

Ar grozījumiem,  
kas veikti saskaņā ar  
Ministru kabineta  
2007.gada 11.aprīļa  
rīkojumu Nr.198

**Koncepcija**  
**par meklēšanas un glābšanas spēju attīstību un**  
**pilnveidošanu, izmantojot helikopterus**  
(Informatīvā daļa)

Koncepcija ir izstrādāta, lai uzlabotu cilvēku meklēšanas un glābšanas spējas Latvijā un tās teritoriālajos ūdeņos.

## PAŠREIZĒJĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS

Glābšanas darbu veikšanai NBS Gaisa spēku rīcībā ir četri helikopteri Mi-17 V1 (Mi-8 MTV1).

NBS Gaisa spēku rīcībā ir arī trīs helikopteri Mi-2, neviens nav darba kārtībā, bet Valsts robežsardzes rīcībā ir viens helikopters *Augusta Bell-206*, un notiek divu *Augusta Bell-109* piegāde (2007.gada augusts). Ar Mi-17 V1 (Mi-8 MTV1) helikopteriem var veikt cilvēku meklēšanu un glābšanu gan uz ūdens, gan uz sauszemes, kā arī var nodrošināt vienlaicīgu vairāku cietušo pārvadāšanu (līdz 30 cilvēkiem). Ar helikopteriem Mi-2 un *Augusta Bell-206* var veikt vizuālo meklēšanu dienā un viegli cietušo pārvadāšanu, kā arī ārstu brigādes nogādāšanu notikuma vietā. Ar *Augusta Bell-109* var veikt meklēšanu dienā un naktī, izmantojot optiski elektronisko aprīkojumu, un nodrošināt viena cietušā transportēšanu nestuvēs.

Helikopteri Mi-17 V1 (Mi-8 MTV1) ir aprīkoti ar nepieciešamo meklēšanas un glābšanas aprīkojumu (ar vinčām un glābšanas plostiem, meklēšanas prožektoriem), izņemot optiski elektroniskās novērošanas iekārtas, kas nepieciešamas, lai varētu atrast atsevišķus cilvēkus ūdenī un neapgaismotus objektus naktī. Diviem helikopteriem ir uzstādīts meklēšanas radars. Helikopteri ir aprīkoti ar medicīnisko aprīkojumu, kas paredzēts pirmās un neatliekamās medicīniskās palīdzības nodrošināšanai cietušajiem, veicot transportēšanu no negadījuma vietas. Tomēr ar šo aprīkojumu nepietiek, lai nodrošinātu dzīvībai svarīgās funkcijas smagi cietušajiem, tāpēc dežūrā esoša helikoptera aprīkojums jāpapildina ar medicīniskajām ierīcēm dzīvībai svarīgo funkciju nodrošināšanai.

Kopš koncepcijas pieņemšanas ir veikti pasākumi tās īstenošanai un sasniegts gatavības laiks lidojumam atbilstoši NATO prasībām. Operatīvās darbības iespējas jūrā ir ierobežotas, jo helikopteru bāzēšanās vieta ir vienas stundas lidojumā līdz Baltijas jūras piekrastei. Par iemeslu tam ir helikopteru un to apkalpju trūkums un nepietiekamā NBS Gaisa spēku infrastruktūra piejūras rajonos (jāizveido postenis Ventspilī).

Lidojumus meklēšanai un glābšanai plānots veikt vizuāli zem mākoņiem atbilstoši VFR (vizuālo lidojumu noteikumu) prasībām. Lidojums atbilstoši IFR (instrumentālo lidojumu noteikumi) iespējams kā šāda lidojuma daļa, ja:

- lidojums tiek pārtraukts tādu laika apstākļu dēļ, kuros vizuālais lidojums nav iespējams;
- glābšanas darbi tiek veikti jūrā, veicot instrumentālu pieeju avarējušajam kuģim, pamatojoties uz helikoptera radara informāciju;
- pārvarot zonu ar zemu redzamību, notikuma vietā paredzami laika apstākļi, kas ļaus pāriet vizuālajā lidojumā, samazinot augstumu līdz minimālajam drošības augstumam (MSA);
- helikopters atgriežas IFR lidojumiem aprīkotā lidlaukā pēc darba beigšanas.

Patlaban speciāli nosēšanās laukumi pie slimnīcām ir tikai Daugavpilī pie Stropu ezera un Rīgā pie Gailezera slimnīcas. Rēzeknē un Jēkabpilī tiek izmantoti

pilsētas stadioni tiešā slimmīcu tuvumā. Stadioni tiek izmantoti arī Ludzā un Krāslavā. Tiek plānots izveidot laukumu pie slimnīcas Kuldīgā. Raksturojot pašreizējo situāciju, helikopteru spējas veikt glābšanas darbus paliks ierobežotas, kamēr netiks atrisināti jautājumi par:

- meteoroloģisko novērojumu tīkla pilnveidošanu un kārtējās informācijas pieejamību NBS dienestiem,
- liela augstuma objektu uzskaiti un marķēšanu, sākot no 46 metru augstuma,
- rezerves lidlauku tīkla izveidi.

Sakarā ar to, ka likums „Par aviāciju” nosaka objektu marķēšanu tikai no 100 metru augstuma, glābšanas darbus virs sauszemes iespējams veikt tikai tad, ja redzamība ir lielāka par diviem kilometriem.

Kārtību, kādā sadarbojas NBS Gaisa spēki un Valsts robežsardze, sniedzot helikopteru atbalstu cilvēku meklēšanā un glābšanā, atbalstot Katastrofu medicīnas centru, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu un citas reaģēšanā iesaistītās institūcijas, nosaka Operatīvās rīcības plāns cilvēku meklēšanai un glābšanai un savstarpējās sadarbības līgumi.

## **MEKLĒŠANAS UN GLĀBŠANAS NODROŠINĀŠANAI NEPIECIEŠAMIE LIDLAIKI**

Pašreiz strādājošie lidlauki: starptautiskā lidosta „Rīga”, kas nodrošina komerciālās aviācijas lidojumus ar lidmašīnām – 60 reisiem dienā, lidlauki Ventspilī un Liepājā – pašvaldību īpašumā esošie lidlauki, sertificēti kā starptautiskās lidostas, nodrošina atsevišķus gaisa kuģu lidojumus (2-3 nedēļā), lidlauks Lielvārdē – neapriekots militārs lidlauks, izmanto tikai Gaisa spēku helikopteri vizuālajos apstākļos.

### Papildu informācija par lidlaukiem:

1. Lidosta **Rīga**. Skrejceļš 2500m. Diena/nakts. Visu diennakti pilns serviss. Nosēšanās sistēmas instrumentālas nosēšanās veikšanai:

- ILS/DME atbilstoši 1. kategorijai (mākoņu apakšējā robeža - lēmuma pieņemšanas augstums 200ft-60m, redzamība uz skrejceļa 800m),
- VOR/DME ar mākoņu apakšējās robežas- lēmuma pieņemšanas augstumu 510ft-150m, redzamība uz skrejceļa 1000m.

Lidosta pilnībā atbilst glābšanas helikopteru darba atbalstam.

2. Lidosta **Liepāja**. Skrejceļš 2000m. Diena/nakts.

Strādā pēc darba grafika, pārējā laikā pēc pieprasījuma, degvielas nav, pēc iepriekšēja pasūtījuma degviela tiek vesta no ostas. Nosēšanās sistēmas instrumentālas nosēšanās veikšanai:

- VOR/DME ar mākoņu apakšējās robežas- lēmuma pieņemšanas augstumu 660ft-200m (helikopteri šādos apstākļos vēl lido vizuāli zem mākoņiem), redzamība uz skrejceļa 1000m.

Lidosta neatbilst glābšanas helikopteru darba atbalstam, jo nav izmantojama, helikopteriem pārejot instrumentālā lidojumā, nav pieejama degviela uzpildei, gaisa satiksmes vadība (GSV) pieejama tikai darba laikā.

3. Lidosta **Ventspils**. Skrejceļš 1300m. Diena/nakts.

Strādā darbdiēnās 09.00-16.30, degviela lidlaukā stacionārā uzpildes vietā 25m<sup>3</sup>. Nosēšanās sistēmas instrumentālas nosēšanās veikšanai:

- VOR/DME ar mākoņu apakšējās robežas- lēmuma pieņemšanas augstumu 520ft-150m, redzamība uz skrejceļa 1000m.

Lidosta daļēji atbilst glābšanas helikopteru darba atbalstam, nepieciešami pasākumi lēmuma pieņemšanas augstuma samazināšanai līdz 300ft, kā arī jāorganizē gaisa satiksmes vadības (GSV) pakalpojumi visu diennakti.

4. Lidlauks **Daugavpils-Naujiena**. Skrejceļš 1700m. Nav izmantojams.

Nosēšanās sistēmas instrumentālas nosēšanās veikšanai - VOR/DME, nav gaismas aprīkojuma, nav lidlauka dienesta un gaisa satiksmes vadības (GSV), nav degvielas. Pašlaik nav izmantojams bez iepriekšējas sagatavošanas: pēc skrejceļa sagatavošanas var izmantot dienā vizuālos apstākļos.

Lidosta neatbilst glābšanas helikopteru darba atbalstam.

5. Lidlauks **Lielvārde**. Skrejceļš 2500m. Pēc skrejceļa sagatavošanas to var izmantot lidmašīnas dienā vizuālos apstākļos. Izmantojams kā helikopteru laukums dienā un naktī vizuālajiem lidojumiem. Nav nosēšanās sistēmas instrumentālas nosēšanās veikšanai. Lidlauks daļēji atbilst glābšanas helikopteru darba atbalstam: nodrošina helikopteru izvietošanu, apkopi un uzpildi ar degvielu, nevar uzņemt helikopterus, tiem lidojot instrumentālos meteoroloģiskos apstākļos.

6. Lidlauks **Rēzekne**. Skrejceļš 1200m. Var izmantot dienā vizuālos apstākļos. Nosēšanās sistēmas instrumentālas nosēšanās veikšanai nav. Nav iespējama degvielas uzpilde.

## AR PROBLĒMU SAISTĪTIE TIESĪBU AKTI

1. Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums;
2. likums „Par aviāciju”;
3. Nacionālo bruņoto spēku likums;
4. Ministru kabineta 02.12.2003. noteikumi Nr.674 „Noteikumi par cilvēku meklēšanu un glābšanu aviācijas un jūras avārijas gadījumā”.

Ārējos normatīvajos aktos izskatāmās problēmas risinājums nav paredzēts.

### **I variants – pašreizējā situācija – dežūra postenī, kas atrodas Lielvārdes lidlaukā (1.PIELIKUMS)**

NBS Gaisa spēku rīcībā meklēšanas un glābšanas darbu veikšanai ar helikopteriem Mi-17V1 (Mi-8 MTV1) sagatavotas piecas apkalpes. Patlaban visi helikopteri Mi-17V1 izvietoti lidlaukā „Lielvārde”. Diennakts režīmā dežūru nodrošina piecas apkalpes, kas nodrošina 15 minūšu gatavību lidojumam.

*Gatavības laiks lidojumam visos aprēķinos ir laiks, kas nepieciešams helikoptera un apkalpes tehniskajai gatavībai uzsākt lidojumu, t.i., personiskā ekipējuma un helikoptera sagatavošanai, ieskaitot dzinēja iedarbināšanu. Gatavības laiks netiek piesaisīts diennakts laika maiņai.*

Kopš koncepcijas pieņemšanas ir veikti pasākumi tās īstenošanai un sasniegts gatavības laiks lidojumam atbilstoši NATO prasībām. Operatīvās darbības iespējas jūrā ir ierobežotas, jo helikopteru bāzēšanās vieta ir vienas stundas lidojumā līdz Baltijas jūras piekrastei. Par iemeslu tam ir helikopteru un to apkalpju trūkums un nepietiekamā NBS Gaisa spēku infrastruktūra piejūras rajonos (jāizveido postenis Ventspilī). Helikoptera komandierim ir tiesības palielināt šo laiku, lai iegūtu pilnīgu informāciju par laika apstākļiem un rezerves lidlaukiem un pieņemtu lēmumu drošai lidojuma veikšanai.

Nav vienotu NATO prasību par helikopteru gatavības laiku izlidot glābšanas darbu veikšanai, bet katrai valstij ir savas nacionālās drošības prasības glābšanas jomā, kas nepārsniedz 15 minūšu gatavību lidojumam.

*Lerašanās laiks notikuma vietā nedrīkst pārsniegt aprēķināto cietušo izdzīvošanas laiku attiecīgajos apstākļos (ūdens temperatūrā +5C tas nepārsniedz 60 minūtes). Atkarībā no tā jānodrošina helikopteru posteņu izvietojums glābšanas darbu rajonā.*

Lēmumu par nepieciešamību veikt lidojumu meklēšanas un glābšanas darbu nodrošināšanai jūrā pieņem Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC) atbilstoši Operatīvās rīcības plānam cilvēku meklēšanai un glābšanai MRCC atbildības rajonā. Šajā plānā ir noteikta kārtība, kādā meklēšanas un glābšanas operācijā tiek iesaistīti dežūrējošie spēki (kuģi, helikopters, Katastrofu medicīnas centrs) un, ja ir vairāk par pieciem cietušajiem, arī Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests (VUGD), Valsts robežsardze, NBS Sauszemes spēki, Valsts policija un vietējās medicīnas iestādes.

Aviācijas negadījumos lēmumu par meklēšanu un glābšanu pieņem Aviācijas meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (ARCC). Pašlaik ir šādas problēmas:

- 1) nav pilnvērtīga nodrošinājuma ar meteoroloģisko informāciju,
- 2) nav pieejami rezerves lidlauki,
- 3) netiek veikta liela augstuma objektu, kas zemāki par 100 metriem, marķēšana.

Secinājums par I variantu: apstiprinot koncepciju, ir sasniegts gatavības laiks lidojumam atbilstoši NATO prasībām. Operatīvās darbības iespējas jūrā ir ierobežotas, jo helikopteru bāzēšanās vieta ir vienas stundas lidojumā līdz Baltijas jūras piekrastei. Patlaban trūkst helikopteru glābšanas helikopteru apkalpju kvalifikācijas celšanai un uzturēšanai. Ir jāizveido helikopteru postenis Ventspilī.

## **PROBLĒMU RISINĀJUMA VARIANTI (2. – 5.)**

Attiecībā uz II un III variantu helikopteru dežūras Latvijas teritorijā nepieciešams organizēt ne mazāk kā trīs posteņus: 1) Ventspils lidostā, kurā NBS Gaisa spēki nodrošina jūras teritorijas pārraudzību, lai ierastos notikuma vietā pēc 30 - 45 minūtēm no izsaukuma saņemšanas brīža, 2) Lielvārdes lidlaukā, kurā NBS Gaisa spēki nodrošina jūras un sauszemes teritoriju pārraudzību ar ierašanos notikuma vietā pēc vienas stundas, 3) Ludzas helikopteru lidlaukā, kurā Valsts robežsardze nodrošina sauszemes teritorijas – valsts austrumu pierobežas - pārraudzību ar ierašanos notikuma vietā pēc 30 – 45 minūtēm no izsaukuma saņemšanas brīža.

### **II variants - daļējs pārklājums ar ierašanās zonām 60 minūšu laikā - dežūra 1. postenī diennakts (24 st.) gatavības režīmā. Pārējos divos posteņos dežūras tiek veiktas iespēju robežās darba laikā (2.PIELIKUMS)**

1. postenis. Ventspils lidostā dežurē NBS Gaisa spēki, galvenais uzdevums – glābšanas darbi jūrā. Dežurē viens helikopters Mi-17V1 (Mi-8MTV1) ar piecu cilvēku apkalpi, kas nodrošina 15 minūšu gatavību lidojumam. Apkalpi nepieciešams papildināt ar vienu Katastrofu medicīnas centra ārstu.

2.postenis. Lielvārdes lidlaukā dežurē NBS Gaisa spēki, nodrošinot Katastrofu medicīnas centra un VUGD darba atbalstu, glābšanas darbus iekšzemē, kā arī glābšanas darbus jūrā, atbalstot 1. postenī dežūrējošo helikopteru. Dežurē viens helikopters Mi-17V1 (Mi-8MTV1) ar piecu cilvēku apkalpi, kas nodrošina 40 minūšu gatavību lidojumam darba laikā, ja šajā laikā ir pieejama brīva apkalpe.

Dežūrējošajam helikopteram izlidojot no 1. posteņa, kā arī pēc MRCC un ARCC pieprasījuma, Lielvārdes lidlaukā esošais helikopters ieņem 15 minūšu gatavību lidojumam, ja ir pieejama brīva un atbilstoši sagatavota apkalpe.

3.postenis. Ludzas helikopteru lidlaukā dežurē Valsts robežsardze, kas nodrošina glābšanas darbus iekšzemē (100km joslā gar robežu) līdz NBS Gaisa spēku helikoptera atlidošanai no Lielvārdes. Dežurē viens vieglais helikopters ar divu cilvēku apkalpi, kas nodrošina 20 minūšu gatavību lidojumam darba laikā (gaišajā diennakts laikā). Dežūras nodrošināšanai Valsts robežsardze uztur četrus vieglos helikopterus.

II varianta ierobežojumi ir šādi:

- 1) helikopters Lielvārdē atrodas dežūrā tikai darba laikā, ja šajā laikā ir pieejama brīva apkalpe;
- 2) helikopters Ludzā var veikt meklēšanu un atsevišķu viegli cietušo evakuāciju, nosēžoties un paceļot ar vinču, un pārvadāt vienu cietušo uz nestuvēm.

Secinājumi:

1. pārklājums pilnīgi nosedz glābšanas atbildības rajonu jūrā,
2. gatavības laiks lidojumam pilnībā atbilst NATO prasībām,
3. ierašanās laiks glābšanas rajonā jūrā nepārsniedz 40 minūtes no izsaukuma saņemšanas brīža (vidējais rādītājs),
4. ilgs pielidošanas laiks rajoniem valsts iekšienē un austrumu daļā (līdz 2 stundām).

Dežūras nodrošināšanai II variantam – daļējs pārklājums ar ierašanās zonām 60 minūšu laikā – NBS Gaisa spēkiem ir nepieciešami:

1. četri helikopteri Mi-17V1 (Mi-8MTV1), aprīkoti ar optisko elektronisko novērošanas sistēmu (FLIR);
2. piecas helikopteru Mi-17V1 (Mi-8MTV1) apkalpes;
3. aprīkotas telpas personālam katrā postenī;
4. angārs (nojume) helikopteram katrā postenī.

II varianta prasības ir izpildītas, izņemot posteņa izveidi Ventspilī (helikopters dežurē Lielvārdē piecu minūšu gatavībā).

**III variants - pilns pārklājums ar ierašanās zonām 60 minūšu laikā – dežūras visos trīs posteņos diennakts (24 stundu) gatavības režīmā** Konceptijas „Par meklēšanas un glābšanas spēju attīstību un pilnveidošanu, izmantojot helikopterus” informatīvās daļas 3.pielikums:

**„III variants- pilns pārklājums ar ierašanās zonām 60 minūšu laikā – dežūras visos 3 posteņos diennakts (24 stundu) gatavības režīmā”**

### (3.PIELIKUMS)

1. **Gatavība:**

- 1. postenis diennakts režīmā ar laiku uzsākt lidojumu 15 minūtēs no signāla saņemšanas;
- 2. postenis diennakts režīmā ar laiku uzsākt lidojumu 15 minūtēs no signāla saņemšanas;
- 3. postenis diennakts režīmā ar laiku uzsākt lidojumu 20 minūtēs no signāla saņemšanas.

2. **Posteņu izvietojums:**

- 1. postenis atrodas Ventspils lidlaukā,
- 2. postenis atrodas Lielvārdes lidlaukā,
- 3. postenis atrodas Ludzas VRS helikopteru lidlaukā.

3. **Dežūru nodrošina:**

- Helikopteri Mi-17V1 (Mi-8MTV1) vai līdzvērtīgi – 4 gab., aprīkoti ar optisko elektronisko novērošanas sistēmu;
- Viegļās klases helikopteri, aprīkoti pilotu treniņiem lidojumu veikšanai dienā, naktī un instrumentālajiem lidojumiem – 4 gab.;
- Helikopteru apkalpes – 10 gab. (50 cilvēki, pa pieciem cilvēkiem katrā).

4. **III variantam paredzētās izmaksas:**

- četru vieglās klases helikopteru iegādei –

2230 000 LVL

- pilotu kvalifikācijas celšanai, izmantojot vieglos helikopterus (no otrā pilota līdz gaisa kuģu komandierim četru gadu laikā) - 5617180 LVL

- tālākās ikgadējās izmaksas lidojuma iemaņu uzturēšanai –

1404295 LVL

5. **Ierobežojumi:** Vidējais ierašanās laiks nepārsniedz 40 minūtes.

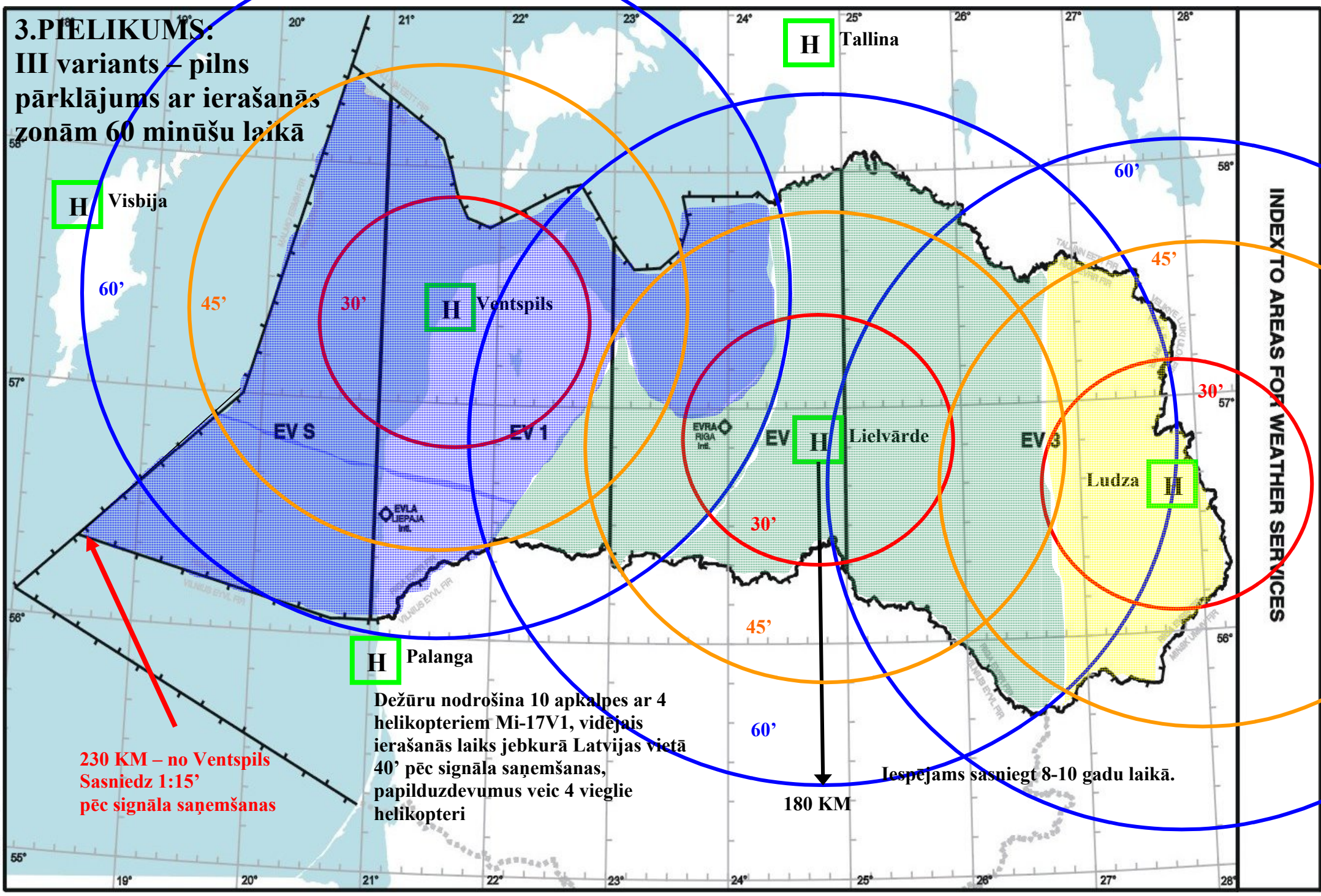
6. **Spēju raksturojums:**

- pārklājums pilnīgi nosedz glābšanas atbildības rajonu jūrā un uz sauszemes,
- gatavības laiks lidojumam pilnībā atbilst NATO prasībām,
- ierašanās laiks glābšanas rajonā 45 minūtes no izsaukuma saņemšanas brīža (vidējais rādītājs).

7. **Ieviešanas laiks:** 8-10 gadi.

### 3. PIELIKUMS:

#### III variants – pilns pārklājums ar ierašanās zonām 60 minūšu laikā



INDEX TO AREAS FOR WEATHER SERVICES

1cm = 25 km



28.05.07 11.00

269

Nīmants

[Didzis.Nimants@mod.gov.lv](mailto:Didzis.Nimants@mod.gov.lv);

tālr. :67335230;

fakss: 67243115

280507\_konc\_pielikums

#### **IV variants - daļējs pārklājums ar ierašanās zonām 30 minūšu laikā (4.PIELIKUMS)**

Lai sasniegtu pārklājumu ar ierašanās zonām 30 minūšu laikā, mainot Valsts robežsardzes posteņa atrašanās vietu, ir nepieciešams:

1. papildus iepriekšējā variantā plānotajiem helikopteru posteņiem izveidot vēl divus helikopteru posteņus, tajā skaitā – Tukumā, bez infrastruktūras (bez aprīkotām telpām, angāra helikoptera novietošanai, iekārtota nosēšanās laukuma un bez degvielas uzpildes vietas);
2. papildus III variantā plānotajiem helikopteriem Mi-17V1 (Mi-8MTV1) vai līdzvērtīgiem, aprīkotiem ar optisko elektronisko novērošanas sistēmu, iegādāties vēl četrus helikopterus Mi-17V1 (Mi-8 MTV1) vai līdzvērtīgus;
3. izveidot štata vietas un sagatavot atbilstošu personālsastāvu (divdesmit piloti, divdesmit inženieri, divdesmit glābēji).

Dežūras nodrošināšanai IV variantam – pārklājums ar ierašanās zonām 30 minūšu laikā - NBS Gaisa spēkiem ir nepieciešami:

1. astoņi helikopteri Mi-17V1 (Mi-8MTV1) vai līdzvērtīgi, aprīkoti ar optisko elektronisko novērošanas sistēmu (FLIR);
2. divdesmit helikopteru apkalpes helikopteriem Mi-17V1 (Mi-8MTV1);
3. aprīkotas telpas personālam katrā postenī;
4. angārs (nojume) helikopteram katrā postenī.

IV varianta prasības iespējams sasniegt piecpadsmit gadu laikā.

Secinājumi:

1. ierašanās laiks glābšanas rajonā jūras piekrastē nepārsniedz 30 minūtes no izsaukuma saņemšanas brīža;
2. ierašanās laiks glābšanas rajonā Vidzemē un Latgalē (apmēram pusei teritorijas) nepārsniedz 40 minūtes no izsaukuma saņemšanas brīža.

#### **V variants – pilns pārklājums ar ierašanās zonām 30 minūšu laikā (5.PIELIKUMS)**

Lai sasniegtu pārklājumu ar ierašanās zonām 30 minūšu laikā, ir nepieciešams:

- 1) papildus III variantā plānotajiem helikopteru posteņiem izveidot vēl trīs helikopteru posteņus, tajā skaitā divās vietās bez infrastruktūras - Valmierā un Jēkabpilī;
- 2) papildus III variantā esošajiem iegādāties vēl sešus helikopterus Mi-17V1 (Mi-8 MTV1) vai vidējās klases helikopterus (ar pacelšanās masu 4000-5000 kg), kas atbilstu plānoto uzdevumu veikšanai virs sauszemes;
- 3) atvērt attiecīgas štata vietas un sagatavot personālsastāvu (trīsdesmit piloti, divdesmit inženieri, trīsdesmit glābēji).

Dežūras nodrošināšanai V variantam – pārklājums ar ierašanās zonām 30 minūšu laikā – NBS Gaisa spēkiem ir nepieciešami:

1. desmit helikopteri Mi-17V1 (Mi-8MTV1) vai līdzvērtīgi; vai seši helikopteri Mi-17V1 (Mi-8MTV1) un pieci vidējās klases helikopteri (ar pacelšanās masu 4000-5000 kg), t.sk. astoņi helikopteri, aprīkoti ar optisko elektronisko novērošanas sistēmu (FLIR);
  2. divdesmit piecas helikopteru Mi-17V1 (Mi-8MTV1) apkalpes;
  3. aprīkotas telpas personālam katrā postenī;
  4. angārs (nojume) helikopteram katrā postenī.
- V varianta prasības iespējams sasniegt piecpadsmit gadu laikā.

## **PRIEKŠLIKUMI PAR NEPIECIEŠAMAJIEM PASĀKUMIEM**

### 1. Aizsardzības ministrijai:

līdz šim: 1.1. pamatojoties uz Iekšlietu ministrijas esošo sakaru tīklu, ir izveidots vienots sakaru tīkls helikopteru sadarbībai ar atbalstāmajām institūcijām – VUGD, Katastrofu medicīnas centru un Valsts policiju – un apvienoto jūras un aviācijas meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru (nākotnē glābšanas helikopteriem būs iespējams izmantot arī sakaru tīklu, ko Aizsardzības ministrija veido gaisa telpas patrulēšanas nodrošināšanai);

1.2. attīstot Lielvārdes lidlauku kā galveno glābšanas helikopteru bāzes vietu ar angāru helikopteru izvietošanai un apkopei, aprīkotām telpām personāla nakts dežūrām, vizuālo un instrumentālo navigācijas aprīkojumu lidojumu nodrošināšanai visu diennakti dažādos laika apstākļos, ir uzcelts angārs un dzīvojamais modulis apkalpei, uzsākti sagatavošanās darbi lidlauka projekta uzsākšanai;

1.3. lai 2008.gadā izveidotu glābšanas helikopteru posteni Ventspils lidlaukā ar aprīkotām telpām personāla diennakts dežūrām un angāru helikoptera izvietošanai, ir panākta vienošanās ar Ventspils pašvaldību;

turpmāk: 1.4. sadarbībā ar Izglītības un zinātnes ministriju un Satiksmes ministriju izstrādāt mērķtiecīgu programmu aviācijas speciālistu sagatavošanai;

1.5. veikt Valsts robežsardzes helikopteru apkalpju apmācību meklēšanas un glābšanas darbu taktisko paņēmieni jomā, kā arī noteikt sadarbības kārtību starp Nacionālo bruņoto spēku Gaisa spēku un Valsts robežsardzes helikopteru apkalpēm;

1.6. noslēgt ar Igaunijas Republiku starptautisku sadarbības līgumu par cilvēku meklēšanu un glābšanu aviācijas un jūras avārijas gadījumā (pašlaik ir noslēgti starptautiskie sadarbības līgumi ar Lietuvas Republiku un Zviedrijas Karalisti).

2. Vides ministrijai sadarbībā ar Aizsardzības ministriju un Satiksmes ministriju pilnveidot valstī meteoroloģisko novērojumu tīklu, lai veiktu pilnvērtīgus laika apstākļu novērojumus lidojumu navigācijas nodrošināšanai un nodrošinātu šīs informācijas nepārtrauktu pieejamību helikopteru apkalpēm. Patlaban uzsākta atmosfēras ikdienas novērošana ar meteozondēm un meteorradaru.

### 3. Satiksmes ministrijai:

3.1. attīstīt Liepājas, Ventspils un Daugavpils lidlauku spējas, lai nodrošinātu instrumentālas pieejas un nosēšanās iespējas visu diennakti un izmantotu lidlaukus meklēšanas un glābšanas darbos, nodrošinot glābšanas helikopteru uzpildi ar degvielu;

3.2. sadarbībā ar Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūru (LĢIA) veikt liela augstuma objektu (sākot no 46 metru augstuma to atrašanās vietā) uzskaiti, uzturēt datu bāzi un publicēt datus izmantošanai lidojumu navigācijas drošībai, attēlot liela augstuma objektus lidojumu navigācijas kartēs, kā arī noteikt, ka liela augstuma režģu konstrukciju marķēšanu nepieciešams veikt, sākot no 30 metru augstuma to atrašanās vietā.

4. Veselības ministrijai sadarbībā ar attiecīgajām pašvaldībām un ārstniecības iestāžu vadītājiem apzināt iespējas izveidot helikopteru nosēšanās laukumus (vietas) pie reģionālajām daudzprofilu slimnīcām cietušo (saslimušo) ātrākai nogādāšanai ārstniecības iestādēs un neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanai. Pašlaik helikopteru nosēšanās laukumi izveidoti pie Daugavpils un Liepājas slimnīcām.

Lai īstenotu minētos pasākumus, paredzēts, ka Aizsardzības ministrija izstrādās un līdz 2007.gada 30.jūnijam iesniegs Ministru kabinetā attiecīgu rīcības plānu.

## **PROGNOZE PAR SEKĀM, JA PROBLĒMAS NETIKS ATRISINĀTAS:**

1. Ja netiks pilnveidots meteoroloģisko novērojumu tīkls, tad ievērojami samazināsies palīdzības saņemšanas iespēja cietušajiem nelaiemes gadījumos, ja lidojums jāveic nelabvēlīgos un mainīgos laika apstākļos.

Pilots nedrīkst uzsākt lidojumu, kamēr viņam nav pilnvērtīgas informācijas par to, ka laika apstākļi lidojuma maršrutā, plānotajā lidlaukā un rezerves lidlaukos atbilst drošai lidojumu veikšanai nepieciešamajiem meteoroloģiskajiem rādītājiem.

Lidojumu veikšana tiek ierobežota ar stabiliem laika apstākļiem, kad mākoņi nav zemāki par 150 m dienā (450 m naktī) un redzamība nav mazāka par 1500 m dienā (5000 m naktī).

2. Neveicot režģu konstrukciju (šķēršļu) marķēšanu, sākot jau no 30 m augstuma, ievērojami samazinās palīdzības saņemšanas iespēja cietušajiem nelaiemes gadījumos, ja lidojums jāveic nelabvēlīgos laika apstākļos mazā augstumā (pat 15 m augstumā no virsmas) zem mākoņiem un sliktā redzamībā. Pilots nedrīkst veikt lidojumu šādos apstākļos, ja tam nav iespējams laikus ievērot šķēršļus un izvairīties no sadursmes ar tiem. Antenu masti bez marķējuma šādos apstākļos nav pamanāmi.

Pašlaik lidojumu veikšana ir ierobežota ar laika apstākļiem, kad mākoņi nav zemāki par 200 metriem, ja redzamība ir mazāka par 2000 metriem.

3. Nenodrošinot lidlauku spēju attīstību uzņemt gaisa kuģus jebkurā diennakts laikā un instrumentālos meteoroloģiskajos apstākļos (IMC), ievērojami samazinās palīdzības saņemšanas iespēja cietušajiem nelaiemes gadījumos, ja lidojums jāveic nelabvēlīgos un mainīgos laika apstākļos.

Pilots nedrīkst uzsākt instrumentālu lidojumu, kamēr viņam nav pieejams nosēšanās un rezerves lidlauks ar nosēšanās veikšanai piemērotie laika apstākļiem. Veicot lidojumu nelabvēlīgos un mainīgos laika apstākļos, pilotam vienmēr jābūt gatavam pāriet no vizuāla lidojuma uz instrumentālu, jo jebkurā laikā redzamība var kritiski samazināties un neļaut turpināt lidojumu vizuāli.

Vēlams sasniegt lidlauku spējas uzņemt gaisa kuģus ar lēmuma pieņemšanas augstumu (DH) 60 m. Minimālās pieņemamās lidlauka spējas, nodrošinot glābšanas darbus, atbilst DH, kas nav lielāks par 100 metriem. Lidojumu veikšana tiek ierobežota ar stabiliem laika apstākļiem,

kad mākoņi nav zemāki par 200 m dienā (450 m naktī) un redzamība nav mazāka par 1500 m dienā (5000 m naktī).

4. Ja netiks iegādāti vieglie helikopteri, uz pieaugošā degvielas cenu kāpuma fona apmācības process tiks stipri sadārdzināts. Glābšanas helikopteri tiks bieži atrauti no tiešo pienākumu veikšanas, to darba resursu izlietošanas temps un nepieciešamo tehnisko apkopju daudzums pieaugs, tie nebūs pieejami tiešo uzdevumu pildīšanai. Tā rezultātā laiks vienas helikopteru apkalpes sagatavošanai var palielināties 2-3 reizes.

Neīstenojot minētos pasākumus, netiks uzlabotas cilvēku meklēšanas un glābšanas spējas Latvijā un tās teritoriālajos ūdeņos.

## **PĀRSKATU SNIEGŠANAS UN NOVĒRTĒŠANAS KĀRTĪBA**

Aizsardzības ministrija reizi gadā līdz 1.maijam iesniedz Ministru kabinetā pārskatu par koncepcijas īstenošanu.

Satiksmes ministrija, Iekšlietu ministrija, Izglītības un zinātnes ministrija, Vides ministrija un Veselības ministrija atbilstoši kompetencei reizi gadā līdz 1.martam iesniedz Aizsardzības ministrijā pārskatu par jautājumu risināšanu attiecīgajā jomā.

28.05.07 09.30

3277

Nīmants

[Didzis.Nimants@mod.gov.lv](mailto:Didzis.Nimants@mod.gov.lv);

tālr. 67335230;

fakss:67243115

(Ministru kabineta  
2007.gada 7.jūnija  
rīkojums Nr.350)

**Uzņēmējdarbības vides uzlabošanas pasākumu plāna 2007.gadam  
kopsavilkums**

Viens no valsts ekonomikas attīstības svarīgākajiem priekšnosacījumiem ir kvalitatīva un sakārtota uzņēmējdarbības vide. Tādēļ Latvijā katru gadu tiek sagatavots un Ministru kabinetā apstiprināts uzņēmējdarbības vides uzlabošanas pasākumu plāns. Minētā pasākumu plāna mērķis ir paaugstināt uzņēmējdarbības vides kvalitāti, sekmējot izaugsmi visos Latvijas reģionos un tādējādi veicinot konkurētspējas attīstību gan reģionos, gan valstī kopumā.

Regulāra un sistemātiska uzņēmējdarbības vides uzlabošana ir svarīga arī Latvijas uzņēmējdarbības vides konkurētspējas paaugstināšanai citu valstu vidū. 2006.gadā publicētajā Pasaules Bankas ziņojumā *Doing Business 2007: How to reform* Latvija 175 valstu vidū ir ierindota augstajā 24.vietā pasaulē. Uzņēmējdarbības vide vērtēta 10 aspektos, un Latvijas vērtējums ir šāds:

- 11.vieta – līgumu darbība;
- 13.vieta – kredīta pieejamība;
- 25.vieta – uzņēmējdarbības uzsākšana;
- 28.vieta – ārējā tirdzniecība;
- 46.vieta – investoru tiesību aizsargāšana;
- 52.vieta – nodokļu maksāšana;
- 62.vieta – uzņēmējdarbības izbeigšana;
- 65.vieta – licenču iegūšana;
- 82.vieta – īpašuma reģistrācija;
- 123.vieta – darbinieku pieņemšana darbā un atlaišana no darba.

Salīdzinot ar iepriekšējo gadu, kad Latvija bija 31.vietā, šogad tā ieņem 24.vietu, tomēr mūsu valsts atpaliek no tuvākajām konkurentēm – Lietuvas (16.vieta) un Igaunijas (17.vieta). Latvija ierindota starp tām 15 valstīm, kurās uzņēmējdarbības vides uzlabošana notiek visaktīvāk.

Uzņēmējdarbības vides uzlabošanas pasākumu plāns 2007.gadam neietver darba elastības uzlabošanu un migrācijas politikas uzlabošanu. Attiecībā uz darba tiesiskās vides pilnveidošanu Labklājības ministrija, pamatojoties uz Uzņēmējdarbības vides uzlabošanas pasākumu plānu 2006.gadam, 2006.gada 25.aprīlī organizēja publisko diskusiju ar sociālajiem partneriem, nevalstiskajām organizācijām un valsts pārvaldes institūcijām par nepieciešamību pilnveidot normatīvos aktus un iespējām nodrošināt elastīgākas nodarbinātības iespējas. Secinājumus un priekšlikumus gan par darba samaksas jautājumiem, gan par regulējuma pilnveidošanu darba likumdošanā, arī par mūžizglītības iespēju izmantošanu, nelegālās nodarbinātības ierobežošanu, kā arī par mobilitātes veicināšanu Labklājības ministrija atspoguļoja informatīvajā ziņojumā "Par nepieciešamajiem priekšlikumiem, lai nodrošinātu elastību

un drošību darba tiesiskajās attiecībās" (pieņemts Ministru kabineta 2006.gada 22.augusta sēdē (prot. Nr.43 45.§)). Minētajā informatīvajā ziņojumā atbildīgajām ministrijām tika uzdoti konkrēti uzdevumi, lai novērstu ziņojumā atspoguļotās problēmas.

Savukārt jautājums par migrācijas politikas uzlabošanu nodarbinātības kontekstā tiek risināts darbā grupā, kura izveidota ar Ministru prezidenta 2006.gada 13.jūlija rīkojumu Nr.355 "Par darba grupu ar migrācijas politiku saistītajos jautājumos". koncepcija par turpmākiem risinājumiem migrācijas politikas uzlabošanā tika izsludināta Valsts sekretāru sanāksmē š.g. 18.janvārī (prot. Nr.3 22.§).

Uzņēmējdarbības vides uzlabošanas pasākumu plāns 2007.gadam ir īstermiņa politikas plānošanas dokuments, un tajā ietvertie pasākumi ir Ekonomikas ministrijas, Finanšu ministrijas, Tieslietu ministrijas, Labklājības ministrijas, Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrijas, kā arī citu institūciju kompetencē.

Uzņēmējdarbības vides uzlabošanas pasākumu plāns 2007.gadam ir izstrādāts, pamatojoties uz Ārvalstu investoru padomes Latvijā, Tautsaimniecības padomes, Latvijas Mazo un vidējo uzņēmumu un amatniecības padomes rekomendācijām. Tāpat plāna izstrādē ir ņemtas vērā rekomendācijas, kas izskanējušas 2006.gada 30.jūnija konferences "Iniciatīva "Labāks regulējums": uzņēmējdarbības vides konkurētspējas paaugstināšanai Latvijā un Eiropā" laikā rīkotajās diskusijās.

Uzņēmējdarbības vides uzlabošanas pasākumu plānā 2007.gadam ietvertās aktivitātes ir saskaņotas ar šādiem politikas plānošanas dokumentiem:

1) Nacionālais attīstības plāns 2007.–2013.gadam (apstiprināts ar Ministru kabineta 2006.gada 4.jūlija noteikumiem Nr.564 "Noteikumi par Latvijas Nacionālo attīstības plānu 2007.–2013.gadam");

2) Tautsaimniecības vienotā stratēģija (atbalstīta ar Ministru kabineta 2004.gada 18.augusta rīkojumu Nr.568 "Par pamatnostādņem "Tautsaimniecības vienotā stratēģija"");

3) Latvijas nacionālā Lisabonas programma 2005.–2008.gadam (apstiprināta ar Ministru kabineta 2005.gada 19.oktobra rīkojumu Nr.684 "Par Latvijas nacionālo Lisabonas programmu 2005.–2008.gadam");

4) Latvijas mazo un vidējo uzņēmumu attīstības politikas pamatnostādnes (atbalstītas ar Ministru kabineta 2004.gada 29.janvāra rīkojumu Nr.61 "Par Latvijas mazo un vidējo uzņēmumu attīstības politikas pamatnostādņem");



5) Pamatnostādnes nodokļu un nodevu sistēmas attīstībā (apstiprinātas ar Ministru kabineta 2003.gada 10.jūnija rīkojumu Nr.380 "Par Pamatnostādnēm nodokļu un nodevu sistēmas attīstībā");

6) Latvijas rūpniecības attīstības pamatnostādnes (atbalstītas ar Ministru kabineta 2004.gada 25.februāra rīkojumu Nr.120 "Par Latvijas rūpniecības attīstības pamatnostādnēm (2004.–2013.)").

Uzņēmējdarbības vides uzlabošanas pasākumu plānā 2007.gadam iekļauti 27 veicamie pasākumi, par kuru rezultatīvo rādītāju izpildi ir noteiktas vairākas atbildīgās institūcijas. Minētā pasākumu plāna mērķi ir šādi:

- paaugstināt uzņēmējdarbības vides kvalitāti;
- uzlabot nodokļu politiku un administrēšanu;
- risināt būvniecības nozares problēmas;
- veicināt informācijas pieejamību un sadarbību starp komersantiem un valsts pārvaldes iestādēm;
- samazināt administratīvās barjeras uzņēmējiem;
- veicināt ekonomiskās aktivitātes un jaunu uzņēmumu veidošanu;
- sekmēt izaugsmi un konkurētspējas attīstību visos Latvijas reģionos.

Uzņēmējdarbības vides uzlabošanas pasākumu plāna 2007.gadam izpildei papildu finanšu līdzekļi no valsts budžeta nav nepieciešami.

Ekonomikas ministra vietā –  
īpašu uzdevumu ministrs  
Eiropas Savienības līdzekļu  
apgaves lietās

N.Broks