ES. Īstenota valsts politika civilās aviācijas drošības un gaisa kuģu lidojumu drošuma jomā, nodrošināta gaisa pārvadājumu kvalitātes un drošības standartu ieviešana saskaņā ar ICAO un ES tiesību normu prasībām.

3. Nodrošināts stabils civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis (lidojuma negadījumu mazināšana, kas tiek sasniegta ar analīzes un uzraudzības palīdzību).

4. Nodrošināta ICAO un ES prasību izpilde ar kvalificēta personāla palīdzību, kas pilnveido savas zināšanas likumdošanas jomā atbilstoši CAA apmācību politikai.

4.3. Rezultātu sasniegšanas plānotais progress stratēģijas plānošanas ciklā

Ņemot vērā LR aviācijas nozares lielumu un attīstības tendences, kas ir atspoguļotas 4.1. tabulā, CAA ir jāspēj nodrošināt sertifikācija un uzraudzība tādā līmenī, lai gaisa kuģu lidojumu drošuma līmenis nebūtu zemāks kā parējās ES dalībvalstīs, tādēļ CAA ik gadu veic atbilstošu personāla izvērtēšanu, kā arī cilvēkresursu izvērtējumu, uz kā pamata, nepieciešamības gadījumā, piesaista jaunus darbiniekus.

4.1. tabula

Nr.	Rezultatīvais rādītājs	Rezultatīvā rādītāja skaitliskās vērtības				
		2012	2013	2014	2015	2016
1.	Sertificētas aviosabiedrības	9	9	10	11	12
2.	Sertificēti lidlauki:					
	Lidlauki gaisa pārvadājumiem,	2	2	3	4	5
	Vispārējās aviācijas lidlauki,	8	8	7	6	5
	Privātie helikopteru lidlauki.	4	4	5	5	6
3.	Sertificēti aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji	2	2	2	2	2
4.	Tehniskās apkopes organizācijas, kas ir apstiprinātas pēc PART-145	10	10	10	10	11
5.	Apstiprinātas tehniskās apkopes personāla apmācības organizācijas saskaņā ar PART - 147 prasībām	2	2	3	3	4
6.	Lidotspējas uzturēšanas vadības organizācijas	9	9	10	11	12
7.	Reģistrētie gaisa kuģi	285	300	310	320	330
8.	Augstu objektu celtniecības atļauju	67	75	80	90	100

	saskaņošana					
9.	LGS tehniskais aprīkojums, kurš ir pakļauts inspekcijām	160	164	170	177	180
10.	SAFA inspekcijas (ārvalstu gaisa kuģu pārbaudes)	41	50	65	70	75
11.	Gaisa kuģu apkalpes locekļu sertifikāti	823	840	850	880	900
12.	Aviācijas personāla veselības apliecības	900	920	980	990	1000
13.	Gaisa kuģu tehniskā personāla sertifikāti	242	250	260	270	280
14.	Gaisa satiksmes vadības dispečeru apliecības	85	90	95	95	100
15.	Gaisa satiksmes vadības dispečeru kvalifikācijas atzīmes	103	110	115	120	125
16.	Organizēti informatīvi semināri	3	3	2	3	3
17.	Sertificēti oficiālie kravu aģenti	5	6	7	8	9
18.	Sertificēti medicīnas centri Sertificēti medicīnas eksperti	2 5	3 6	3 7	3 7	3 8
19.	Sertificētie pilotu mācību kursi	17	20	22	23	23
20.	Bīstamo vielu transportēšanas apmācību instruktori	10	13	14	14	15
21.	Sertificēti gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību sniedzēji	2	2	2	2	3
22.	Apstiprināti lidmašīnu un helikopteru apkalpju locekļu lidojumu eksaminētāji	35	35	37	39	40
23.	Lidojumu drošības programmas realizācija	1	1	1	1	1
24.	Sertificētās aviodrošības programmas	32	32	34	35	36
25.	Uzņemtie ES un starptautiskie standartizācijas auditi	1	1	2	3	2

4.4. Instrumenti darbības rezultātu sasniegšanai

- Lai nodrošinātu efektīvu uzraudzību, CAA ir izstrādāta detalizēta apmācību politika, kā arī katram inspektora amatam, atbilstoši likumdošanas prasībām, izstrādāta apmācību programma un kvalifikācijas celšanas plāni, lai pilnvērtīgi veiktu uzraudzību un sertifikāciju nākotnē.
- CAA ik gadu, aviācijas industrijas informēšanai, organizē seminārus par jaunākajām tendencēm un izmaiņām aviācijas likumdošanā un citos svarīgos jautājumos, kā arī aktuālā informācija tiek publicēta CAA mājas lapā.
- Darbības rezultātu sasniegšanai CAA iniciēs grozījumus spēkā esošajos normatīvajos aktos, tāpat rosinās izstrādāt jaunu regulējumu, lai ieviestu ES un starptautisko organizāciju prasības.
- CAA ir izveidota un tiek uzturēta ziņojumu par atgadījumiem civilajā aviācijā datu bāze, pamatojoties uz šo informāciju un sadarbībā ar aviācijas nelaiemes

gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju, tiks sagatavots pārskats par civilās aviācijas lidojumu drošuma situāciju valstī.

- Dalība un darbs ICAO, ECAC, EASA, Eirokontroles, NEFAB un EK rīkotajās rīcības komitejas sanāksmēs un darba grupās, lai apzinātu galvenos attīstības virzienus.

Stratēģiskā mērķa uzdevums paredz, ka tikai tās aviācijas nozarē iesaistītās organizācijas un personas, kas atbilst nepieciešamajām regulējošām un civilās aviācijas drošības un gaisa kuģu lidojumu drošuma prasībām, drīkst legāli iesaistīties aviācijas darbībā. Un tikai tās gaisa kuģu ražošanā, projektēšanā, tehniskā apkopē un lidotspējas uzturēšanā iesaistītās organizācijas un personas, kuras atbilst noteiktajām prasībām, drīkst legāli iesaistīties šajās aktivitātēs.

Šī aktivitāte tiek panākta ar noteikto uzraudzības prasību pilnveidošanu, kas:

- nosaka, ka tikai tie gaisa kuģi un tās personas un organizācijas, kuriem ir atbilstoši sertifikāti, drīkst veikt aviācijas darbību;
- nosaka standartus un prasības, kas jāievēro, lai saņemtu šādus sertifikātus;
- nosaka, ka šie sertifikāti drīkst tikt izsniegti tikai tad, ja ir demonstrēta atbilstība normatīvo dokumentu prasībām (sertifikācijas procesā);
- nodrošina, ka visi sertifikātu īpašnieki turpina pastāvīgi uzturēt atbilstību prasībām (uzraudzība);
- nosaka nepieciešamību sertifikātu apturēt vai anulēt, ja tiek konstatēts, ka tā īpašnieks nespēj uzturēt atbilstību prasībām.

Gaisa kuģu lidojumu drošuma jautājums ir aktuāls un tāds būs arī nākotnē. CAA ir jānodrošina, lai tiktu saglabāti augsti lidojumu drošuma standarti, jāidentificē potenciālie riska faktori un jāmeklē iespējas uzlabojumiem. Galvenais CAA izaicinājums ir nodrošināt, lai potenciālais iespējamais nelaimes gadījumu un incidentu skaits nepieaug proporcionāli gaisa satiksmes apjoma pieaugumam.

ES risināmie jautājumi aviācijas nozarē, nākotnē radīs būtisku ietekmi uz CAA darbību un aktivitātēm aviācijas nozarē. CAA aktīvi jāpiedalās ES darba grupās un jāpārstāv LR intereses, jo vairākums EK lēmumu, kas tiks pieņemti bez mums, skars mūs jau rīt, līdz ar to, LR kā dalībvalstij ir aktīvi jāizstāv sava pozīcija jautājumos, kas ir aktuāli valstij. Ir jābūt sadarbībai un koordinācijai kā nozares iekšienē, tā arī ar pārējām dalībvalstīm, lai, pieņemot noteiktu lēmumu, LR puse spētu aktīvi sadarboties ar valstīm, kurām ir līdzīga nostāja. LR pārstāvjiem ir jābūt spējīgiem un kompetentiem „jūtīgos” jautājumos uzņemties debašu līdera lomu un ietekmēt EK iniciatīvu virzību.

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 attiecībā uz ziņošanu par atgadījumiem civilajā aviācijā, ar ko groza Regulu (ES) Nr.996/2010 un atceļ Direktīvu

2003/42/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr.1321/2007 un Komisijas Regulu (EK) Nr.1330/2007;

2. Priekšlikums Padomes Regulai ar ko groza Regulu (EK) Nr.219/2007, ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes ES gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR), attiecībā uz Kopuzņēmuma darbības termiņa pagarināšanu līdz 2024.gadam;

3. Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas Vienotās gaisa telpas ieviešanu (SES 2+ pakotne);

4. Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai ar ko groza Regulu (EK) Nr.216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā;

5. Tiesību aktu projektiem, kas saistīti ar aviācijas nozares un vides aizsardzības prasībām, galvenokārt - emisijām (ETS, troksnis, u.c.).

2012.gadā EASA tika izveidotas divas konsultatīvās padomes RAG un TAG, lai EASA likumdošanas izstrādes procesā nodrošinātu konsultācijas iespējas ar ieinteresētajām pusēm un valsts uzraudzības iestādēm par visiem izstrādes procesa aspektiem. RAG un TAG veido pārstāvji no ES dalībvalstu civilās aviācijas kompetentajām iestādēm, kas atbild par pamatregulas un tās ES īstenošanas regulu īstenošanu. RAG sniedz konsultācijas par stratēģiskiem noteikumu izstrādes jautājumiem, savukārt četras TAG grupas risina un sniedz ieguldījumu specifiskos jautājumos, kā:

- gaisa satiksmes pārvaldība / aeronavigācijas pakalpojumi,
- lidlauki,
- lidojumu apkalpes licencēšana,
- gaisa kuģu ekspluatācija,
- ražošana un uzturēšana.

Šo darba grupu izveide CAA sniedz iespēju piedalīties ES aviācijas jomas likumdošanas izstrādes procesā.

4.5. Aviācijas drošības politikas īstenošanas riski

Iespējamie CAA darbības ārējie riska faktori, kas maina darbības vidi un var ietekmēt darbības radītāju izpildi:

- 1) normatīvo aktu grozījumi;
- 2) normatīvajos aktos noteikto funkciju grozīšana vai to apjoma palielināšana, nenodrošinot nepieciešamo finanšu apjomu;
- 3) jaunu normatīvo aktu izstrādāšanas iniciatīvu neatbalstīšana;
- 4) uzraudzībā esošo uzņēmumu (gaisa kuģu ekspluatanti, tehniskās apkopes organizācijas, lidlauki, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji u.c.) skaita pieaugums, kas rada nepieciešamību palielināt CAA aģentūras izdevumu segšanai un darbinieku atalgojumam domātos izdevumus;
- 4) personāla skaita samazināšanās un mainība;
- 5) nepietiekams finanšu līdzekļu apjoms.

4.6. Instrumenti, ar kuru palīdzību tiek nodrošināta darbības rezultātu pieejamība

Atbilstoši CAA vidēja termiņa darbības stratēģijai, ikgadējais aģentūras darba plāns, tiek sastādīts katra kārtējā tekošā gada beigās un aptver visu aģentūras darbību kopumā, kā arī tas tiek publicēts CAA mājas lapā. Papildus katras CAA daļas ietvaros tiek sastādīti detalizēti uzraudzības plāni atbilstoši CAA deleģētajām funkcijām un uzdevumiem: personāla sertifikācijas, aviācijas medicīnas, gaisa kuģu ekspluatācijas, aeronavigācijas, lidotspējas, lidlauku un aviācijas drošības jomās.

2012.gadā CAA kvalitātes vadības sistēma otro reizi tika pārsertificēta kā atbilstoša starptautiskajam standartam LVS EN ISO 9001:2008. Šis sasniegums ir CAA darbinieku kopīgā darba rezultāts. Tas apliecina, ka iestāde ir efektīvi strādājusi, lai attīstītu, uzturētu un nemitīgi pilnveidotu kvalitātes vadības sistēmu. Šis sertifikāts apliecina, ka CAA attīsta un uztur savu kvalitātes vadības sistēmu, kā arī norāda uz tiekšanos pēc nepārtrauktas kvalitātes vadības sistēmas uzlabošanas arī turpmāk. SIA "Bureau Veritas Latvia" veiktais pārsertifikācijas audits, kurā netika konstatēta neviena neatbilstība, vēlreiz apliecina darba rezultātu atbilstību noteiktajiem kvalitātes kritērijiem.

CAA darba plānu izpilde tiek kontrolēta un katru gadu apkopota un atspoguļota CAA Publiskajā pārskatā. Kvalitātes vadības sistēmas ietvaros kontroles nodrošināšanai katru gadu tiek izstrādāts iekšējā audita plāns un ir izveidota darbinieku paveiktā darba uzskaites sistēma, kas tiek atspoguļota ikgadējā CAA darbības pārskatā, kā arī tiek veikts ikgadējais CAA darbinieku novērtējums saskaņā Ministru kabineta 2012.gada 10.jūlija noteikumos Nr.494 „Noteikumi par valsts tiešās pārvaldes iestādēs nodarbināto darba izpildes novērtēšanu” noteiktajām prasībām.

5. Normatīvie akti un politikas plānošanas dokumenti CAA darbībā

1944.gada 7.decembrī jau pastāvošos starptautiskos pamatprincipus un noteikumus apvienoja konvencijā, ar kuru iedibināja ICAO un kas ir būtisks instruments starptautiskās aviācijas tiesiskajā regulējumā. Standarti LR kā dalībvalstij ir saistoši kopš 1992.gada, taču tā var atteikties tos pielietot, ja tiek ziņots ICAO par “atšķirīgu darbības praksi no starptautisko standartu prasībām”. Pastāvīga aktuālās informācijas uzturēšana par LR aviācijas aktivitātēm un atšķirībām notiek, aizpildot ICAO atbilstības kontrolkartes, izmantojot elektronisko ICAO sistēmu.

LR atšķirības par pielikumiem publicē speciālā izdevumā AIP.

1944. gada 7.decembra Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumi:

1. pielikums Aviācijas personāla licencēšana
2. pielikums Lidojumu noteikumi
3. pielikums Starptautiskās aeronavigācijas meteoroloģiskie pakalpojumi
4. pielikums Aeronavigācijas kartes
5. pielikums Lietotās mērvienības sakaru „gaiss-zeme” darbībās
6. pielikums Gaisa kuģu ekspluatācija
7. pielikums Gaisa kuģu nacionalitāte un reģistrācijas zīmes
8. pielikums Gaisa kuģu lidojuma derīgums
9. pielikums Formalitāšu vienkāršošana
10. pielikums Aeronavigācijas sakari
11. pielikums Gaisa satiksmes pakalpojumi
12. pielikums Glābšanas un meklēšanas darbi
14. pielikums Lidlauki
15. pielikums Aeronavigācijas informācijas pakalpojumi
16. pielikums Vides aizsardzība
17. pielikums Drošība
18. pielikums Bīstamo kravu droša transportēšana
19. pielikums Drošuma vadība

Atbilstoši zemāk uzskaitītajām regulām, kas ir stājušās spēkā pēdējo gadu laikā, CAA mērķis ir nodrošināt šo regulējošo normatīvo aktu izpildi, kas ir apjomīgs darbs, lai LR pilnībā ieviestu un piemērotu šo regulu prasības:

1. Komisijas Regula (ES) Nr.7/2013 (2013.gada 8.janvāris) par grozījumiem Regulā (ES) Nr.748/2012, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju;
2. Komisijas Īstenošanas Regula (ES) Nr.390/2013 (2013.gada 3.maijs), ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu;

3. Komisijas Regula (ES) Nr.245/2013 (2013.gada 19.marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr.272/2009 attiecībā uz šķidrumu, aerosolu un gēlu pārbaudēm ES lidostās;
4. Komisijas Regula (ES) Nr.6/2013 (2013.gada 8.janvāris) par grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr.216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr.1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK;
5. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.246/2013 (2013.gada 19.marts), ar ko groza Regulu (ES) Nr.185/2010 attiecībā uz šķidrumu, aerosolu un gēlu pārbaudēm ES lidostās;
6. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.104/2013 (2013.gada 4.februāris), ar ko groza Regulu (ES) Nr.185/2010 attiecībā uz pasažieru un citu personu pārbaudi ar sprāgstvielu palieku detektoriem (ETD) kombinācijā ar rokas metāla detektoriem (HHMD);
7. Komisijas Regula (ES) Nr.109/2013 (2013.gada 29.janvāris), ar ko groza Regulu (EK) Nr.748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006.gada 1.janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti un arī ņemot vērā Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas darbības paplašināšanu, tajā iekļaujot EEZ EBTA valstis;
8. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.428/2013 (2013.gada 8.maijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr.1033/2006 attiecībā uz ICAO noteikumiem, kas minēti 3. panta 1. punktā;
9. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.628/2013 (2013.gada 28.jūnijs) par darba metodēm, ar kādām Eiropas Aviācijas drošības aģentūra veic standartizācijas inspekcijas un pārrauga Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.216/2008 piemērošanu, un par Komisijas Regulas (EK) Nr.736/2006 atcelšanu;
10. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.657/2013 (2013.gada 10.jūlijs), ar kuru izdara grozījumu Īstenošanas regulā (ES) Nr.1079/2012, ar ko nosaka prasības balss sakaru kanālu atstatumam Eiropas vienotajā gaisa telpā;
11. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.659/2013 (2013.gada 10.jūlijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
12. Komisijas Regula (ES) Nr.800/2013 (2013.gada 14.augusts), ar kuru groza Regulu (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;
13. Komisijas Regula (ES) Nr.815/2013 (2013.gada 27.augusts), ar ko groza Regulu (EK) Nr.748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģu operatoram norādot administrējošo dalībvalsti, lai ņemtu vērā Horvātijas pievienošanos Eiropas Savienībai Dokuments attiecas uz EEZ;

14. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.1116/2013 (2013.gada 6.novembris), ar ko groza Regulu (ES) Nr.185/2010, precizējot, saskaņojot un vienkāršojot dažus konkrētus aviācijas drošības pasākumus Dokuments attiecas uz EEZ;
15. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.1264/2013 (2013.gada 3.decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi Dokuments attiecas uz EEZ;
16. Komisijas Regula (ES) Nr.748/2012 (2012.gada 3.augusts) ,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;
17. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.923/2012 (2012.gada 26.septembris), 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;
18. Komisijas Regula (ES) Nr.965/2012 (2012.gada 5.oktobris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008;
19. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.1079/2012 (2012.gada 16.novembris), ar ko nosaka prasības balss sakaru kanālu atstatumam Eiropas vienotajā gaisa telpā;
20. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.295/2012 (2012.gada 3.aprīlis), ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
21. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.1146/2012 (2012.gada 3.decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
22. Komisijas Regula (ES) Nr.290/2012 (2012. gada 30. marts), ar kuru groza Regulu (ES) Nr.1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr.216/2008;
23. Komisijas Regula (ES) Nr.100/2012 (2012.gada 3.februāris), ar ko groza Regulu (EK) Nr.748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006.gada 1.janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti un arī ņemot vērā Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas darbības paplašināšanu, tajā iekļaujot EEZ EBTA valstis;
24. Komisijas Regula (ES) Nr.1178/2011 (2011.gada 3.novembris), 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;
25. Komisijas Regula (ES) Nr.677/2011 (2011.gada 7.jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un ar ko groza Regulu (ES) Nr.691/2010;

26. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.1206/2011 (2011.gada 22.novembris), ar ko nosaka prasības gaisa kuģa identifikācijai uzraudzības nolūkos Eiropas vienotajā gaisa telpā;
27. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.1207/2011 (2011.gada 22.novembris), ar ko nosaka prasības uzraudzības veiktspējai un savstarpējai savietojamībai Eiropas vienotajā gaisa telpā;
28. Komisijas Īstenošanas Regula (2011.gada 17.oktobris) (ES) Nr.1034/2011, par drošības uzraudzību gaisa satiksmes pārvaldībā un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā un ar ko groza Regulu (ES) Nr.691/2010;
29. Komisijas Īstenošanas Regula (2011.gada 17.oktobris), (ES) Nr.1035/2011 (2011.gada 17.oktobris), ar ko nosaka kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai un groza Regulas (EK) Nr.482/2008 un (ES) Nr.691/2010;
30. Komisijas Regula (ES) Nr.1141/2011 (2011.gada 10.novembris) par grozījumiem Regulā (EK) Nr.272/2009, ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus, attiecībā uz drošības skeneru izmantošanu ES lidostās;
31. Komisijas Regula (ES) Nr.283/2011 (2011.gada 22.marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr.633/2007 attiecībā uz tās 7. pantā minētajiem pārejas noteikumiem;
32. Komisijas regula (ES) (2011.gada 19.aprīlis) Nr.390/2011, ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
33. Komisijas Regula (ES) Nr.720/2011 (2011.gada 22.jūlijs), ar kuru groza Regulu (EK) Nr.272/2009, ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus, attiecībā uz pakāpenisku šķidrumu, aerosolu un gēlu pārbaūžu uzsākšanu ES lidostās;
34. Komisijas Regula (ES) (2011.gada 2.februāris) Nr.115/2011, ar ko groza Regulu (EK) Nr.748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;
35. Komisijas Regula (ES) (2011.gada 24.februāris) Nr.176/2011 par informāciju, kas jāsniedz pirms funkcionālo gaisa telpas bloku izveidošanas un pārveidošanas;
36. Komisijas Regula (ES) Nr.677/2011(2011.gada 7.jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un ar ko groza Regulu (ES) Nr.691/2010;
37. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr.1197/2011 (2011.gada 19.aprīlis), ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
38. Komisijas Regula (ES) Nr.18/2010 (2010.gada 8.janvāris), ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr.300/2008 attiecībā uz kvalitātes kontroles valsts programmu specifikācijām civilās aviācijas drošības jomā;
39. Komisijas Regula (ES) (2010.gada 26.janvāris) Nr.72/2010 ar ko nosaka procedūras Komisijas pārbaūžu veikšanai aviācijas drošības jomā;

40. Komisijas Regula (ES) Nr.1254/2009 (2009.gada 18.decembris) ar ko nosaka kritērijus, lai ļautu dalībvalstīm atkāpties no kopējiem pamatstandartiem civilās aviācijas drošības jomā un pieņemt alternatīvus drošības pasākumus;
41. Komisijas Regula (EK) Nr.272/2009 (2009.gada 2.aprīlis) ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus, kas izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.300/2008 pielikumā;
42. Komisijas Regula (ES) Nr.297/2010 (2010.gada 9.aprīlis) par grozījumiem Regulā (EK) Nr.272/2009, ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus;
43. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.300/2008 (2008.gada 11.marts) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr.2320/2002;
44. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.549/2004 (2004. gada 10.marts) ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai;
45. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.550/2004 (2004.gada 10.marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā;
46. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.551/2004 (2004.gada 10.marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā;
47. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.1070/2009 (2009.gada 21.oktobris) ar ko groza Regulas (EK) Nr.549/2004, (EK) Nr.550/2004, (EK) Nr.551/2004 un (EK) Nr.552/2004, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspējību;
48. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.552/2004 (2004.gada 10.marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību;
49. Padomes Regula (EK) Nr.219/2007 (2007.gada 27.februāris), ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR);
50. Padomes Regula (EK) Nr.1361/2008 (2008.gada 16.decembris), ar kuru groza Regulu (EK) Nr.219/2007, ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR);
51. Komisijas Regula (EK) Nr.474/2006 (2006.gada 22.marts), par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.2111/2005 II nodaļā;
52. Komisijas Regula (ES) Nr.285/2010, (2010.gada 6.aprīlis) ar ko izdara grozījumus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr.785/2004 par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem;
53. Komisijas Regula (ES) Nr.82/2010 (2010.gada 28.janvāris) ar ko groza Regulu (EK) Nr.748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;
54. Komisijas Regula (EK) Nr.748/2009 (2009.gada 5.augusts) par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas

2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;

55. Komisijas Regula (EK) Nr.351/2008 (2008.gada 16.aprīlis), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/36/EK attiecībā uz prioritātes piešķiršanu Kopienas lidostas izmantojošo gaisakuģu perona pārbaužu veikšanā;
56. Komisijas Regula (ES) Nr.791/2010 (2010.gada 6.septembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
57. Komisijas Regula (ES) Nr.590/2010 (2010.gada 5.jūlijs), ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
58. Komisijas Regula (ES) Nr.273/2010 (2010.gada 30.marts) ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
59. Komisijas Regula (EK) Nr.1144/2009 (2009.gada 26.novembris), ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
60. Komisijas Regula (EK) Nr.619/2009 (2009.gada 13.jūlijs) ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
61. Komisijas Regula (EK) Nr.298/2009, (2009.gada 8.aprīlis) ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
62. Komisijas Regula (EK) Nr.262/2009 (2009.gada 30.marts), ar ko nosaka prasības S režīma pieprasītāja kodu koordinētai piešķiršanai un izmantošanai Eiropas vienotajā gaisa telpā;
63. Komisijas Regula (EK) Nr.29/2009 (2009.gada 16.janvāris), ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā;
64. Komisijas Regula (EK) Nr.633/2007(2007.gada 7.jūnijs), ar ko nosaka prasības attiecībā uz to, kā piemērot lidojuma ziņojumu nodošanas protokolu, ko izmanto lidojumu paziņošanai, koordinēšanai un nodošanai starp gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām;
65. Komisijas Regula (EK) Nr.715/2008 (2008.gada 24.jūlijs) ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
66. Komisijas Regula (EK) Nr.331/2008 (2008.gada 11.aprīlis) ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
67. Komisijas Regula (EK) Nr.1400/2007 (2007.gada 28.novembris) ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

68. Komisijas Regula (EK) Nr.1043/2007 (2007.gada 11.septembris) ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
69. Komisijas Regula (EK) Nr.235/2007 (2007.gada 5.marts) ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
70. Komisijas Regula (EK) Nr.1543/2006 (2006.gada 12.oktobris) ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.2111/2005 II nodaļā, un kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr.910/2006;
71. Komisijas Regula (EK) Nr.910/2006 (2006.gada 20.jūnijs) ar ko groza Regulu (EK) Nr.474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.2111/2005 II nodaļā;
72. Komisijas Regula (EK) Nr.473/2006 (2006.gada 22.marts) ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstam, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.2111/2005 II nodaļā;
73. Komisijas Regula (EK) Nr.1321/2007 (2007.gada 12.novembris) ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā centrālajā repozitorijā integrējama informācija par notikumiem civilajā aviācijā, kuras apmaiņu veic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK;
74. Komisijas Regula (EK) Nr.768/2006 (2006.gada 19.maijs) ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/36/EK par informācijas vākšanu un apmaiņu attiecībā uz to gaisa kuģu drošību, kuri izmanto Kopienas lidostas, un informācijas sistēmu pārvaldību;
75. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.1107/2006 (2006.gada 5.jūlijs) par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu;
76. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.2111/2005 (2005.gada 14.decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu;
77. Padomes Regula (EEK) Nr.3922/91 (1991.gada 16.decembris) par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā;
78. Komisijas Regulu (EK) Nr.859/2008 (2008.gada 20.augusta) ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr.3922/91 (1991.gada 16.decembris) attiecībā uz kopējām tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām, ko piemēro komerciāliem pārvadājumiem ar gaisa kuģiem;
79. Parlamenta un Padomes regula (EK) Nr.1899/2006 (2006.gada 12.decembris), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr.3922/91 (1991.gada 16.decembris) par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā;

80. Parlamenta un Padomes regula (EK) Nr.1900/2006 (2006.gada 20.decembris), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr.3922/91 (1991.gada 16.decembris) par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā;
81. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.1108/2009 (2009.gada 21.oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr.216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/23/EK;
82. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.216/2008 (2008.gada 20.februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr.1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK;
83. Komisijas Regula (EK) Nr.690/2009 (2009.gada 30.jūlijs) par grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr.216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr.1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (1);
84. Komisijas Regula (ES) Nr.255/2010 (2010.gada 25.marts) ar ko nosaka kopējus gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības noteikumus;
85. Komisijas Regula (ES) Nr.73/2010 (2010.gada 26.janvāris) ar ko nosaka prasības attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas kvalitāti vienotajā Eiropas gaisa telpā;
86. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.1070/2009 (2009.gada 21.oktobris) ar ko groza Regulas (EK) Nr.549/2004, (EK) Nr.550/2004, (EK) Nr.551/2004 un (EK) Nr.552/2004, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspējību;
87. Komisijas Regula (EK) Nr.29/2009, (2009.gada 16.janvāris) ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā;
88. Komisijas Regula (EK) Nr.262/2009, (2009.gada 30.marts) ar ko nosaka prasības S režīma pieprasītāja kodu koordinētai piešķiršanai un izmantošanai Eiropas vienotajā gaisa telpā;
89. Komisijas Regula (EK) Nr.633/2007 (2007.gada 7.jūnijs), ar ko nosaka prasības attiecībā uz to, kā piemērot lidojuma ziņojumu nodošanas protokolu, ko izmanto lidojumu paziņošanai, koordinēšanai un nodošanai starp gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām;
90. Komisijas Regula (EK) Nr.482/2008 (2008.gada 30.maijs) ar kuru izveido programmatūras drošības garantijas sistēmu, kas jāīsteno aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, un ar kuru groza Regulas (EK) Nr.2096/2005 II pielikumu;
91. Komisijas Regula (EK) Nr.730/2006 (2006.gada 11.maijs) par gaisa telpas klasifikāciju un lidojumu, kurus veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, piekļuvi virs 195. lidojuma līmeņa;
92. Komisijas Regula (EK) Nr.1032/2006 (2006.gada 6.jūlijs) ar ko nosaka prasības lidojuma datu apmaiņas automātiskajām sistēmām, lai paziņotu, koordinētu un nodotu lidojumus starp gaisa satiksmes vadības vienībām;

93. Komisijas Regula (EK) Nr.30/2009, (2009. gada 16. janvāris) ar ko saistībā ar datu pārraides pakalpojumiem groza Regulu (EK) Nr.1032/2006 ciktāl tas attiecas uz prasībām lidojuma datu apmaiņas automatiskajām sistēmām;
94. Komisijas Regula (EK) Nr.1033/2006 (2006.gada 4.jūlijs) ar ko nosaka prasības attiecībā uz lidojuma plānu sastādīšanas procedūrām lidojuma sagatavošanas fāzē vienotajā Eiropas gaisa telpā;
95. Komisijas Regula (EK) Nr.2150/2005 (2005.gada 23.decembris) ar ko nosaka kopīgus noteikumus gaisa telpas elastīgai izmantošanai;
96. Komisijas Regula (EK) Nr.482/2008 (2008.gada 30.maijs), ar kuru izveido programmatūras drošības garantijas sistēmu, kas jāīsteno aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, un ar kuru groza Regulas (EK) Nr.2096/2005 II pielikumu;
97. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.261/2004 (2004.gada 11.februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr.295/91;
98. Komisijas Regula (EK) Nr.104/2004 (2004.gada 22.janvāris), ar ko paredz noteikumus par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras Apelācijas padomes izveidošanu un sastāvu;
99. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr.785/2004 (2004.gada 21.aprīlis) par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem;
100. Komisijas Regula (EK) Nr. 379/2014 ar kuru groza Regulu (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;
101. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1029/2014 (2014. gada 26. septembris), ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 73/2010, ar ko nosaka prasības attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas kvalitāti vienotajā Eiropas gaisa telpā;
102. Komisijas Regula (ES) Nr. 139/2014 (2014. gada 12. februāris), ar ko nosaka prasības un administratīvs procedūra saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008;
103. Komisijas Regula (ES) Nr. 1321/2014 (2014. gada 26. novembris) par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu;
104. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1318/2014 (2014. gada 11. decembris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
105. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1029/2014 (2014. gada 26. septembris), ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 73/2010, ar ko nosaka prasības attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas kvalitāti vienotajā Eiropas gaisa telpā ;
106. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1028/2014 (2014. gada 26. septembris), ar kuru groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1207/2011, ar ko nosaka prasības uzraudzības veikspējai un savstarpējai savietojamībai Eiropas vienotajā gaisa telpā;

107. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 970/2014 (2014. gada 12. septembris), ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 677/2011, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošana;
108. Padomes Regula (ES) Nr. 721/2014 (2014. gada 16. jūnijs), ar kuru Regulu (EK) Nr. 219/2007, ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR), groza attiecībā uz Kopuzņēmuma darbības termiņa pagarināšanu līdz 2024. Gadam;
109. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 716/2014 (2014. gada 27. jūnijs), par kopprojektu sērijas pilotprojekta izveidi Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālpilna atbalstam;
110. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 687/2014 (2014. gada 20. jūnijs), ar ko groza Regulu (ES) Nr. 185/2010, precizējot, saskaņojot un vienkāršojot aviācijas drošības pasākumus, kā arī attiecībā uz drošības standartu līdzvērtīgumu un kravas un pasta sūtījumu drošības pasākumiem;
111. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 598/2014 (2014. gada 16. aprīlis), par noteikumu un procedūru noteikšanu attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu, kas saistīti ar troksni, ieviešanu Savienības lidostās, izmantojot līdzsvarotu pieeju, un par Direktīvas 2002/30/EK atcelšanu;
112. Komisijas Regula (ES) Nr. 452/2014 (2014. gada 29. aprīlis), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008;
113. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 448/2014 (2014. gada 2. maijs), ar kuru groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011, atjauninot atsauces uz Čikāgas Konvencijas pielikumiem;
114. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 421/2014 (2014. gada 16. aprīlis), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā, jo paredzams, ka līdz 2020. gadam tiks īstenota starptautiska vienošanās par vienota un globāla tirgus mehānisma piemērošanu starptautiskās aviācijas emisijām;
115. Komisijas Regula (ES) Nr. 379/2014 (2014. gada 7. aprīlis), ar kuru groza Regulu (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;
116. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 376/2014 (2014. gada 3. Aprīlis 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;
117. Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 368/2014 (2014. gada 10. aprīlis), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;

118. Komisijas Regula (ES) Nr. 319/2014 (2014. gada 27. marts), par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras iekasētajām maksām un atlīdzību un par Regulas (EK) Nr. 593/2007 atcelšanu;
119. Komisijas Regula (ES) Nr. 245/2014 (2014. gada 13. marts), ar kuru groza Komisijas 2011. gada 3. novembra Regulu (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi;
120. Komisijas Regula (ES) Nr. 139/2014 (2014. gada 12. februāris), ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008;
121. Komisijas Regula (ES) Nr. 100/2014 (2014. gada 5. februāris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģu operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;
122. Komisijas Regula (ES) Nr. 83/2014 (2014. gada 29. janvāris), ar kuru groza Regulu (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;
123. Komisijas Regula (ES) Nr. 71/2014 (2014. gada 27. janvāris), ar kuru groza Regulu (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;
124. Komisijas Regula (ES) Nr. 1311/2014 (2014. gada 26. novembris) par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu;
125. Komisijas Regula (ES) Nr. 70/2014 (2014. gada 27. janvāris), ar kuru groza Komisijas Regulu (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008;
126. Komisijas Regula (ES) Nr. 69/2014 (2014. gada 27. janvāris), ar kuru groza Regulu (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;
127. Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1998 (2015. gada 5. novembris), ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā;
128. Komisijas Regula (ES) 2015/1536 (2015. gada 16. septembris), ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1321/2014 attiecībā uz lidojumderīguma uzturēšanas noteikumu pielīdzināšanu Regulai (EK) Nr. 216/2008, kritiskiem tehniskās apkopes uzdevumiem un gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanas uzraudzību;

129. Komisijas Regula (ES) 2015/1329 (2015. gada 31. jūlijs), ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012 attiecībā uz Savienības gaisa pārvadātāju ekspluatētiem gaisa kuģiem, kas reģistrēti trešā valstī;
130. Komisijas Regula (ES) 2015/1088 (2015. gada 3. jūlijs), ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1321/2014 par vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu tehniskās apkopes procedūru atvieglojumiem;
131. Komisijas Regula (ES) 2015/1039 (2015. gada 30. jūnijs), ar ko groza Regulu (ES) Nr. 748/2012 attiecībā uz izmēģinājuma lidojumiem;
132. Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1018 (2015. gada 29. jūnijs), ar ko nosaka sarakstu, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014;
133. Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1014 (2015. gada 25. jūnijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi;
134. Komisijas Regula (ES) 2015/640 (2015. gada 23. aprīlis), par lidojumderīguma papildu specifikācijām konkrēta veida ekspluatācijai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012;
135. Komisijas Regula (ES) 2015/445 (2015. gada 17. marts), par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 1178/2011 saistībā ar tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi;
136. Komisijas Regula (ES) 2015/340 (2015. gada 20. februāris), 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;
137. Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/310 (2015. gada 26. februāris), ar kuru izdara grozījumus Regulā (EK) Nr. 29/2009, ar ko nosaka prasības datu pārraides pakalpojumu sniegšanai Eiropas vienotajā gaisa telpā, un atceļ Īstenošanas regulu (ES) Nr. 441/2014;
138. Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/187 (2015. gada 6. februāris), ar ko attiecībā uz rokas bagāžas pārbaudi groza Regulu (ES) Nr. 185/2010;
139. Komisijas Regula (ES) 2015/180 (2015. gada 9. februāris), par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai pēc minētā datuma ir veikuši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģu operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;
140. Komisijas Regula (ES) 2015/140 (2015. gada 29. janvāris), ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 965/2012 attiecībā uz sterilu lidojuma apkalpes nodalījumu un ar kuru labo minēto regulu;
141. Komisijas Regula (ES) 2016/282 (2016. gada 26. februāris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 748/2009 par to gaisakuģu operatoru sarakstu, kuri 2006. gada 1. janvārī vai

pēc minētā datuma ir veikuši Direktīvas 2003/87/EK I pielikumā uzskaitītās aviācijas darbības, katram gaisakuģa operatoram norādot administrējošo dalībvalsti;

142. Komisijas Regula (ES) 2016/539 (2016. gada 6. aprīlis), ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011 attiecībā uz pilotu mācībām, eksāmeniem un periodiskām pārbaudēm saistībā ar veikspējas navigāciju;
143. Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2016/472 (2016. gada 31. marts), ar ko Regulu (ES) Nr. 72/2010 groza attiecībā uz termina “Komisijas inspektors” definīciju;
144. Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2016/963 (2016. gada 16. jūnijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 474/2006 attiecībā uz darbības aizliegumam Savienībā pakļauto gaisa pārvadātāju sarakstu;
145. Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2016/1006 (2016. gada 22. jūnijs), ar ko Regulu (ES) Nr. 255/2010 groza attiecībā uz ICAO noteikumiem, kas minēti 3. panta 1. punktā;

Piezīme: pilnīgai informācijai par ES tiesību aktiem -

<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=lv>

6. V/A Civilās aviācijas aģentūras finansējums

Saskaņā ar likuma „Par aviāciju” 5. pantu CAA ir Satiksmes ministrijas pārraudzībā esoša no budžeta nefinansēta valsts pārvaldes iestāde, kas tiek finansēta no līdzekļiem, kuri iegūti par sniegtajiem publiskajiem pakalpojumiem, un citiem pašu ieņēmumiem, dāvinājumiem un ziedojumiem, kā arī ārvalstu finanšu palīdzības saskaņā ar Ministru kabineta noteiktajiem publisko pakalpojumu izcenojumiem un no ieņēmumu daļas par aeronavigācijas pakalpojumiem Rīgas lidojumu informācijas rajonā saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem par aeronavigācijas pakalpojumu maksas sadales kārtību, kā arī no ieņēmumiem par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanu saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem par valsts nozīmes civilās aviācijas lidlaukā sniegto pakalpojumu maksu. Maksa par CAA sniegtajiem pakalpojumiem un ieņēmumu daļa par aeronavigācijas pakalpojumiem ieskaitāma CAA kontā Valsts kasē un izmantojama vienīgi aģentūras darbības nodrošināšanai.

CAA budžets 2014.gadam ir apstiprināts ar Ministru kabineta 2013.gada 18.decembra rīkojumu Nr.662 „Par valsts aģentūras "Civilās aviācijas aģentūra" 2014.gada budžeta apstiprināšanu”.

CAA ieņēmumu un izdevumu atšifrējums 2014.–2016. gadam

Programmas/ apakšprogram mas kods; SAP klasifikācijas kods	Grupas , apakšg ru -pas kods	Ieņēmumu, izdevumu, finansēšanas, funkcijas klasifikācijas kods	Iestādes nosaukums; klasifikācijas koda nosaukums	2012. gada izpilde	2013.gad a precizēta is plāns	2014.gad a pieprasīj ums	2015.gada pieprasīj ums	2016.gada pieprasīj ums
1	2	3	4	5	6	7	8	9

P0		17000 – 21700	Resursi izdevumu segšanai	2626405	3941355	3019298	3033377	4113700
		18.3.2.2.	Pārējie valsts budžeta daļēji finansēto atvasināto publisko personu un budžeta nefinansēto iestāžu saņemtie transferti no citas ministrijas vai centrālās budžeta iestādes	53126				
A300	3.0.	21300; 21400	Ieņēmumi no maksas pakalpojumiem un citi pašu ieņēmumi, tajā skaitā	2573279	3941355	3019298	4156500	4113700
			-no ieņēmumiem par pašu maksas pakalpojumiem;	244663	1582308	254083	1324910	1282110
			- no ieņēmumu daļas par tranzīta lidojumu aeronavigācijas pakalpojumiem Rīgas lidojumu informācijas rajonā	1260664	993090	996090	996090	976090
			- no ieņēmumiem par gaisa kuģu lidojumu drošuma un civilās aviācijas drošības uzraudzības nodrošināšanu	1067952	1365957	1769125	1835500	1855500
B000		1000 - 9000	Izdevumi - kopā	2595086	3941355	2854254	4156500	4113700
		1000 - 4000; 6000 - 7000	Uzturēšanas izdevumi	2583961	3891554	2815469	4120900	4078100
		1000 - 2000	Kārtējie izdevumi	2527329	3774953	2766350	4001300	3978500
		1000	Atlīdzība	1798809	2802337	2094520	2975900	2933100
		1100	Atalgojums	1409973	2258019	1651726	2302600	2258020
		2000	Preces un pakalpojumi	728520	972616	671830	1025400	1045400
		7000	Uzturēšanas izdevumu transferti, pašu resursu maksājumi, starptautiskā sadarbība	56632	116601	49119	119600	99600
		7600 - 7700	Kārtējie maksājumi Eiropas Kopienas budžetā un starptautiskā sadarbība	22819	99601	29119	99600	99600
		7700	Starptautiskā sadarbība	22819	99601	29119	99600	99600
		7800	No valsts budžeta daļēji finansētu atvasināto publisko personu un budžeta nefinansētu	33813	17000	20000	20000	

			iestāžu uzturēšanas izdevumu transferti					
		7812	No valsts budžeta daļēji finansētu atvasināto publisko personu un budžeta nefinansētu iestāžu uzturēšanas izdevumu transferti uz valsts budžetu (citai ministrijai, centrālai valsts iestādei)	33813	17000	20000	20000	
		5000; 9000	Kapitālie izdevumi	11125	49801	38785	35600	
		5000	Pamatkapitāla veidošana	11125	49801	38785	35600	35600
P1M		[17000 - 21700] - [1000 - 9000]	Finansiālā bilance	31319	0	165044	0	0
F 00 00 00 00		F 00 00 00 00	Finansēšana	-31319	0	-165044	0	0
		F21 01 00 00	Naudas līdzekļi	-31319	0	-165044	0	0
		F21 01 00 00 1	Maksas pakalpojumu un citu pašu ieņēmumu naudas līdzekļu atlikumu izmaiņas palielinājums (-) vai samazinājums (+)	-31319		-165044		

Pārskats par V/a "Civilās aviācijas aģentūra" darbības stratēģijā 2014–2016. gadam veiktajiem grozījumiem 2016. gadā saskaņā ar Ministru kabineta instrukciju Nr.3 Rīgā 2015.gada 28.aprīlī (prot. Nr.22 1.§) Kārtība, kādā izstrādā un aktualizē institūcijas darbības stratēģiju un novērtē tās ieviešanu.

Nr. p.k.	Stratēģijas daļa, tabula vai punkts, kurā veikti grozījumi	Veiktie grozījumi	Grozījumu pamatojums
1.	2.1. tabula	Satiksme - starptautiskajā lidostā "Rīga".	Precizēta informācija
2.	2.3. tabula	Lidojumu skaits un Gaisa kuģu skaits	Precizēta informācija
3.	3.2. tabula	Informācija par aviācijas personālam izsniegtajām apliecībām	Precizēta informācija
4.	3.3.tabula	Informācija par aviācijas personālam izsniegtajām veselības apliecībām un medicīnas slēdzieniem	Precizēta informācija
6.	6.1. tabula	Rezultāta sasniegšanas plānotais progress stratēģijas plānošanas ciklā.	Precizēta informācija
7.	Normatīvie akti un politikas plānošanas dokumenti programmas darbības jomā	Papildināta sadaļa ES Tiesību akti	Precizēta informācija
8.	Valsts aģentūras plānotie ieņēmumu avoti un ieņēmumu izlietojums	Precizēta informācija	Saskaņā ar 23.12.2015. MK rīkojums Nr. "Par valsts aģentūras "Civilās aviācijas aģentūra" budžeta apstiprināšanu" ("LV", 253 (5571), 29.15.2015) [stājas spēkā 23.12.2015]

