

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

paredz attiecīgu lidojumu noteikumu tiesisko regulējumu, pamatojoties uz ICAO standartiem un ieteicamo praksi, un saskaņot ICAO gaisa telpu klasifikācijas piemērošanu.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Gaisa telpas regula) ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 4. panta a) un b) punktu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi ⁽²⁾ (EASA pamatregula) un jo īpaši tās 8. un 8.b pantu un Vb pielikumu,

tā kā:

(1) Atbilstoši Regulai (EK) Nr. 551/2004 un Regulai (EK) Nr. 216/2008 Komisijai ir jāpieņem īstenošanas noteikumi nolūkā pieņemt attiecīgu lidojumu noteikumu tiesisko regulējumu, pamatojoties uz Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) standartiem un ieteicamo praksi, un ir jāsaskaņo ICAO gaisa telpu klasifikācijas piemērošana, lai garantētu drošu un efektīvu gaisa satiksmes pakalpojumu nepārtrauktu sniegšanu Eiropas vienotajā gaisa telpā.

(2) Saskaņā ar 8. panta 1. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulā (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai ⁽³⁾, Eurocontrol ir pilnvarota palīdzēt Komisijai īstenošanas noteikumu izstrādē, ar ko

(3) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 1. panta 3. punktu un 13. pantu un Regulas (EK) Nr. 216/2008 2. pantu Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvai ir jāpalīdz dalībvalstīm pildīt saistības, kas izriet no 1944. gada Čikāgas konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (turpmāk – “Čikāgas konvencija”), nodrošinot noteikumu vienotu interpretāciju un īstenošanu.

(4) Regulas (EK) Nr. 551/2004 mērķis ir atbalstīt ieceri – panākt, lai kopējās transporta politikas satvarā ekspluatējamā gaisa telpa būtu arvien integrētāka, un izveidot kopējas projektēšanas, plānošanas un pārvaldības procedūras, vienlaikus nodrošinot efektīvu un drošu gaisa satiksmes pārvaldības darbību. Šis mērķis ir īpaši svarīgs, lai Eiropas vienotajā gaisa telpā varētu bez kavēšanās ieviest funkcionālos gaisa telpas blokus.

(5) Rezultāti, kas gūti Komisijas, Eurocontrol un ICAO izveidotās apvienotās grupas darbā, kura gaitā tika sagatavota tabula ar dalībvalstu paziņotajām atšķirībām ICAO standartu īstenošanā attiecībā uz lidojumu noteikumiem un saistītajiem aeronavigācijas pakalpojumu noteikumiem, apliecina nepieciešamību standartizēt kopīgus noteikumus un novērst atšķirības Eiropas vienotajā gaisa telpā.

(6) Lai garantētu drošu, efektīvu un ātru starptautisko gaisa satiksmi un lai atbalstītu funkcionālo gaisa telpas bloku izveidi, visiem Eiropas vienotās gaisa telpas dalībniekiem būtu jāpakļaujas vienotam noteikumu kopumam. Turklāt

⁽¹⁾ OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

⁽²⁾ OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

galvenais nosacījums, kas padara iespējamu drošu pārrobežu darbību, ir pārredzamas regulatīvās sistēmas izveide, kurā iesaistītajām personām var nodrošināt tiesisko noteiktību un paredzamību. Šajā nolūkā būtu jāizveido standartizēti lidojumu noteikumi un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām, vajadzības gadījumā tos papildinot ar attiecīgiem praktiskiem norādījumiem un/vai attiecīgiem līdzekļiem atbilstības panākšanai.

- (7) Šo mērķu sasniegšanai dalībvalstīm būtu jāziņo ICAO tikai par tām atšķirībām, par kurām Eiropas līmenī ir panākta kopēja vienošanās un kas attiecas uz tām jomām, ko regulē Savienības tiesību akti. Šo atšķirību definēšanai un to uzraudzībai ir jābūt pastāvīgam procesam.
- (8) Dalībvalstis, kas papildus ICAO standartiem ir pieņēmušas vēl citus noteikumus, turpina tos piemērot, līdz konkrēto jomu sāk regulēt attiecīgi Savienības noteikumi, ar nosacījumu, ka šie papildu noteikumi ir joprojām uzskatāmi par nepieciešamiem un ka tie neatšķiras no Čikāgas konvencijā paredzētā vai nav pretrunā Savienības tiesībām.
- (9) Šī regula būtu jāpiemēro, neskarot dalībvalstu saistības un tiesības virs starptautiskajiem ūdeņiem saskaņā ar Čikāgas konvencijas 12. pantu un jo īpaši Čikāgas konvencijas 2. pielikumu, kā arī dalībvalstu un Savienības saistības atbilstīgi Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijai un dalībvalstu pienākumus atbilstīgi 1972. gada Konvencijai par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem.
- (10) Saskaņā ar pamatregulas (EK) Nr. 549/2004 1. panta 2. punktu Eiropas vienotās gaisa telpas tiesiskais regulējums uz militārām operācijām un mācībām neattiecas.
- (11) Šajā regulā neaplūko pastāvošo procesu, kā tiek grozīti ICAO standarti un ieteicamā prakse Čikāgas konvencijas īstenošanas satvarā.
- (12) Lai paplašinātu EASA kompetences jomu, tajā iekļaujot gaisa satiksmes pārvaldības drošības aspektus, ir vajadzīgs, lai Regulā (EK) Nr. 551/2004 un Regulā (EK) Nr. 216/2008 paredzēto īstenošanas noteikumu izstrāde notiktu saskaņoti.
- (13) Lai nodrošinātu šajā regulā izklāstīto Čikāgas konvencijas 2. pielikuma noteikumu saskaņotību ar citiem no Čikāgas konvencijas pielikumiem izrietošiem noteikumiem, kurus pieņems nākotnē un kuri tiks iestrādāti turpmākajos

darba posmos, kā arī to noteikumu piemērošanu, kurus Savienība vēl tikai pieņems, sākotnējais noteikumu kopums vajadzības gadījumā ir jāizskata no jauna.

- (14) Vajadzības gadījumā ir jāatjaunina citi Savienības tiesību akti, lai atsauktos uz šo regulu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Šīs regulas nolūks ir izveidot vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām, kas tiks piemēroti vispārējās nozīmes gaisa satiksmei Regulas (EK) Nr. 551/2004 darbības jomā.
2. Proti, šo regulu piemēro vispārējās nozīmes gaisa satiksmē iesaistītajiem gaisa telpas izmantotājiem un gaisa kuģiem:
- a) kuri veic lidojumus uz Savienību, Savienības teritorijā vai no Savienības;
- b) kuriem ir Savienības dalībvalsts nacionālā piederība un reģistrācijas zīmes un kas veic lidojumus jebkurā gaisa telpā, ciktāl tie nav pretrunā noteikumiem, kurus publicējusi valsts, kurai ir jurisdikcija pār pārlidojamo teritoriju.
3. Šo regulu piemēro arī dalībvalstu kompetentajām iestādēm, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un attiecīgajam gaisa kuģu darbībās iesaistītajam personālam uz zemes.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "precizitāte" ir aprēķinātās vai izmērītās vērtības atbilstības pakāpe faktiskajai vērtībai;
- 2) "ADS-C vienošanās" ir ziņojumu plāns, kas nosaka ADS-C datu ziņošanas apstākļus (t. i., gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības pieprasītos datus un ADS-C ziņojumu biežumu, kas jāsaņem pirms ADS-C izmantošanas gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanā);
- 3) "konsultatīvā gaisa telpa" ir noteiktu izmēru gaisa telpa vai noteikts maršruts, kurā ir pieejami gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi;
- 4) "konsultatīvais maršruts" ir noteikts maršruts, kurā ir pieejami gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi;

- 5) "akrobātisks lidojums" ir ar iepriekšēju nodomu veikti gaisa kuģa manevri ar ātru tā telpiskā stāvokļa maiņu, neparastu telpisko stāvokli vai neparastām ātruma izmaiņām, kas nav nepieciešams parastā lidojumā vai apmācībā tādu apliecību vai kvalifikācijas atzīmju saņemšanai, kas nav akrobātisko lidojumu apliecības vai kvalifikācijas atzīmes;
- 6) "lidlauks" ir noteikts zemes vai ūdens virsmas iecirknis (tostarp jebkuras ēkas, būves vai iekārtas) vai iecirknis uz stacionāras konstrukcijas, stacionāras konstrukcijas atklātā jūrā vai peldošas konstrukcijas, kas ir pilnīgi vai daļēji paredzēta gaisa kuģu atlidošanai, aizlidošanai un kustībai pa šo virsmu;
- 7) "lidlauka gaisa satiksmes vadības pakalpojumi" ir gaisa satiksmes vadības pakalpojumi lidlauka satiksmei;
- 8) "lidojumu vadības tornis" ir struktūrvienība, kas izveidota gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniegšanai lidlauka satiksmei;
- 9) "lidlauka satiksme" ir jebkāda satiksme lidlauka manevrēšanas teritorijā un visi gaisa kuģu lidojumi lidlauka apkaimē. Gaisa kuģis, kas lido lidlauka apkaimē, citu starpā ir gaisa kuģis, kas ielido lidlauka lidojumu riņķī vai izlido no tā;
- 10) "lidlauka lidojumu riņķis" ir noteikti maršruti, kuros jālido gaisa kuģiem, veicot lidojumus lidlauka apkaimē;
- 11) "lidlauka satiksmes zona" ir noteiktu izmēru gaisa telpa ap lidlauku, kas ir paredzēta lidlauka satiksmes aizsardzībai;
- 12) "speciālie aviācijas darbi" ir gaisa kuģa lidojums, kura laikā gaisa kuģis tiek izmantots specializētiem pakalpojumiem, piemēram, lauksaimniecībai, būvniecībai, fotografēšanai, topogrāfiskajai uzmērīšanai, novērošanai un patrulēšanai, meklēšanai un glābšanai, avioreklāmai u. c.;
- 13) "aeronavigācijas informācijas publikācija (AIP)" ir publikācija, ko izdod attiecīga valsts pilnvarota iestāde vai ko izdod kopīgi ar šo iestādi un kas satur ilgtermiņā izmantojamu aeronavigācijas informāciju;
- 14) "aeronavigācijas mobilo sakaru dienests" ir mobilo sakaru dienests sakariem starp aviācijas stacijām un gaisa kuģu radiostacijām vai starp gaisa kuģu radiostacijām, kurā var iekļaut glābšanas līdzekļu radiostācijas, kā arī avārijas vietu norādošās radiobākas, kas darbojas briesmu un avārijas ziņojumu raidīšanas frekvencēs;
- 15) "aviācijas stacija" ir aviācijas mobilo sakaru dienesta zemes stacija. Noteiktos gadījumos aviācijas stacija var atrasties, piemēram, uz kuģa vai uz platformas jūrā;
- 16) "lidmašīna" ir par gaisu smagāks gaisa kuģis ar dzinēju, kura cēlējspēks lidojuma laikā rodas galvenokārt no gaisa aerodinamiskās iedarbības uz tā virsmām, kuras dotajos lidojuma apstākļos paliek nekustīgas;
- 17) "gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēma (ACAS)" ir gaisa kuģa sistēma, kas balstīta uz sekundārās novērošanas radara (SSR) transpondera signāliem un kas strādā neatkarīgi no zemes aprikojuma, lai pilotam sniegtu informāciju par iespējamu sadursmi ar tādu gaisa kuģi, kurš aprīkots ar SSR transponderiem;
- 18) "gaisa kuģis" ir ikviens lidaparāts, ko atmosfērā notur mijiedarbība ar gaisu, ja tā nav no zemes virsmas reflektēta mijiedarbība ar gaisu;
- 19) "gaisa kuģa adrese" ir unikāla 24 bitu kombinācija, kas pieejama piešķiršanai gaisa kuģim sakaru "gaiss–zeme", navigācijas un novērošanas mērķiem;
- 20) "novērojums no gaisa kuģa" ir viena vai vairāku meteoroloģisku elementu veidu novērtēšana, ko veic no lidojumā esoša gaisa kuģa;
- 21) "AIRMET informācija" ir meteoroloģiskās novērošanas dienesta izplatīta informācija par faktiskajām vai gaidāmajām meteoroloģiskajām parādībām lidojuma maršrutā, kuras var ietekmēt gaisa kuģa ekspluatācijas drošību mazā augstumā, kas nav iekļauta prognozē lidojumiem mazā augstumā attiecīgajam lidojumu informācijas rajonam vai tā daļai;
- 22) "sakari "gaiss–zeme"" ir divvirzienu sakari starp gaisa kuģiem un stacijām vai atrašanās vietām uz zemes virsmas;
- 23) "sakaru "gaiss–zeme" kontroles radiostacija" ir aviācijas telesakaru stacija, kura galvenokārt ir atbildīga par ziņojumu apstrādi, kas ir saistīti ar gaisa kuģu ekspluatāciju un vadību attiecīgajā rajonā;
- 24) "ziņojums no gaisa kuģa" ir ziņojums no lidojumā esoša gaisa kuģa, kas ir sagatavots atbilstīgi prasībām par atrašanās vietu, lidojuma gaitu un/vai meteoroloģiskajiem apstākļiem;
- 25) "manevrēšana gaisā" ir helikoptera/vertikālās pacelšanās un nolaišanās gaisa kuģa (VTOL) pārvietošanās virs lidlauka virsmas, parasti zemes ietekmē un ar zemes ātrumu, kas parasti nepārsniedz 37 km/h (20 kt);
- 26) "gaisa satiksme" ir visi gaisa kuģi, kas atrodas lidojumā vai tiek ekspluatēti lidlauka manevrēšanas teritorijā;
- 27) "gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi" ir konsultatīvajā gaisa telpā sniegti pakalpojumi, lai nodrošinātu, cik tas praktiski iespējams, distancēšanu starp gaisa kuģiem, kuri tiek ekspluatēti saskaņā ar IFR lidojumu plāniem;

- 28) "gaisa satiksmes vadības atļauja" ir atļauja gaisa kuģim turpināt kustību gaisa satiksmes vadības struktūrvienības noteiktajos apstākļos;
- 29) "gaisa satiksmes vadības norādījumi" ir gaisa satiksmes vadības norādījumi, kas liek pilotam veikt konkrētas darbības;
- 30) "gaisa satiksmes vadības pakalpojumi" ir pakalpojumi, ko sniedz, lai:
- a) novērstu sadursmes:
 - 1) starp gaisa kuģiem; un
 - 2) manevrēšanas teritorijā starp gaisa kuģiem un šķēršļiem; un
 - b) paātrinātu un saglabātu sakārtotu gaisa satiksmes plūsmu;
- 31) "gaisa satiksmes vadības struktūrvienība" ir vispārējs termins, ar ko var apzīmēt lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centru, pieejas kontroles struktūrvienību vai lidlauka vadības torni;
- 32) "gaisa satiksmes pakalpojumi (ATS)" ir vispārējs termins lidojumu informācijas dienesta, trauksmes izziņošanas dienesta, gaisa satiksmes konsultatīvo pakalpojumu, gaisa satiksmes vadības pakalpojumu (lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības pakalpojumu, pieejas kontroles pakalpojumu vai lidlauka gaisa satiksmes vadības pakalpojumu) apzīmēšanai;
- 33) "gaisa satiksmes pakalpojumu gaisa telpa" ir ar atbilstošu alfabēta burtu apzīmētas noteiktu izmēru gaisa telpas, kurās drīkst veikt noteiktu veidu lidojumus un attiecībā uz kurām ir paredzēti gaisa satiksmes pakalpojumi un ekspluatācijas noteikumi;
- 34) "gaisa satiksmes vadības ziņojumu savākšanas punkts" ir struktūrvienība, kas izveidota, lai saņemtu ar gaisa satiksmes pakalpojumiem saistītus ziņojumus un pirms izlidošanas iesniegtos lidojumu plānus;
- 35) "gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība" ir vispārējs termins, ar ko var apzīmēt gaisa satiksmes vadības struktūrvienību, lidojumu informācijas centru, lidlauka lidojumu informācijas dienestu vai gaisa satiksmes vadības ziņojumu savākšanas punktu;
- 36) "gaisa trase" ir gaisa satiksmes vadības rajons vai tā daļa, kas izveidota koridora formā;
- 37) "trauksmes izziņošanas pakalpojumi" ir pakalpojums, kuru sniedz, lai informētu attiecīgās organizācijas par gaisa kuģiem, kam nepieciešama meklēšanas un glābšanas dienestu palīdzība, un lai šīm organizācijām sniegtu nepieciešamo palīdzību;
- 38) "rezerves lidlauks" ir lidlauks, uz kuru var lidot gaisa kuģis, ja tam nav iespējams vai nav ieteicams turpināt lidojumu uz plānotās nosēšanās lidlauku vai veikt tajā nosēšanos. Rezerves lidlaukus iedala, kā norādīts turpmāk:
- a) "pacelšanās rezerves lidlauks" ir rezerves lidlauks, kur gaisa kuģis vajadzības gadījumā var nosēsties īsi pēc pacelšanās, ja nav iespējams izmantot izlidošanas lidlauku;
 - b) "rezerves lidlauks maršrutā" ir lidlauks, kurā gaisa kuģis varētu veikt nosēšanos pēc tam, kad tas lidojuma maršrutā nonācis neparedzētā vai avārijas situācijā;
 - c) "rezerves lidlauks ETOPS maršrutā" ir piemērots un atbilstīgs rezerves lidlauks, kurā lidmašīna varētu veikt nosēšanos dzinēja atteices, kā arī citos ārkārtas vai avārijas gadījumos, izpildot ETOPS lidojumu;
 - d) "rezerves lidlauks lidojuma galamērķī" ir rezerves lidlauks, uz kuru gaisa kuģi var doties gadījumos, kad vai nu nav iespējams, vai nav ieteicams veikt nosēšanos plānotajā galamērķa lidlaukā;
- 39) "absolūtais augstums" ir vertikālais attālums no vidējā jūras līmeņa (MSL) līdz plaknei, punktam vai par punktu pieņemtam objektam;
- 40) "pieejas kontroles pakalpojums" ir gaisa satiksmes vadības pakalpojums ielidojošajiem un izlidojošajiem gaisa kuģiem, kas veic kontrolējamus lidojumus;
- 41) "pieejas kontroles struktūrvienība" ir struktūrvienība, kas izveidota, lai nodrošinātu gaisa satiksmes vadības pakalpojumus gaisa kuģiem, kas veic kontrolējamus lidojumus un kas ielido vienā vai vairākos lidlaukos vai izlido no tiem;
- 42) "perons" ir noteikts iecirknis, kas paredzēts gaisa kuģu novietošanai, pasažieru izkāpšanai vai iekāpšanai, pasta vai kravas iekraušanai un izkraušanai, degvielas uzpildei, stāvēšanai un tehniskajai apkopei;
- 43) "lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrs (ACC)" ir struktūrvienība, kas izveidota, lai nodrošinātu gaisa satiksmes vadības pakalpojumus gaisa kuģiem, kuri tās jurisdikcijā esošajos gaisa satiksmes vadības rajonos veic kontrolējamus lidojumus;
- 44) "lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības dienests" ir gaisa satiksmes vadības dienests kontrolējamiem lidojumiem gaisa satiksmes vadības rajonos;
- 45) "zonālā navigācija (RNAV)" ir navigācijas metode, kas pieļauj gaisa kuģu lidojumus pa jebkuru vēlamu trajektoriju uz zemes vai kosmosā esošu aeronavigācijas līdzekļu darbības zonās, vai arī autonomo līdzekļu vai to kombinācijas iespēju robežās;
- 46) "ATS maršruts" ir konkrēts maršruts, kas noteikts gaisa satiksmes plūsmu vadībai un novirzīšanai;

- 47) "automātiskā atkarīgā novērošana apraides režīmā (ADS-B)" ir līdzekļi, ar kuriem gaisa kuģis, lidlauka transportlīdzekļi un citi objekti, izmantojot datu posmu apraides režīmā, var automātiski pārraidīt un/vai saņemt datus, tādus kā gaisa kuģa identifikācijas indekss, atrašanās vieta un attiecīgā gadījumā papildu informācija;
- 48) "automātiskā atkarīgā novērošana – līgums (ADS-C)" ir līdzekļi, ar kuriem ADS-C vienošanās noteikumi starp zemes un gaisa kuģu sistēmām tiks apmainīti, izmantojot datu posmu, nosakot, kādos apstākļos ADS-C ziņojumi varētu tikt pieprasīti un kādi dati var tikt iekļauti ziņojumos;
- 49) "lidlauka rajona informācijas automātiskās pārraides dienests (ATIS)" ir kārtējās ikdienas informācijas automātiska sniegšana visu diennakti vai noteiktā diennakts laikā ielidojošiem un izlidojošiem gaisa kuģiem:
- a) "lidlauka rajona informācijas automātiskās pārraides dienests, kas izmanto datu posmu (D-ATIS)" ir ATIS informācijas pārraide, izmantojot datu pārraides sakarus;
- b) "balss informācijas automātiskās pārraidīšanas dienests lidlauka rajonā (balss ATIS)" ir ATIS informācijas pārraide, izmantojot ilgstošu un atkārtotu balss pārraidi;
- 50) "apakšējās mākoņu robežas augstums" ir attālums no zemes vai ūdens virsmas līdz pašam zemākajam mākoņu slānim zem 6 000 metriem (20 000 pēdām), kas aizsedz vairāk nekā pusi debess;
- 51) "pārslēgšanās punkts" ir punkts, kurā gaisa kuģis, veicot lidojumu kādā ATS maršruta posmā, kuru nosaka, vadoties pēc ļoti augstas frekvences (VHF) riņķa darbības radiobākām, no gaisa kuģim aizmugurē esošas radiobākas frekvences pārslēdzas uz nākamo, gaisa kuģim priekšā esošas radiobākas frekvenci;
- 52) "atļaujas darbības robeža" ir punkts, līdz kuram ir spēkā gaisa kuģim piešķirtā gaisa satiksmes vadības atļauja;
- 53) "lidojumiem nozīmīgs mākonis" ir mākonis, kura apakšējās mākoņu robežas augstums ir zemāks par 1 500 m (5 000 pēdām) vai zemāks par minimālo sektora absolūto augstumu, izvēloties lielāko lielumu, vai negaisa mākonis, vai vertikāls gubu mākonis jebkādā augstumā;
- 54) "kods (SSR kods)" ir numurs, kurš ir piešķirts konkrētam A režīmā vai C režīmā transpondera raidītam daudzumu impulsu atbildes signālam;
- 55) "kompetentā iestāde" ir iestāde, kurai dalībvalsts piešķirusi kompetenci nodrošināt atbilstību šīs regulas prasībām;
- 56) "gaisa satiksmes vadības rajons" ir kontrolējama gaisa telpa virs zemes virsmas augstāk par noteiktu robežu;
- 57) "kontrolējams lidlauks" ir lidlauks, kurā lidlauka satiksmei tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, neraugoties uz to, vai pastāv gaisa satiksmes vadības zona;
- 58) "kontrolējama gaisa telpa" ir noteiktu izmēru gaisa telpa, kurā tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi atbilstoši gaisa telpu klasifikācijai;
- 59) "kontrolējams lidojums" ir lidojums, kam nepieciešama gaisa satiksmes vadības atļauja;
- 60) "dispečera-pilota datu pārraides sakari (CPDLC)" ir sakaru līdzekļi starp dispečeru un pilotu, izmantojot datu pārraides posmu ATC sakariem;
- 61) "gaisa satiksmes vadības zona" ir no zemes virsmas līdz noteiktai augšējai robežai kontrolējama gaisa telpa;
- 62) "augstuma uzņemšana kreisēšanas režīmā" ir lidmašīnas kreisēšanas paņēmiens, kura rezultātā, samazinoties lidmašīnas svaram, palielinās absolūtais augstums;
- 63) "kreisēšanas līmenis" ir līmenis, ko saglabā ievērojamā lidojuma daļā;
- 64) "pašreizējais lidojuma plāns (CPL)" ir lidojuma plāns ar izmaiņām, ja tādas ir, kuras radījušas vēlāk izsniegtas atļaujas;
- 65) "bīstama zona" ir noteiktu izmēru gaisa telpa, kuras robežās noteiktos laika periodos var notikt darbības, kas ir bīstamas gaisa kuģa lidojumam;
- 66) "datu pārraides sakari" ir sakaru veids, kas paredzēts ziņojumu apmaiņai, izmantojot datu pārraides posmu;
- 67) "dati" ir jebkurš lielums vai lielumu kopa, kas var būt par atsauci vai pamatu citu lielumu aprēķināšanai;
- 68) "iepriekšēja nosacīta atļauja" ir atļauja, ko gaisa kuģim izsniedz gaisa satiksmes vadības struktūrvienība, kas konkrētajā brīdī nav pilnvarota veikt šā gaisa kuģa lidojuma vadīšanu;
- 69) "aprēķinātais pagājušais laiks" ir aprēķinātais laiks, kurš nepieciešams lidojumam no viena nozīmīga punkta uz citu;
- 70) "aprēķinātais bremžu paliktņu noņemšanas laiks" ir aprēķinātais laiks, kurā gaisa kuģis uzsāks ar izlidošanu saistītu kustību;

- 71) "aprēķinātais ierašanās laiks" *IFR* lidojumos ir ar aeronavigācijas līdzekli aprēķinātais laiks, kad gaisa kuģis ieradīsies šajā noteiktajā punktā, no kura paredzams uzsākt instrumentālās pieejas procedūru, vai, ja nav ar lidlauku saistīta navigācijas līdzekļa, gaisa kuģa ierašanās laiks punktā virs šā lidlauka. *VFR* lidojumos aprēķinātais ierašanās laiks ir aprēķinātais laiks, kad gaisa kuģis ieradīsies virs lidlauka;
- 72) "aprēķinātais pieejas laiks" ir laiks, kurā *ATC* sagaida, kad atlidojušais gaisa kuģis pēc gaidīšanas atstās gaidīšanas punktu, lai pabeigtu nosēšanos. Faktiskais gaidīšanas punkta atstāšanas laiks būs atkarīgs no pieejas atļaujas;
- 73) "iesniegtais lidojuma plāns (*FPL*)" ir lidojuma plāns bez jebkādam turpmākām izmaiņām, kuru kapteinis vai viņa norīkotais pārstāvis iesniedz *ATS* struktūrvienībai;
- 74) "lidojuma apkalpes loceklis" ir sertificēts apkalpes loceklis, kura pienākumi ir saistīti ar gaisa kuģa ekspluatāciju lidojuma apkalpes darba laikā;
- 75) "lidojumu informācijas centrs" ir struktūrvienība, kas izveidota, lai nodrošinātu lidojumu informācijas un trauksmes izziņošanas pakalpojumus;
- 76) "lidojumu informācijas rajons" ir noteiktu izmēru gaisa telpa, kurā tiek nodrošināti lidojumu informācijas un trauksmes izziņošanas pakalpojumi;
- 77) "lidojumu informācijas pakalpojumi" ir pakalpojumi, kas tiek nodrošināti, lai sniegtu konsultācijas un informāciju, kas ir noderīga drošai un efektīvai lidojumu veikšanai;
- 78) "lidojuma līmenis (*FL*)" ir pastāvīga atmosfēras spiediena līmenis, kas noteikts attiecībā pret atmosfēras standarta spiediena līmeni 1 013,2 hPa un kas atšķiras no pārējiem līmeņiem par noteiktu spiediena intervālu;
- 79) "lidojuma plāns" ir gaisa satiksmes dienestu struktūrvienībām iesniedzama noteikta informācija par paredzamo gaisa kuģa lidojumu vai lidojuma posmu;
- 80) "redzamība lidojumā" ir redzamība lidojuma laikā no gaisa kuģa pilotu kabīnes lidojuma virzienā;
- 81) "prognoze" ir gaidāmo meteoroloģisko apstākļu apraksts noteiktam laikam vai laika periodam vai noteiktai gaisa telpas daļai;
- 82) "redzamība uz zemes" ir redzamība lidlaukā, par ko ziņo pilnvarots novērotājs vai automātiskās sistēmas;
- 83) "kurss" ir virziens, kurā ir vērsta gaisa kuģa garenvirziena ass un kuru parasti izsaka grādos no ziemeļiem (patiesais kurss, magnētiskais kurss, kurss pēc kompasa, kurss pēc koordinātām);
- 84) "relatīvais augstums" ir vertikālais attālums no plaknes, punkta vai par punktu uzskatīta objekta līdz noteiktam līmenim;
- 85) "helikopters" ir par gaisu smagāks gaisa kuģis, kas noturas gaisā lidojuma laikā galvenokārt viena vai vairāku nesošo propelleru un gaisa mijiedarbības rezultātā, un šos propellerus griež dzinējs ap vertikālei tuvām rotācijas asīm;
- 86) "starptautisko ūdeņu gaisa telpa" ir gaisa telpa ārpus sauszemes teritorijas un teritoriālajiem ūdeņiem, kā noteikts Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijā (Montegobeja, 1982. gads);
- 87) "*IFR*" ir saīsinājums, kas apzīmē instrumentālo lidojumu noteikumus;
- 88) "*IFR* lidojums" ir lidojums, kuru veic saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem;
- 89) "*IMC*" ir saīsinājums instrumentālo meteoroloģisko apstākļu apzīmēšanai;
- 90) "instrumentālās pieejas procedūra (*IAP*)" ir virkne iepriekš noteiktu manevru, kurus veic, vadoties no pilotēšanas instrumentiem, lai izvairītos no sadursmēm ar šķēršļiem, no pieejas sākuma posma kontrolpunkta vai, attiecīgos gadījumos, no noteikta atlidošanas maršruta sākuma līdz punktam, no kura var tikt pabeigta nosēšanās, bet, ja nosēšanās nav pabeigta, tad līdz punktam, no kura ievēro šķēršļu pārlidošanas kritērijus gaidīšanas rajonā vai maršrutā. Instrumentālās pieejas procedūras tiek klasificētas šādi:
- a) *neprecīzas pieejas procedūra* (*NPA*) ir instrumentālās pieejas procedūra, kurā izmanto horizontālos norādījumus, nevis vertikālos norādījumus;
- b) *pieejas procedūra, izmantojot vertikālos norādījumus* (*APV*), ir instrumentālās pieejas procedūra, kurā izmanto horizontālos un vertikālos norādījumus, bet kura neatbilst prasībām, kas noteiktas precīzajai pieejai un nosēšanās operācijām;
- c) *precīzās pieejas* (*PA*) *procedūra* ir instrumentālās pieejas procedūra, kurā izmanto obligātus precīzus horizontālos un vertikālos norādījumus, kas noteikti attiecīgajai darbības kategorijai;
- 91) "instrumentālie meteoroloģiskie apstākļi (*IMC*)" ir meteoroloģiskie apstākļi, kas izteikti tādos lielumos kā redzamība, attālums līdz mākoņiem un mākoņu apakšējās robežas augstums; šie lielumi ir mazāki par minimumiem, kas noteikti vizuālajiem meteoroloģiskajiem apstākļiem;

- 92) "nosēšanās zona" ir kustības zonas daļa, kas paredzēta gaisa kuģu nosēšanās vai pacelšanās veikšanai;
- 93) "līmenis" ir vispārējs termins, kas attiecas uz lidojumā esoša gaisa kuģa stāvokli vertikālajā plaknē un var nozīmēt gan relatīvo augstumu, gan absolūto augstumu, gan lidojuma līmeni;
- 94) "manevrēšanas teritorija" ir lidlauka daļa bez peroniem, kas paredzēta gaisa kuģu pacelšanās, nosēšanās un manevrēšanas vajadzībām;
- 95) "režīms (SSR)" ir vispārpieņemts identifikators, kas saistīts ar konkrētām SSR vaicātāju pārraidītu vaicājumu signālu funkcijām. Pastāv četri režīmi, kas precizēti ICAO konvencijas 10. pielikumā: A, C, S un starprežīms;
- 96) "kustības zona" ir lidlauka daļa, kas paredzēta gaisa kuģu pacelšanās, nosēšanās un manevrēšanas vajadzībām un kura sastāv no manevrēšanas teritorijas un perona (peroniem);
- 97) "nakts" ir laika periods no civilās vakara krēslas beigām līdz civilās rītausmas sākumam. Civilā krēsla beidzas vakarā, kad saules diska centrs atrodas 6° zem horizonta, un sākas rītā, kad saules diska centrs atrodas 6° zem horizonta;
- 98) "šķērslis" ir visi stacionārie (pagaidu vai pastāvīgie) un kustīgie objekti vai to daļas, kuri:
- a) atrodas zonā, kas paredzēta gaisa kuģu manevrēšanai pa zemes virsmu; vai
 - b) ir izvirzīti virs noteiktām virsmām, kuras paredzētas lidojošu gaisa kuģu aizsardzībai; vai
 - c) atrodas ārpus minētajām virsmām un ir novērtēti kā tādi, kas var būt bīstami aeronavigācijai;
- 99) "ekspluatācijas vieta" ir vieta, ko ekspluatants vai gaisa kuģa kapteinis izvēlējis, lai veiktu nosēšanos, pacelšanos un/vai darbības ar vinču;
- 100) "gaisa kuģa kapteinis" ir pilots, kuru iecēlis ekspluatants vai – vispārējās nozīmes aviācijas gadījumā – īpašnieks, lai atbildētu par gaisa kuģa vadīšanu un lidojuma drošu norisi;
- 101) "barometriskais augstums" ir absolūtā augstuma mērvienībās izteikts atmosfēras spiediens, kas atbilst šim spiedienam standarta atmosfērā, kā noteikts Čikāgas konvencijas 8. pielikuma 1. daļā;
- 102) "problemātiska psihoaktīvo vielu lietošana" ir viena vai vairākas psihoaktīvās vielas, ko aviācijas personāls lieto veidā, kas:
- a) rada tiešu bīstamību lietotājam vai apdraud citu personu dzīvību, veselību vai labklājību; un/vai
 - b) rada vai padziļina profesionālas, sociālas, garīgas vai fiziskas problēmas vai traucējumus;
- 103) "aizliegtā zona" ir noteiktu izmēru gaisa telpa virs valsts sauszemes teritorijas vai teritoriālajiem ūdeņiem, kurā ir aizliegti gaisa kuģu lidojumi;
- 104) "psihoaktīvas vielas" ir alkohols, opiāti, kanabinoīdi, sedatīvi un miega zāles, kokaīns, citi psihostimulatori, halucinogēni un gaistoši šķīdinātāji, izņemot kafiju un tabaku;
- 105) "radiolokators" ir radioatklāšanas ierīce, kas sniedz informāciju par objektu attālumu, azimutu un/vai vietas leņķi;
- 106) "obligātā radiozona (RMZ)" ir noteiktu izmēru gaisa telpa, kurā radioiekārtu atrašanās gaisa kuģī un to izmantošana ir obligāta;
- 107) "radionavigācijas dienests" ir dienests, kas sniedz informāciju par vadību vai datus par atrašanās vietu, lai garantētu efektīvu un drošu gaisa kuģa ekspluatāciju, izmantojot vienu vai vairākus radionavigācijas līdzekļus;
- 108) "radiotelefonijs" ir radiosakaru veids, kas galvenokārt paredzēts informācijas apmaiņai mutvārdos;
- 109) "daudzkārtēju lidojumu plāns" ir lidojuma plāns, kas saistīts ar vairākiem, bieži atkārtojamiem, regulāri veicamiem atsevišķiem lidojumiem ar identiskām galvenajām īpatnībām un kuru ekspluatants iesniedz ATS struktūrvienībām glabāšanai un atkārtotai izmantošanai;
- 110) "ziņošanas punkts" ir noteikts ģeogrāfisks orientieris, attiecībā pret kuru var paziņot par gaisa kuģa atrašanās vietu;
- 111) "ierobežotu lidojumu zona" ir noteiktu izmēru gaisa telpa virs kādas valsts sauszemes teritorijas vai teritoriālajiem ūdeņiem, kuras robežās gaisa kuģa lidojumi ir ierobežoti saskaņā ar atsevišķiem konkrētiem nosacījumiem;
- 112) "maršruta segments" ir maršruts vai maršruta daļa, kurā lidojums parasti tiek veikts bez starpposma apstāšanās;
- 113) "skrejceļš" ir noteikts sauszemes lidlauka taisnstūra iecirknis, kas ir sagatavots gaisa kuģu nosēšanās un pacelšanās veikšanai;

- 114) “gaidīšanas vieta pie skrejceļa” ir noteikta vieta, kas paredzēta, lai aizsargātu skrejceļu, šķēršļu ierobežošanas virsmu vai ILS/MLS kritisko/jutīgo zonu, un kurā manevrējošiem gaisa kuģiem un transportlīdzekļiem jāapstājas un jāgaida, ja nav citu norādījumu no lidlauka lidojumu vadības torņa;
- 115) “redzamība uz skrejceļa (RVR)” ir attālums, kura robežās uz skrejceļa ass esoša gaisa kuģa pilots var redzēt skrejceļa marķējumu vai skrejceļu ierobežojošās ugunis, vai skrejceļa ass līniju apzīmējošās ugunis;
- 116) “drošību ietekmējošs personāls” ir personas, kuras var apdraudēt lidojumu drošību, ja tās pienācīgi nepilda savus pienākumus un funkcijas, citu starpā gaisa kuģa apkalpes locekļi, gaisa kuģa tehniskās apkopes personāls un gaisa satiksmes dispečeri;
- 117) “planieris” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis, kuru lidojumā notur gaisa aerodinamiskā iedarbība uz tā nekustīgajām nesošajām virsmām un kura brīvais lidojums nav atkarīgs no dzinēja, tostarp deltaplāni, paraplāni un citi līdzīgi lidaparāti;
- 118) “sekundārās novērošanas radars (SSR)” ir novērošanas radara sistēma, kas izmanto raidītājus/uztvērējus (vaicātājus) un transponderus;
- 119) “SIGMET informācija” ir meteoroloģiskās novērošanas dienesta publicēta informācija par faktiskajām vai gaidāmajām laika parādībām lidojuma maršrutā, kuras var ietekmēt gaisa kuģu lidojumu drošību;
- 120) “signāllaukums” ir laukums lidlaukā, ko izmanto zemes signālu izvietošanai;
- 121) “nozīmīgs punkts” ir noteikta ģeogrāfiska vieta, kas tiek izmantota ATS maršruta, gaisa kuģa maršruta noteikšanai, kā arī citiem navigācijas un gaisa satiksmes vadības mērķiem;
- 122) “speciāls VFR lidojums” ir VFR lidojums, kuru gaisa satiksmes vadība atļāvusi veikt vadības zonā, ja meteoroloģiskie apstākļi ir sliktāki nekā vizuālie meteoroloģiskie apstākļi (VMC);
- 123) “nomaldījies gaisa kuģis” ir gaisa kuģis, kas ievērojami novirzījies no tā paredzētās ceļa līnijas vai kas ziņo, ka ir apmaldījies;
- 124) “novērošanas radars” ir radiolokācijas iekārta, kuru izmanto gaisa kuģa koordinātu noteikšanai pēc tāluma un azimuta;
- 125) “manevrēšana” ir gaisa kuģa virzīšanās kustība pa lidlauka vai ekspluatācijas vietas virsmu, izmantojot savu piedziņu, izņemot pacelšanos vai nosēšanos;
- 126) “manevrēšanas ceļš” ir noteikts ceļš sauszemes lidlaukā, kas izveidots gaisa kuģu manevrēšanai un paredzēts, lai savienotu vienu lidlauka daļu ar otru, tostarp:
- a) gaisa kuģa manevrēšanas josla stāvvietā ir perona daļa, kas apzīmēta kā manevrēšanas ceļš un paredzēta tikai gaisa kuģu nokļūšanai stāvvietā;
 - b) perona manevrēšanas ceļš ir manevrēšanas ceļu sistēmas daļa, kas izvietota uz perona un paredzēta gaisa kuģiem manevrēšanas maršruta nodrošināšanai pa peronu;
 - c) ātrās nobraukšanas manevrēšanas ceļš ir manevrēšanas ceļš, kas šaurā leņķī savienots ar skrejceļu un ļauj lidmašīnām, kuras veic nosēšanos, nogriezties no skrejceļa ar lielāku ātrumu, nekā tas iespējams, nogriežoties uz citiem manevrēšanas ceļiem, tādējādi līdz minimumam samazinot atrašanās laiku uz skrejceļa;
- 127) “teritorija” ir sauszemes teritorijas un tām blakus esošie teritoriālie ūdeņi valsts suverēnā vai sizerēnā varā, aizsardzībā vai mandātā;
- 128) “skrejceļa sliekšnis” ir nosēšanās veikšanai izmantojamā skrejceļa iecirkņa sākums;
- 129) “kopējais aprēķinātais pagājušais laiks” ir:
- a) IFR lidojumos – aprēķinātais laiks, kas nepieciešams no pacelšanās brīža līdz brīdim, kad tiks pārlidots tāds ar aeronavigācijas līdzekļa palīdzību noteikts atrašanās punkts, no kura paredzams uzsākt instrumentālās pieejas procedūru, vai, ja aeronavigācijas līdzeklis nav saistīts ar galamērķa lidlauku, līdz galamērķa lidlauka pārlidošanas brīdim;
 - b) VFR lidojumos – aprēķinātais laiks, kas nepieciešams no pacelšanās brīža līdz galamērķa lidlauka pārlidošanas brīdim;
- 130) “ceļa līnija (“treks”)” ir gaisa kuģa lidojuma trajektorijas projekcija uz zemes virsmas, kuras virziens jebkurā punktā parasti tiek izteikts grādos no ziemeļiem (ģeogrāfiskajiem, magnētiskajiem vai kartes ziemeļiem);
- 131) “sadursmju novēršanas rekomendācijas” ir gaisa satiksmes vadības dienestu sniegtas rekomendācijas, precizējot manevrus, lai palīdzētu pilotam izvairīties no sadursmes;
- 132) “informācija par satiksmi” ir gaisa satiksmes vadības struktūrvienību sniegta informācija, lai brīdinātu pilotu par citiem zināmiem vai novērotiem gaisa kuģiem, kas var būt tā atrašanās vietas vai paredzētā lidojuma maršruta tuvumā, un palīdzētu pilotam izvairīties no sadursmes;

- 133) "vadības nodošanas punkts" ir noteikts punkts gaisa kuģa maršrutā, kurā atbildību par gaisa satiksmes vadības pakalpojumiem no vienas gaisa satiksmes vadības struktūrvienības vai dispečera darba vietas nodod citai;
- 134) "pārejas absolūtais augstums" ir augstums, kurā (vai zemāk par kuru) gaisa kuģa vertikālo stāvokli kontrolē atbilstoši tā absolūtajiem augstumiem;
- 135) "pārejas līmenis" ir pats zemākais lidojuma līmenis, kurš var tikt izmantots lidojumam augstāk par pārejas absolūto augstumu;
- 136) "uztvērējraidītāja obligātas izmantošanas zona (TMZ)" ir noteiktu izmēru gaisa telpa, kurā barometriskā augstuma uztvērējraidītāju atrašanās gaisa kuģī un to izmantošana ir obligāta;
- 137) "neidentificēts gaisa kuģis" ir gaisa kuģis, kura atrašanās lidojumā kādā apgabalā ir novērota vai par to ir ziņots, bet kura identitāte nav zināma;
- 138) "bezpilota brīvais gaisa balons" ir par gaisu vieglāks bezpilota gaisa kuģis bez dzinēja brīvā lidojumā;
- 139) "VFR" ir saīsinājums, kas apzīmē vizuālo lidojumu noteikumus;
- 140) "VFR lidojums" ir lidojums, kuru veic atbilstoši vizuālo lidojumu noteikumiem;
- 141) "redzamība" aeronavigācijas nolūkiem nozīmē lielāko attālumu, kādā:
- a) uz spilgta fona ir iespējams saskatīt un atpazīt atbilstošu izmēru tumšu objektu, kas atrodas netālu no zemes;
 - b) uz neapgaismota fona ir iespējams saskatīt un identificēt aptuveni 1 000 kandelu spilgtas ugunis;
- 142) "vizuālie meteoroloģiskie apstākļi" ir meteoroloģiskie apstākļi, kas izteikti tādos lielumos kā redzamība, attālums līdz mākoņiem un apakšējās mākoņu robežas augstums un kas atbilst noteiktajam minimumam vai ir labāki;
- 143) "VMC" ir saīsinājums, ko lieto, lai apzīmētu vizuālos meteoroloģiskos apstākļus.

3. pants

Atbilstība

Dalībvalstis nodrošina atbilstību šīs regulas pielikumā izklāstītajiem vienotajiem noteikumiem un normām, neskarot Regulas (EK) Nr. 216/2008 14. pantā ietvertos elastīguma noteikumus

un Regulas (EK) Nr. 549/2004 13. pantā paredzēto aizsardzības pasākumu piemērošanu.

4. pants

Atbrīvojumi speciālajām operācijām

1. Pēc to struktūru lūguma, kas veic turpmāk norādītās darbības, kompetentās iestādes šīm struktūrām var piešķirt atbrīvojumus no konkrētu šīs regulas prasību izpildes attiecībā uz šādām darbībām sabiedrības interesēs un mācību pasākumiem, kas nepieciešami šo darbību drošai izpildei:

- a) policijas un muitas operācijas;
- b) satiksmes uzraudzības un pakalpojumu operācijas;
- c) valsts sektora iestāžu vai to vārdā veiktas vides kontroles operācijas;
- d) meklēšana un glābšana;
- e) medicīniskās palīdzības lidojumi;
- f) evakuācijas darbi;
- g) ugunsdzēsības darbi;
- h) atbrīvojumi, kas nepieciešami, lai garantētu tādu lidojumu drošību, kurus veic valsts vadītāji, ministru un citu līdzvērtīga ranga valsts amatpersonu pārvadāšanai.

2. Kompetentā iestāde, kas atļauj šos atbrīvojumus, ne vēlāk kā divu mēnešu laikā pēc šāda atbrīvojuma apstiprināšanas informē EASA par šo atbrīvojumu būtību.

3. Šis pants neskar 3. pantu, un to var piemērot gadījumos, kad 1. punktā uzskaitītās darbības nav iespējams veikt kā operatīvās gaisa satiksmes darbības, vai tad, ja pretējā gadījumā uz tām nevarētu attiecināt šajā regulā ietvertos elastīguma noteikumus.

5. pants

Atšķirības

1. Pēc šīs regulas stāšanās spēkā, bet ne vēlāk kā dienā, no kuras to sāk piemērot, dalībvalstis:

- a) oficiāli paziņo ICAO, ka ir novērstas visas iepriekš paziņotās atšķirības no tiem ICAO standartiem un ieteicamās prakses, par ko ir šī regula, izņemot gadījumus, kad šie standarti un prakse ir saistīti ar būtiskām dalībvalstu drošības un aizsardzības politikas interesēm saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 13. pantu;

- b) paziņo ICAO kopīgi pieņemtās atšķirības, kas iekļautas šīs regulas pielikuma papildinājumā.

2. Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 15. pielikumu visas dalībvalstis savā aeronavigācijas informācijas publikācijā publicē kopīgi pieņemtās atšķirības, par kurām ir paziņots ICAO saskaņā ar šā panta 1. punkta b) apakšpunktu, kā arī visus pārējos noteikumus, kurus ir bijis jāpieņem vietējo gaisa aizsardzības un drošības apsvērumu dēļ saskaņā ar šā panta 1. punkta a) apakšpunktu.

6. pants

Grozījumu uzraudzība

1. Pēc šīs regulas stāšanās spēkā Komisija ar Eurocontrol un EASA atbalstu iedibina pastāvīgu procesu, kā:

- a) nodrošināt, lai visi grozījumi, ko pieņem Čikāgas konvencijas sakarā un kas skar šīs regulas darbības jomu, tiktu uzraudzīti un analizēti; un
- b) vajadzības gadījumā izstrādāt priekšlikumus grozījumiem šīs regulas pielikumā.

2. Attiecīgi piemēro šīs regulas 5. panta noteikumus par atšķirību novēršanu un paziņošanu un to publicēšanu aeronavigācijas informācijas publikācijā un 7. panta noteikumus par grozījumiem pielikumā.

7. pants

Pielikuma grozījumi

1. Pielikumu groza saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 3. punktu.

2. Grozījumi, kas minēti 1. punktā, citu starpā var būt grozījumi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu atbilstību tiesību aktiem turpmākajā šīs regulas darbības jomas paplašināšanas gaitā, lai tajā ietvertu ne vien 2. pielikuma noteikumus, bet arī citu ICAO konvencijas pielikumu un citu dokumentu attiecīgos noteikumus vai izmaiņas, kas izriet no šo attiecīgo ICAO konvencijas pielikumu un citu dokumentu atjauninātajām redakcijām vai no izmaiņām jebkurās attiecīgajās Savienības regulās.

8. pants

Pārejas un papildu pasākumi

1. Ja dalībvalstis pirms šīs regulas stāšanās spēkā ir pieņēmušas vēl citus noteikumus, kas papildina ICAO standartu, tās nodrošina, lai šie noteikumi atbilstu šai regulai.

2. Piemērojot šo pantu, šādi ICAO standartu papildinoši noteikumi netiek uzskatīti par atšķirību Čikāgas konvencijas nozīmē. Izmantojot aeronavigācijas informācijas publikācijas, dalībvalstis publicē šos papildu noteikumus, kā arī visus citus jautājumus, par kuriem atbilstoši šai regulai lemj kompetentā iestāde. Ne vēlāk kā divus mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā vai kad tiek pieņemts attiecīgais papildu noteikums, dalībvalstis par to informē arī Komisiju un EASA.

9. pants

Prasības attiecībā uz drošību

Kad šī regula būs stājusies spēkā, dalībvalstis, neskarot 7. pantu, iedibināto drošības līmeņu uzturēšanai vai paaugstināšanai gādā par to, lai drošības pārvaldības procesā, aplūkojot visus šīs regulas īstenošanas aspektus, īstenošanas plāna sakarā tiktu veikts drošības novērtējums, tostarp apzināts apdraudējums, novērtēts un mazināts risks, pirms faktisku izmaiņu izdarīšanas iepriekš pastāvošajās procedūrās. Šādos riska mazināšanas pasākumos var ietilpt 3. panta piemērošana.

10. pants

Grozījumi Regulās (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 1265/2007 un (ES) Nr. 255/2010 un Īstenošanas regulā (ES) Nr. 1035/2011

1. Regulu (EK) Nr. 730/2006 groza šādi:

a) regulas 2. panta 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:

“3) “IFR” ir saīsinājums, kas apzīmē instrumentālo lidojumu noteikumus;

4) “VFR” ir saīsinājums, kas apzīmē vizuālo lidojumu noteikumus;”.

2. Regulu (EK) Nr. 1033/2006 groza šādi:

a) regulas 2. panta 2. punkta 8. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“8) “IFR” ir saīsinājums, kas apzīmē instrumentālo lidojumu noteikumus;”;

b) regulas 3. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Pielikumā minētie noteikumi attiecas uz lidojumu plānu iesniegšanu, pieņemšanu un nosūtīšanu par katru lidojumu, uz kuru attiecas šī regula, un uz visiem lidojuma plāna galveno elementu grozījumiem lidojuma sagatavošanas fāzē saskaņā ar šo regulu.”;

c) regulas pielikuma virsrakstu un 1. punktu aizstāj ar šādu:

“Noteikumi, kas minēti 3. panta 1. punktā

1. Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 (*) 4. sadaļa.

(*) OV L 281, 13.10.2012., 1. lpp.”

3. Regulu (EK) Nr. 1794/2006 groza šādi:

a) regulas 2. panta c) un d) punktu aizstāj ar šādiem:

“c) “*IFR*” ir saīsinājums, kas apzīmē instrumentālo lidojumu noteikumus;

d) “*VFR*” ir saīsinājums, kas apzīmē vizuālo lidojumu noteikumus;”.

4. Regulu (EK) Nr. 1265/2007 groza šādi:

a) regulas 2. panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5) “lidojumi, kurus veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem” (*VFR* lidojumi) ir visi lidojumi, kurus veic atbilstoši vizuālo lidojumu noteikumiem;”.

5. Regulu (ES) Nr. 255/2010 groza šādi:

a) regulas 2. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3) “*IFR*” ir saīsinājums, kas apzīmē instrumentālo lidojumu noteikumus;”.

6. Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 groza šādi:

a) regulas II pielikuma 4. punkta a) apakšpunktā atsauci “2. pielikums par lidojuma noteikumiem (10. izdevums, 2005. gada jūlijs)” aizstāj ar atsauci “Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012”;

b) regulas II pielikuma 4. punkta c) apakšpunktā atsauci “11. pielikums par gaisa satiksmes pakalpojumiem: 13. izdevums, 2001. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 47-B” groza, tās beigās pievienojot šādu teikuma daļu “un attiecīgā gadījumā Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012”;

c) regulas III pielikuma 2. punkta b) apakšpunktā atsauci “11. pielikums par gaisa satiksmes pakalpojumiem: 13. izdevums, 2001. gada jūlijs, tostarp visi grozījumi līdz Nr. 47-B” groza, tās beigās pievienojot šādu teikuma daļu “un attiecīgā gadījumā Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012”.

11. pants

Stāšanās spēkā

1. Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

To piemēro no 2012. gada 4. decembra.

2. Dalībvalstis, atkāpjoties no 1. punkta otrās daļas, var pieņemt lēmumu šīs regulas noteikumus nepiemērot līdz 2014. gada 4. decembrim.

Ja dalībvalsts izvēlas izmantot šo iespēju, tā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 12. panta 1. punktu dara zināmus Komisijai un EASA šādas atkāpes iemeslus, ilgumu, kā arī paredzēto šīs regulas īstenošanas grafiku un ar to saistīto atkāpju grafiku.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2012. gada 26. septembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
José Manuel BARROSO

PIELIKUMS

LIDOJUMU NOTEIKUMI

1. SADAĻA

*Lidojumi pāri starptautiskajiem ūdeņiem***SERA.1001 Vispārīgi noteikumi**

- a) Attiecībā uz lidojumiem pāri starptautiskajiem ūdeņiem bez izņēmumiem piemēro Čikāgas konvencijas 2. pielikumu. Lai nodrošinātu nepārtrauktību un gaisa satiksmes pakalpojumu darbības viengabalainību, jo īpaši funkcionālajos gaisa telpas blokos, Čikāgas konvencijas 11. pielikumu var piemērot gaisa telpā virs starptautiskajiem ūdeņiem tā, lai tas atbilstu noteikumiem, ko piemēro virs dalībvalstu teritorijas. Tas neskar valsts gaisa kuģu lidojumus atbilstīgi Čikāgas konvencijas 3. pantam. Tas neskar arī dalībvalstu pienākumus nodrošināt, lai lidojumu informācijas rajonā, kurā attiecīgās dalībvalstis atbild par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar ICAO reģionālajiem aeronavigācijas nolīgumiem, gaisa kuģu darbības notiktu drošā, ātrā un efektīvā veidā.
- b) Tajās starptautisko ūdeņu daļās, kurās kāda dalībvalsts saskaņā ar ICAO reģionālās aeronavigācijas nolīgumu ir uzņēmusies atbildību par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu, attiecīgā dalībvalsts izraugās ATS sniedzēju šo pakalpojumu nodrošināšanai.

2. SADAĻA

*Piemērojamība un atbilstības nodrošināšana***SERA.2001 Piemērojamība**

Neskarot iepriekš izklāstīto SERA.1001. punktu, šo regulu piemēro saskaņā ar 1. pantu konkrēti tiem gaisa telpas izmantotājiem un gaisa kuģiem:

- a) kuri veic lidojumus uz Savienību, Savienības teritorijā vai no Savienības;
- b) kuriem ir Savienības dalībvalsts nacionālā piederība un reģistrācijas zīmes un kas veic lidojumus jebkurā gaisa telpā, ciktāl tie nav pretrunā noteikumiem, ko publicējusi valsts, kurai ir jurisdikcija pār pārlidojamo teritoriju.

Šo regulu piemēro arī dalībvalstu kompetentajām iestādēm, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un attiecīgajam gaisa kuģu darbības iesaistītajam personālam uz zemes.

SERA.2005 Lidojumu noteikumu ievērošana

Gaisa kuģa ekspluatācija lidojuma laikā, lidlauka kustības zonā vai ekspluatācijas vietā tiek veikta saskaņā ar vispārējiem noteikumiem, piemērojamajiem vietējiem noteikumiem, kā arī papildus – lidojuma laikā – ievērojot vai nu:

- a) vizuālo lidojumu noteikumus; vai
- b) instrumentālo lidojumu noteikumus.

SERA.2010 Atbildība

- a) Gaisa kuģa kapteiņa atbildība

Gaisa kuģa kapteinis neatkarīgi no tā, vai viņš izmanto vadības ierīces vai ne, ir atbildīgs par gaisa kuģa vadīšanu saskaņā ar šo regulu, izņemot gadījumus, kad kapteinis var atkāpties no šiem noteikumiem, ja šāda atkāpšanās ir absolūti nepieciešama drošības interesēs.

- b) Gatavošanās lidojumam

Pirms lidojuma sākuma gaisa kuģa kapteinis iepazīstas ar visu pieejamo informāciju, kas saistīta ar plānoto darbību. Gatavošanās lidojumam, kad paredzēts izlidot no lidlauka apkaimes, un ikvienam instrumentālam lidojumam ietver rūpīgu iepazīšanos ar pieejamajiem faktisko un prognozējamo laika apstākļu ziņojumiem, ņemot vērā prasības attiecībā uz degvielu un rezerves kursu, ja lidojumu nav iespējams pabeigt paredzētajā kārtībā.

SERA.2015 Gaisa kuģa kapteiņa pilnvaras

Gaisa kuģa kapteinis, pildot pienākumus, ir pilnvarots pieņemt galīgo lēmumu par gaisa kuģa izmantošanu.

SERA.2020 Problemātiska psihoaktīvo vielu lietošana

Neviena persona, kuras funkcijas ir kritiskas lidojumu drošībai (drošību ietekmējošs personāls), nedrīkst uzsākt šo funkciju veikšanu, kamēr tā atrodas tādu psihoaktīvu vielu ietekmē, kuru dēļ ir pasliktināta šā cilvēka veiktspēja. Šādas personas nesāk nekāda veida problemātisku vielu lietošanu.

3. SADAĻA**Vispārīgie noteikumi un sadursmju novēršana****1. NODAĻA****Cilvēku un īpašuma aizsardzība****SERA.3101 Nevērīga vai vieglprātīga gaisa kuģa ekspluatācija**

Nav pieļaujams gaisa kuģi ekspluatēt nevērīgi vai vieglprātīgi, apdraudot citu cilvēku dzīvību vai īpašumu.

SERA.3105 Minimālie augstumi

Izņemot gadījumus, kad tas nepieciešams pacelšanās vai nosēšanās vajadzībām vai ja ir saņemta kompetentās iestādes atļauja, gaisa kuģu lidojumu augstums virs pārapdzīvotiem pilsētu rajoniem, mazpilsētām vai ciemiem, vai cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā ir tāds, lai avārijas gadījumā būtu iespējama gaisa kuģa nosēšanās, pārmērīgi neapdraudot cilvēku dzīvību vai īpašumu uz zemes virsmas. Minimālie augstumi VFR lidojumiem ir SERA.5005. punkta f) apakšpunktā noteiktie minimālie augstumi, bet minimālie augstumi IFR lidojumiem ir SERA.5015. punkta b) apakšpunktā noteiktie augstumi.

SERA.3110 Kreisēšanas līmeņi

Kreisēšanas līmeņi, kādos jāveic lidojums vai lidojuma daļa, tiek izteikti šādos lielumos:

- a) lidojumu līmeņi, veicot lidojumu zemākā izmantojamā lidojuma līmenī vai augstāk, vai vajadzības gadījumā virs pārejas absolūtā augstuma;
- b) absolūtie augstumi, veicot lidojumu zemāk par zemāko izmantojamo lidojuma līmeni vai vajadzības gadījumā pārejas absolūtajā augstumā vai zemāk.

SERA.3115 Priekšmetu izmešana vai šķidrumu izsmidzināšana

No gaisa kuģa lidojuma laikā nekas netiek izmests vai izsmidzināts, izņemot, ja tas tiek veikts saskaņā ar:

- a) Savienības tiesību aktiem vai attiecīgā gadījumā valsts tiesību aktiem par dalībvalstu regulētām gaisa kuģu darbībām; un
- b) ja tas norādīts informācijā, konsultācijās un/vai atļaujā, ko sniegusi attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība.

SERA.3120 Vilkšana

Gaisa kuģis nevelk nevienu gaisa kuģi vai citu priekšmetu, izņemot saskaņā ar:

- a) Savienības tiesību aktiem vai attiecīgā gadījumā valsts tiesību aktiem par dalībvalstu regulētām gaisa kuģu darbībām; un
- b) ja tas norādīts informācijā, konsultācijās un/vai atļaujā, ko sniegusi attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība.

SERA.3125 Izpletņlēcšana

Izpletņlēcšana, izņemot lēcienus ar izpletni avārijas gadījumos, tiek veikta tikai saskaņā ar:

- a) Savienības tiesību aktiem vai attiecīgā gadījumā valsts tiesību aktiem par dalībvalstu regulētām gaisa kuģu darbībām; un
- b) ja tas norādīts informācijā, konsultācijās un/vai atļaujā, ko sniegusi attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība.

SERA.3130 Akrobātiskie lidojumi

Akrobātiskus lidojumus veic vienīgi saskaņā ar:

- a) Savienības tiesību aktiem vai attiecīgā gadījumā valsts tiesību aktiem par dalībvalstu regulētām gaisa kuģu darbībām; un
- b) ja tas norādīts informācijā, konsultācijās un/vai atļaujā, ko sniegusi attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība.

SERA.3135 Grupas lidojumi

Gaisa kuģi nelido grupā, izņemot, ja to gaisa kuģu kapteiņi, kuri piedalās lidojumā, par to ir iepriekš vienojušies, un kontrolējamā gaisa telpā grupas lidojums tiek veikts saskaņā ar kompetentās iestādes paredzētiem nosacījumiem. Šie nosacījumi ir šādi:

- a) vienu no gaisa kuģu kapteiņiem ieceļ par lidojuma līderi;
- b) grupa darbojas kā viens gaisa kuģis attiecībā uz navigāciju un ziņošanu par atrašanās vietu;
- c) par gaisa kuģu distancēšanu lidojuma laikā ir atbildīgs lidojuma līderis un to pārējo gaisa kuģu kapteiņi, kas piedalās lidojumā, un tā ietver pārejas periodus, kad gaisa kuģi veic manevrus, lai panāktu distancēšanos grupā un iekļaujoties tajā un atdaloties no tās; un
- d) valsts gaisa kuģu gadījumā – tiek saglabāta maksimālā distance sānos, priekšā un aizmugurē, kā arī vertikālā distance starp visiem gaisa kuģiem un lidojuma līderi, kā noteikts Čikāgas konvencijā. Citu gaisa kuģu gadījumā, kas nav valsts gaisa kuģi, – ikviens gaisa kuģis saglabā distanci līdz lidojuma līderim, sānos, priekšā un aizmugurē nepārsniedzot 1 km (0,5 nm), bet vertikāli nepārsniedzot 30 m (100 ft).

SERA.3140 Bezpilota brīvie gaisa baloni

Bezpilota brīvos gaisa balonus ekspluatē tādā veidā, lai līdz minimumam samazinātu draudus cilvēkiem, īpašumam un pārējiem gaisa kuģiem, un saskaņā ar 2. papildinājumā izklāstītajiem nosacījumiem.

SERA.3145 Aizliegtās zonas un ierobežotu lidojumu zonas

Gaisa kuģi neveic lidojumus aizliegtā zonā vai ierobežotu lidojumu zonā, par kuru ziņas pienācīgi un noteiktā kārtībā publiskotas, izņemot saskaņā ar ierobežojuma nosacījumiem vai ar tās dalībvalsts atļauju, virs kuras teritorijas ir izveidotas šādas zonas.

2. NODAĻA**Sadursmju novēršana****SERA.3201 Vispārīgi noteikumi**

Nekas šajā regulā neatbrīvo gaisa kuģa kapteini no atbildības par tādu darbību veikšanu, kas vislabāk ļaus novērst sadursmi, tostarp sadursmju novēršanas manevriem, kuru pamatā ir ACAS iekārtu sniegtās rekomendācijas attiecībā uz izvairīšanos no sadursmes.

SERA.3205 Distance

Gaisa kuģi pārvietojas, ievērojot tādu distanci, lai neradītu sadursmes draudus.

SERA.3210 Priekšrocības tiesības

- a) Gaisa kuģis, kuram ir priekšrocības tiesības, saglabā savu kursu un ātrumu.
- b) Gaisa kuģis, kuram ir zināms, ka cita gaisa kuģa manevrēšanas spējas ir pasliktinātas, dod ceļu šim gaisa kuģim.
- c) Gaisa kuģis, kuram saskaņā ar turpmāk tekstā minētajiem noteikumiem jādod ceļš citam gaisa kuģim, izvairās lidot virs tā, zem tā vai šķērsot tā ceļu, ja vien tas nenotiek drošā attālumā un ņemot vērā gaisa kuģa pēcstrūklas turbulences ietekmi.

1. *Tuvošanās frontāli.* Diviem gaisa kuģiem tuvojoties frontāli vai gandrīz frontāli un pastāvot sadursmes iespējai, abi gaisa kuģi maina savu kursu, pagriežoties pa labi.

2. *Tuvošanās saplūstošos kursos.* Diviem gaisa kuģiem tuvojoties saplūstošos virzienos aptuveni vienā un tajā pašā līmenī, kreisajā pusē esošais gaisa kuģis dod ceļu, izņemot šādus gadījumus:
 - i) par gaisu smagāks mehāniskais gaisa kuģis dod ceļu dirižabļiem, planieriem un gaisa baloniem;
 - ii) dirižabļi dod ceļu planieriem un gaisa baloniem;
 - iii) planieri dod ceļu gaisa baloniem;
 - iv) mehāniskais gaisa kuģis dod ceļu gaisa kuģim, ja ir redzams, ka tas velk citu gaisa kuģi vai kādu objektu.
 3. *Apdzīšana.* Apdzenošs gaisa kuģis ir gaisa kuģis, kurš tuvojas citam gaisa kuģim no aizmugures pa taisni, kura ar apdzenamā gaisa kuģa simetrijas plakni veido leņķi, kas šaurāks nekā 70° , t. i., tādā pozīcijā attiecībā pret citu gaisa kuģi, ka nakts laikā nebūtu iespējams redzēt kādu no gaisa kuģa kreisā vai labā borta navigācijas ugunīm. Apdzenamajam gaisa kuģim ir priekšrocības tiesības, un apdzenošais gaisa kuģis neatkarīgi no tā, vai tas veic pacelšanos, nolaišanos vai atrodas horizontālā lidojumā, dod ceļu otram gaisa kuģim, mainot savu kursu pa labi; nekādas turpmākas abu gaisa kuģu savstarpējā stāvokļa izmaiņas neatbrīvo apdzenošo gaisa kuģi no šīs prasības pildīšanas, līdz tas ir pilnībā un drošā attālumā pabeidzis apdzīšanu.
 - i) *Planieri, kas apdzen.* Planieris, kas apdzen citu planieri, var mainīt savu kursu pa labi vai pa kreisi.
 4. *Nosēšanās.* Gaisa kuģis, kas veic lidojumu vai manevrē uz zemes vai ūdens, dod ceļu gaisa kuģim, kurš veic nosēšanos vai tuvošanās zemei beidzamo posmu.
 - i) Ja divi vai vairāki par gaisu smagāki gaisa kuģi tuvojas lidlaukam vai ekspluatācijas vietai nosēšanās nolūkā, tad tas gaisa kuģis, kura lidojuma augstums ir lielāks, dod ceļu gaisa kuģim ar mazāku lidojuma augstumu, taču gaisa kuģis, kura lidojuma augstums ir mazāks, neizmanto šo noteikumu, lai nogrieztu ceļu citam gaisa kuģim, kurš veic pēdējo posmu, tuvojoties zemei, vai lai apdzītu šo gaisa kuģi. Tomēr mehāniskais, par gaisu smagāks gaisa kuģis dod ceļu planieriem.
 - ii) *Avārijas nosēšanās.* Gaisa kuģis, kuram ir zināms, ka cits gaisa kuģis veic piespiedu nosēšanos, dod ceļu šim gaisa kuģim.
 5. *Pacelšanās.* Gaisa kuģis, kurš veic manevrus lidlauka manevrēšanas laukumā, dod ceļu gaisa kuģim, kurš veic pacelšanos vai gatavojas veikt pacelšanos.
- d) Gaisa kuģa, personu un transportlīdzekļu kustība pa zemes virsmu
1. Gadījumā, ja pastāv draudi, ka varētu sadurties divi gaisa kuģi, kuri veic manevrus lidlauka kustības zonā vai līdzvērtīgā ekspluatācijas vietas daļā, tad:
 - i) diviem gaisa kuģiem tuvojoties frontāli vai gandrīz frontāli, tie abi apstājas vai, ja iespējams, maina savu kursu pa labi, lai saglabātu drošu distanci;
 - ii) diviem gaisa kuģiem tuvojoties saplūstošos kursos, pa kreisi esošais gaisa kuģis dod ceļu otram gaisa kuģim;
 - iii) gaisa kuģim, kuru apdzen cits gaisa kuģis, ir priekšrocības tiesības, un apdzenošais gaisa kuģis ievēro drošu attālumu līdz otram gaisa kuģim.
 2. Kontrolējamā lidlaukā gaisa kuģis, kurš veic manevrus manevrēšanas laukumā, apstājas un gaida pie visām gaidīšanas vietām pie skrejceļa, izņemot tad, ja lidojumu vadības tornis ir devis skaidru atļauju izbraukt uz skrejceļa vai to šķērsot.
 3. Gaisa kuģis, kurš veic manevrus manevrēšanas laukumā, apstājas un gaida pie visām ieslēgtajām stopugunīm, un var turpināt kustību saskaņā ar 2. punktu tikai tad, kad ugunis tiek izslēgtas.
 4. Personu un transportlīdzekļu kustība lidlaukos
 - i) Personu vai transportlīdzekļu, tostarp vilktu gaisa kuģu, kustību lidlauka manevrēšanas teritorijā pēc nepieciešamības kontrolē lidojumu vadības tornis, lai novērstu briesmas šīm personām/transportlīdzekļiem vai gaisa kuģiem, kas nosēžas, manevrē vai paceļas.

ii) Ja izmanto sliktas redzamības procedūras:

- A) līdz minimumam jāsamazina to personu un transportlīdzekļu skaits, kas darbojas lidlauka manevrēšanas teritorijā, un jāpievērš īpaša uzmanība prasībām par *ILS/MLS* jutīgo(-ajām) zonu(-ām), kad tiek lietoti II kategorijas vai III kategorijas precīzie instrumenti;
- B) saskaņā ar iii) punkta noteikumiem minimālajam intervālam starp transportlīdzekļiem un manevrējošu gaisa kuģi jābūt tādām, kā norādījis aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs (ANSP) un apstiprinājusi kompetentā iestāde, ņemot vērā pieejamos palīgīdzekļus;
- C) ja uz viena skrejceļa vienlaikus tiek lietoti *ILS* un *MLS* II kategorijas vai III kategorijas precīzie instrumenti, jāaizsargā ierobežotākas *ILS* vai *MLS* kritiskās un jutīgās zonas.

iii) Neatliekamās palīdzības transportlīdzekļiem, kas dodas palīdzēt gaisa kuģim briesmu gadījumā, ir priekšroka attiecībā pret pārējo virsmas kustības satiksmi.

iv) Saskaņā ar iii) punkta noteikumiem transportlīdzekļiem, kas atrodas manevrēšanas teritorijā, jāievēro šādi noteikumi:

- A) transportlīdzekļi un transportlīdzekļi, kas velk gaisa kuģi, dod ceļu gaisa kuģiem, kuri nosēžas, paceļas, veic manevrēšanu vai kuri tiek vilkti;
- B) transportlīdzekļi dod ceļu citiem transportlīdzekļiem, kuri velk gaisa kuģi;
- C) transportlīdzekļi dod ceļu citiem transportlīdzekļiem saskaņā ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības norādījumiem;
- D) neatkarīgi no A), B) un C) apakšpunkta noteikumiem transportlīdzekļi un transportlīdzekļi, kas velk gaisa kuģi, ievēro lidojumu vadības torņa norādījumus.

SERA.3215 Gaisa kuģa gaitas ugunis

a) Izņemot e) punktā paredzētos gadījumus, gaisa kuģiem ir šādas ugunis:

- 1) pretsadursmju ugunis, kas paredzēta, lai pievērstu uzmanību gaisa kuģim; un
- 2) navigācijas ugunis, kas paredzēta, lai novērotājam norādītu gaisa kuģa relatīvo trajektoriju, un netiek ieslēgtas citas ugunis, ja tās iespējams kļūdaini uztvert par gaitas ugunīm; vai
- 3) gaisa balonu gadījumā – pozīcijas (navigācijas) ugunis.

b) Izņemot e) punktā paredzēto gadījumu, naktī:

- 1) visi gaisa kuģi, kas manevrē lidlauka kustības zonā, ieslēdz navigācijas ugunis, kas paredzēta, lai novērotājam norādītu gaisa kuģa relatīvo trajektoriju, un netiek ieslēgtas citas ugunis, ja tās iespējams kļūdaini uztvert par navigācijas ugunīm;
- 2) ja vien tie nav nekustīgi un atbilstoši apgaismoti, visi gaisa kuģi lidlauka kustības zonā ieslēdz ugunis, kas paredzēta to konstrukcijas gabarītu parādīšanai, ciktāl tas iespējams;
- 3) visi gaisa kuģi, kuri veic manevrēšanu vai kuri tiek vilkti lidlauka kustības zonā, ieslēdz ugunis, kas paredzēta, lai pievērstu uzmanību gaisa kuģim; un
- 4) visi gaisa kuģi lidlauka kustības zonā ar iedarbinātiem dzinējiem ieslēdz ugunis, kas norāda uz šo faktu.

c) Izņemot e) punktā paredzēto gadījumu, visi gaisa kuģi, kas veic lidojumu un ir aprīkoti ar pretsadursmju ugunīm, lai izpildītu a) punkta 1. apakšpunkta prasības, ieslēdz šīs ugunis arī dienas laikā.

d) Izņemot e) punktā paredzēto gadījumu, visi gaisa kuģi, kuri:

- 1) veic manevrēšanu vai tiek vilkti lidlauka kustības zonā un kuri ir aprīkoti ar pretsadursmju ugunīm, lai izpildītu b) punkta 3. apakšpunkta prasības; vai
- 2) atrodas lidlauka kustības zonā un ir aprīkoti ar ugunīm, lai izpildītu b) punkta 4. apakšpunkta prasības, ieslēdz šīs ugunis arī dienas laikā.

e) Pilotam ir atļauts izslēgt a), b), c) un d) punktā paredzētās zibšņugunis vai samazināt to intensitāti, ja tās:

- 1) negatīvi ietekmē vai var negatīvi ietekmēt pienākumu apmierinošu veikšanu; vai
- 2) bīstami apžilbina vai var bīstami apžilbināt novērotāju.

SERA.3220 Modelēti instrumentālie lidojumi

Gaisa kuģis neveic lidojumus modelētos instrumentālā lidojuma apstākļos, ja vien:

- a) gaisa kuģis nav aprīkots ar pilnībā darba kārtībā esošu dubulto vadību; un
- b) cits kvalificēts pilots (šajos noteikumos saukts par dublējošo pilotu) nav ieņēmis darba vietu, lai darbotos kā dublējošais pilots personai, kura veic lidojumu modelētos instrumentālos apstākļos. Dublējošajam pilotam ir atbilstoša redzamība gaisa kuģa priekšpusē un abās tā pusēs, vai arī gaisa kuģī atrodas kompetents novērotājs, kurš sazinās ar dublējošo pilotu un no kura atrašanās vietas redzamības lauks papildina drošības pilota redzamības lauku.

SERA.3225 Gaisa kuģa ekspluatācija lidlaukā vai tā apkaimē

Gaisa kuģis, kurš tiek ekspluatēts lidlaukā vai tā apkaimē:

- a) novēro pārējo lidlauka satiksmi, lai izvairītos no sadursmes;
- b) ievēro citu ekspluatēto gaisa kuģu kustības shēmu vai izvairās no tās;
- c) izņemot gaisa balonus un ja vien nav norādīts citādi vai ja ATC nav sniegusi citas instrukcijas, tuvojoties, lai veiktu nosēšanos, vai pēc pacelšanās visus pagriezienus veic pa kreisi;
- d) izņemot gaisa balonus un ja vien drošības noteikumu, skrejceļa izvietojuma vai gaisa satiksmes apsvērumu dēļ nav vēlams izvēlēties citu virzienu, nosēšanos un pacelšanos veic pret vēju.

SERA.3230 Darbības uz ūdens

- a) Ja divi gaisa kuģi vai gaisa kuģis un kuģis tuvojas viens otram un pastāv sadursmes risks, tad gaisa kuģis turpina kustību, rūpīgi ņemot vērā esošos apstākļus un nosacījumus, tostarp attiecīgā otra kuģa ierobežojumus.
 1. *Tuvošanās saplūstošos kursos.* Gaisa kuģis, kura labajā pusē atrodas cits gaisa kuģis vai kuģis, dod ceļu, lai ievērotu drošu distanci.
 2. *Tuvošanās frontāli.* Gaisa kuģis, kurš tuvojas citam gaisa kuģim vai kuģim frontāli vai gandrīz frontāli, maina savu kursu, pagriežoties pa labi, lai ievērotu drošu distanci.
 3. *Apdzīšana.* Gaisa kuģim vai kuģim, kurš tiek apdzīts, ir priekšrocības tiesības, un apdzenošais gaisa kuģis maina savu kursu, pagriežoties, lai ievērotu drošu distanci.
 4. *Nosēšanās un pacelšanās.* Gaisa kuģis, kurš veic nosēšanos uz ūdens vai pacelšanos no ūdens, ciktāl tas iespējams, ievēro drošu distanci ar visiem kuģiem un izvairās traucēt to vadīšanu.

- b) Uguns, kuras gaisa kuģim jāieslēdz uz ūdens. Naktī vai jebkurā citā laika periodā, kādu var noteikt kompetentā iestāde, visi gaisa kuģi uz ūdens ieslēdz uguns saskaņā ar 1972. gada Konvenciju par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem, izņemot gadījumus, kad šiem gaisa kuģiem to izdarīt nav iespējams; tādā gadījumā tie ieslēdz tādas gaismas, kuru īpašības un novietojums ir pēc iespējas līdzīgāks starptautiskajos noteikumos paredzētajam.

3. NODAĻA

Signāli

SERA.3301 Vispārīgi noteikumi

- a) Ievērojot vai saņemot jebkuru no 1. papildinājumā norādītajiem signāliem, gaisa kuģis veic tādus pasākumus, kādi var būt nepieciešami saskaņā ar šajā papildinājumā norādīto signālu interpretāciju.
- b) Izmantojot 1. papildinājumā noteiktos signālus, tiem ir tur norādītā nozīme. Tie tiek izmantoti tikai norādītajam nolūkam, un netiek lietoti nekādi citi signāli, kurus iespējams sajaukt ar tiem.
- c) Signalizētājs / manevru vadītājs ir atbildīgs par standarta manevrēšanas signālu parādīšanu gaisa kuģim skaidrā un precīzā veidā, izmantojot 1. papildinājumā noteiktos signālus.
- d) Signalizētāja / manevru vadītāja funkcijas var pildīt tikai personas, kas apmācītas, kvalificētas un apstiprinātas atbilstīgi attiecīgajiem Savienības vai valsts tiesību aktiem.
- e) Signalizētājs / manevru vadītājs valkā atšķirīgas fluorescējošas krāsas tērpu, lai gaisa kuģa apkalpe varētu atpazīt, ka viņš vai viņa ir par manevrēšanas operāciju atbildīgā persona.
- f) Ikviens zemes darbinieks, kurš piedalās jebkādu signālu parādīšanā, diennakts gaišajā laikā izmanto dienas gaismā fluorescējošus ziņļus, galda tenisa raketes vai cimdus. Nakts stundās vai sliktas redzamības apstākļos tiek izmantoti apgaismoti ziņļi.

4. NODAĻA

Laiks

SERA.3401 Vispārīgi noteikumi

- a) Izmanto GMT koordinēto universālo laiku (Griničas laiku), 24 stundas ilgu diennakti, kas sākas pusnaktī, izsakot stundās un minūtēs, un vajadzības gadījumā sekundēs.
- b) Laika pārbaudi veic pirms kontrolējama lidojuma veikšanas un, ja nepieciešams, citos laika momentos lidojuma laikā.
- c) Neatkarīgi no tā, kāds laiks tiek lietots datu pārraides sakaros, tā precizitāte ir līdz vienai sekundeī pēc Griničas laika.
- d) Laiks gaisa satiksmes pakalpojumos
1. Pirms gaisa kuģis sāk manevrēšanu, lai paceltos, lidojumu vadības torņi informē pilotu par pareizu pulksteņa laiku, ja vien nav ieviestas procedūras, kas pilotam ļauj pareizu laiku uzzināt no citiem avotiem. Gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības informē gaisa kuģi par pareizu laiku arī pēc pieprasījuma. Laika pārbaudes rezultāti jāsniedz vismaz ar precizitāti līdz tuvākajai minūtei.

4. SADAĻA

Lidojuma plāni

SERA.4001 Lidojuma plāna iesniegšana

- a) Informāciju par iepiņānoto lidojumu vai lidojuma daļu gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām iesniedz lidojuma plāna formā. Termins "lidojuma plāns" tiek lietots, lai – atkarībā no situācijas – apzīmētu pilnīgu informāciju par lidojuma plāna aprakstā ietvertajiem ar attiecīgā lidojuma maršrutu saistītajiem elementiem vai ierobežotu informāciju, kas cita starpā nepieciešama atļaujas saņemšanai kādas nelielas lidojuma daļas veikšanai, piemēram, gaisa trases šķērsošanai, nosēšanās veikšanai kontrolējamā lidlaukā vai pacelšanās veikšanai no šāda lidlauka.
- b) Lidojuma plānu iesniedz, pirms tiek sāks:
- 1) jebkurš lidojums vai tā daļa, kas jānodrošina ar gaisa satiksmes vadības pakalpojumiem;

- 2) jebkurš IFR lidojums konsultatīvā gaisa telpā;
 - 3) jebkurš lidojums konkrētos rajonos vai uz šiem rajoniem, vai konkrētos maršrutos, ko noteikusi kompetentā iestāde, lai atvieglotu lidojumu informācijas sniegšanu, brīdināšanu un meklēšanas un glābšanas pakalpojumu nodrošināšanu;
 - 4) jebkurš lidojums konkrētos rajonos vai uz šiem rajoniem, vai konkrētos maršrutos, ko noteikusi kompetentā iestāde, lai atvieglotu saskāpošanu ar attiecīgajām militārajām vienībām vai ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām kaimiņvalstīs, lai izvairītos no iespējamās gaisa kuģa pārtveršanas identificēšanas nolūkos;
 - 5) jebkurš lidojums pāri valsts robežai, ja vien attiecīgās valstis nav noteikušas citādi;
 - 6) visi lidojumi, ko paredzēts veikt naktī, ja ir paredzēts izlidot no lidlauka apkaimes.
- c) Lidojuma plānu pirms izlidošanas iesniedz gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punktā vai lidojuma laikā nosūta uz atbilstoši pilnvarotu gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību vai sakaru "gaiss–zeme" kontroles radiostaciju, ja vien nav bijusi vienošanās par daudzkārtēju lidojumu plānu iesniegšanu.
- d) Lidojuma plānu lidojumam, kuru paredzēts veikt pāri valsts robežai vai kuram jānodrošina gaisa satiksmes vadības pakalpojumi vai gaisa satiksmes dispečera pakalpojumi, iesniedz vismaz sešdesmit minūtes pirms izlidošanas vai, ja tas tiek nosūtīts lidojumā, tad savlaicīgi, lai nodrošinātu, ka atbilstoši pilnvarotā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība to saņem vismaz desmit minūtes pirms aprēķinātā laika, kad gaisa kuģis sasniegs:
- 1) plānoto ielidošanas vietu kontrolējamā vai konsultatīvā zonā; vai
 - 2) gaisa trases vai konsultatīva maršruta šķērsošanas punktu.

SERA.4005 Lidojuma plāna saturs

- a) Lidojuma plāns satur informāciju attiecībā uz šādiem jautājumiem, kurus kompetentā iestāde uzskata par būtiskiem:
- 1) gaisa kuģa identifikācija;
 - 2) lidojuma noteikumi un lidojuma tips;
 - 3) gaisa kuģu skaits un tips(-i) un pēcstrūklas turbulences kategorija;
 - 4) aprīkojums;
 - 5) izlidošanas lidlauks vai ekspluatācijas vieta;
 - 6) aprēķinātais bremžu paliktņu noņemšanas laiks;
 - 7) kreisēšanas ātrums(-i);
 - 8) kreisēšanas līmenis(-ņi);
 - 9) lidojuma maršruts;
 - 10) galamērķa lidlauks vai ekspluatācijas vieta un kopējais aprēķinātais lidojumam nepieciešamais laiks;
 - 11) rezerves lidlauks(-i) vai ekspluatācijas vieta(-as);
 - 12) lidojuma ilgums atkarībā no degvielas rezerves;
 - 13) kopējais cilvēku skaits gaisa kuģī;
 - 14) avārijas un izdzīvošanas aprīkojums;
 - 15) cita informācija.

- b) Lidojuma plāniem, kas iesniegti lidojuma laikā, attiecībā uz izlidošanas lidlauku vai ekspluatācijas vietu sniegtās ziņas ir norāde par to, kur vajadzības gadījumā var saņemt papildu informāciju par lidojumu. Turklāt aprēķinātā bremžu paliktņu noņemšanas laika vietā informācija, ko sniedz, ir laiks, kad tiek pārlidots pirmais punkts maršrutā, uz kuru attiecas lidojuma plāns.

SERA.4010 Lidojuma plāna sastādīšana

- a) Lidojuma plāns attiecībā uz visu maršrutu vai tā daļu, par kuru tiek iesniegts lidojuma plāns, satur nepieciešamo informāciju par attiecīgajiem jautājumiem līdz pozīcijai "Rezerves lidlauks(-i) vai ekspluatācijas vieta(-as)", to ieskaitot.
- b) Turklāt tas satur nepieciešamo informāciju par visiem pārējiem jautājumiem, ja to noteikusi kompetentā iestāde vai ja to uzskata par nepieciešamu lidojuma plāna iesniedzējs.

SERA.4015 Lidojuma plāna izmaiņas

- a) Saskaņā ar SERA.8020. punkta b) apakšpunkta noteikumiem par visām izmaiņām lidojuma plānā, kas iesniegts instrumentālam lidojumam vai VFR lidojumam, kas tiek veikts kā kontrolējams lidojums, paziņo atbilstoši gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai, tiklīdz tas ir iespējams. Par nozīmīgām VFR lidojumu plānu izmaiņām paziņo atbilstoši gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai, tiklīdz tas ir iespējams.
- b) Izmaiņas pirms izlidošanas iesniegtajā informācijā par lidojuma ilgumu atkarībā no degvielas rezerves vai par kopējo cilvēku skaitu gaisa kuģī, ja šī informācija izlidošanas brīdī bijusi nepareiza, ir nozīmīgas izmaiņas lidojuma plānā, par kurām jāziņo.

SERA.4020 Lidojuma plāna slēgšana

- a) Attiecīgajai pilnvarotajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai atlidošanas lidlaukā, cik drīz vien iespējams pēc nolaišanās, sniedz atlidošanas ziņojumu – personīgi vai izmantojot radiotelefonu vai datu pārraides posmu, vai citu līdzekli, ko nosaka kompetentā iestāde, – attiecībā uz visiem lidojumiem, par kuriem ir ticis iesniegts lidojuma plāns, ietverot visu lidojumu vai līdz galamērķa lidlaukam atlikušo lidojuma daļu.

1. Ziņojums par atlidošanu nav jāsniedz pēc nolaišanās lidlaukā, kurā ir nodrošināti gaisa satiksmes pakalpojumi, ar nosacījumu, ka radiosakari vai vizuāli signāli liecina par to, ka nolaišanās ir tikusi novērota.

- b) Ja lidojuma plāns ir bijis iesniegts tikai attiecībā uz kādu lidojuma daļu, kas nav līdz galamērķa lidlaukam atlikusi daļa, tad vajadzības gadījumā to slēdz, attiecīgajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai iesniedzot atbilstošu ziņojumu.

- c) Ja atlidošanas lidlaukā vai ekspluatācijas vietā nav gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības, tad ziņojumu par atlidošanu, ja tāds tiek pieprasīts, pēc nolaišanās, tiklīdz iespējams un izmantojot iespējami operatīvākos līdzekļus, nosūta tuvākajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai.

- d) Ja ir zināms, ka atlidošanas lidlaukā vai ekspluatācijas vietā sakaru līdzekļi ir neatbilstoši un nav pieejami alternatīvi līdzekļi atlidošanas ziņojumu nosūtīšanai, atrodoties uz zemes, tad rīkojas šādi. Īsi pirms nosēšanās gaisa kuģis, ja iespējams, atbilstošajai pilnvarotajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai pārraida ziņojumu, kas līdzvērtīgs atlidošanas ziņojumam, ja šāds ziņojums tiek pieprasīts. Parasti šāds ziņojums tiek pārraidīts tai aviācijas stacijai, kura apkalpo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, kas atbild par attiecīgo lidojumu informācijas rajonu, kurā gaisa kuģis tiek ekspluatēts.

- e) Gaisa kuģa sagatavotie ziņojumi par atlidošanu satur informāciju par šādiem jautājumiem:

- 1) gaisa kuģa identifikācijas indekss;
- 2) izlidošanas lidlauks vai ekspluatācijas vieta;
- 3) galamērķa lidlauks vai ekspluatācijas vieta (tikai gadījumos, kad nosēšanās tiek veikta rezerves lidlaukā);
- 4) atlidošanas lidlauks vai ekspluatācijas vieta;
- 5) ierašanās laiks.

5. SADAĻA

Vizuālie meteoroloģiskie apstākļi, vizuālo lidojumu noteikumi, speciālie VFR un instrumentālo lidojumu noteikumi**SERA.5001 Minimālā redzamība un attālums līdz mākoņiem vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos**

Minimālā redzamība un attālums līdz mākoņiem vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos ir noteikts S5-1. tabulā.

S5-1. tabula (*)			
Absolūtā augstuma diapazons	Gaisa telpas klase	Redzamība lidojumā	Attālums līdz mākoņiem
3 050 m (10 000 ft) un augstāk virs vidējā jūras līmeņa	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontāli 300 m (1 000 ft) vertikāli
Zemāk nekā 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa un augstāk nekā 900 m (3 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa vai augstāk nekā 300 m (1 000 ft) virs zemes atkarībā no tā, kas ir augstāk	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontāli 300 m (1 000 ft) vertikāli
900 m (3 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa vai zemāk vai augstāk nekā 300 m (1 000 ft) virs zemes atkarībā no tā, kas ir augstāk	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontāli 300 m (1 000 ft) vertikāli
	F G	5 km (***)	Nav mākoņu, un ir redzama zemes vai ūdens virsma

(*) Ja pārejas absolūtais augstums ir mazāks nekā 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa, tad 10 000 ft vietā jāizmanto FL 100.

(**) Minimālie vizuālie meteoroloģiskie apstākļi A klasei ir iekļauti norādījumos pilotiem un neietver piekrišanu VFR lidojumiem A klases gaisa telpā.

(***) Ja to noteikusi kompetentā iestāde:

a) lidojums pie redzamības, kas nav mazāka par 1 500 m, var tikt atļauts:

- 1) ja, pārvietojoties ar 140 mezglu IAS vai mazāku ātrumu, iespējams laikus pamanīt pārējo satiksmi vai visus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes; vai
- 2) apstākļos, kuros iespējamība sadurties ar citiem satiksmes dalībniekiem parasti būtu maza, piemēram, rajonos ar nelielu satiksmi un veicot speciālos aviācijas darbus nelielā augstumā;
- b) HELIKOPTERIEM var atļaut lidot, ja redzamība lidojumā ir mazāka nekā 1 500 m, bet ne mazāka kā 800 m, ar nosacījumu, ka tie veic manevrus ar ātrumu, kas pienācīgi nodrošina iespēju laikus pamanīt citus satiksmes dalībniekus vai citus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes. Lidojumus pie redzamības, kas mazāka par 800 m, var atļaut īpašos gadījumos, tādos kā medicīniskās palīdzības lidojumi, meklēšanas un glābšanas operācijas un ugunsdzēsības darbi.

SERA.5005 Vizuālo lidojumu noteikumi

a) Izņemot gadījumus, kad tiek veikti speciālie VFR lidojumi, VFR lidojumus veic tā, lai gaisa kuģis lidotu apstākļos, kad redzamība un attālums līdz mākoņiem ir vienāds ar S5-1. tabulā norādīto vai lielāks.

b) Izņemot gadījumus, kad no gaisa satiksmes vadības struktūrvienības ir saņemta speciāla VFR atļauja, gaisa kuģis, kas veic VFR lidojumu, nepaceļas no lidlauka vadības zonā vai nenolaižas tajā, nedz arī ienāk lidlauka satiksmes zonā vai lidlauka lidojumu riņķī, ja ziņotie meteoroloģiskie apstākļi šajā lidlaukā ir zem šāda minimuma:

1) apakšējās mākoņu robežas augstums ir mazāks nekā 450 m (1 500 ft); vai

2) redzamība uz zemes ir mazāka par 5 km.

c) Ja to noteikusi kompetentā iestāde, VFR lidojumus naktī var atļaut ar šādiem nosacījumiem:

1) izlidojot no lidlauka apkaimes, lidojuma plānu iesniedz saskaņā ar SERA.4001. punkta b) apakšpunkta 6. punktu;

2) lidojumus izveido un uztur divpusēju radiosakaru klausīšanos attiecīgajā ATS sakaru kanālā, ja tāds pieejams;

3) piemēro S5-1. tabulā precizēto minimālo redzamību un attālumu līdz mākoņiem vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos (VMC), bet:

i) apakšējās mākoņu robežas augstums nav mazāks kā 450 m (1 500 ft);

- ii) izņemot c) apakšpunkta 4. punktā paredzētos gadījumus, netiek piemēroti S5-1. tabulas a) un b) apakšpunkta noteikumi attiecībā uz samazinātu redzamību lidojumā;
 - iii) B, C, D, E, F un G klases gaisa telpā 900 m (3 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa vai zemāk vai augstāk nekā 300 m (1 000 ft) virs zemes atkarībā no tā, kas ir augstāk, pilots saglabā pastāvīgu vizuālo kontaktu ar zemes virsmu;
 - iv) helikopteru lidojumiem F un G klases gaisa telpā 900 m (3 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa vai zemāk vai 300 m (1 000 ft) virs zemes atkarībā no tā, kas ir augstāk, redzamība lidojumā nav mazāka par 3 km ar nosacījumu, ka pilots saglabā pastāvīgu vizuālo kontaktu ar zemes virsmu un ka manevri tiek veikti ar ātrumu, kas pienācīgi nodrošina iespēju laikus pamanīt citus satiksmes dalībniekus vai citus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes; un
 - v) lidojumiem kalnainā apvidū kompetentā iestāde var noteikt lielāku minimālo redzamību un attālumu līdz mākoņiem vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos;
- 4) helikopteriem var atļaut lidojumus pie tāda mākoņu apakšējās robežas augstuma, tādas redzamības un attāluma līdz mākoņiem, kas ir mazāks par 3. punktā noteikto, tādos īpašos gadījumos kā medicīniskās palīdzības lidojumi, meklēšanas un glābšanas operācijas un ugunsdzēsības darbi;
- 5) izņemot, ja tas ir nepieciešams pacelšanās vai nolaišanās vajadzībām, vai izņemot, ja kompetentā iestāde devusi īpašu atļauju, VFR lidojumu naktī veic līmenī, kas nav zemāks par tās valsts noteikto minimālo lidojuma absolūto augstumu, pār kuras teritoriju tas tiek veikts, vai, ja šāds minimālais lidojuma absolūtais augstums nav noteikts, tad:
- i) virs augsta apvidus vai kalnainos rajonos – līmenī, kas ir vismaz 600 m (2 000 ft) virs augstākā šķēršļa 8 km rādiusā ap aprēķināto gaisa kuģa atrašanās vietu;
 - ii) citos rajonos, kas nav minēti i) apakšpunktā, – līmenī, kas ir vismaz 300 m (1 000 ft) virs augstākā šķēršļa 8 km rādiusā ap aprēķināto gaisa kuģa atrašanās vietu.
- d) Ja vien nav saņemta kompetentās iestādes atļauja saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 730/2006, VFR lidojumu neveic:
- 1) virs FL 195;
 - 2) tuvu skaņas ātrumam un virsskaņas ātrumā.
- e) Atļauju veikt VFR lidojumus virs FL 285 nepiešķir, ja virs FL 290 piemēro minimālo vertikālo distancēšanu 300 m (1 000 ft) attālumā.
- f) Izņemot, ja tas nepieciešams pacelšanās vai nosēšanās vajadzībām, vai izņemot ar kompetentās iestādes atļauju, VFR lidojumus neveic:
- 1) virs pārapdzīvotiem pilsētu rajoniem, mazpilsētām vai ciemiem, vai cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā augstumā, kas mazāks nekā 300 m (1 000 ft) virs augstākā šķēršļa 600 m rādiusā ap gaisa kuģi;
 - 2) visos citos rajonos, kas nav minēti 1. apakšpunktā, zemāk par 150 m (500 ft) virs zemes vai ūdens vai 150 m (500 ft) virs augstākā šķēršļa 150 m (500 ft) rādiusā ap gaisa kuģi.
- g) Izņemot gadījumus, kad gaisa satiksmes vadības atļaujā minēti citi norādījumi vai kad šādus citus norādījumus sniegusi kompetentā iestāde, VFR lidojumi kreisēšanas līmenī, kad tos veic augstāk nekā 900 m (3 000 ft) virs zemes vai ūdens vai augstākā līmenī saskaņā ar kompetentās iestādes norādījumiem, tiek veikti tādā kreisēšanas līmenī, kāds ir atbilstošs 3. papildinājuma kreisēšanas līmeņu tabulās norādītajai ceļa līnijai.
- h) VFR lidojumi atbilst 8. sadaļas noteikumiem:
- 1) ja tos veic B, C un D klases gaisa telpā;
 - 2) ja tie iekļaujas lidlauka satiksmē kontrolējamā lidlaukā; vai
 - 3) ja tos veic kā speciālos VFR lidojumus.
- i) Veicot VFR lidojumu kompetentās iestādes noteiktajos rajonos vai maršrutos saskaņā ar SERA.4001. punkta b) apakšpunkta 3. un 4. punktu, tiek veikta nepārtraukta "gaiss-zeme" balss sakaru klausīšanās attiecīgajā tās gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības sakaru kanālā, kura nodrošina lidojumu informācijas pakalpojumus, un vajadzības gadījumā šai struktūrvienībai tiek ziņots par gaisa kuģa atrašanās vietu.

j) Gaisa kuģis, kas veic vizuālo lidojumu un kas vēlas pāriet uz instrumentālo lidojumu:

- 1) ja bija iesniegts lidojuma plāns, paziņo, kādas izmaiņas jāveic tā esošajā lidojuma plānā; vai
- 2) ja to paredz SERA.4001. punkta b) apakšpunkts, iesniedz attiecīgajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai lidojuma plānu, tiklīdz tas iespējams, un iegūst atļauju, pirms tas kontrolējamā gaisa telpā pāriet uz instrumentālo lidojumu.

SERA.5010 Speciālie VFR gaisa satiksmes vadības zonās

Ar ATC atļauju var atļaut speciālos VFR lidojumus gaisa satiksmes vadības zonā. Izņemot tad, kad kompetentā iestāde īpašos gadījumos atļāvusi helikopteru lidojumus, piemēram, medicīniskās palīdzības lidojumus, meklēšanas un glābšanas operācijas un ugunsdzēsību, ir spēkā arī šādi papildu nosacījumi:

a) pilotam:

- 1) nav mākoņu, un ir skaidra virsmas redzamība;
- 2) lidojuma redzamība ir vismaz 1 500 m vai helikopteriem – vismaz 800 m;
- 3) pārvietojoties ar 140 mezglu IAS vai mazāku ātrumu, iespējams laikus pamanīt pārējo satiksmi un visus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes; un

b) ATC:

- 1) tikai dienas laikā, ja vien kompetentā iestāde nav atļāvusi citādi;
- 2) redzamība uz zemes ir vismaz 1 500 m vai helikopteriem – vismaz 800 m;
- 3) apakšējās mākoņu robežas augstums ir vismaz 180 m (600 ft).

SERA.5015 Instrumentālo lidojumu noteikumi (IFR) – Noteikumi, kas piemērojami visiem instrumentālajiem lidojumiem

a) Gaisa kuģa aprīkojums

Gaisa kuģi ir aprīkoti ar piemērotiem instrumentiem un navigācijas aprīkojumu, kas ir atbilstošs veicamajam maršrutam, un saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem gaisa kuģu ekspluatācijas jomā.

b) Minimālie līmeņi

Izņemot, ja tas ir nepieciešams pacelšanās vai nolaišanās vajadzībām, vai izņemot, ja kompetentā iestāde devusi īpašu atļauju, IFR lidojumu veic līmenī, kas nav zemāks par tās valsts noteikto minimālo lidojuma absolūto augstumu, pār kuras teritoriju tas tiek veikts, vai, ja šāds minimālais lidojuma absolūtais augstums nav noteikts, tad:

- 1) virs augsta apvidus vai kalnainos rajonos – līmenī, kas ir vismaz 600 m (2 000 ft) virs augstākā šķēršļa 8 km rādiusā ap aprēķināto gaisa kuģa atrašanās vietu;
- 2) citos rajonos, kas nav minēti 1. punktā, – līmenī, kas ir vismaz 300 m (1 000 ft) virs augstākā šķēršļa 8 km rādiusā ap aprēķināto gaisa kuģa atrašanās vietu.

c) Pāreja no IFR lidojuma uz VFR lidojumu

1. Gaisa kuģis, kurš ir pieņēmis lēmumu pāriet no lidojuma atbilstoši instrumentālo lidojumu noteikumiem uz lidojumu atbilstoši vizuālo lidojumu noteikumiem, īpaši paziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai, ka IFR lidojums tiek atcelts, un informē to par izmaiņām, kas jāizdara tā esošajā lidojuma plānā.
2. Ja gaisa kuģis, kurš tiek ekspluatēts atbilstoši instrumentālo lidojumu noteikumiem, lido vizuālos meteoroloģiskajos apstākļos vai sastopas ar tiem, tas neatceļ IFR lidojumu, ja vien nav sagaidāms un paredzēts, ka lidojums nepārtrauktos vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos tiks turpināts pietiekami ilgu laiku.

SERA.5020 IFR – Noteikumi, kas piemērojami IFR lidojumiem kontrolējamā gaisa telpā

- a) Instrumentālie lidojumi atbilst 8. sadaļas noteikumiem, ja tos veic kontrolējamā gaisa telpā.
- b) IFR lidojums kreisēšanas režīmā kontrolējamā gaisa telpā tiek veikts kreisēšanas līmenī vai, ja ATS struktūrvienība ir atļāvusi izmantot papēmienu augstuma uzņemšanai kreisēšanas režīmā, starp diviem līmeņiem vai augstāk par līmeni, izvēloties no kreisēšanas līmeņu tabulām 3. papildinājumā, izņemot gadījumus, kad līmeņu korelācija ar tur paredzētajām ceļa līnijām netiek veikta, ja gaisa satiksmes vadības atļaujās ir minēti citi norādījumi vai ja aeronavigācijas informācijas publikācijās kompetentā iestāde ir noteikusi citādi.

SERA.5025 IFR – Noteikumi, kas piemērojami IFR lidojumiem ārpus kontrolējamas gaisa telpas

- a) Kreisēšanas līmeņi

IFR lidojums kreisēšanas režīmā ārpus kontrolējamas gaisa telpas tiek veikts kreisēšanas līmenī atbilstoši tā ceļa līnijai saskaņā ar kreisēšanas līmeņu tabulām 3. papildinājumā, izņemot, ja kompetentā iestāde ir devusi citus norādījumus lidojumam 900 m (3 000 ft) augstumā vai zemāk virs vidējā jūras līmeņa.

- b) Sakari

Gaisa kuģis, kurš veic instrumentālu lidojumu ārpus kontrolējamas gaisa telpas vai kompetentās iestādes noteiktos rajonos vai maršrutos saskaņā ar SERA.4001. punkta b) apakšpunkta 3. vai 4. punktu, nodrošina "gaiss–zeme" balss sakaru klausīšanos attiecīgā sakaru kanālā un vajadzības gadījumā izveido divpusējus sakarus ar to gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, kas nodrošina lidojumu informācijas pakalpojumus.

- c) Atrāšanās vietas ziņojumi

Gaisa kuģis, veicot IFR lidojumu ārpus kontrolējamas gaisa telpas, ja kompetentā iestāde pieprasa nodrošināt "gaiss–zeme" balss sakaru klausīšanos attiecīgā sakaru kanālā un vajadzības gadījumā izveidot divpusējus sakarus ar to gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, kas nodrošina lidojumu informācijas pakalpojumus, ziņo par atrāšanās vietu saskaņā ar SERA.8025. punkta prasībām kontrolējamiem lidojumiem.

6. SADAĻA**Gaisa telpu klasifikācija****SERA.6001 Gaisa telpu klasifikācija**

Dalībvalstis atbilstīgi savām vajadzībām apzīmē gaisa telpas saskaņā ar turpmāk norādīto gaisa telpu klasifikāciju un 4. papildinājumā iekļautajām prasībām.

- a) *A klase.* Atļauti tikai IFR lidojumi. Visiem lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, un lidojumi ir savstarpēji nodalīti. Visos lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem "gaiss–zeme". Visiem lidojumiem nepieciešama ATC atļauja.
- b) *B klase.* Atļauts veikts IFR un VFR lidojumus. Visiem lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, un lidojumi ir savstarpēji nodalīti. Visos lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem "gaiss–zeme". Visiem lidojumiem nepieciešama ATC atļauja.
- c) *C klase.* Atļauts veikts IFR un VFR lidojumus. Visiem lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, un IFR lidojumi ir nodalīti no citiem IFR lidojumiem un no VFR lidojumiem. VFR lidojumi ir nodalīti no IFR lidojumiem un pēc pieprasījuma var saņemt satiksmes informāciju par citiem VFR lidojumiem, kā arī ieteikumus sadursmju novēršanai. Visos lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem "gaiss–zeme". VFR lidojumiem zemāk par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa piemēro 250 kt norādītā gaisa ātruma (IAS) ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipiem, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. Visiem lidojumiem nepieciešama ATC atļauja.
- d) *D klase.* Atļauts veikts IFR un VFR lidojumus, un visiem lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi. IFR lidojumi ir nodalīti no citiem IFR lidojumiem un pēc pieprasījuma var saņemt satiksmes informāciju par VFR lidojumiem, kā arī ieteikumus sadursmju novēršanai. VFR lidojumus pēc pieprasījuma var saņemt satiksmes informāciju par visiem pārējiem lidojumiem, kā arī ieteikumus sadursmju novēršanai. Visos lidojumos ir jābūt pastāvīgiem balss sakariem "gaiss–zeme", un visiem lidojumiem zemāk par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa piemēro 250 kt IAS ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipiem, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. Visiem lidojumiem nepieciešama ATC atļauja.

- e) *E klase*. Atļauts veikts *IFR* un *VFR* lidojumus. *IFR* lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, un šie lidojumi ir nodalīti no citiem *IFR* lidojumiem. Visiem lidojumiem sniedz praktiski nepieciešamo informāciju par satiksmi. *IFR* lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem "gaiss-zeme". Visiem lidojumiem zemāk par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa piemēro 250 kt *IAS* ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipiem, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. Visiem *IFR* lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja. *E* klasi nedrīkst izmantot gaisa satiksmes vadības zonām.
- f) *F klase*. Atļauts veikts *IFR* un *VFR* lidojumus. Pēc pieprasījuma visi *IFR* lidojumi saņem gaisa satiksmes konsultatīvos pakalpojumus un lidojumu informācijas pakalpojumus. *IFR* lidojumiem, kas piedalās konsultatīvajos pakalposumos, jābūt pastāvīgiem balss sakariem "gaiss-zeme", un visos *IFR* lidojumos jāspēj izveidot balss sakarus "gaiss-zeme". Visiem lidojumiem zemāk par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa piemēro 250 kt *IAS* ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipiem, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. *ATC* atļauja nav nepieciešama.
- g) *G klase*. Atļauti *IFR* un *VFR* lidojumi, un pēc pieprasījuma tiem sniedz lidojumu informācijas pakalpojumus. Visos *IFR* lidojumos jāspēj izveidot balss sakarus "gaiss-zeme". Visiem lidojumiem zemāk par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa piemēro 250 kt *IAS* ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipiem, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. *ATC* atļauja nav nepieciešama.
- h) *F* klases ieviešana uzskatāma par pagaidu pasākumu līdz brīdim, kad to varēs aizstāt ar alternatīvu klasifikāciju.

SERA.6005 Prasības par sakariem un SSR transponderu

a) Obligātā radiozona (RMZ)

1. *VFR* lidojumos *E*, *F* vai *G* klases gaisa telpas daļās un *IFR* lidojumos *F* vai *G* klases gaisa telpas daļās, kuras kompetentā iestāde noteikusi par obligātajām radiozonām (RMZ), pēc nepieciešamības jāuztur pastāvīga sakaru "gaiss-zeme" novērošana un jāizveido divvirzienu sakari piemērotā sakaru kanālā, ja vien *ANSP* konkrētajai gaisa telpai nav noteicis alternatīvus noteikumus.
2. Pirms ielidošanas obligātajā radiozonā piloti piemērotā sakaru kanālā veic sākotnējo zvanu, norādot izsaukamās stacijas nosaukumu, izsaukuma apzīmējumu, gaisa kuģa tipu, atrašanās vietu, līmeni, lidojuma nolūku un citu informāciju, ko noteikusi kompetentā iestāde.

b) Transpondera obligātas izmantošanas zona (TMZ)

1. Visos lidojumos, ko veic gaisa telpā, kuru kompetentā iestāde noteikusi par transponderu obligātas izmantošanas zonu (TMZ), jāpārvalda un jālieto SSR transponderi, ko var lietot *A* un *C* režīmā vai *S* režīmā, ja vien *ANSP* konkrētajai gaisa telpai nav paredzējis citus noteikumus.

c) Informācija par gaisa telpām, kas noteiktas par obligātajām radiozonām un/vai transponderu obligātas izmantošanas zonām, pienācīgi jāatspoguļo aeronavigācijas informācijas publikācijās.

7. SADAĻA

Gaisa satiksmes pakalpojumi

SERA.7001 Vispārīgi noteikumi – Gaisa satiksmes pakalpojumu mērķi

Gaisa satiksmes pakalpojumu mērķi:

- a) novērst gaisa kuģu sadursmes;
- b) novērst gaisa kuģu sadursmes manevrēšanas teritorijā un novērst šķēršļus šajā teritorijā;
- c) paātrināt un uzturēt pienācīgu gaisa satiksmes plūsmu;
- d) sniegt lietderīgus ieteikumus un informāciju, lai lidojumu vadība būtu droša un efektīva;
- e) informēt attiecīgās organizācijas par gaisa kuģiem, kam nepieciešama meklēšanas un glābšanas dienestu palīdzība, un sniegt šīm organizācijām nepieciešamo palīdzību.

SERA.7005 Koordinācija starp gaisa kuģa ekspluatantu un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām

- a) Gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām, pildot savus uzdevumus, jānodrošina, lai gaisa kuģu ekspluatantiem piemērojamās prasības atbilstu viņu pienākumiem, kas noteikti attiecīgajos Savienības noteikumos par gaisa kuģu ekspluatāciju, un pēc gaisa kuģu ekspluatantu lūguma jāsniedz ekspluatantiem vai viņu ieceltajiem pārstāvjiem pieejamā informācija, lai gaisa kuģu ekspluatanti vai viņu ieceltie pārstāvji spētu pildīt savus pienākumus.
- b) Pēc gaisa kuģa ekspluatanta lūguma ziņojumi (tostarp ziņojumi par atrašanās vietu), ko saņēmušas gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības un kas attiecas uz tā gaisa kuģa ekspluatāciju, kurā attiecīgais gaisa kuģa ekspluatants nodrošina ekspluatācijas vadības pakalpojumus, iespējami drīz jāsniedz gaisa kuģa ekspluatantam vai viņa ieceltajam pārstāvim saskaņā ar vietējā līmenī pieņemtajām procedūrām.

8. SADAĻA***Gaisa satiksmes vadības dienests*****SERA.8001 Piemērošana**

Gaisa satiksmes vadības pakalpojumus sniedz:

- a) visiem IFR lidojumiem A, B, C, D un E klases gaisa telpā;
- b) visiem VFR lidojumiem B, C un D klases gaisa telpā;
- c) visiem speciālajiem VFR lidojumiem;
- d) visai lidlauka satiksmei kontrolējamās lidlaukos.

SERA.8005 Gaisa satiksmes vadības dienesta darbība

- a) Lai nodrošinātu gaisa satiksmes vadības pakalpojumus, gaisa satiksmes vadības struktūrvienībai:
- 1) jābūt informētai par katra gaisa kuģa paredzēto kustību vai novirzēm no tās, kā arī jāzina jaunākā informācija par katra gaisa kuģa faktisko pārvietošanos;
 - 2) izmantojot saņemto informāciju, jānosaka visu zināmo gaisa kuģu savstarpējais stāvoklis;
 - 3) jāizsniedz atļaujas un jāsniedz informācija, lai novērstu tās kontrolēto gaisa kuģu sadursmes un paātrinātu un uzturētu pienācīgu satiksmes plūsmu;
 - 4) nepieciešamības gadījumā atļaujas jāaskaidro ar citām struktūrvienībām:
 - i) ikreiz, kad pretējā gadījumā gaisa kuģis varētu konfliktēt ar citu šo struktūrvienību vadīto satiksmi;
 - ii) pirms nodot vadību pār kādu gaisa kuģi citai struktūrvienībai.
- b) Gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām, izdodot atļaujas, jānodrošina atstatums:
- 1) starp visiem lidojumiem A un B klases gaisa telpā;
 - 2) starp IFR lidojumiem C, D un E klases gaisa telpā;
 - 3) starp IFR lidojumiem un VFR lidojumiem C klases gaisa telpā;
 - 4) starp IFR lidojumiem un speciālajiem VFR lidojumiem;
 - 5) starp speciālajiem VFR lidojumiem, ja vien kompetentā iestāde nav noteikusi citādi;

izņemot situācijas, kad pēc gaisa kuģa pilota pieprasījuma un cita gaisa kuģa pilota piekrišanas, kā arī tad, kad to noteikusi kompetentā iestāde attiecībā uz D un E klases gaisa telpu b) punktā minētajos gadījumos, lidojumu var atļaut, uzturot savu atstatumu attiecībā pret konkrētu lidojuma daļu augstumā zem 3 050 m (10 000 pēdām), veicot augstuma uzņemšanu vai samazināšanu, dienas laikā vizuālos meteoroloģiskos apstākļos.

c) Izņemot gadījumus, kad lidlauku apkaimē var izmantot atstatuma minimuma samazinājumu, jāpanāk gaisa satiksmes vadības struktūrvienības noteiktais atstatums vismaz vienā no šiem veidiem:

- 1) vertikālais atstatums, ko panāk, piešķirot dažādus līmeņus, kas izvēlēti no kreisēšanas līmeņu tabulas šīs regulas pielikuma 3. papildinājumā; tomēr tur noteiktā līmeņu savstarpējā saistība ar norādīto ceļa līniju nav spēkā, ja attiecīgajās aeronavigācijas publikācijās vai gaisa satiksmes vadības atļaujās noteikts citādi. Minimālajam nominālajam vertikālajam atstatumam jābūt 300 m (1 000 pēdu) līdz FL 410 (ieskaitot) un 600 m (2 000 pēdu) virs šā līmeņa;
- 2) horizontālais atstatums, ko panāk, nodrošinot:
 - i) atstatumu priekšā un aizmugurē, uzturot intervālu starp gaisa kuģiem, kuri lido pa vienu, saplūstošu vai pretēju ceļa līniju, kas izteikts laikā vai attālumā; vai
 - ii) atstatumu sānos, saglabājot gaisa kuģus dažādos maršrutos vai dažādās ģeogrāfiskajās zonās.

SERA.8010 Distancēšanas minimumi

- a) Distancēšanas minimumus, kas jāievēro noteiktā gaisa telpas daļā, nosaka ANSP, kas atbild par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu un ko apstiprinājusi attiecīgā kompetentā iestāde.
- b) Attiecībā uz satiksmi no vienas gaisa telpas uz kādu no blakus esošajām gaisa telpām un attiecībā uz maršruti, kuru attālums līdz kopējai robežai ar blakus esošajām gaisa telpām ir mazāks par distancēšanas minimumiem, ko piemēro konkrētajos apstākļos, distancēšanas minimumus nosaka, savstarpēji apspriežoties tiem ANSP, kas atbild par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu blakus esošajās gaisa telpās.
- c) Par izraudzītajiem distancēšanas minimumiem un to piemērošanas apgabaliem jāinformē:
 - 1) attiecīgās gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības; un
 - 2) piloti un gaisa kuģu ekspluatanti, šo informāciju norādot aeronavigācijas informācijas publikācijās, kur šāds atstatums ir noteikts pēc tā, kā gaisa kuģi izmanto konkrētos navigācijas palīglīdzekļus vai konkrētās navigācijas metodes.

SERA.8015 Gaisa satiksmes vadības atļaujas

- a) Gaisa satiksmes vadības atļaujas pamatā ir tikai prasības par gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniegšanu.
- b) Darbības, attiecībā uz kurām ir nepieciešama atļauja
 1. Pirms kontrolējama lidojuma vai lidojuma daļas, kas tiek veikta kā kontrolējams lidojums, sākšanas iegūst gaisa satiksmes vadības atļauju. Šādu atļauju pieprasa, iesniedzot lidojuma plānu gaisa satiksmes vadības struktūrvienībai.
 2. Ja gaisa satiksmes vadības atļauja gaisa kuģa kapteini neapmierina, kapteinis to dara zināmu ATC. Šādos gadījumos ATC izdos grozītu atļauju, ja vien iespējams.
 3. Ikreiz, kad gaisa kuģis pieprasa atļauju, kura saistīta ar prioritāšu maiņu, tiek iesniegts ziņojums, paskaidrojot, kāpēc šāda prioritāte ir nepieciešama, ja to pieprasa atbilstošā gaisa satiksmes vadības struktūrvienība.
 4. *Atkārtotas atļaujas iespējamā saņemšana lidojuma laikā.* Ja ir sagaidāms, ka pirms izlidošanas atkarībā no degvielas rezerves un atkārtotas atļaujas saņemšanas lidojuma laikā var tikt pieņemts lēmums lidot uz citu galamērķa lidlauku, tad par to paziņo attiecīgajām gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām, iekļaujot lidojuma plānā informāciju par mainīto maršrutu (ja tas ir zināms) un mainīto galamērķi.
 5. Gaisa kuģis, kas tiek ekspluatēts kontrolējamā lidlaukā, neveic manevrus manevrēšanas laukumā, ja tas nav saņēmis atļauju no lidlauka vadības torņa, un ievēro visus šīs struktūrvienības sniegtos norādījumus.
- c) Atļaujas lidojumiem tuvu skaņas ātrumam
 1. Gaisa satiksmes vadības atļaujai, kas attiecas uz virsskaņas lidojuma paātrinājuma posmu tuvu skaņas ātrumam, jābūt spēkā vismaz līdz šā posma beigām.

2. Gaisa satiksmes vadības atļaujai, kas attiecas uz gaisa kuģa ātruma samazināšanu un augstuma samazināšanu no virsskaņas kreisēšanas līdz zemskāņas lidojumam, jāmēģina nodrošināt nepārtraukta augstuma samazināšana vismaz skaņas ātrumam tuvā posma laikā.

d) Atļauju saturs

Gaisa satiksmes vadības atļaujā jānorāda:

- 1) gaisa kuģa identifikācija atbilstīgi lidojuma plānam;
- 2) atļaujas ierobežojums;
- 3) lidojuma maršruts;
- 4) lidojuma līmenis(-ņi) visa maršruta garumā vai tā daļā un nepieciešamās līmeņu izmaiņas;
- 5) nepieciešamie norādījumi vai informācija par citiem jautājumiem, piemēram, pieejas vai izlidošanas manevriem, sakariem un atļaujas beigām.

e) Atļauju un ar drošību saistītās informācijas atkārtošana

1. Lidojuma apkalpe gaisa satiksmes dispečerim atkārto ar drošību saistītās ATC atļauju un norādījumu daļas, kas pārraidītas, izmantojot balss sakarus. Vienmēr jāatkārto šādi elementi:

- i) ATC maršruta atļaujas;
- ii) atļaujas un norādījumi par izbraukšanu uz skrejceļa, nosēšanos uz tā, pacelšanos no tā, palikšanu skrejceļa priekšējā pozīcijā, skrejceļa šķērsošanu, manevrēšanu un braukšanu atpakaļ pa skrejceļu; un
- iii) izmantojamais skrejceļš, altimetra iestatījumi, SSR kodi, jaunie piešķirtie sakaru kanāli, norādījumi par līmeni, kursu un ātrumu; un
- iv) dispečera norādītie vai ATIS pārraidēs minētie pārejas līmeņi.

2. Citas atļaujas un norādījumi, tostarp nosacījuma atļaujas un manevrēšanas norādījumi, jāatkārto vai jāapstiprina tā, lai būtu skaidrs, ka tie ir saprasti un tiks ievēroti.

3. Dispečers noklausās atkārtošānu, lai pārliecinātos, ka lidojuma apkalpe pareizi apstiprinājusi atļauju vai norādījumu, un nekavējoties rīkojas, lai novērstu visas atkārtošānas laikā konstatētās pretrunas.

4. CPDLC ziņojumu balss atkārtošana nav nepieciešama, ja vien ANSP nenosaka citādi.

f) Atļauju koordinēšana

1. Gaisa satiksmes vadības struktūrvienības savstarpēji koordinē gaisa satiksmes vadības atļaujas, lai atbilstīgi aprakstam 2.–6. punktā tās attiecinātu uz visu gaisa kuģa maršrutu vai noteiktu tā daļu.

2. Gaisa kuģim jāsaņem atļaujas par visu maršrutu līdz pirmajam lidlaukam, kur tam paredzēts nolaisties:

- i) ja iespējams, pirms izlidošanas, lai koordinētu atļaujas starp visām struktūrvienībām, kuru kontrolētajā apgabalā gaisa kuģis ielidos; vai

- ii) ja ir pamatota pārliecība, ka struktūrvienības, kuru kontrolētajā apgabalā gaisa kuģis pēc tam ielidos, veiks iepriekšēju savstarpējo koordināciju.

3. Ja nav panākta vai nav gaidāma 2. punktā aprakstītā koordinācija, gaisa kuģis saņem atļauju tikai līdz tam punktam, kur ir panākta pienācīga koordinācija; pirms šā punkta sasniegšanas vai šajā punktā gaisa kuģim jāsaņem nākamā atļauja, attiecīgi ievērojot saņemtos norādījumus.

4. Ja ATS struktūrvienība attiecīgi noteikusi, gaisa kuģim jāsaazinās ar gaisa satiksmes vadības struktūrvienību lidojuma virzienā, lai pirms došanās uz vadības nodošanas punktu saņemtu iepriekšēju nosacītu atļauju.
 - i) Gaisa kuģim jāuztur nepieciešamie divvirzienu sakari ar pašreizējo gaisa satiksmes vadības struktūrvienību, līdz tiek saņemta nosacītā atļauja no nākamās gaisa satiksmes vadības struktūrvienības lidojuma virzienā.
 - ii) Atļaujai, kas izdota kā iepriekšēja nosacīta atļauja, pilotam ir jābūt skaidri identificējamai.
 - iii) Ja vien tas nav koordinēts, tad iepriekšējās nosacītās atļaujas neietekmē gaisa kuģa sākotnējo lidojuma profilu nevienā gaisa telpā, izņemot tās gaisa satiksmes vadības struktūrvienības gaisa telpā, kura atbild par iepriekšējās nosacītās atļaujas sniegšanu.
5. Kad gaisa kuģis paredzējis izlidot no lidlauka vienā gaisa satiksmes vadības rajonā un ielidot citā gaisa satiksmes vadības rajonā trīsdesmit minūšu laikā vai līdzīgā laika periodā, par ko vienojušies attiecīgo rajonu vadības centri, koordinēšana ar nākamā rajona vadības centru jāveic pirms izlidošanas atļaujas izsniegšanas.
6. Kad gaisa kuģis paredz izlidot no gaisa satiksmes vadības rajona, lai veiktu lidojumu nekontrolētā gaisa telpā, un pēc tam atkal ielidot šajā vai citā gaisa satiksmes vadības rajonā, izlidošanas punkts var sniegt atļauju līdz lidlaukam, kur paredzēta pirmā nosēšanās. Šāda atļauja vai tās izmaiņas attiecas vienīgi uz tām lidojuma daļām, kas veiktas kontrolētā gaisa telpā.

SERA.8020 Lidojuma plāna stingra ievērošana

- a) Izņemot b) un d) punktā paredzētos gadījumus, gaisa kuģis stingri ievēro esošo lidojuma plānu vai attiecīgo lidojuma plāna daļu, kas iesniegts attiecībā uz kontrolējamu lidojumu, ja vien nav lūgts izdarīt izmaiņas un no attiecīgās gaisa satiksmes vadības struktūrvienības nav saņemta atļauja vai arī ja vien nerodas avārijas situācija, kuras dēļ gaisa kuģis ir spiests nekavējoties rīkoties, un šādā gadījumā pēc ārkārtas pilnvaru izmantošanas, tiklīdz apstākļi to ļauj, par veiktajiem pasākumiem un to, ka tie veikti atbilstoši ārkārtas pilnvarām, paziņo attiecīgajai gaisa satiksmes vadības struktūrvienībai.
 1. Ja vien kompetentā iestāde nav devusi citu atļauju vai attiecīgā gaisa satiksmes vadības struktūrvienība nav devusi citus norādījumus, kontrolējami lidojumi, ciktāl tas iespējams:
 - i) noteiktā ATS maršrutā tiek veikti pa šā maršruta noteikto centra līniju; vai
 - ii) jebkurā citā maršrutā tiek veikti tieši starp navigācijas iekārtām un/vai punktiem, kas nosaka šo maršrutu.
 2. Ja vien kompetentā iestāde nav devusi citu atļauju vai attiecīgā gaisa satiksmes vadības struktūrvienība nav devusi citus norādījumus, gaisa kuģis, kurš tiek ekspluatēts ATS maršruta posmā, kas noteikts, izmantojot ļoti augstas frekvences (VHF) riņķa darbības radiobāku, pārslēgšanās punktā vai pēc iespējas tuvāk tam savu galveno navigācijas līdzekli nomaina no gaisa kuģim aizmugurē esošās iekārtas uz gaisa kuģim priekšā esošu iekārtu.
 3. Par atkāpi no 2. apakšpunkta prasībām paziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai.
- b) *Nejaušas izmaiņas.* Gadījumā, ja gaisa kuģis, veicot kontrolējamu lidojumu, nejauši atkāpjas no sava esošā lidojumu plāna, tiek veikti šādi pasākumi.
 1. Novirzīšanās no ceļa līnijas. Ja gaisa kuģis ir novirzījies no ceļa līnijas, nekavējoties tiek veikti gaisa kuģa kursa koriģēšanas pasākumi, lai atgrieztos uz ceļa līnijas, cik drīz vien iespējams.
 2. Patiesā ātruma izmaiņas. Ja kreisēšanas līmenī starp diviem ziņošanas punktiem vidējais patiesais gaisa ātrums atšķiras vai, iespējams, atšķirsies no lidojuma plānā norādītā patiesā gaisa ātruma par $\pm 5\%$, par to informē atbilstošo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību.
 3. Izmaiņas aprēķinātajos laikos. Ja tiek konstatēts, ka laiks līdz nākamajam attiecīgajam ziņošanas punktam, lidojumu informācijas rajona robežai vai galamērķa lidlaukam atkarībā no tā, kas ir vispirms, ir kļūdaini aprēķināts un vairāk nekā par trim minūtēm atšķiras no gaisa satiksmes dienestiem paziņotā laika vai laika, ko noteikusi kompetentā iestāde vai kas noteikts saskaņā ar ICAO reģionālajiem aeronavigācijas nolīgumiem, tad par laboto aprēķināto laiku pēc iespējas drīzāk paziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai.

4. Turklāt, ja ir spēkā automatiskās atkarīgās novērošanas (ADS-C) vienošanās, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība tiek informēta automatiski, izmantojot datu pārraides posmu, ikreiz, kad notiek izmaiņas, kas pārsniedz automatiskās atkarīgās novērošanas (ADS) līgumā noteiktās robežvērtības.

c) *Plānotās izmaiņas.* Lidojuma plāna izmaiņu pieprasījums ietver turpmāk norādīto informāciju.

1. Kreisēšanas līmeņa izmaiņas: gaisa kuģa identifikācijas indekss; pieprasītais jaunais kreisēšanas līmenis un kreisēšanas ātrums šajā līmenī, labotais aprēķinātais laiks (attiecīgā gadījumā) līdz nākošā lidojuma informācijas rajona robežai.

2. Maršruta izmaiņas:

- i) *ja galamērķis netiek mainīts:* gaisa kuģa identifikācijas indekss; lidojuma noteikumi; jaunā lidojuma maršruta apraksts, tostarp saistītā lidojuma plāna dati, sākot no vietas, kurā uzsākamās pieprasītās maršruta izmaiņas; labotie aprēķinātie laiki; cita atbilstoša informācija;
- ii) *ja galamērķis tiek mainīts:* gaisa kuģa identifikācijas indekss; lidojuma noteikumi; labotā lidojuma maršruta apraksts līdz jaunajam galamērķa lidlaukam, tostarp saistītā lidojuma plāna dati, sākot no vietas, kurā uzsākamās pieprasītās maršruta izmaiņas; labotie aprēķinātie laiki; rezerves lidlauks(-i); cita atbilstoša informācija.

d) *Laika apstākļu pasliktināšanās zem VMC minimuma.* Ja kļūst acīmredzams, ka vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos nebūs iespējams veikt lidojumu saskaņā ar esošo lidojuma plānu, gaisa kuģis, kurš veic VFR lidojumu kā kontrolējamu lidojumu:

- 1) pieprasa izmainītu atļauju, kas gaisa kuģim ļauj turpināt lidojumu vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos (VMC) līdz galapunktam vai līdz rezerves lidlaukam vai atstāt gaisa telpu, kurā nepieciešama ATC atļauja; vai
- 2) ja nav iespējams saņemt atļauju saskaņā ar a) apakšpunktu, turpina lidojumu vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos (VMC) un paziņo atbilstošajai ATC struktūrvienībai par pasākumiem, kas veikti, vai nu lai atstātu attiecīgo gaisa telpu, vai nosēstos tuvākajā piemērotajā lidlaukā; vai
- 3) ja tas tiek ekspluatēts vadības zonā, pieprasa atļauju veikt speciālo VFR lidojumu; vai
- 4) pieprasa atļauju veikt lidojumu saskaņā ar instrumentālā lidojuma noteikumiem.

SERA.8025 Atrašanās vietas ziņojumi

a) Ja vien kompetentā iestāde vai atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība saskaņā ar šīs iestādes noteiktajiem nosacījumiem nav atbrīvojusi no šīs prasības izpildes, gaisa kuģis, kas veic kontrolējamu lidojumu, tiklīdz iespējams, ziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai par katra norādītā obligātā ziņošanas punkta pārlidošanas laiku un līmeni, kā arī jebkuru citu nepieciešamo informāciju. Atrašanās vietas ziņojumus līdzīgi veic attiecībā uz citiem papildu punktiem, kad to pieprasa atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība. Ja nav norādīti ziņošanas punkti, atrašanās vietas ziņojumi tiek veikti ar intervāliem, ko noteikusi kompetentā iestāde vai norādījusi atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība.

1. Gaisa kuģi, kas kontrolējama lidojuma laikā sniedz atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai informāciju par atrašanās vietu, izmantojot datu pārraides sakarus, atrašanās vietas ziņojumus veic tikai, ja tas tiek pieprasīts.

SERA.8030 Kontroles pārtraukšana

Gaisa kuģis, kas veic kontrolējamu lidojumu, izņemot gadījumus, kad tas veic nosēšanos kontrolējamā lidlaukā, paziņo atbilstošajai pilnvarotajai ATS iestādei, tiklīdz tas vairs nav pakļauts gaisa satiksmes vadībai.

SERA.8035 Sakari

a) Gaisa kuģis, kurš veic kontrolējamu lidojumu, gādā, lai nepārtraukti tiktu veikta "gaiss-zeme" balss sakaru klausīšanās atbilstošā attiecīgās gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības sakaru kanālā, un vajadzības gadījumā izveido divpusējus sakarus ar šo struktūrvienību, izņemot gadījumus, ko ANSP var paredzēt attiecībā uz gaisa kuģi, kurš kontrolējamā lidlaukā atrodas lidlauka satiksmē.

1. Pēc dispečerpilota datu pārraides posma sakaru (CPDLC) izveides prasība gaisa kuģim nodrošināt "gaiss-zeme" balss sakaru klausīšanos paliek spēkā.

- b) Dalībvalstis nodrošina atbilstību attiecīgajiem noteikumiem par sakaru atteicēm, kas pieņemti atbilstoši Čikāgas konvencijai. Vēlākais 2015. gada 31. decembrī Komisija nāk klajā ar priekšlikumiem vienotām Eiropas procedūrām minēto ICAO noteikumu transponēšanai Savienības tiesību aktos.

9. SADAĻA

Lidojumu informācijas pakalpojumi

SERA.9001 Piemērošana

- a) Lidojumu informācijas pakalpojumus attiecīgās gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības sniedz visiem gaisa kuģiem, uz kuriem šī informācija varētu attiekties un kuri:
- 1) saņem gaisa satiksmes vadības pakalpojumus; vai
 - 2) kuri citādā veidā ir zināmi attiecīgajām gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām.
- b) Lidojumu informācijas pakalpojumu saņemšana neatbrīvo gaisa kuģa kapteini no viņa pienākumiem, un galīgais lēmums par ierosinātajām izmaiņām lidojuma plānā jāpieņem gaisa kuģa kapteinim.
- c) Ja gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības nodrošina gan lidojumu informācijas pakalpojumus, gan gaisa satiksmes vadības pakalpojumus, gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniegšanai ir lielāka prioritāte nekā lidojumu informācijas pakalpojumu sniegšanai, kad vien to nosaka gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniegšana.

SERA.9005 Lidojumu informācijas pakalpojumu darbības joma

- a) Lidojumu informācijas pakalpojumi nozīmē šādas piemērojamās informācijas sniegšanu:
- 1) SIGMET un AIRMET informācija;
 - 2) informācija par vulkāniskajām aktivitātēm pirms izvirduma, vulkānu izvirdumiem un vulkānisko pelnu mākoņiem;
 - 3) informācija par radioaktīvu vielu vai toksisku ķīmikāliju noplūšanu atmosfērā;
 - 4) informācija par izmaiņām radionavigācijas pakalpojumu pieejamībā;
 - 5) informācija par lidlauku un saistītā aprīkojuma stāvokļa izmaiņām, tostarp informācija par to lidlauka kustības zonu stāvokli, kas ir apsnigušas, apledojušas vai klātas ar lielu ūdens daudzumu;
 - 6) informācija par bezpilota brīviem gaisa baloniem
- un cita informācija, kas varētu ietekmēt drošību.
- b) Lidojumiem nodrošinātie lidojumu informācijas pakalpojumi nozīmē gan a) apakšpunktā minētos informācijas veidus, gan informācijas sniegšanu par šādiem tematiem:
- 1) ziņotie laika apstākļi vai laika prognoze izlidošanas, galamērķa un rezerves lidlaukā;
 - 2) sadursmes draudi ar gaisa kuģiem, kas lido C, D, E, F un G klases gaisa telpā;
 - 3) lidojumiem virs ūdens tiktāl, ciktāl praktiski iespējams, un pēc pilota pieprasījuma jānodrošina visa pieejamā informācija par virsmas kuģiem šajā apgabalā, tostarp radio izsaukuma apzīmējums, atrašanās vieta, faktiskais maršruts.
- c) VFR lidojumiem nodrošinātie lidojumu informācijas pakalpojumi nozīmē gan a) apakšpunktā minētos informācijas veidus, gan pieejamās informācijas sniegšanu par satiksmes apstākļiem un laika apstākļiem lidojuma maršrutā, kas neļauj veikt lidojumu atbilstīgi vizuālo lidojumu noteikumiem.

SERA.9010 Lidlauka rajona informācijas automātiskās pārraides dienests (ATIS)**a) ATIS ziņojumu izmantošana tiešo pieprasījumu/atbilžu pārraidīšanā**

1. Pēc pilota pieprasījuma attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība pārraida piemērojamo(-os) ATIS ziņojumu(-us).
2. Ikreiz, kad tiek sniegti balss ATIS un/vai D-ATIS pakalpojumi:
 - i) gaisa kuģis apstiprina informācijas saņemšanu, izveidojot sakarus attiecīgi ar ATS struktūrvienību, kas sniedz pieejas vadības pakalpojumus, ar lidojumu vadības torni vai lidlauka lidojumu informācijas dienestu (AFIS); un
 - ii) attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība, atbildot gaisa kuģim, kas apstiprina ATIS ziņojuma saņemšanu, vai (ja tas ir ielidojošs gaisa kuģis) jebkurā citā laikā, kā noteikusi kompetentā iestāde, sniedz gaisa kuģim informāciju par pašreizējiem altimetra iestatījumiem.
3. Tā informācija aktuālā ATIS ziņojumā, kuras saņemšanu attiecīgais gaisa kuģis ir apstiprinājis, nav jāiekļauj tiešajā pārraidē uz gaisa kuģi, izņemot informāciju par altimetra iestatījumiem, ko sniedz saskaņā ar norādēm 2. punktā.
4. Ja gaisa kuģis apstiprina tādas ATIS informācijas saņemšanu, kas vairs nav aktuāla, visi šīs informācijas atjaunināmie elementi nekavējoties jāpārraida uz gaisa kuģi.

b) ATIS ielidojošiem un izlidojošiem gaisa kuģiem

ATIS ziņojumos ar informāciju par ielidošanu un izlidošanu jābūt šādiem informatīvajiem elementiem šādā secībā:

- 1) lidlauka nosaukums;
- 2) ielidošanas un/vai izlidošanas indekss;
- 3) līguma veids, ja sakarus veic, izmantojot D-ATIS;
- 4) apzīmētājs;
- 5) novērojuma laiks (attiecīgā gadījumā);
- 6) paredzamais pieejas(-u) veids;
- 7) izmantojamais(-ie) skrejceļš(-i); bremžu sistēmas stāvoklis, kas varētu radīt apdraudējumu (attiecīgā gadījumā);
- 8) nozīmīga informācija par skrejceļa virsmas stāvokli un attiecīgā gadījumā bremzēšanas efektivitāte;
- 9) gaidīšanas aizkave (attiecīgā gadījumā);
- 10) pārejas līmenis (attiecīgā gadījumā);
- 11) cita nozīmīga informācija par ekspluatāciju;
- 12) piezemes vēja virziens un ātrums, tostarp būtiskas izmaiņas, un norāde par skrejceļu un skrejceļa daļu, uz ko attiecas informācija, ja ir pieejami piezemes vēja sensori, kas saistīti tieši ar izmantotā(-o) skrejceļa(-u) daļām, un ja gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;
- 13) redzamība un attiecīgā gadījumā RVR ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ Šie elementi tiek aizstāti ar terminu "CAVOK", ja novērošanas brīdī vienlaikus ir šādi apstākļi: a) redzamība vismaz 10 km, un nav ziņots par sliktāko redzamību; b) nav lidojumiem nozīmīgu mākoņu; un c) nav aviācijai nozīmīgu laika apstākļu.

- 14) pašreizējie laika apstākļi ⁽¹⁾;
- 15) mākonis augstumā zem 1 500 m (5 000 pēdām) vai zem augstākā minimālā sektora augstuma, izvēloties lielāko vērtību; negaisa mākoņi; ja debesis apmākušās, jānorāda vertikālā redzamība (ja zināma) ⁽¹⁾;
- 16) gaisa temperatūra;
- 17) rāsas punkta temperatūra;
- 18) altimetra iestatījums(-i);
- 19) visa pieejamā informācija par nozīmīgām meteoroloģiskām parādībām pieejas un augstuma uzņemšanas zonā, tostarp par vēja pretestību, un informācija par neseniem lidojumiem nozīmīgiem laikapstākļiem;
- 20) tendenču prognoze, ja pieejama; un
- 21) īpaši ATIS norādījumi.

c) ATIS ielidojošiem gaisa kuģiem

ATIS ziņojumos ar informāciju vienīgi par ielidošanu jābūt šādiem informatīvajiem elementiem šādā secībā:

- 1) lidlauka nosaukums;
- 2) ielidošanas indekss;
- 3) līguma veids, ja sakarus veic, izmantojot D-ATIS;
- 4) apzīmētājs;
- 5) novērojuma laiks (attiecīgā gadījumā);
- 6) paredzamais pieejas(-u) veids;
- 7) galvenais(-ie) nosēšanās skrejceļš(-i); bremžu sistēmas stāvoklis, kas varētu radīt apdraudējumu (attiecīgā gadījumā);
- 8) nozīmīga informācija par skrejceļa virsmas stāvokli un attiecīgā gadījumā bremzēšanas efektivitāte;
- 9) gaidīšanas aizkave (attiecīgā gadījumā);
- 10) pārejas līmenis (attiecīgā gadījumā);
- 11) cita nozīmīga informācija par ekspluatāciju;
- 12) piezemes vēja virziens un ātrums, tostarp būtiskas izmaiņas, un norāde par skrejceļu un skrejceļa daļu, uz ko attiecas informācija, ja ir pieejami piezemes vēja sensori, kas saistīti tieši ar izmantotā(-o) skrejceļa(-u) daļām, un ja gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;
- 13) redzamība un attiecīgā gadījumā RVR ⁽¹⁾;
- 14) pašreizējie laikapstākļi ⁽¹⁾;
- 15) mākonis augstumā zem 1 500 m (5 000 pēdām) vai zem augstākā minimālā sektora augstuma, izvēloties lielāko vērtību; negaisa mākoņi; ja debesis apmākušās, jānorāda vertikālā redzamība (ja zināma) ⁽¹⁾;
- 16) gaisa temperatūra;

⁽¹⁾ Šie elementi tiek aizstāti ar terminu "CAVOK", ja novērošanas brīdī vienlaikus ir šādi apstākļi: a) redzamība vismaz 10 km, un nav ziņots par sliktāko redzamību; b) nav lidojumiem nozīmīgu mākoņu; un c) nav aviācijai nozīmīgu laika apstākļu.

- 17) rāsas punkta temperatūra;
- 18) altimetra iestatījums(-i);
- 19) visa pieejamā informācija par nozīmīgām meteoroloģiskām parādībām pieejas zonā, tostarp par vēja pretestību, un informācija par neseniem lidojumiem nozīmīgiem laikapstākļiem;
- 20) tendenču prognoze, ja pieejama; un
- 21) īpaši ATIS norādījumi.

d) ATIS izlidojošiem gaisa kuģiem

ATIS ziņojumos ar informāciju vienīgi par izlidošanu jābūt šādiem informatīvajiem elementiem šādā secībā:

- 1) lidlauka nosaukums;
- 2) izlidošanas indekss;
- 3) līguma veids, ja sakarus veic, izmantojot *D-ATIS*;
- 4) apzīmētājs;
- 5) novērojuma laiks (attiecīgā gadījumā);
- 6) skrejceļš(-i), ko izmantos priekš pacelšanās; bremžu sistēmas stāvoklis, kas varētu radīt apdraudējumu (attiecīgā gadījumā);
- 7) nozīmīgi virsmas apstākļi uz skrejceļa(-iem), ko izmanto pacelšanās veikšanai, un attiecīgā gadījumā bremzēšanas efektivitāte;
- 8) izlidošanas aizkave (attiecīgā gadījumā);
- 9) pārejas līmenis (attiecīgā gadījumā);
- 10) cita nozīmīga informācija par ekspluatāciju;
- 11) piezemes vēja virziens un ātrums, tostarp būtiskas izmaiņas, un norāde par skrejceļu un skrejceļa daļu, uz ko attiecas informācija, ja ir pieejami piezemes vēja sensori, kas saistīti tieši ar izmantotā(-o) skrejceļa(-u) daļām, un ja gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;
- 12) redzamība un attiecīgā gadījumā *RVR* ⁽¹⁾;
- 13) pašreizējie laikapstākļi ⁽¹⁾;
- 14) mākonis augstumā zem 1 500 m (5 000 pēdām) vai zem augstākā minimālā sektora augstuma, izvēloties lielāko vērtību; negaisa mākoņi; ja debesis apmākušās, jānorāda vertikālā redzamība (ja zināma) ⁽¹⁾;
- 15) gaisa temperatūra;
- 16) rāsas punkta temperatūra;
- 17) altimetra iestatījums(-i);
- 18) visa pieejamā informācija par nozīmīgām meteoroloģiskām parādībām augstuma uzņemšanas zonā, tostarp par vēja pretestību;
- 19) tendenču prognoze, ja pieejama; un
- 20) īpaši ATIS norādījumi.

⁽¹⁾ Šie elementi tiek aizstāti ar terminu "CAVOK", ja novērošanas brīdī vienlaikus ir šādi apstākļi: a) redzamība vismaz 10 km, un nav ziņots par sliktāko redzamību; b) nav lidojumiem nozīmīgu mākoņu; un c) nav aviācijai nozīmīgu laika apstākļu.

10. SADAĻA

Trauksmes izziņošanas pakalpojumi**SERA.10001 Piemērošana**

a) Gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības sniedz trauksmes izziņošanas pakalpojumus:

- 1) visiem gaisa kuģiem, kam tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi;
- 2) ciktāl praktiski iespējams, visiem pārējiem gaisa kuģiem, kas iesnieguši lidojuma plānu vai kā citādi ir zināmi gaisa satiksmes dienestiem; un
- 3) visiem gaisa kuģiem, kuros notiek nelikumīga iejaukšanās vai ir aizdomas par to.

SERA.10005 Informācija gaisa kuģiem, kas lido netālu no ārkārtas situācijā esoša gaisa kuģa

- a) Kad gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība konstatējusi, ka gaisa kuģis nonācis ārkārtas situācijā, pārējie gaisa kuģi, kas atrodas tuvumā gaisa kuģim ārkārtas situācijā, iespējami jāinformē par ārkārtas situācijas būtību, izņemot gadījumos, kas norādīti b) apakšpunktā.
- b) Kad gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība zina vai uzskata, ka kādā gaisa kuģī notiek nelikumīga iejaukšanās, ATS sakaros "gaiss-zeme" tā nesniedz nekādu informāciju par ārkārtas situācijas būtību, ja vien uz to vispirms netiek norādīts saziņā no attiecīgā gaisa kuģa un ir skaidrs, ka šādas informācijas sniegšana nepasliktinās situāciju.

11. SADAĻA

Iejaukšanās, ārkārtas neparedzētas situācijas un pārtveršana**SERA.11001 Nelikumīga iejaukšanās**

- a) Gaisa kuģis, kurš kļuvis par nelikumīgas iejaukšanās objektu, cenšas uzstādīt transponderu uz kodu 7500 un atbilstošajai ATS struktūrvienībai paziņot par visiem ar to saistītajiem svarīgajiem apstākļiem un jebkādu atkāpi no esošā lidojuma plāna, kas bijusi nepieciešama šo apstākļu dēļ, lai ATS struktūrvienība varētu šim gaisa kuģim piešķirt prioritāti un līdz minimumam samazināt sadursmes iespējas ar citiem gaisa kuģiem.
- b) Ja gaisa kuģis ir kļuvis par nelikumīgas iejaukšanās objektu, kapteinis cenšas veikt nosēšanos, tiklīdz tas iespējams, tuvākajā piemērotajā lidlaukā vai lidlaukā, kas tam atvēlēts saskaņā ar kompetentās iestādes norādījumiem, izņemot tad, ja gaisa kuģī izveidojusies situācija liek rīkoties citādi.

SERA.11005 Pakalpojumi gaisa kuģiem ārkārtas situācijā

- a) Ja zināms vai tiek uzskatīts, ka gaisa kuģis nonācis ārkārtas situācijā, tostarp ja notiek nelikumīga iejaukšanās, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām atbilstīgi apstākļiem jāpievērš šim gaisa kuģim maksimāla uzmanība, jāsniedz tam palīdzība un tas jānosaka par prioritāru attiecībā pret citiem gaisa kuģiem.
- b) Ja notiek nelikumīga iejaukšanās gaisa kuģī vai ir aizdomas par to, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām nekavējoties jāatbild uz attiecīgā gaisa kuģa pieprasījumu. Jāturpina sniegt informāciju par drošu lidojuma vadību, un jāveic nepieciešamās darbības, lai paātrinātu visu lidojuma posmu norisi, īpaši gādājot par gaisa kuģa drošu nosēšanos.
- c) Ja notiek nelikumīga iejaukšanās gaisa kuģī vai ir aizdomas par to, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām atbilstīgi vietējā līmenī pieņemtām procedūrām nekavējoties jāinformē attiecīgā valsts noteiktā iestāde un jāveic nepieciešamās informācijas apmaiņa ar gaisa kuģa ekspluatantu vai viņa iecelto pārstāvi.

SERA.11010 Neparedzētas situācijas lidojuma laikā

Nomaldījies vai neidentificēts gaisa kuģis

- a) Tiklīdz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzzina par nomaldījušos gaisa kuģi, tai jāveic visas nepieciešamās darbības, kas minētas 1. un 3. apakšpunktā, lai palīdzētu gaisa kuģim un gādātu par tā drošu lidojumu.

1. Ja gaisa kuģa atrašanās vieta nav zināma, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai jārīkojas šādi:

- i) jāmēģina izveidot divvirzienu sakarus ar gaisa kuģi, ja vien tādi jau nav izveidoti;

- ii) jāizmanto visi pieejamie līdzekļi, lai noteiktu gaisa kuģa atrašanās vietu;
 - iii) jāinformē citas gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības, kuru apgabalā gaisa kuģis varētu būt nomaldījies vai varētu nomaldīties, ņemot vērā visus faktorus, kas attiecīgajos apstākļos varētu būt ietekmējuši gaisa kuģa navigāciju;
 - iv) saskaņā ar vietējā līmenī pieņemtajām procedūrām jāinformē attiecīgās militārās vienības un jāsniedz tām saistošs lidojuma plāns un cita informācija par nomaldījušos gaisa kuģi;
 - v) lai izveidotu sakarus ar attiecīgo gaisa kuģi un noteiktu tā atrašanās vietu, jālūdz palīdzība iii) un iv) punktā minētajām struktūrvienībām/vienībām un citiem gaisa kuģiem, kas ir lidojumā.
2. Prasības, kas minētas 1. apakšpunkta iv) punktā un 1. apakšpunkta v) punktā, attiecas arī uz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām, kas informētas 1. apakšpunkta iii) punktā noteiktajā kārtībā.
3. Kad noteikta gaisa kuģa atrašanās vieta, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai jārikojas šādi:
- i) jāinformē gaisa kuģis par tā atrašanās vietu un veicamajām koriģējošajām darbībām. Šī informācija jāsniedz nekavējoties, tiklīdz ATS zina, ka ir pārtveršanas iespēja vai citi draudi gaisa kuģa drošībai; un
 - ii) vajadzības gadījumā citas gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības un attiecīgās militārās vienības jāinformē par nomaldījušos gaisa kuģi un visiem norādījumiem, kas sniegti gaisa kuģim.
- b) Tiklīdz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzzina par neidentificētu gaisa kuģi savā apgabalā, tai jāmēģina noteikt šā gaisa kuģa identitāti, ja tas nepieciešams gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanai vai to pieprasa attiecīgās militārās iestādes saskaņā ar vietējā līmenī pieņemtām procedūrām. Tāpēc gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai atbilstīgi apstākļiem jārikojas šādi:
- 1) jāmēģina izveidot divvirzienu sakarus ar gaisa kuģi;
 - 2) no citām gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām attiecīgajā lidojumu informācijas rajonā jāievāc informācija par lidojumu un jālūdz to palīdzība, lai izveidotu divvirzienu sakarus ar gaisa kuģi;
 - 3) no gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām, kas apkalpo blakus esošos lidojumu informācijas rajonus, jāievāc informācija par lidojumu un jālūdz to palīdzība, lai izveidotu divvirzienu sakarus ar gaisa kuģi;
 - 4) jāmēģina iegūt informāciju no citiem gaisa kuģiem attiecīgajā apgabalā;
 - 5) gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai nepieciešamības gadījumā jāinformē attiecīgā militārā vienība, tiklīdz ir noskaidrota gaisa kuģa identitāte.
- c) Nomaldījušos vai neidentificētu gaisa kuģu gadījumā jāņem vērā nelikumīgas iejaukšanās iespējamība. Ja gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzskata, ka gaisa kuģi, kas nomaldījušies, vai neidentificēti gaisa kuģi varētu notikt nelikumīga iejaukšanās, saskaņā ar vietējā līmenī pieņemtajām procedūrām nekavējoties jāinformē attiecīgā valsts noteiktā iestāde.

SERA.11015 Pārtveršana

- a) Izņemot gadījumus, kad pārtveršanas un eskortēšanas pakalpojumu gaisa kuģim sniedz pēc pieprasījuma, civilās aviācijas gaisa kuģa pārtveršanu regulē atbilstoši noteikumi un administratīvi norādījumi, kurus dalībvalstis izdevušas saskaņā ar Starptautisko civilās aviācijas konvenciju, un jo īpaši ar tās 3. panta d) punktu, kurā noteikts, ka ICAO līgumslēdzējas valstis, izdodot noteikumus saviem valsts gaisa kuģiem, pienācīgi ņem vērā civilās aviācijas gaisa kuģu navigācijas drošību.
- b) Ja civilās aviācijas gaisa kuģis tiek pārtverts, tā kapteinis:
 - 1) nekavējoties izpilda pārtverošā gaisa kuģa norādījumus, vizuālos signālus interpretējot un atbildot uz tiem saskaņā ar tehniskajām prasībām S11-1. un S11-2. tabulā;

- 2) ja iespējams, informē atbilstošo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību;
- 3) cenšas nodibināt radiosakarus ar pārtverošo gaisa kuģi vai ar atbilstošo pārtveršanas vadības struktūrvienību, veicot izsaukumu avārijas frekvencē 121,5 MHz, paziņojot pārtvertā gaisa kuģa identitāti un lidojuma veidu; ja sakarus nodibināt neizdodas un ja ir iespējams, atkārtoti šo izsaukumu avārijas frekvencē 243 MHz;
- 4) ja gaisa kuģis ir aprīkots ar SSR transponderu, izvēlas kodu 7700 A režīmā, ja vien atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība nav devusi citus norādījumus;
- 5) ja gaisa kuģis aprīkots ar ADS-B vai ADS-C, izvēlas attiecīgo ārkārtas funkciju, ja tāda pieejama, ja vien atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība nav devusi citus norādījumus.

S11-1. tabula

Pārtverošā gaisa kuģa raidītie signāli un pārtvertā gaisa kuģa atbildes

Sērija	PĀRTVEROŠĀ gaisa kuģa signāli	Nozīme	PĀRTVERTĀ gaisa kuģa atbildes signāli	Nozīme
1	DIENĀ vai NAKTĪ – gaisa kuģa šūpošana un navigācijas uguņu (un helikopteru gadījumā nosēšanās uguņu) ieslēgšana un izslēgšana ar neregulāriem intervāliem, atrodoties nedaudz augstāk par pārtverto gaisa kuģi un tam priekšā, un parasti pa kreisi no tā (vai pa labi, ja pārtvertais gaisa kuģis ir helikopters). Kad ir saņemts apstiprinājums, lēns horizontāls pagrieziens parasti pa kreisi (vai pa labi, ja pārtvertais gaisa kuģis ir helikopters) vēlamā kursa virzienā. 1. piezīme <i>Meteoroloģisko apstākļu vai reljefa dēļ pārtverošajam gaisa kuģim var būt nepieciešams mainīt 1. rindā minēto atrašanās vietu un pagriešanās virzienu.</i> 2. piezīme <i>Ja pārtvertais gaisa kuģis nevar turēties vienā ātrumā ar pārtverošo gaisa kuģi, tad ir sagaidāms, ka pārtverošais gaisa kuģis veiks hipodromisko lidojumu shēmu un sasūpos gaisa kuģi katreiz, palidojot garām pārtvertajam gaisa kuģim.</i>	Jūs esat pārtverts. Sekojiet man!	DIENĀ vai NAKTĪ – gaisa kuģa šūpošana un navigācijas uguņu mirkšķināšana ar neregulāriem intervāliem, un sekošana.	Sapratu, izpildu.
2	DIENĀ vai NAKTĪ – straujš pagriešanās manevrs no pārtvertā gaisa kuģa, kas sastāv vismaz no 90 grādu pagriezienu ar augstuma uzņemšanu, nešķērsojot pārtvertā gaisa kuģa lidojuma līniju.	Varat turpināt lidojumu!	DIENĀ vai NAKTĪ – gaisa kuģa šūpošana.	Sapratu, izpildu.
3	DIENĀ vai NAKTĪ – šasijas (ja tāda ir) nolaišana, nosēšanās gaismu ieslēgšana un izmantojamā skrejceļa pārlidošana vai, ja pārtvertais gaisa kuģis ir helikopters, helikoptera nosēšanās zonas pārlidošana. Helikoptera gadījumā pārtverošais helikopters veic nosēšanās pieeju, paliekot lidojot blakus nosēšanās zonai.	Nosēdieties šajā lidlaukā!	DIENĀ vai NAKTĪ – šasijas (ja tāda ir) nolaišana, nosēšanās gaismu ieslēgšana un sekošana pārtverošajam gaisa kuģim, un, ja pēc izmantojamā skrejceļa vai helikoptera nosēšanās zonas pārlidošanas nosēšanās tiek uzskatīta par drošu, veic nosēšanos.	Sapratu, izpildu.

S11-2. tabula

Pārtvertā gaisa kuģa raidītie signāli un pārtverošā gaisa kuģa atbildes

Sērija	PĀRTVERTĀ gaisa kuģa signāli	Nozīme	PĀRTVEROŠĀ gaisa kuģa atbildes signāli	Nozīme
4	DIENĀ vai NAKTĪ – šasijas (ja tā ir) pacelšana un nosēšanās gaismu mirkšķināšana, pārlidojot izmantojamo skrejceļu vai helikoptera nosēšanās zonu augstumā, kas ir lielāks par 300 m (1 000 ft), bet nepārsniedz 600 m (2 000 ft) (helikoptera gadījumā augstumā, kas ir lielāks par 50 m (170 ft), bet nepārsniedz 100 m (330 ft)), un riņķošana virs izmantojamā skrejceļa vai helikoptera nosēšanās zonas. Ja nav iespējams ieslēgt nosēšanās ugunis, jebkuru citu iespējamo uguņu mirkšķināšana.	Jūsu norādītais lidlauks nav piemērots.	DIENĀ vai NAKTĪ – ja ir vēlams, lai pārtvertais gaisa kuģis seko pārtverošajam gaisa kuģim līdz rezerves lidlaukam, tad pārtverošais gaisa kuģis paceļ savu šasiju (ja tāda ir) un izmanto 1. sērijas signālus, kas paredzēti pārtverošajam gaisa kuģim. Ja ir nolemts atlaist pārtverto gaisa kuģi, tad pārtverošais gaisa kuģis izmanto 2. sērijas signālus, kas paredzēti pārtverošajam gaisa kuģim.	Sapratu, sekojiet man! Sapratu, varat turpināt ceļu!
5	DIENĀ vai NAKTĪ – visu iespējamo uguņu regulāra ieslēgšana un izslēgšana, tomēr tādā veidā, kas atšķiras no mirkšķināšanas.	Nav iespējams izpildīt.	DIENĀ vai NAKTĪ – izmanto 2. sērijas signālus, kas paredzēti pārtverošajam gaisa kuģim.	Sapratu.
6	DIENĀ vai NAKTĪ – visu iespējamo uguņu neregulāra mirkšķināšana.	Briesmās.	DIENĀ vai NAKTĪ – izmanto 2. sērijas signālus, kas paredzēti pārtverošajam gaisa kuģim.	Sapratu.

- c) Ja norādījumi, kas saņemti pa radio no citiem avotiem, ir pretrunā ar tiem, ko ar vizuālajiem signāliem devis pārtverošais gaisa kuģis, pārtvertais gaisa kuģis pieprasa tūlītēju paskaidrojumu, turpinot ievērot pārtverošā gaisa kuģa vizuālos norādījumus.
- d) Ja kādi norādījumi, kas saņemti pa radio no citiem avotiem, ir pretrunā ar tiem, kurus pa radio devis pārtverošais gaisa kuģis, pārtvertais gaisa kuģis pieprasa tūlītēju paskaidrojumu, turpinot ievērot pārtverošā gaisa kuģa dotos radio norādījumus.
- e) Ja pārtveršanas laikā tiek nodibināti radiosakari, bet nav iespējams sazināties kopīgā valodā, jācenšas nodot norādījumus, norādījumu apstiprinājumus un būtisku informāciju, izmantojot frāzes un izrunu, kas norādīta S11-3. tabulā, katru frāzi pārraidot divas reizes:

S11-3. tabula

Frāzes PĀRTVEROŠĀ gaisa kuģa lietošanai			PĀRTVERTĀ gaisa kuģa lietojamās frāzes		
Frāze	Izruna ⁽¹⁾	Nozīme	Frāze	Izruna ⁽¹⁾	Nozīme
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Kāda ir jūsu izsaukuma zīme?	CALL SIGN (izsaukuma zīme) ⁽²⁾	<u>KOL</u> SA-IN (izsaukuma zīme)	Mana izsaukuma zīme ir [izsaukuma zīme].
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Sekoiet man!	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Sapratu.
DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Samaziniet augstumu, lai veiktu nosēšanos!	Will comply		
			CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Nav iespējams izpildīt.
YOU LAND	<u>YOU</u> <u>LAAND</u>	Nosēdieties šajā lidlaukā!	REPEAT	REE- <u>PEET</u>	Atkārtojiet savus norādījumus!

Frāzes PĀRTVEROŠĀ gaisa kuģa lietošanai			PĀRTVERTĀ gaisa kuģa lietojamās frāzes		
Frāze	Izruna ⁽¹⁾	Nozīme	Frāze	Izruna ⁽¹⁾	Nozīme
			AM LOST	<u>AM LOSST</u>	Nav zināma atrašanās vieta.
PROCEED	PRO- <u>SEED</u>	Varat turpināt lidojumu!			
			MAYDAY	MAYDAY	Esmu briesmās!
			HIJACK ⁽³⁾	<u>HI-JACK</u>	Esmu nolaupīts!
			LAND (vietvārds)	LAAND (vietvārds)	Nepieciešama nosēšanās [tiek minēts vietvārds].
			DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Nepieciešams samazināt augstumu.

⁽¹⁾ Otrajā ailē zilbes, kas jāuzsver, ir pasvītrotas.

⁽²⁾ Šī norādāmā izsaukuma zīme ir zīme, ko izmanto radiosakarus ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību un kas atbilst gaisa kuģa identifikācijas indeksam lidojuma plānā.

⁽³⁾ Var būt apstākļi, kad nedrīkst vai nav vēlams lietot frāzi "HIJACK".

- f) Tiklīdz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzzina par savā atbildības apgabalā pārtvertu gaisa kuģi, tai atbilstīgi apstākļiem jārikojas šādi:
- 1) jāmēģina izveidot divvirzienu sakarus ar pārtverto gaisa kuģi, izmantojot visas pieejamās metodes, tostarp ārkārtas radiofrekvenci 121,5 MHz, ja vien sakari jau nav izveidoti;
 - 2) pārtvertā gaisa kuģa pilots jāinformē par pārtveršanu;
 - 3) jāizveido saziņa ar pārtveršanas vadības struktūrvienību, uzturot divvirzienu sakarus ar pārtverošo gaisa kuģi, un jāsniedz visa pieejamā informācija par pārtverto gaisa kuģi;
 - 4) vajadzības gadījumā jāpārraida ziņojumi starp pārtverošo gaisa kuģi vai pārtveršanas vadības struktūrvienību un pārtverto gaisa kuģi;
 - 5) cieši saskarot ar pārtveršanas vadības struktūrvienību, jāveic visas nepieciešamās darbības, lai gādātu par pārtvertā gaisa kuģa drošību;
 - 6) ja šķiet, ka gaisa kuģis ir iemaldījies no blakus esošajiem lidojumu informācijas rajoniem, jāinformē gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības, kas apkalpo blakus esošos lidojumu informācijas rajonus.
- g) Tiklīdz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzzina, ka gaisa kuģis pārtverts ārpus tās atbildības apgabala, tai atbilstīgi apstākļiem jārikojas šādi:
- 1) jāinformē gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība, kas apkalpo gaisa telpu, kurā notiek pārtveršana, un jāsniedz šai struktūrvienībai visa pieejamā informācija, kas palīdzēs identificēt gaisa kuģi, un jālūdz rīkoties atbilstīgi f) apakšpunkta noteikumiem;
 - 2) jāpārraida ziņojumi starp pārtverto gaisa kuģi un attiecīgo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, pārtveršanas vadības struktūrvienību vai pārtverošo gaisa kuģi.

12. SADAĻA

Ar meteoroloģiju saistīti pakalpojumi – Novērojumi no gaisa kuģa un ziņojumu sniegšana, izmantojot balss sakarus

SERA.12001 Gaisa kuģa novērojumu veidi

a) Visos gaisa kuģa lidojuma posmos jāveic šādi novērojumi:

- 1) īpašie novērojumi no gaisa kuģa; un
- 2) citi neikdienišķi novērojumi no gaisa kuģa.

SERA.12005 Īpašie novērojumi no gaisa kuģa

- a) No visiem gaisa kuģiem veic īpašos novērojumus un ziņo ikreiz, kad rodas vai tiek novēroti šādi apstākļi:
- 1) vidēja vai stipra turbulence; vai
 - 2) mērena vai strauja apledošana; vai
 - 3) stiprs kalnu vilnis; vai
 - 4) pērkona negaiss bez krusas, grūti pamanāms, nenoteiktas formas, plašs vai brāzmais; vai
 - 5) pērkona negaiss ar krusu, grūti pamanāms, nenoteiktas formas, plašs vai brāzmais; vai
 - 6) stipra putekļu vētra vai stipra smilšu vētra; vai
 - 7) vulkānisko pelnu mākonis; vai
 - 8) vulkāniska aktivitāte pirms izvirduma vai vulkāna izvirdums.
- b) Kompetentās iestādes pēc nepieciešamības nosaka citus apstākļus, par kuriem pēc saskaršanās ar tiem vai to novērošanas ziņo no gaisa kuģiem.

SERA.12010 Citi neikdienišķi novērojumi no gaisa kuģa

Ja radušies citi meteoroloģiskie apstākļi, kas nav minēti SERA.12005. punkta a) apakšpunktā, piemēram, vēja pretestība, un gaisa kuģa kapteinis uzskata, ka tie varētu ietekmēt drošību vai ievērojami pasliktināt citu gaisa kuģu ekspluatācijas efektivitāti, gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz informē attiecīgo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību.

SERA.12015 Gaisa kuģa novērojumu ziņošana, izmantojot balss sakarus

- a) Novērojumus no gaisa kuģa ziņo lidojuma laikā tad, kad tiek veikts novērojums, vai iespējami drīz.
- b) Novērojumus no gaisa kuģa paziņo kā ziņojumus no gaisa kuģa, un tiem jāatbilst 5. papildinājumā norādītajām tehniskajām specifikācijām.

SERA.12020 Gaisa kuģu ziņojumu apmaiņa

- a) ATS struktūrvienības īpašos un neikdienišķos ziņojumus no gaisa kuģa iespējami drīz nosūta:
- 1) citiem gaisa kuģiem, uz kuriem tas attiecas;
 - 2) attiecīgajam meteoroloģiskās novērošanas dienestam (MWO); un
 - 3) citām ATS struktūrvienībām, uz kurām tas attiecas.
- b) Pārraides uz gaisa kuģi atkārti tik bieži un turpina tik ilgi, kā noteikusi attiecīgā ATS struktūrvienība.
-

1. papildinājums

Signāli

1. BRIESMU UN STEIDZAMĪBAS SIGNĀLI

1.1. **Vispārīga informācija**

1.1.1. Neatkarīgi no 1.2. un 1.3. punkta noteikumiem gaisa kuģis, kas ir briesmās, izmanto visus tā rīcībā esošos līdzekļus, lai piesaistītu uzmanību, paziņotu par savu atrašanās vietu un saņemtu palīdzību.

1.1.2. Telesakaru pārraides procedūras attiecībā uz briesmu un steidzamības signāliem notiek saskaņā ar Čikāgas konvencijas 10. pielikuma II sējumu.

1.2. **Briesmu signāli**

1.2.1. Turpmāk minētie signāli gan kopā, gan atsevišķi nozīmē, ka draud nopietnas un nenovēršamas briesmas un ka tiek lūgta tūlītēja palīdzība:

a) ar radiotelegrāfa palīdzību vai izmantojot citu signalizēšanas metodi, pārraidīts signāls SOS (pēc Morzes ābece: ". . . - - . . .");

b) pa radiotelefonu pārraidīts briesmu signāls, ko veido izrunāts vārds MAYDAY;

c) briesmu paziņojums, kas nosūtīts, izmantojot datu pārraides posmu, un kas izsaka vārda MAYDAY jēgu;

d) raķetes vai šāviņi sarkanā krāsā, kas tiek palaisti pa vienam ar nelieliem intervāliem;

e) gaismas raķete sarkanā krāsā ar izpletni;

f) transpondera uzstādīšana ar kodu 7700 A režīmā.

1.3. **Steidzamības signāli**

1.3.1. Turpmāk minētie signāli gan kopā, gan atsevišķi nozīmē, ka gaisa kuģis vēlas paziņot par grūtībām, kuru dēļ tas ir spiests nosēsties, bet nelūdz tūlītēju palīdzību:

a) nosēšanās uguņu atkārtota ieslēgšana un izslēgšana; vai

b) navigācijas uguņu atkārtota ieslēgšana un izslēgšana tādā veidā, kas atšķiras no navigācijas zibšņugunīm.

1.3.2. Turpmāk minētie signāli gan kopā, gan atsevišķi nozīmē, ka gaisa kuģim ir jāpārtrauc ļoti steidzams ziņojums attiecībā uz kuģa, gaisa kuģa vai cita transportlīdzekļa vai uz kuģa vai gaisa kuģi, vai redzeslokā esošo personu drošību:

a) ar radiotelegrāfa palīdzību vai izmantojot citu signalizēšanas metodi, pārraidīts signāls XXX (pēc Morzes ābece: "-. .- -. .- -. .-");

b) pa radiotelefonu pārraidīts steidzamības signāls, kas sastāv no izrunātiem vārdiem PAN, PAN;

c) steidzams paziņojums, kas nosūtīts, izmantojot datu pārraides posmu, un kas izsaka vārdu PAN, PAN jēgu.

2. **VIZUĀLIE BRĪDINĀJUMA SIGNĀLI GAISA KUĢIEM, KAS BEZ ATĻAUJAS IELIDO VAI GATAVOJAS IELIDOT IEROBEŽOTU LIDOJUMU ZONĀ, AIZLIEGTĀ ZONĀ VAI BĪSTAMĀ ZONĀ**

2.1. Kad tiek izmantoti vizuāli signāli, lai brīdinātu gaisa kuģus, kas bez atļaujas ielido vai grasās ielidot ierobežotu lidojumu zonā, aizliegtā zonā vai bīstamā zonā dienas un nakts laikā, virkne sarkanu un zaļu signālrakšu, kas palaistas no zemes ar 10 sekunžu intervālu, nesankcionētajam gaisa kuģim norāda, ka tas ielido vai gatavojas ielidot ierobežotu lidojumu zonā, aizliegtā zonā vai bīstamā zonā un ka šim gaisa kuģim jāveic nepieciešamie koriģēšanas pasākumi.

3. SIGNĀLI LIDLAUKA SATIKSMEI

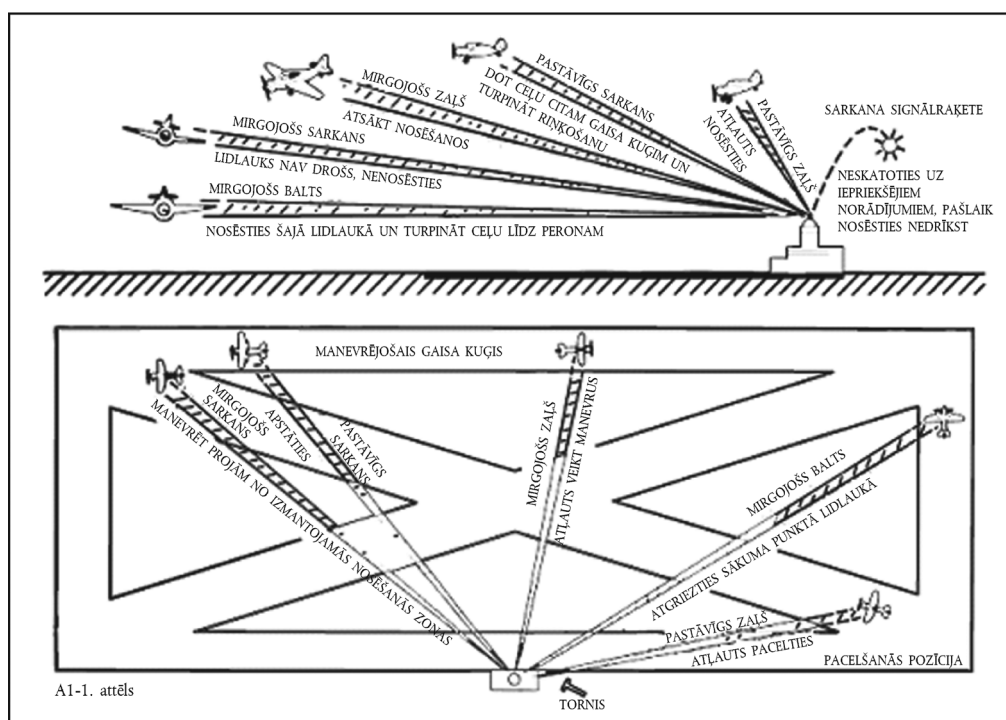
3.1. Gaismas signāli un signālraketes

3.1.1. Norādījumi

AP1-1. tabula

Gaismas signāls		Lidlauka vadības norādījumi	
		Gaisa kuģim lidojumā	Gaisa kuģim uz zemes
Vērsts pret attiecīgo gaisa kuģi (sk. A1-1. attēlu)	Pastāvīgs zaļš	Atļauts nosēsties	Atļauts pacelties
	Pastāvīgs sarkans	Dot ceļu citam gaisa kuģim un turpināt riņķošanu	Apstāties
	Mirgojošs zaļš	Atsākt nosēšanos (*)	Atļauts veikt manevrus
	Mirgojošs sarkans	Lidlauks nav drošs, nenosēsties	Manevrēt projām no izmantojamās nosēšanās zonas
	Mirgojošs balts	Nosēsties šajā lidlaukā un turpināt ceļu līdz peronam (*)	Atgriezties sākuma punktā lidlaukā
Sarkana signālrakete		Neraugoties uz visiem iepriekšējiem norādījumiem, pašlaik nosēsties nedrīkst!	

(*) Nosēšanās un manevru atļaujas tiks dotas noteiktajā kārtībā.



3.1.2. Gaisa kuģis apstiprina, ka saņēmis signālu

a) Lidojuma laikā:

1) diennakts gaišajā laikā:

— pašūpojojot gaisa kuģa spārnus, bet ne posmā starp trešo un ceturto pagriezienu un nosēšanās taisnē;

2) diennakts tumšajā laikā:

— divreiz ieslēdzot un izslēdzot gaisa kuģa nosēšanās ugunis vai, ja tādu nav, divreiz ieslēdzot un izslēdzot navigācijas ugunis.

b) Atrodoties uz zemes:

1) diennakts gaišajā laikā:

— kustinot gaisa kuģa eleronus vai virzienstūri;

2) diennakts tumšajā laikā:

— divreiz ieslēdzot un izslēdzot gaisa kuģa nosēšanās ugunis vai, ja tādu nav, divreiz ieslēdzot un izslēdzot navigācijas ugunis.

3.2. Uz zemes novietojamie vizuālie signāli

3.2.1. Aizliegums nosēsties

3.2.1.1. Signāllaukumā novietots horizontāls sarkanas krāsas četrstūris ar dzeltenām diagonālēm (A1-2. attēlā) norāda, ka nosēšanās ir aizliegta un ka šis aizliegums var tikt pagarināts.



A1-2. attēls

3.2.2. Nepieciešamība tuvojoties vai nosēžoties veikt īpašus piesardzības pasākumus

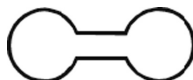
3.2.2.1. Signāllaukumā novietots horizontāls sarkanas krāsas četrstūris ar vienu dzeltenu diagonāli (A1-3. attēlā) norāda, ka manevrēšanas laukuma sliktā stāvokļa vai kāda cita iemesla dēļ tuvojoties vai nosēžoties jāievēro īpaši piesardzības pasākumi.



A1-3. attēls

3.2.3. Skrejceļu un manevrēšanas ceļu izmantošana

3.2.3.1. Signāllaukumā novietota balta hanteles formas zīme (A1-4. attēlā) norāda, ka gaisa kuģim jānosēžas, jāpaceļas un jāveic manevri, tikai izmantojot skrejceļus un manevrēšanas ceļus.



A1-4. attēls

3.2.3.2. Signāllaukumā novietota līdzīga balta hanteles formas zīme kā 3.2.3.1. punktā aprakstītā, bet ar melnas krāsas svītru perpendikulāri asij pāri abām hanteles apaļajām daļām (A1-5. attēlā) norāda, ka gaisa kuģim jānosēžas un jāpaceļas, tikai izmantojot skrejceļus, bet citu manevru veikšanai nav nepieciešams izmantot tikai skrejceļus un manevrēšanas ceļus.



A1-5. attēls

3.2.4. Slēgti skrejceļi vai manevrēšanas ceļi

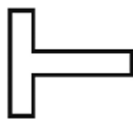
3.2.4.1. Uz skrejceļiem un manevrēšanas ceļiem vai to daļām horizontāli novietotas krusta formas zīmes vienā kontrastējošā krāsā (dzeltenā vai baltā) (A1-6. attēlā) norāda, ka zona nav derīga gaisa kuģu kustībai.



A1-6. attēls

3.2.5. Nosēšanās vai pacelšanās virzieni

- 3.2.5.1. Horizontāla balta vai oranža nosēšanās "T" veida zīme (A1-7. attēlā) gaisa kuģim norāda nosēšanās un pacelšanās virzienu, kas ir paralēli "T" zīmes gareniskajai asij šķēršļa virzienā. Ja šo nosēšanās "T" veida zīmi izmanto nakts laikā, tad to vai nu izgaismo, vai tās malas apriko ar ugunīm.



A1-7. attēls

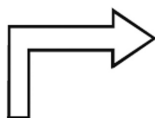
- 3.2.5.2. Vertikāli pie lidlauka vadības torņa vai tam blakus novietota divu ciparu grupa (A1-8. attēlā) gaisa kuģim manevrēšanas zonā norāda pacelšanās virzienu, kas izteikts magnētiskā kompasa grādu desmitos, noapaļojot līdz tuvākajiem desmit grādiem.



A1-8. attēls

3.2.6. Labās puses satiksme

- 3.2.6.1. Signāllaukumā skrejceļa vai tā izmantojamās daļas galā horizontāli novietota bulta, kas norāda pa labi, labi saredzamā krāsā (A1-9. attēlā) norāda, ka pirms nosēšanās vai pacelšanās jāizdara pagrieziens pa labi.



A1-9. attēls

3.2.7. Gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punkts

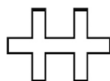
- 3.2.7.1. Vertikāli novietots melns "C" burts uz dzeltena fona (A1-10. attēlā) norāda gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punkta atrašanās vietu.



A1-10. attēls

3.2.8. Notiek planieru lidojumi

- 3.2.8.1. Signāllaukumā horizontāli novietota balta zīme divkārsa krusta veidā (A1-11. attēlā) norāda, ka lidlauku izmanto planieri un ka tiek veikti planieru lidojumi.



A1-11. attēls

4. GAISA KUĢU MANEVRĒŠANAS SIGNĀLI

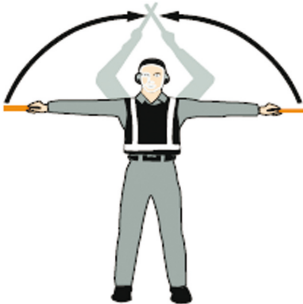
4.1. Signalizētāja / manevru vadītāja signāli gaisa kuģim

- 4.1.1. Šie signāli paredzēti, lai tos rādītu signalizētājs / manevru vadītājs, rokās turot lukstus, kas nepieciešams, lai pilots tos varētu vieglāk saskatīt, un atrodotos ar seju pret gaisa kuģi šādā pozīcijā:

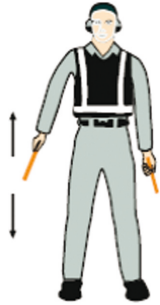
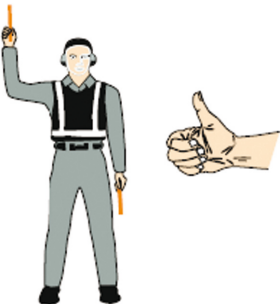
- a) gaisa kuģiem ar nekustīgiem spārniem – gaisa kuģa kreisajā pusē, kur pilots to var vislabāk saskatīt; un
- b) helikopteriem – vietā, kur pilots vislabāk var saskatīt signalizētāju / manevru vadītāju.

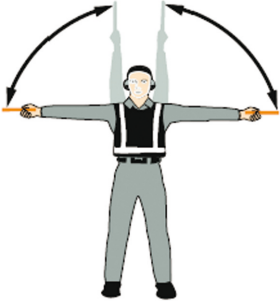
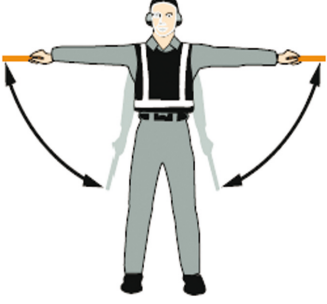
- 4.1.2. Pirms turpmāk aprakstīto signālu lietošanas signalizētājs / manevru vadītājs pārliecinās, ka zonā, kurā gaisa kuģis ir jāvada, neatrodas objekti, kuriem gaisa kuģis, izpildot SERA.3301. punkta a) apakšpunkta prasības, var nejauši uzdurties.

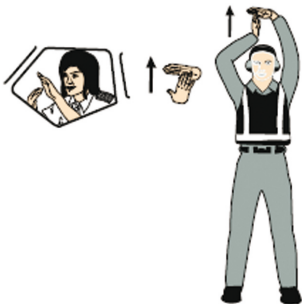
	1. Spārnu trajektorijas vadīšana (*) Paceļ labo roku virs galvas līmeņa, ar zizli norādot uz augšu; kreisā roka atrodas gar sāniem, ar tajā esošo zizli norādot uz leju. (*) Ar šo signālu persona, kas atrodas gaisa kuģa spārnu galā, norāda pilotam / manevru, tostarp izstumšanas, vadītājam, ka gaisa kuģa ceļā uz stāvvietu vai no tās nav šķēršļu.
	2. Norādīšana uz vārtiem Paceļ pilnībā izstieptas rokas tieši virs galvas, ar zīžļiem norādot uz augšu.
	3. Virzīties uz nākamā signalizētāja / manevru vadītāja pusi vai atbilstoši torņa/zemes vadības norādījumiem Abas rokas vērs augšup; pārvieto un izstiep rokas uz abām pusēm prom no ķermeņa un ar zīžļiem norāda nākamā signalizētāja / manevru vadītāja vai manevrēšanas zonas virzienā.
	4. Tieši uz priekšu Izstieptas rokas saliec elkoņos un ar zīžļiem rāda augšup un lejup no krūšu augstuma līdz galvas augstumam.
	5. a) Pagriezties pa kreisi (no pilota redzespunkta) Turot zizli izstieptā labajā rokā 90 grādu leņķī no ķermeņa, ar kreiso roku rāda signālu "uz priekšu". Roku kustības ātrums pilotam norāda, cik strauji jāveic pagrieziens.

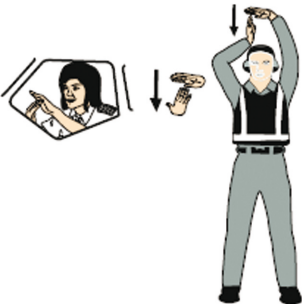
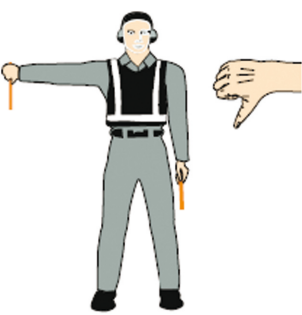
	5. b) Pagriezties pa labi (no pilota redzespunkta) Turot zizli izstieptā kreisajā rokā 90 grādu leņķī no ķermeņa, ar labo roku rāda signālu “uz priekšu”. Roku kustības ātrums pilotam norāda, cik strauji jāveic pagrieziens.
	6. a) Parastā apstāšanās Turot zižļus izstieptās rokās 90 grādu leņķī uz sāniem, lēnām ceļ rokas virs galvas, kamēr zižļi sakrustojas.
	6. b) Apturēšana ārkārtas gadījumā Strauji izstiepj rokas un zižļus virs galvas, sakrustojot zižļus.
	7. a) Iedarbināt bremzes Paceļ roku ar uz priekšu vērstu plaukstu mazliet virs plecu augstuma. Pārļiecinās par acu kontaktu ar gaisa kuģa apkalpi un savēl plaukstu dūrē. Nekustas, kamēr kāds gaisa kuģa apkalpes loceklis nav parādījis paceltu īkšķi, apstiprinot, ka ir saņemts signālu.
	7. b) Izslēgt bremzes Paceļ roku ar dūrē savilkto plaukstu mazliet virs plecu augstuma. Pārļiecinās par acu kontaktu ar gaisa kuģa apkalpi un atver plaukstu. Nekustas, kamēr kāds gaisa kuģa apkalpes loceklis nav parādījis paceltu īkšķi, apstiprinot, ka ir saņemts signālu.

	8. a) Paliktņi ir ievietoti Izstiepjot rokas un zižļus pilnībā virs galvas, kustina zižļus virzienā uz iekšpusi, līdz zižļi saskaras. Pārliecinās, ka kāds gaisa kuģa apkalpes loceklis parāda apstiprinošu zīmi.
	8. b) Paliktņi ir izņemti Izstiepjot rokas un zižļus pilnībā virs galvas, kustina zižļus virzienā uz ārpusi. Paliktņus neizņem, kamēr nav saņemta atļauja no gaisa kuģa apkalpes.
	9. Iedarbināt dzinēju(-us) Paceļ labo roku galvas augstumā, ar zizli norādot augšup, un sāk izpildīt aplveida kustību ar roku; tajā pašā laikā ar kreiso roku, kas pacelta virs galvas, norāda uz iedarbināmo dzinēju.
	10. Izslēgt dzinēju(-us) Izstiepj roku ar zizli sev priekšā plecu augstumā; paceļ plaukstu un zizli pie kreisā pleca un velk ar zizli līdz labajam plecam, it kā pārgriežot rīkli.
	11. Samazināt ātrumu Nolaiž izstieptas rokas lejup un veic kustību, pārvietojot zižļus augšup un lejup no vidukļa līdz ceļgaliem, it kā viegli uzsitot.

	12. Samazināt dzinēja(-u) apgriezienus norādītājā pusē Nolaiž rokas un zīžļus, vērstus pret zemi, pavēcina <i>labo</i> vai <i>kreiso</i> zizli augšup un lejup, norādot, vai apgriezieni jāsamazina attiecīgi <i>kreisajā</i> vai <i>labajā</i> pusē.
	13. Atpakaļ! Paceļ rokas sev priekšā vidukļa augstumā un griež rokas virzienā uz priekšu. Lai pārtrauktu kustību atpakaļ, izmanto 6. a) vai 6. b) signālu.
	14. a) Pagriezieni, pārvietojoties atpakaļgaitā (no astes līdz labajam bortam) Nolaiž kreiso roku ar zizli, kas vērsts pret zemi, un ar labo roku izdara kustību no pozīcijas vertikāli virs galvas uz pozīciju horizontāli sev priekšā, vairākas reizes atkārtot kustību ar labo roku.
	14. b) Pagriezieni, pārvietojoties atpakaļgaitā (no astes līdz kreisajam bortam) Nolaiž labo roku ar zizli, kas vērsts pret zemi, un ar kreiso roku izdara kustību no pozīcijas vertikāli virs galvas uz pozīciju horizontāli sev priekšā, vairākas reizes atkārtot kustību ar kreiso roku.
	15. Viss kārtībā! (*) Paceļ labo roku ar augšup vērstu zizli galvas augstumā vai parāda paceltu īkšķi; kreiso roku patur nolaistu gar sāniem. (*) Šo signālu izmanto arī kā tehnisko/apkalpošanas sakaru signālu.

	16. Lidošana stacionārā režīmā (karāšanās) (*) Pilnībā izstiepj rokas un zižļus sāniski 90 grādu leņķī. _____ (*) Izmanto helikopteriem karāšanās režīmā.
	17. Augšup! (*) Pilnībā izstiepj rokas un zižļus sāniski 90 grādu leņķī un ar augšup vērstām plaukstām vērē rokas uz augšu. Kustības ātrums norāda pacelšanās ātrumu. _____ (*) Izmanto helikopteriem karāšanās režīmā.
	18. Nolaisties zemāk! (*) Pilnībā izstiepj rokas un zižļus sāniski 90 grādu leņķī un ar leju vērstām plaukstām vērē rokas uz leju. Kustības ātrums norāda nolaišanās ātrumu. _____ (*) Izmanto helikopteriem karāšanās režīmā.
	19. a) Pagriezties horizontāli pa kreisi (no pilota redzespunkta) (*) Izstiepj roku horizontāli 90 grādu leņķī pa labi no ķermeņa. Vērē otru roku tajā pašā virzienā, it kā slaukot. _____ (*) Izmanto helikopteriem karāšanās režīmā.
	19. b) Pagriezties horizontāli pa labi (no pilota redzespunkta) (*) Izstiepj roku horizontāli 90 grādu leņķī pa kreisi no ķermeņa. Vērē otru roku tajā pašā virzienā, it kā slaukot. _____ (*) Izmanto helikopteriem karāšanās režīmā.

	20. Nosēsties! (*) Sakrusto rokas sev priekšā ar lejup vērštiem zižļiem. _____ (*) Izmanto helikopteriem karāšanās režīmā.
	21. Gaidiet! Pilnībā izstiep rokas un zižļus lejup 45 grādu leņķī uz sāniem. Gaida, līdz gaisa kuģim tiek dota atļauja veikt nākamo manevru.
	22. Gaisa kuģa palaišana lidojumā Lai palaistu gaisa kuģi lidojumā, izpilda standarta sveicienu ar labo roku un/vai zizli. Saglabā acu kontaktu ar gaisa kuģa apkalpi, līdz gaisa kuģis uzsāk manevrus.
	23. Neaiztikt vadības ierīces! (tehniskais/apkopes sakaru signāls) Izstiep pilnībā labo roku virs galvas un savēl plaukstu dūrē vai tur zizli horizontāli; kreiso roku patur nolaistu gar sāniem.
	24. Pieslēgt zemes strāvas avotu (tehniskais/apkopes sakaru signāls) Tur pilnībā paceltas rokas virs galvas; atver kreiso plaukstu horizontāli un ar labās rokas pirkstu galiem pieskaras atvērtajai kreisās rokas delnai (izveidojot T burtu formu). Nakts laikā, lai virs galvas izveidotu T burtu formu, var izmantot arī izgaismotus zižļus.

	25. Atvienot strāvu (tehniskais/apkopes sakaru signāls) Tur pilnībā paceltas rokas virs galvas, ar labās rokas pirkstu galiem pieskaroties atvērtajai kreisās rokas delnai (T burta veidā); tad labo plaukstu atvirza nost no kreisās plaukstas. Strāvu neatvieno, kamēr gaisa kuģa apkalpe to nav atļāvusi. Nakts laikā, lai virs galvas izveidotu T burta formu, var izmantot arī izgaismotus ziņļus.
	26. Noraidošs signāls (tehniskais/apkopes sakaru signāls) Tur labo roku taisnu 90 grādu leņķī no pleca un ar zizli norāda uz zemi vai parāda uz leju vērstu īkšķi; kreisā roka paliek nolaista gar sāniem.
	27. Nodibināt sakarus pa iekšējo telefonu (tehniskais/apkopes sakaru signāls) Paceļ abas rokas 90 grādu leņķī no ķermeņa un ar plaukstām apklāj abas ausis.
	28. Atvērt/aizvērt kāpnes (tehniskais/apkopes sakaru signāls) (*) Labo roku turot nolaistu gar sāniem un kreiso roku paceltu 45 grādu leņķī virs galvas, ar labo roku izdara vēzienu virzienā uz kreiso plecu. (*) Šis signāls ir paredzēts galvenokārt gaisa kuģiem ar iebūvētām kāpnēm gaisa kuģa priekšgalā.

4.2. Gaisa kuģa pilota signāli signalizētājam / manevru vadītājam

4.2.1. Šos signālus izmanto, lai pilots no savas kabīnes tos skaidri un saredzami ar rokām parādītu signalizētājam / manevru vadītājam, vajadzības gadījumā izmantojot apgaismojumu, lai signalizētājs / manevru vadītājs vieglāk varētu to saredzēt.

4.2.1.1. Bremzes

- Bremzes iedarbinātas:* roka ar izplestiem pirkstiem pacelta horizontāli priekšā sejai, pēc tam plauksta tiek sakļauta dūrē.
- Bremzes atlaistas:* roka ar dūrē sakļautiem pirkstiem pacelta horizontāli priekšā sejai, pēc tam pirksti tiek izplesti.

4.2.1.2. Bremžu paliktņi

- a) *Ievietot bremžu paliktņus:* izstieptas rokas ar delnām uz ārpusi sakrustot priekšā sejai.
- b) *Izņemt bremžu paliktņus:* sejai priekšā sakrustotas rokas ar plaukstām uz ārpusi izvērst sāpus.

4.2.1.3. Gatavība dzinēja(-u) iedarbināšanai

- a) Pacelt atbilstošu daudzumu vienas rokas pirkstu, norādot, cik dzinēju jāiedarbina.

4.3. Tehniskie/apkopes sakaru signāli

- 4.3.1. Signāli, kas parādāmi ar rokām, tiek izmantoti tikai tad, ja nav iespējama mutiska saziņa attiecībā uz tehniskajiem/apkopes sakaru signāliem.

- 4.3.2. Signalizētājs / manevru vadītājs pārliecinās, ka no gaisa kuģa apkalpes tiek saņemts apstiprinošs signāls attiecībā uz tehniskajiem/apkopes sakaru signāliem.

5. ROKU STANDARTA ĀRKĀRTAS SIGNĀLI

- 5.1. Šie roku signāli ir izveidoti, lai ārkārtas situācijās nodrošinātu obligāto nepieciešamo saziņu starp gaisa kuģa glābšanas un ugunsdzēsšanas incidentu komandieri (ARFF) / ARFF ugunsdzēsējiem un incidenta skartā gaisa kuģa pilotu kabīni un/vai salona apkalpi. ARFF ārkārtas roku signālus vajadzētu rādīt pilotu kabīnes apkalpei no gaisa kuģa kreisās priekšējās puses.

	1. Ieteicams veikt evakuāciju Evakuāciju ieteicams veikt, pamatojoties uz gaisa kuģa glābšanas un ugunsdzēsšanas un incidentu komandiera veiktu ārējās situācijas novērtējumu. Roku izstiepj prom no ķermeņa un tur horizontāli, paceļot plaukstu acu līmenī. Ar pacelto roku māj ar aicinošu kustību uz kustības izpildītāja pusi. Otra roka nekustīga gar sāniem. Nakts laikā – tā pati kustība, izmantojot zižļus.
	2. Ieteicams apstāties Iesākto darbību ieteicams pārtraukt (piemēram, pārtraukt gaisa kuģa evakuāciju, kustību vai citu darbību, kas tiek veikta). Rokas priekšā galvai ar sakrustotām plaukstas locītavām. Nakts laikā – tā pati kustība, izmantojot zižļus.
	3. Avārijas situācija tiek kontrolēta Nekādu ārēju pazīmju tam, ka situācija būtu bīstama, nav. Rokas izplestas katra uz savu pusi un vērstas uz leju 45 grādu leņķī. Rokas vienlaicīgi satuvina kustībā uz priekšu augstumā zem jostas līnijas, līdz plaukstas locītavas krus-tojas; tad rokas izpleš uz āru, ieņemot sākuma pozīciju. Nakts laikā – tā pati kustība, izmantojot zižļus.



4. Ugunsgrēks

Ar labo roku izdara kustību no pleca līdz ceļgalam, kas atgādina ventilatora darbību, tajā pašā laikā ar kreiso roku norādot uz ugunsgrēka zonu.

Nakts laikā – tā pati kustība, izmantojot ziņļus.

2. papildinājums

Bezpilota brīvie gaisa baloni

1. BEZPILOTA BRĪVO GAISA BALONU KLASIFIKĀCIJA
- 1.1. **Bezpilota brīvo gaisa balonu klasifikācija ir šāda (sk. AP2-1. attēlu):**
 - a) *vieglie*: bezpilota brīvie gaisa baloni, kuru derīgās kravas celbspēja ir viena vai vairākas pakas, kuru kopējā masa nepārsniedz 4 kg, ja vien tie netiek kvalificēti kā smagie gaisa baloni saskaņā ar c) punkta 2., 3. vai 4. apakšpunktu; vai
 - b) *vidējie*: bezpilota brīvie gaisa baloni, kuru derīgās kravas celbspēja ir viena vai vairākas pakas, kuru kopējā masa ir 4 kg vai vairāk, bet nepārsniedz 6 kg, ja vien tie netiek kvalificēti kā smagie gaisa baloni saskaņā ar tālāk minēto c) punkta 2., 3. vai 4. apakšpunktu; vai
 - c) *smagie*: bezpilota brīvie gaisa baloni, kuru:
 - 1) derīgās kravas kopējā celbspēja ir 6 kg vai vairāk; vai
 - 2) derīgās kravas celbspēja ietver 3 kg vai smagāku paku; vai
 - 3) derīgās kravas celbspēja ietver 2 kg vai smagāku paku, ja balona gāzes blīvums ir vairāk nekā 13 g uz kvadrātcimetru, ko nosaka, derīgās kravas pakas kopējo masu gramos izdalot ar šā balona mazākās virsmas laukumu kvadrātcimetros; vai
 - 4) kuri izmanto virves vai citus līdzekļus derīgās kravas piekāršanai, kam nepieciešams vismaz 230 N liels trieciena radīts spēks, lai atdalītu pakārtoto derīgo kravu no balona.
2. VISPĀRĒJIE EKSPLUATĀCIJAS NOTEIKUMI
- 2.1. Bezpilota brīvo gaisa balonu neekspluatē, ja valsts, kurā tas tiek palaists, nav devusi atbilstošu atļauju.
- 2.2. Bezpilota brīvo gaisa balonu, kas nav vieglais gaisa balons, kādu izmanto tikai meteoroloģijas nolūkos un ekspluatē kompetentās iestādes noteiktā veidā, neekspluatē citas valsts teritorijā, ja no attiecīgās valsts nav saņemta atbilstoša atļauja.
- 2.3. Šā papildinājuma 2.2. punktā minēto atļauju saņem pirms balona palaišanas, ja, plānojot operāciju, ir pamats sagaidīt, ka vējš varētu ienest balonu gaisa telpā virs citas valsts. Šādu atļauju var saņemt vairāku balona lidojumu veikšanai vai noteiktam vairākkārtēja lidojuma tipam, piemēram, atmosfēras izpētes balona lidojumiem.
- 2.4. Bezpilota brīvo gaisa balonu ekspluatē saskaņā ar nosacījumiem, kurus noteikusi reģistrācijas valsts un valsts, virs kuras teritorijas ir paredzams lidojums.
- 2.5. Bezpilota brīvo gaisa balonu neekspluatē tādā veidā, ka balona vai kādas tā daļas, tostarp balona derīgās kravas, trieciens pret zemi apdraud personas vai īpašumu.
- 2.6. Smago bezpilota brīvo gaisa balonu neekspluatē virs starptautiskajiem ūdeņiem bez iepriekšējas saskaņošanas ar attiecīgo(-ajiem) ANSP.

AP2-1. attēls

IEZĪMES		DERĪGĀS KRAVASMASA (kilogramos)					
		1	2	3	4	5	6 vai vairāk
VIRVE vai CITA PIEKARE		SMAGIEGAISA BALONI					
230 ņūtoni vai VAIRĀK							
ATSEVIŠKA PAKAAR DERĪGOKRAVU	GAISA BLĪVUMS BALONĀ lielāks nekā 13 g/cm ²	VIEGLIE					
	GAISA BLĪVUMA APRĒĶINĀŠANA MASA (g) Mazākās virsmas laukums (cm²)						
KOMBINĒTĀ MASA		VIEGLIE		VIDEJIE			
(ja to neietekmē piekare VAI gaisa blīvums balonā, VAI atsevišķas pakas masa)							

3. EKSPLOATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI UN APRĪKOJUMA PRASĪBAS

3.1. Smago bezpilota brīvo gaisa balonu bez ANSP (aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja(-u)) atļaujas neekspluatē barometriskā augstuma līmeņos zemāk par 18 000 m (60 000 ft), kur:

a) ir mākoņi un citas dabas parādības ar pārklājumu vairāk nekā četras astotdaļas; vai

b) horizontālā redzamība ir mazāka nekā 8 km.

3.2. Smago vai vidējo bezpilota brīvo gaisa balonu nepalaidz tā, lai tas zemāk nekā 300 m (1 000 ft) augstumā varētu pārlidot ar konkrēto operāciju nesaistītiem pārapdzīvotiem pilsētu rajoniem, mazpilsētām vai ciemiem, vai cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā.

3.3. Smago bezpilota brīvo gaisa balonu neekspluatē, izņemot tad, ja:

a) tas ir aprīkots vismaz ar divām automātiskām vai tālvadāmām, savstarpēji neatkarīgi ekspluatējamām lidojuma pārtraukšanas iekārtām vai sistēmām;

b) polietilēna bezspiediena gaisa baloniem tiek izmantotas vismaz divas savstarpēji neatkarīgi funkcionējošas metodes, sistēmas, ierīces vai to kombinācija, lai pārtrauktu gaisa balona apvalka lidojumu;

- c) gaisa balona apvalks ir aprīkots vai nu ar radaratstarošanas ierīci(-ēm), vai radaratstarojošu materiālu, kas radīs atbalsi virsmas radiolokatoram, kas darbojas 200 MHz līdz 2 700 MHz frekvenču diapazonā, un/vai gaisa balons ir aprīkots ar citām tādām ierīcēm, kas atļaus ekspluatantam to nepārtraukti novērot ārpus zemes radiolokatora frekvenču diapazona.

3.4. Smago bezpilota brīvo gaisa balonu neekspluatē turpmākajos apstākļos:

- a) rajonā, kur tiek lietots zemes sekundārais novērošanas radiolokators (SSR), ja vien tas nav aprīkots ar sekundārā novērošanas radiolokatora transponderu, kas spēj pārraidīt informāciju par barometrisku augstumu, kas nepārtrauktā režīmā darbojas ar noteiktu kodu vai kuru vajadzības gadījumā var noskaņot uz attiecīgu novērošanas staciju; vai
- b) rajonā, kur tiek lietots zemes ADS-B aprīkojums, ja vien tas nav aprīkots ar ADS-B transponderu, kas spēj pārraidīt informāciju par barometrisku augstumu, kas darbojas nepārtrauktā režīmā vai kuru vajadzības gadījumā var noskaņot uz attiecīgu novērošanas staciju.

3.5. Bezpilota brīvo gaisa balonu, kas aprīkots ar iekārtu antenu, kuras pārļaušanai jebkurā punktā nepieciešams 230 N vai lielāks spēks, neekspluatē, ja vien antenai nav piestiprināti krāsaini vimpeli vai karodziņi ne retāk kā ar 15 m atstarpi.

3.6. Naktī vai jebkurā citā laikā, kuru noteikusi kompetentā iestāde, smago bezpilota brīvo gaisa balonu neekspluatē zemāk kā 18 000 m (60 000 ft) barometriskajā augstumā, ja vien gaisa balons, tam piestiprinātie priekšmeti un derīgā krava neatkarīgi no tā, vai lidojuma laikā to atdala vai neatdala no balona, nav izgaismoti.

3.7. Smago bezpilota brīvo gaisa balonu, kas aprīkots ar piekarināšanas līdzekli (izņemot ļoti uzkrītošas krāsas atvērtu izpletni), kas garāks par 15 m, nakts laikā neekspluatē zemāk kā 18 000 m (60 000 ft) barometriskajā augstumā, ja vien šis piekarināšanas līdzeklis nav krāsots ļoti uzkrītošas krāsas joslās vai tam nav piekārti krāsaini vimpeli.

4. LIDOJUMA PĀRTRAUKŠANA

4.1. Smagā bezpilota brīvā gaisa balona ekspluatants aktivizē atbilstošās 3.3. punkta a) un b) apakšpunktā paredzētās lidojuma pārtraukšanas ierīces:

- a) ja kļūst zināms, ka laika apstākļi ir sliktāki nekā operācijai paredzētie;
- b) ja darbības traucējumu vai cita iemesla dēļ operācijas turpināšana apdraud gaisa satiksmi vai personas vai īpašumu uz zemes; vai
- c) pirms nesankcionētas ielidošanas gaisa telpā virs citas valsts teritorijas.

5. LIDOJUMA PIETEIKŠANA

5.1. **Lidojuma pieteikšana pirms lidojuma sākšanas**

5.1.1. Paredzēto vidējā vai smagā bezpilota brīvā gaisa balona lidojumu piesaka atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai ne vēlāk kā septiņas dienas pirms paredzētā lidojuma dienas.

5.1.2. Paredzētā lidojuma pieteikums ietver šādu informāciju, ja to pieprasa atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība:

- a) gaisa balona lidojuma identifikācijas indekss vai projekta koda nosaukums;
- b) gaisa balona klasifikācija un apraksts;
- c) SSR kods, gaisa kuģa adrese vai NDB frekvence pēc vajadzības;
- d) ekspluatanta vārds, uzvārds vai nosaukums un telefona numurs;
- e) starta vieta;
- f) aprēķinātais starta laiks (vai vairāku startu sākšanas un pabeigšanas laiks);

- g) palaižamo balonu skaits un paredzētais intervāls starp startiem (vairāku startu gadījumā);
- h) paredzamais virziens augstuma uzņemšanai;
- i) kreisēšanas līmenis (līmeņi) (barometriskais augstums);
- j) aprēķinātais laiks, kas vajadzīgs, lai sasniegtu 18 000 m (60 000 ft) barometrisko augstumu vai lai sasniegtu kreisēšanas līmeni 18 000 m (60 000 ft) augstumā vai zemāk, kā arī aprēķinātā atrašanās vieta. Ja operācija sastāv no secīgiem startiem, tad jāietver aprēķinātais laiks, kurā pirmais un pēdējais balons sērijā sasniegs attiecīgo līmeni (piem., 122136Z–130330Z);
- k) aprēķinātais lidojuma pārtraukšanas datums un laiks un plānotais saskaršanās ar zemi/atgūšanas rajons. Gadījumā, ja gaisa baloni veic ilgstošus lidojumus un tādēļ nav iespējams precīzi paredzēt lidojuma pārtraukšanas datumu un laiku un plānoto saskaršanās ar zemi/atgūšanas rajonu, tiek lietots termins “ilgstošs”. Ja paredzēts izmantot vairāk nekā vienu saskaršanās ar zemi/atgūšanas vietu, tad jāuzskaita katra vieta, norādot attiecīgo aprēķināto saskaršanās ar zemi laiku. Ja paredzēta virkne saskaršanos ar zemi, tad jānorāda aprēķinātais laiks, kad ar zemi saskarsies pirmais un pēdējais sērijas balons (piem., 070330Z–072300Z).

5.1.3. Visas izmaiņas pirmslidojuma informācijā, kura paziņota saskaņā ar 5.1. punktu, dara zināmas attiecīgajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai ne vēlāk kā sešas stundas pirms aprēķinātā starta laika vai saules un kosmisko parādību pētījumu gadījumā, kas saistītas ar kritiskā laika elementu, ne vēlāk kā 30 minūtes pirms aprēķinātā operācijas sākšanas laika.

5.2. Paziņojums par startu

5.2.1. Tūlīt pēc tam, kad ir palaists vidējais vai smagais bezpilota brīvais gaisa balons, ekspluatants paziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai šādu informāciju:

- a) gaisa balona lidojuma identifikācijas indeksu;
- b) starta vietu;
- c) faktisko starta laiku;
- d) aprēķināto laiku, kādā tiks sasniegts 18 000 m (60 000 ft) barometriskais augstums, vai aprēķināto laiku, kādā tiks sasniegts kreisēšanas līmenis 18 000 m (60 000 ft) augstumā vai zemāk, un aprēķināto atrašanās vietu; un
- e) visas izmaiņas informācijā, kas iepriekš paziņota saskaņā ar 5.1.2. punkta g) un h) apakšpunktu.

5.3. Paziņojums par lidojuma atcelšanu

5.3.1. Ekspluatants informē atbilstošo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, tiklīdz ir zināms, ka ir atcelts vidējā vai smagā bezpilota brīvā gaisa balona lidojums, par ko iepriekš paziņots saskaņā ar 5.1. punktu.

6. ATRAŠANĀS VIETAS REĢISTRĒŠANA UN ATRAŠANĀS VIETAS ZIŅOJUMI

- 6.1. Tāda smagā bezpilota brīvā gaisa balona ekspluatants, kas tiek ekspluatēts 18 000 m (60 000 ft) barometriskajā augstumā vai zemāk, uzrauga gaisa balona lidojuma trajektoriju un pēc pieprasījuma nosūta gaisa balona atrašanās vietas ziņojumus gaisa satiksmes dienestam. Ja vien gaisa satiksmes dienests nepieprasa ziņot par gaisa balona atrašanās vietu biežāk, ekspluatants reģistrē atrašanās vietu ik pēc divām stundām.
- 6.2. Tāda smagā bezpilota brīvā gaisa balona ekspluatants, kas tiek ekspluatēts virs 18 000 m (60 000 ft) barometriskā augstuma, uzrauga gaisa balona lidojuma norisi un pēc pieprasījuma nosūta gaisa balona atrašanās vietas ziņojumus gaisa satiksmes dienestam. Ja vien gaisa satiksmes dienests nepieprasa ziņot par gaisa balona atrašanās vietu biežāk, ekspluatants reģistrē atrašanās vietu ik pēc 24 stundām.
- 6.3. Ja atrašanās vietu nav iespējams reģistrēt saskaņā ar 6.1. un 6.2. punktu, ekspluatants nekavējoties ziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai. Šajā ziņojumā tiek norādīta pēdējā fiksētā atrašanās vieta. Kad tiek atjaunota gaisa balona novērošana, par to nekavējoties tiek informēta atbilstošā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība.

- 6.4. Vienu stundu pirms tam, kad smagais bezpilota brīvais gaisa balons sāk plānoto augstuma samazināšanu, ekspluatants atbilstošajai pilnvarotajai ATS iestādei nosūta šādu informāciju par balonu:
- a) pašreizējo ģeogrāfisko atrašanās vietu;
 - b) pašreizējo līmeni (barometrisko augstumu);
 - c) vajadzības gadījumā paredzamo laiku, kad gaisa balons ienāks 18 000 m (60 000 ft) barometriskajā augstumā;
 - d) paredzamo saskaršanās ar zemi laiku un vietu.
- 6.5. Smagā vai vidējā bezpilota brīvā gaisa balona ekspluatants ziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai, kad ir pabeigta operācija.
-

3. papildinājums

Kreiešanas līmeņu tabula

1.1. Kreiešanas līmeņi, kas jāievēro, ir šādi:

CEĻA LĪNIJA (*)											
No 000° līdz 179° grādiem						No 180° līdz 359° grādiem					
IFR lidojumi			VFR lidojumi			IFR lidojumi			VFR lidojumi		
Līmenis			Līmenis			Līmenis			Līmenis		
FL	Ft	Metri	FL	Ft	Metri	FL	Ft	Metri	FL	Ft	Metri
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
utt.	utt.	utt.				utt.	utt.	utt.			

(*) Magnētiskā ceļa līnija vai polārajos apgabalos ģeogrāfiskajā platumā, kas lielāks par 70 grādiem, un šos apgabalus paplašinot saskaņā ar iespējamajiem kompetentās iestādes norādījumiem, ceļa līnija koordinātu tīklā, ko nosaka Griničas meridiānam paralēlu līniju tīklojums, kas tiek izmantots polārā stereogrāfiskā kartē, kurā kā kartes ziemeļi tiek izmantots virziens uz Ziemeļpolu.

ATS gaisa telpu klases – pakalpojumi un lidojumu prasības

(Piemēro SERA.6001. punktu un SERA.5025. punkta b) apakšpunktu)

Klase	Lidojuma tips	Nodrošinātā distancēšana	Sniegtais pakalpojums	Ātruma ierobežojums (*)	Nepieciešama spēja nodrošināt radiosakarus	Nepieciešami pastāvīgi divvirzienu balss sakari "gaiss-zeme"	Nepieciešama ATC atļauja
A	Tikai <i>IFR</i>	Visi gaisa kuģi	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi	Neattiecas	Jā	Jā	Jā
B	<i>IFR</i>	Visi gaisa kuģi	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi	Neattiecas	Jā	Jā	Jā
	<i>VFR</i>	Visi gaisa kuģi	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi	Neattiecas	Jā	Jā	Jā
C	<i>IFR</i>	<i>IFR</i> no <i>IFR</i> <i>IFR</i> no <i>VFR</i>	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi	Neattiecas	Jā	Jā	Jā
	<i>VFR</i>	<i>VFR</i> no <i>IFR</i>	1) gaisa satiksmes vadības pakalpojumi distancēšanai no <i>IFR</i> ; 2) <i>VFR/VFR</i> satiksmes informācija (un pēc pieprasījuma – sadursmju novēršanas rekomendācijas)	Līdz 250 mezgliem IAS augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) AMSL	Jā	Jā	Jā
D	<i>IFR</i>	<i>IFR</i> no <i>IFR</i>	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, satiksmes informācija par <i>VFR</i> lidojumiem (un pēc pieprasījuma – sadursmju novēršanas rekomendācijas)	Līdz 250 mezgliem IAS augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) AMSL	Jā	Jā	Jā
	<i>VFR</i>	Nav	<i>IFR/VFR</i> un <i>VFR/VFR</i> satiksmes informācija (un pēc pieprasījuma – sadursmju novēršanas rekomendācijas)	Līdz 250 mezgliem IAS augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) AMSL	Jā	Jā	Jā
E	<i>IFR</i>	<i>IFR</i> no <i>IFR</i>	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi un satiksmes informācija par <i>VFR</i> lidojumiem, ciktāl praktiski nepieciešams	Līdz 250 mezgliem IAS augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) AMSL	Jā	Jā	Jā
	<i>VFR</i>	Nav	Informācija par satiksmi, ciktāl praktiski nepieciešams	Līdz 250 mezgliem IAS augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) AMSL	Nē (**)	Nē (**)	Nē

Klase	Lidojuma tips	Nodrošinātā distancēšana	Sniegtais pakalpojums	Ātruma ierobežojums (*)	Nepieciešama spēja nodrošināt radiosakarus	Nepieciešami pastāvīgi divvirzienu balss sakari "gaiss-zeme"	Nepieciešama ATC atļauja
F	<i>IFR</i>	<i>IFR</i> no <i>IFR</i> , ciktāl praktiski nepieciešams	Gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi; pēc pieprasījuma – lidojumu informācijas pakalpojumi	Līdz 250 mezgliem <i>IAS</i> augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) <i>AMSL</i>	Jā (***)	Nē (***)	Nē
	<i>VFR</i>	Nav	Pēc pieprasījuma – lidojumu informācijas pakalpojumi	Līdz 250 mezgliem <i>IAS</i> augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) <i>AMSL</i>	Nē (**)	Nē (**)	Nē
G	<i>IFR</i>	Nav	Pēc pieprasījuma – lidojumu informācijas pakalpojumi	Līdz 250 mezgliem <i>IAS</i> augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) <i>AMSL</i>	Jā (**)	Nē (**)	Nē
	<i>VFR</i>	Nav	Pēc pieprasījuma – lidojumu informācijas pakalpojumi	Līdz 250 mezgliem <i>IAS</i> augstumā zemāk par 3 050 m (10 000 pēdām) <i>AMSL</i>	Nē (**)	Nē (**)	Nē

(*) Ja pārejas absolūtā augstuma līmenis ir zemāks par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa (*AMSL*), tad 10 000 ft vietā jāizmanto *FL* 100. Gaisa kuģu tipus, kuri tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt, kompetentā iestāde var no šā noteikuma piemērošanas arī atbrīvot.

(**) Pilotiem pastāvīgi jānovēro balss sakari "gaiss-zeme" un pēc nepieciešamības piemērotā sakaru kanālā *RMZ* zonā jāizveido divvirzienu sakari.

(***) Balss sakari "gaiss-zeme" ir obligāti lidojumiem, kas saņem konsultatīvos pakalpojumus. Pilotiem pastāvīgi jānovēro balss sakari "gaiss-zeme" un pēc nepieciešamības piemērotā sakaru kanālā *RMZ* zonā jāizveido divvirzienu sakari.

5. papildinājums

PRASĪBAS SAISTĪBĀ AR AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMIEM**Tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz novērojumiem no gaisa kuģa un balss sakaru ziņojumiem**

1. GAISA KUĢA ZIŅOJUMU SATURS

1.1. **Speciālie ziņojumi no gaisa kuģa**

1.1.1. Speciālajos ziņojumos no gaisa kuģa jābūt šeit minētajiem elementiem.

Ziņojuma tipa apzīmējums

1. sadaļa (informācija par atrašanās vietu)

Gaisa kuģa identifikācija

Atrašanās vieta vai platuma un garuma koordinātas

Pulksteņa laiks

Līmenis vai līmeņu diapazons

3. sadaļa (meteoroloģiskā informācija)

Apstākļi, kādos ir jāizdod speciāls gaisa kuģa ziņojums, jāizvēlas no SERA.12005. punkta a) apakšpunktā sniegtā saraksta.

2. ĪPAŠI NOTEIKUMI ZIŅOŠANAI PAR VĒJA PRETESTĪBU UN VULKĀNISKAJIEM PELNIEM

2.1. **Ziņošana par vēja pretestību**

2.1.1. Ziņojot par gaisa kuģa novērotu vēja pretestību, kas radusies augstuma uzņemšanas un pieejas fāzē, jānorāda gaisa kuģa tips.

2.1.2. Ja laika prognozē minēti vēja pretestības apstākļi augstuma uzņemšanas vai pieejas fāzē, bet patiesībā vēja pretestības nav, gaisa kuģa kapteinim iespējami drīz jāinformē attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība, izņemot tad, ja kapteinis zina, ka attiecīgo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību par to jau ir informējis iepriekšējais gaisa kuģis.

2.2. **Pēclidojuma ziņošana par vulkānisku aktivitāti**

2.2.1. Gaisa kuģim ielidojot lidlaukā, gaisa kuģa ekspluatants vai lidojuma apkalpes loceklis nekavējoties sniedz pilnu ziņojumu par vulkānisko aktivitāti lidlauka meteoroloģiskajam dienestam, vai, ja šis dienests ielidojušā gaisa kuģa lidojuma apkalpes locekļiem nav viegli pieejams, ar aizpildīto ziņojuma veidlapu jārikojas tā, kā vietējā meteoroloģiskā pārvalde vienojusies ar gaisa kuģa ekspluatantu.

2.2.2. Meteoroloģiskais dienests aizpildīto ziņojumu par vulkānisko aktivitāti nekavējoties nodod meteoroloģiskās novērošanas dienestam, kas atbild par meteoroloģisko novērojumu veikšanu tajā lidojuma informācijas apgabalā, kurā tika novērota vulkāniskā aktivitāte.

PIELIKUMA papildinājums

Saraksts, kurā iekļautas kopīgi pieņemtas atšķirības, par kurām jāinformē ICAO saskaņā ar šīs regulas 5. pantu.

ICAO 2. pielikums

Atšķirības starp šo regulu un starptautiskajiem standartiem, kas ietverti Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 2. pielikumā (10. izdevums līdz 42. grozījumam, to ieskaitot)

Atšķirība A2-01	
ICAO 2. pielikums 3. nodaļa 3.2.2. punkts	Jauns noteikums. Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.3210. punkta b) apakšpunktā noteikts: "b) Gaisa kuģis, kuram ir zināms, ka cita gaisa kuģa manevrēšanas spējas ir pasliktinātas, dod ceļu šim gaisa kuģim."
Atšķirība A2-02	
ICAO 2. pielikums 3. nodaļa 3.2.3.2. punkta b) apakšpunkts	Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.3215. punkta b) apakšpunkta 2. punktā noteikts (ICAO konvencijas 2. pielikuma 3.2.3.2. punkta b) apakšpunktā ietverto standartu papildinot ar pasvītoto tekstu): "2) ja vien tie nav nekustīgi un atbilstoši apgaismoti, visi gaisa kuģi lidlauka kustības zonā ieslēdz ugunis, kas paredzētas to konstrukcijas gabarītu parādīšanai, <u>ciktāl tas iespējams</u> ;"
Atšķirība A2-03	
ICAO 2. pielikums 3. nodaļa 3.2.5. punkta c) un d) apakšpunkts	Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.3225. punkts atšķiras no ICAO konvencijas 2. pielikuma 3.2.5. punkta c) apakšpunktā un 3.2.5. punkta d) apakšpunktā noteiktā standarta tāda ziņā, ka šajā punktā ir precizēts, ka tā c) un d) apakšpunkts neattiecas uz gaisa baloniem: "c) <u>izņemot gaisa balonus</u> un ja vien nav norādīts citādi vai ja ATC nav sniegusi citas instrukcijas, tuvojoties, lai veiktu nosēšanos, vai pēc pacelšanās visus pagriezienus veic pa kreisi; d) <u>izņemot gaisa balonus</u> un ja vien drošības noteikumu, skrejceļa izvietojuma vai gaisa satiksmes apsvērumu dēļ nav vēlams izvēlēties citu virzienu, nosēšanos un pacelšanos veic pret vēju."
Atšķirība A2-04	
ICAO 2. pielikums 3. nodaļa 3.3.1.2. punkts	ICAO konvencijas 2. pielikuma 3.3.1.2. punktu aizstāj ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.4001. punkta b) apakšpunktu. Atšķirības starp ICAO paredzēto standartu un šo Savienības regulu ir šādas. — Attiecībā uz VFR lidojumiem, kurus paredzēts veikt pāri valsts robežai, Savienības regula (SERA.4001. punkta b) apakšpunkta 5. punkts) atšķiras no ICAO konvencijas 2. pielikuma 3.3.1.2. punkta e) apakšpunktā noteiktā standarta, kas ir papildināts ar pasvītoto tekstu: "jebkurš lidojums pāri valsts robežai, <u>ja vien attiecīgās valstis nav noteikušas citādi</u> ." — Attiecībā uz VFR un IFR lidojumiem, ko paredzēts veikt naktī, Savienības regulas SERA.4001. punkta b) apakšpunkta 6. punktā ir iekļauta papildu prasība, kas ir šāda: "6) visi lidojumi, ko paredzēts veikt naktī, ja ir paredzēts izlidot no lidlauka apkāmes." Šī atšķirība ir aplūkota arī tālāk norādītajā atšķirībā A2-06 attiecībā uz VFR.
Atšķirība A2-05	
ICAO 2. pielikums 3. nodaļa 3.2.2.4. punkts	Jauns noteikums. Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.3210. punkta c) apakšpunkta 3. punkta i) apakšpunkts atšķiras no ICAO konvencijas 2. pielikuma 3.2.2.4. punktā noteiktā standarta, precizējot turpmāko: "i) Planieri, kas apdzen. Planieris, kas apdzen citu planieri, var mainīt savu kursu pa labi vai pa kreisi."

Atšķirība A2-06	
ICAO 2. pielikums 4. nodaļa 4.3. punkts	Jauns noteikums. ICAO konvencijas 2. pielikuma 4.3. punktu aizstāj ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.5005. punkta c) apakšpunktu. Atšķirība izpaužas tā, ka ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012 pievieno prasības, kurām atbilstīgi VFR lidojumus naktī atļauj, kā norādīts tālāk: “c) Ja to noteikusi kompetentā iestāde, VFR lidojumus naktī var atļaut ar šādiem nosacījumiem: 1) izlidojot no lidlauka apkaimes, iesniedz lidojuma plānu; 2) lidojumos izveido un uztur divpusēju radiosakaru klausīšanos attiecīgajā ATS sakaru kanālā, ja tāds pieejams; 3) piemēro S5-1. tabulā precizēto minimālo redzamību un attālumu līdz mākoņiem vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos (VMC), bet: i) apakšējās mākoņu robežas augstums nav mazāks kā 450 m (1 500 ft); ii) izņemot 4. punkta c) apakšpunktā paredzētos gadījumus, netiek piemēroti S5-1. tabulas a) un b) apakšpunkta noteikumi attiecībā uz samazinātu redzamību lidojumā; iii) B, C, D, E, F un G klases gaisa telpā 900 m (3 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa vai zemāk vai augstāk nekā 300 m (1 000 ft) virs zemes atkarībā no tā, kas ir augstāk, pilots saglabā pastāvīgu vizuālo kontaktu ar zemes virsmu; iv) helikopteriem F un G klases gaisa telpā redzamība lidojumā nav mazāka par 3 km ar nosacījumu, ka pilots saglabā pastāvīgu vizuālo kontaktu ar zemes virsmu un ka manevri tiek veikti ar ātrumu, kas pienācīgi nodrošina iespēju laikus pamanīt citus satiksmes dalībniekus vai citus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes; un v) lidojumiem kalnainā apvidū var noteikt lielāku minimālo redzamību un attālumu līdz mākoņiem vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos; 4) helikopteriem var atļaut lidojumus pie tāda mākoņu apakšējās robežas augstuma, tādas redzamības un attāluma līdz mākoņiem, kas ir mazāks par iepriekš 4.3. punkta c) apakšpunktā noteikto, tādos īpašos gadījumos kā medicīniskās palīdzības lidojumi, meklēšanas un glābšanas operācijas un ugunsdzēsības darbi; 5) izņemot, ja tas ir nepieciešams pacelšanās vai nolaišanās vajadzībām, vai izņemot, ja kompetentā iestāde devusi īpašu atļauju, VFR lidojumu naktī veic līmenī, kas nav zemāks par tās valsts noteikto minimālo lidojuma absolūto augstumu, pār kuras teritoriju tas tiek veikts, vai, ja šāds minimālais lidojuma absolūtais augstums nav noteikts, tad: i) virs augsta apvidus vai kalnainos rajonos – līmenī, kas ir vismaz 600 m (2 000 ft) virs augstākā šķēršļa 8 km rādiusā ap aprēķināto gaisa kuģa atrašanās vietu; ii) citos rajonos, kas nav minēti i) apakšpunktā, – līmenī, kas ir vismaz 300 m (1 000 ft) virs augstākā šķēršļa 8 km rādiusā ap aprēķināto gaisa kuģa atrašanās vietu.”
Atšķirība A2-07	
ICAO 2. pielikums 4. nodaļa 4.6. punkts	ICAO konvencijas 2. pielikuma 4.6. punktu aizstāj ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.5005. punktu, f) apakšpunktā ieviešot šķēršļu pārlidošanas kritērijus, kas ir šādi: “f) Izņemot, ja tas nepieciešams pacelšanās vai nosēšanās vajadzībām, vai izņemot ar kompetentās iestādes atļauju, VFR lidojumus neveic: 1) virs pārapdzīvotiem pilsētu rajoniem, mazpilsētām vai ciemiem, vai cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā augstumā, kas mazāks nekā 300 m (1 000 ft) virs augstākā šķēršļa 600 m rādiusā ap gaisa kuģi; 2) visos citos rajonos, kas nav minēti 1. apakšpunktā, zemāk par 150 m (500 ft) virs zemes vai ūdens vai 150 m (500 ft) virs augstākā šķēršļa 150 m (500 ft) rādiusā ap gaisa kuģi.”
Atšķirība A2-08	
ICAO 2. pielikums 3. nodaļa 3.8. punkts un 2. papildinājums	3. nodaļas 3.8. daļā minētais vārds “briesmās” Savienības tiesību aktā nav iekļauts, tādējādi paplašinot eskortēšanas operāciju veikšanas jomu un darot iespējamu to nodrošināt jebkura tipa lidojumiem, kas šādu pakalpojumu pieprasa. Turklāt Savienības tiesību aktā nav iekļauti noteikumi, kas ietverti 2. papildinājumā, tostarp 1.1.–1.3. daļā, kā arī A pievienojumā atrodamie noteikumi.

ICAO 11. pielikums

Atšķirības starp šo regulu un starptautiskajiem standartiem, kas ietverti Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 11. pielikumā (13. izdevums līdz 47-B. grozījumam, to ieskaitot) un 3. pielikumā (17. izdevums līdz 75. grozījumam, to ieskaitot)

Atšķirība A11-01	
ICAO 11. pielikums 2. nodaļa 2.25.5. punkts	Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.3401. punkta d) apakšpunkta 1. punkts atšķiras no ICAO konvencijas 11. pielikuma 2.25.5. punktā noteiktā standarta, nosakot, ka: "Laika pārbaužu rezultāti jāsniedz <u>vismaz</u> ar precizitāti līdz tuvākajai pus minūtei."
Atšķirība A11-02	
ICAO 11. pielikums 2. nodaļa 2.6.1. punkts.	Iespēja piemērot atbrīvojumu. Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.6001. punkts ļauj gaisa kuģim pārsniegt 250 mezglu ātruma ierobežojumu gadījumos, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipiem, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt.
Atšķirība A11-03	
ICAO 11. pielikums 3. nodaļa	Jauns noteikums. Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.8005. punkta b) apakšpunktā noteikts: b) Gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām, izdodot atļaujas, jānodrošina atstatums: 1) starp visiem lidojumiem A un B klases gaisa telpā; 2) starp IFR lidojumiem C, D un E klases gaisa telpā; 3) starp IFR lidojumiem un VFR lidojumiem C klases gaisa telpā; 4) starp IFR lidojumiem un speciālajiem VFR lidojumiem; 5) starp speciālajiem VFR lidojumiem, ja vien kompetentā iestāde nav noteikusi citādi; izņemot situācijas, kad pēc gaisa kuģa pilota pieprasījuma <u>un cita gaisa kuģa pilota piekrišanas</u> , kā arī tad, kad to noteikusi kompetentā iestāde attiecībā uz D un E klases gaisa telpu b) punktā minētajos gadījumos, lidojumu var atļaut, <u>uzturot savu atstatumu attiecībā pret konkrētu lidojuma daļu augstumā zem 3 050 m (10 000 pēdām), veicot augstuma uzņemšanu vai samazināšanu, dienas laikā vizuālos meteoroloģiskos apstākļos.</u>
Atšķirība A11-04	
ICAO 11. pielikums 3. nodaļa	Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.8015. punktā noteikts (ICAO konvencijas 11. pielikuma 3.7.3.1. punktā ietverto standartu papildinot ar pasvītroto tekstu): e) Atļauju un ar drošību saistītās informācijas atkārtošana 1. Lidojuma apkalpe gaisa satiksmes dispečerim atkārtō ar drošību saistītās ATC atļauju un norādījumu daļas, kas pārraidītas, izmantojot balss sakarus. Vienmēr jāatkārto šādi elementi: i) ATC maršruta atļaujas; ii) atļaujas un norādījumi par izbraukšanu uz skrejceļa, nosēšanos uz tā, pacelšanos no tā, palikšanu skrejceļa priekšējā pozīcijā, skrejceļa šķērsošanu, <u>manevrēšanu</u> un braukšanu atpakaļ pa skrejceļu; un iii) izmantojamais skrejceļš, altimetra iestatījumi, SSR kodi, <u>jaunie piešķirtie sakaru kanāli</u> , norādījumi par līmeni, kursu un ātrumu; un iv) dispečera norādītie vai ATIS pārraidēs minētie pārejas līmeņi.
Atšķirība A11-05	
ICAO 11. pielikums 3. nodaļa	Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.8015. punkta e) apakšpunkta 2. punktā noteikts (ICAO konvencijas 11. pielikuma 3.7.3.1.1. punktā ietverto standartu papildinot ar pasvītroto tekstu): 2. Citas atļaujas un norādījumi, tostarp nosacījuma atļaujas <u>un manevrēšanas norādījumi</u> , jāatkārto vai jāapstiprina tā, lai būtu skaidrs, ka tie ir saprasti un tiks ievēroti.

Atšķirība A11-06	
ICAO 11. pielikums 3. nodaļa	Jauns noteikums. Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.5010. punktā noteikts: SERA.5010 Speciālie VFR gaisa satiksmes vadības zonās Ar ATC atļauju var atļaut speciālos VFR lidojumus gaisa satiksmes vadības zonā. Izņemot tad, kad kompetentā iestāde īpašos gadījumos atļāvusi helikopteru lidojumus, piemēram, medicīniskās palīdzības lidojumus, meklēšanas un glābšanas operācijas un ugunsdzēsību, ir spēkā arī šādi papildu nosacījumi: a) pilotam: 1) nav mākoņu, un ir skaidra virsmas redzamība; 2) lidojuma redzamība ir vismaz 1 500 m vai helikopteriem – vismaz 800 m; 3) pārvietojoties ar 140 mezglu IAS vai mazāku ātrumu, iespējams laikus pamanīt pārējo satiksmi un visus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes; un b) ATC: 1) tikai dienas laikā, ja vien kompetentā iestāde nav atļāvusi citādi; 2) redzamība uz zemes ir vismaz 1 500 m vai helikopteriem – vismaz 800 m; 3) apakšējās mākoņu robežas augstums ir vismaz 180 m (600 ft).
Atšķirība A3-07	
ICAO 3. pielikums 5. nodaļa	Jauns noteikums. Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 SERA.12005. punktā noteikts: b) Kompetentās iestādes pēc nepieciešamības nosaka citus apstākļus, par kuriem pēc saskaršanās ar tiem vai to novērošanas ziņo no gaisa kuģiem.