

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, ...
C

Projekts

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. .../...

([...] gada [...]),

ar kuru groza Komisijas regulu (ES) Nr. .../..., kas nosaka kopīgus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas noteikumus saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un groza Regulas (EK) Nr. 2096/2005, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010

(Dokuments attiecas uz EEZ)

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. .../...

([...] gada [...]),

ar kuru groza Komisijas regulu (ES) Nr. .../..., kas nosaka kopīgus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas noteikumus saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un groza Regulas (EK) Nr. 2096/2005, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai, kas grozīta Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1070/2009, ar ko groza Regulas (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspējību (turpmāk — “Ietvara regula”) ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 5. un 8. pantu,

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, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1070/2009, ar ko groza Regulas (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspējību (turpmāk — “Gaisa telpas regula”) ⁽²⁾, un jo īpaši tās 4 pantu,

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, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (turpmāk — “EASA Pamatregula”), un jo īpaši tās 8. pantu un 8. panta b) punktu un Vb pielikumu,

¹ OV L 300, 14.11.2009., 34. lpp.

² OV L 300, 14.11.2009., 34. lpp.

1. pants

Komisijas Regula (ES) Nr. .../... tiek grozīta šādi.

1. 2. pantā pievienotas šādas definīcijas:

“novērojums no gaisa kuģa” ir viena vai vairāku meteoroloģisku elementu veidu novērošana, ko veic no lidojumā esoša gaisa kuģa;

“*AIRMET* informācija” ir meteoroloģiskā 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 attiecīgajam lidojumu informācijas rajonam vai tā daļai;

“ziņojums no gaisa kuģa” ir ziņojums no gaisa kuģa, kas ir lidojumā un ir sagatavots atbilstīgi prasībām par atrašanās vietu, lidojuma gaitu un/vai meteoroloģiskajiem apstākļiem;

“gaisa satiksmes vadības norādījumi” ir gaisa satiksmes vadības norādījumi, kas liek pilotam veikt konkrētas darbības;

“lidlauka rajona informācijas automātiskās pārraides dienests (*ATIS*)” ir aktuālas ikdienas informācijas automātiska sniegšana visu diennakti vai noteiktā diennakts laikā ielidojošiem un izlidojošiem gaisa kuģiem:

- a) “lidlauka rajona informācijas datu piegādes līniju automātiskās pārraidīšanas dienests (*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 ilgstošus un atkārtotus sakarus, izmantojot radiotelefoniju;

“atļaujas darbības robeža” ir punkts, līdz kuram ir spēkā gaisa kuģim piešķirtā gaisa satiksmes vadības atļauja;

“lejupēja atļauja” ir atļauja, ko gaisa kuģim izsniedz gaisa satiksmes vadības struktūrvienība, kas konkrētajā brīdī nav pilnvarota veikt šā gaisa kuģa lidojuma vadīšanu;

“lidojumiem nozīmīgs mākonis” ir mākonis, kura apakšējās mākoņu robežas augstums ir zemāks par 1500 m (5000 pēdām) vai zemāks par minimālo sektora absolūto augstumu, izvēloties lielāko lielumu, vai negaisa mākonis, vai vertikāls gubu mākonis jebkādā augstumā;

“prognoze” ir gaidāmo meteoroloģisko apstākļu apraksts noteiktam laikam vai laika periodam, vai noteiktai gaisa telpas daļai;

“obligātā radio zona (*RMZ*)” ir noteiktu dimensiju gaisa telpa, kurā obligāti jāpārvadā un jālieto radioiekārtas;

“radionavigācijas dienests” ir dienests, kas sniedz vadības informāciju vai datus par atrašanās vietu, lai nodrošinātu efektīvu un drošu gaisa kuģa darbību, izmantojot vienu vai vairākus radionavigācijas palīgīdzekļus;

“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 līnijas ugunis;

“SIGMET informācija” ir meteoroloģiskās novērošanas dienesta publicēta informācija par faktiskajām vai gaidāmajām laika parādībām lidojuma maršrutā, kuras var ietekmēt gaisa kuģu lidojumu drošību;

“nomaldījies gaisa kuģis” ir gaisa kuģis, kas ievērojami novirzījies no paredzētās ceļa līnijas vai ziņo, ka ir apmaldījies;

“sadursmju novēršanas rekomendācijas” ir gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības rekomendācijas, precizējot manevrus, lai palīdzētu pilotam izvairīties no sadursmes;

“informācija par satiksmi” ir gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības 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;

“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;

“pārejas līmenis” ir zemākais lietošanai pieejamais lidojuma līmenis virs pārejas augstuma;

“obligātā uztvērējraidītāja zona (TMZ)” ir noteikta izmēra gaisa telpa, kurā obligāti jāpāravadā un jālieto barometriskā augstuma uztvērējraidītāji;

“neidentificēts gaisa kuģis” ir gaisa kuģis, kura darbība kādā apgabalā ir novērota vai par to ir ziņots, bet kura identitāte nav zināma.”

2. Komisijas Regulas (ES) Nr. .../... pielikumā atbilstīgi šīs regulas pielikumam ir iestrādāta B daļa.

2. pants

1. Šī regula stājas spēkā 20. dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. Regulu piemēro no [XX.XX.XXXX].

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

Briselē, [...]

Komisijas vārdā

[...]

priekšsēdētājs

PIELIKUMS

B daļa — Prasības par aeronavigācijas pakalpojumiem

1. nodaļa — Gaisa satiksmes pakalpojumi

1.1. Vispārīga informācija

1.1.1. Gaisa satiksmes pakalpojumu mērķi

1.1.1.1. 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.

1.1.2. Koordinācija starp gaisa kuģa ekspluatantu un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām

1.1.2.1. Gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām, pildot savus uzdevumus, jānodrošina, lai gaisa kuģu ekspluatantiem piemērojamās prasības atbilstu viņu pienākumiem, kas noteikti attiecīgajos Eiropas 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.

1.1.2.2. Pēc gaisa kuģa ekspluatanta lūguma ziņojumus (tostarp ziņojumus 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.

1.1.3. Laiks gaisa satiksmes pakalpojumos

1.1.3.1. 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 pārbaūžu rezultāti jāsniedz ar precizitāti līdz tuvākajai pusminūtei.

1.2. Gaisa telpu klasifikācija

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

A klase. Atļauti tikai *IFR* lidojumi. Visiem lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, un lidojumi ir savstarpēji nodalīti. Visos lidojumos jābūt pastāvīgiem radiotelefonijas sakariem "gaiss–zeme". Visiem lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja.

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 radiotelefonijas sakariem "gaiss–zeme". Visiem lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja.

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 radiotelefonijas sakariem “gaiss–zeme”. Augstumā zem 3050 m (10 000 pēdām) *AMSL* uz *VFR* lidojumiem attiecas 250 mezglu norādītā ātruma ierobežojums (*IAS*). Visiem lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja.

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* lidojumos pēc pieprasījuma var saņemt satiksmes informāciju par visiem pārējiem lidojumiem, kā arī ieteikumus sadursmju novēršanai. Visos lidojumos jābūt pastāvīgiem radiotelefonijas sakariem “gaiss–zeme”, un uz visiem lidojumiem augstumā zem 3050 m (10 000 pēdām) *AMSL* attiecas 250 mezglu *IAS* ātruma ierobežojums. Visiem lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja.

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 radiotelefonijas sakariem “gaiss–zeme”. Uz visiem lidojumiem augstumā zem 3050 m (10 000 pēdām) *AMSL* attiecas 250 mezglu *IAS* ātruma ierobežojums. Visiem *IFR* lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja. E klasi nedrīkst izmantot gaisa satiksmes vadības zonām.

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 saņem konsultatīvos pakalpojumus, jābūt pastāvīgiem radiotelefonijas sakariem “gaiss–zeme”, un visos *IFR* lidojumos jāspēj izveidot balsis sakarus “gaiss–zeme”. Uz visiem lidojumiem augstumā zem 3050 m (10 000 pēdām) *AMSL* attiecas 250 mezglu *IAS* ātruma ierobežojums. *ATC* atļauja nav nepieciešama.

G klase. Atļauti *IFR* un *VFR* lidojumi, un pēc pieprasījuma tiem sniedz lidojumu informācijas pakalpojumus. Visos *IFR* lidojumos jāspēj izveidot radiotelefonijas sakarus “gaiss–zeme”. Uz visiem lidojumiem augstumā zem 3050 m (10 000 pēdām) *AMSL* attiecas 250 mezglu *IAS* ātruma ierobežojums. *ATC* atļauja nav nepieciešama.

- 1.2.2. F klases ieviešana uzskatāma par pagaidu pasākumu līdz brīdim, kad to varēs aizstāt ar alternatīvu klasifikāciju.

1.3. Prasības par sakariem un SSR uztvērējraidītāju

1.3.1. Obligātā radio zona (RMZ)

1.3.1.1. *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 radio zonām (RMZ), pēc nepieciešamības jāuztur pastāvīga sakaru “gaiss–zeme” novērošana un jāizveido divvirzienu sakari piemērotā sakaru kanālā, ja vien kompetentā iestāde konkrētajai gaisa telpai nav noteikusi alternatīvus noteikumus.

1.3.1.2. Pirms ielidošanas obligātajā radio zonā 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.

1.3.2. Obligātā uztvērējraidītāja zona (TMZ)

1.3.2.1. Visos lidojumos, ko veic gaisa telpā, kuru kompetentā iestāde noteikusi par obligāto uztvērējraidītāja zonu (TMZ), jāpārvadā un jālieto SSR uztvērējraidītāji, ko var lietot A un

C režīmā vai S režīmā, ja vien kompetentā iestāde konkrētajai gaisa telpai nav noteikusi citus noteikumus.

1.3.3. Informācija par gaisa telpām, kas noteiktas par obligātajām radio zonām un/vai obligātajām uztvērējraidītāja zonām, pienācīgi jāatspoguļo aeronavigācijas informācijas publikācijās.

1.4. Pakalpojumi gaisa kuģiem ārkārtas situācijā

1.4.1. Ja zināms vai tiek uzskatīts, ka gaisa kuģis nonācis ārkārtas situācijā, tostarp 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.

1.4.2. Ja notiek nelikumīga iejaukšanās gaisa kuģī vai ir aizdomas par to, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām nekavējoties jāatbild uz attiecīgā gaisa kuģa pieprasījumu. Jāturpina sniegt informācija par drošu lidojuma vadību un jāveic nepieciešamās darbības, lai paātrinātu visu lidojuma posmu norisi, īpaši gādājot par gaisa kuģa drošu nosēšanos.

1.4.3. 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.

1.5. Neparedzēti apstākļi lidojuma laikā

1.5.1. Nomaldījies vai neidentificēts gaisa kuģis

1.5.1.1. Tiklīdz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzzina par nomaldījušos gaisa kuģi, tai jāveic visas nepieciešamās darbības, kas minētas 1.5.1.1.1. un 1.5.1.1.3. punktā, lai palīdzētu gaisa kuģim un gādātu par drošu tā lidojumu.

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

- a) jāmēģina izveidot divvirzienu sakarus ar gaisa kuģi, ja vien tādi jau nav izveidoti;
- b) jāizmanto visi pieejamie līdzekļi, lai noteiktu gaisa kuģa atrašanās vietu;
- c) 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;
- d) saskaņā ar vietējā līmenī pieņemtajām procedūrām jāinformē attiecīgās militārās vienības un jāsniedz tām derīgs lidojuma plāns un cita informācija par nomaldījušos gaisa kuģi;
- e) lai izveidotu sakarus ar attiecīgo gaisa kuģi un noteiktu tā atrašanās vietu, jālūdz palīdzība c) un d) apakšpunktā minētajām struktūrvienībām/vienībām un citiem gaisa kuģiem, kas ir lidojumā.

1.5.1.1.2. d) un e) apakšpunktā norādītās prasības attiecas arī uz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām, kas informētas c) apakšpunktā noteiktajā kārtībā.

1.5.1.1.3. Kad noteikta gaisa kuģa atrašanās vieta, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai jārīkojas šādi:

- a) jāinformē gaisa kuģis par tā atrašanās vietu un veicamajām korigējošajām darbībām. Šī informācija jāsniedz nekavējoties, tiklīdz ATS zina, ka ir pārtveršanas iespēja vai citi draudi gaisa kuģa drošībai;

- b) nepieciešamības gadījumā jāinformē citas gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības un attiecīgās militārās vienības par nomaldījušos gaisa kuģi un visiem norādījumiem, kas sniegti gaisa kuģim.

1.5.1.2. Tiklīdz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzzina par neidentificētu gaisa kuģi savā apgabalā, tai jāmēģina noteikt šā gaisa kuģa identitāte, 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 jārīkojas šādi:

- a) jāmēģina izveidot divvirzienu sakarus ar gaisa kuģi;
- b) 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;
- c) no gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām, kas apkalpo blakus lidojumu informācijas rajonus, jāievāc informācija par lidojumu un jālūdz to palīdzība, lai izveidotu divvirzienu sakarus ar gaisa kuģi;
- d) jāmēģina iegūt informācija no citiem gaisa kuģiem attiecīgajā apgabalā.

1.5.1.2.1. Gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai nepieciešamības gadījumā jāinformē attiecīgā militārā vienība, tiklīdz ir noskaidrota gaisa kuģa identitāte.

1.5.1.3. Nomaldījušos vai neidentificētu gaisa kuģu gadījumā jāņem vērā nelikumīgas iejaukšanās iespējamība. Ja gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzskata, ka gaisa kuģi, kas nomaldījušies, vai neidentificētā gaisa kuģi varētu notikt nelikumīga iejaukšanās, saskaņā ar vietējā līmenī pieņemtajām procedūrām nekavējoties jāinformē attiecīgā valsts noteiktā iestāde.

1.5.2. Civilā gaisa kuģa pārtveršana

1.5.2.1. Tiklīdz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzzina par savā atbildības apgabalā pārtvertu gaisa kuģi, tai atbilstīgi apstākļiem jārīkojas šādi:

- a) jāmēģina izveidot divvirzienu sakarus ar pārtvertu gaisa kuģi, izmantojot visas pieejamās metodes, tostarp ārkārtas radiofrekvenci 121,5 MHz, ja vien sakari jau nav izveidoti;
- b) pārtvertā gaisa kuģa pilots jāinformē par pārtveršanu;
- c) jāizveido saziņa ar pārtveršanas vadības struktūrvienību, uzturot divvirzienu sakarus ar pārtverošo gaisa kuģi, un jāsniedz visa pieejamā informācija par pārtvertu gaisa kuģi;
- d) nepieciešamības gadījumā jāpārtrauc ziņojumi starp pārtverošo gaisa kuģi vai pārtveršanas vadības struktūrvienību un pārtvertu gaisa kuģi;
- e) cieši saskaņojot ar pārtveršanas vadības struktūrvienību, jāveic visas nepieciešamās darbības, lai gādātu par pārtvertā gaisa kuģa drošību;
- f) ja šķiet, ka gaisa kuģis ir iemaldījies no blakus lidojumu informācijas rajoniem, jāinformē gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības, kas apkalpo blakus lidojumu informācijas rajonus.

1.5.2.2. Tiklīdz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzzina, ka gaisa kuģis pārtverts ārpus tās atbildības apgabala, tai atbilstīgi apstākļiem jārīkojas šādi:

- a) 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 1.5.2.1. punkta noteikumiem;
- b) jāpārtrauc ziņojumi starp pārtvertu gaisa kuģi un attiecīgo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, pārtveršanas vadības struktūrvienību vai pārtverošo gaisa kuģi.

2. nodaļa — Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi

2.1. Piemērojamība

2.1.1. 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 īpašajiem *VFR* lidojumiem;
- d) visai lidlauka satiksmei kontrolētos lidlaukos.

2.2. Gaisa satiksmes vadības pakalpojumu process

2.2.1. Lai sniegtu gaisa satiksmes vadības pakalpojumus, gaisa satiksmes vadības struktūrvienībai:

- a) jābūt informētam par katra gaisa kuģa paredzētu kustību vai novirzēm no tās, kā arī jāzina jaunākā informācija par katra gaisa kuģa faktisko pārvietošanos;
- b) izmantojot saņemto informāciju, jānosaka visu zināmo gaisa kuģu savstarpējais relatīvais novietojums;
- c) jāizsniedz atļaujas un jāsniedz informācija, lai novērstu tās kontrolēto gaisa kuģu sadursmes un paātrinātu un uzturētu pienācīgu satiksmes plūsmu;
- d) nepieciešamības gadījumā atļaujas jāaskaņo ar citām struktūrvienībām:
 - 1) ikreiz, kad pretējā gadījumā gaisa kuģim varētu rasties konflikti ar citu šo struktūrvienību vadīto satiksmi;
 - 2) pirms nodot vadību pār kādu gaisa kuģi citai struktūrvienībai.

2.2.2. Gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām, izdodot atļaujas, jānodrošina nodalījums:

- a) starp visiem lidojumiem A un B klases gaisa telpā;
- b) starp *IFR* lidojumiem C, D un E klases gaisa telpā;
- c) starp *IFR* lidojumiem un *VFR* lidojumiem C klases gaisa telpā;
- d) starp *IFR* lidojumiem un īpašajiem *VFR* lidojumiem;
- e) starp īpašajiem *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) apakšpunktā minētajos gadījumos, lidojumu var atļaut, uzturot savu nodalījumu attiecībā pret konkrētu lidojuma daļu augstumā zem 3050 m (10 000 pēdām), veicot augstuma uzņemšanu vai samazināšanu, dienas laikā vizuālos meteoroloģiskos apstākļos.

2.2.3. Izņemot gadījumus, kad var izmantot minimālā intervāla samazināšanu lidlauku tuvumā, jāpanāk gaisa satiksmes vadības struktūrvienības noteiktais intervāls vismaz vienā no šiem veidiem:

- a) vertikālais intervāls, ko panāk, piešķirot dažādus līmeņus, kas izvēlēti no kreisēšanas līmeņu tabulas šīs regulas pielikuma 2. papildinājumā; tomēr tur noteiktā līmeņu savstarpējā saistībā ar norādīto ceļa līniju nav spēkā, ja attiecīgajās aeronavigācijas publikācijās vai gaisa satiksmes vadības atļaujās noteikts citādi. Minimālajam nominālajam vertikālajam intervālam jābūt 300 m (1000 pēdas) līdz FL 410 (ieskaitot) un nomināli 600 m (2000 pēdas) virs šā līmeņa;

- b) horizontālais intervāls, ko panāk, nodrošinot:
 - 1) garenisko intervālu, uzturot intervālu starp gaisa kuģiem, kuri lido pa vienu, saplūstošu vai ekvivalentu ceļa līniju, kas izteikta laikā vai attālumā, vai
 - 2) sānu intervālu, saglabājot gaisa kuģus dažādos maršrutos vai dažādās ģeogrāfiskajās zonās.

2.3. Minimālais intervāls

- 2.3.1. Minimālo intervālu, kas jāievēro noteiktā gaisa telpas daļā, nosaka *ANSP*, kas atbild par gaisa pakalpojumu sniegšanu un ko apstiprinājusi attiecīgā kompetentā iestāde.
- 2.3.2. Satiksmei no vienas gaisa telpas uz kādu no blakus gaisa telpām, un maršrutiem, kuru attālums līdz kopējai robežai ar blakus gaisa telpām ir mazāks par konkrētajiem apstākļiem piemērojamo minimālo intervālu, minimālo intervālu nosaka, par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu atbildīgajiem blakus gaisa telpas *ANSP* savstarpēji apspriežoties.
- 2.3.3. Par izvēlēto minimālo intervālu un tā piemērošanas apgabaliem jāinformē:
 - a) attiecīgās gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības un
 - b) piloti un gaisa kuģu ekspluatanti, šo informāciju norādot aeronavigācijas informācijas publikācijās, kur intervāls noteikts pēc tā, kā gaisa kuģi izmanto konkrētos navigācijas palīglīdzekļus vai konkrētās navigācijas metodes.

2.4. Gaisa satiksmes vadības atļaujas

- 2.4.1. Gaisa satiksmes vadības atļaujas jāpamato tikai ar prasībām par gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniegšanu.
- 2.4.2. Atļauju saturs
 - 2.4.2.1. Gaisa satiksmes vadības atļaujā jānorāda:
 - a) gaisa kuģa identifikācija atbilstīgi lidojuma plānam;
 - b) atļaujas ierobežojums;
 - c) lidojuma maršruts;
 - d) lidojuma līmenis(-ņi) visa maršruta garumā vai tā daļā un nepieciešamās līmeņu izmaiņas;
 - e) nepieciešamie norādījumi vai informācija par citiem jautājumiem, piemēram, glisādes vai izlidošanas manevriem, sakariem un atļaujas derīguma termiņa beigām.
 - 2.4.3. Atļaujas lidojumiem tuvu skaņas ātrumam
 - 2.4.3.1. Gaisa satiksmes vadības atļaujām, kas attiecas uz virsskaņas lidojuma paātrinājuma posmu tuvu skaņas ātrumam, jābūt spēkā vismaz līdz šā posma beigām.
 - 2.4.3.2. Gaisa satiksmes vadības atļaujā, kas attiecas uz gaisa kuģa ātruma samazināšanu un augstuma samazināšanu no virsskaņas kreisēšanas līdz zemskaņas lidojumam, jāmēģina nodrošināt nepārtraukta augstuma samazināšana skaņas ātrumam tuvā posma laikā.
 - 2.4.4. Atļauju un ar drošību saistītās informācijas atkārtošana
 - 2.4.4.1. Lidojuma apkalpe gaisa satiksmes kontrolierim atkārtoti ar drošību saistītās *ATC* atļauju un norādījumu daļas, kas pārraidītas ar radiotelefonijas palīdzību. Vienmēr jāatkārto šādi elementi:
 - a) *ATC* maršruta atļaujas;

- b) 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;
- c) izmantojamais skrejceļš, altimetra iestatījumi, SSR kodi, jauni piešķirtie sakaru kanāli, norādījumi par līmeni, kursu un ātrumu un
- d) vai nu kontroliera norādītie, vai *ATIS* pārraidēs minētie pārejas līmeņi.

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

2.4.4.1.2. Kontrolieris noklausās atkārtošanu, lai pārliecinātos, ka lidojuma apkalpe pareizi apstiprinājusi atļauju vai norādījumu, un kontrolierim nekavējoties jārikojas, lai novērstu visas atkārtošanas laikā konstatētas pretrunas.

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

2.4.5. Atļauju koordinēšana

2.4.5.1. Gaisa satiksmes vadības struktūrvienības savstarpēji koordinē satiksmes gaisa vadības atļaujas, lai atbilstīgi aprakstam 2.4.5.1.1.–2.4.5.4. punktā tajās iekļautu visu gaisa kuģa maršrutu vai noteiktu tā daļu.

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

- a) ja iespējams, pirms izlidošanas, lai koordinētu atļaujas starp visām struktūrvienībām, kuru kontrolētajā apgabalā gaisa kuģis ielidos, vai
- b) ja ir pamatota pārliecība, ka struktūrvienības, kuru kontrolētajā apgabalā gaisa kuģis pēc tam ielidos, spēs veikt iepriekšēju savstarpējo koordināciju.

2.4.5.2. Ja nav panākta vai nav gaidāma 2.4.5.1.1. punktā aprakstītā koordinācija, gaisa kuģim jāsaņem atļauja tikai tajā punktā, kur ir panākta pienācīga koordinācija; pirms šā punkta sasniegšanas vai šajā punktā gaisa kuģim jāsaņem nākamā atļauja, attiecīgi ievērojot saņemtos norādījumus.

2.4.5.2.1. Ja *ATS* struktūrvienība attiecīgi noteikusi, gaisa kuģim jāsaņem ar lejupēju gaisa satiksmes vadības struktūrvienību, lai pirms došanās uz vadības nodošanas punktu saņemtu lejupēju atļauju.

2.4.5.2.1.1. Gaisa kuģim jāuztur nepieciešamie divvirzienu sakari ar pašreizējo gaisa satiksmes vadības struktūrvienību, līdz tiek saņemta lejupēja atļauja.

2.4.5.2.1.2. Skaidri jānorāda, ka atļauja pilotam sniegta kā lejupēja atļauja.

2.4.5.2.1.3. Ja vien tas nav koordinēts, tad lejupējas atļaujas neietekmē gaisa kuģa sākotnējo lidojuma profilu nevienā gaisa telpā, izņemot tās gaisa satiksmes vadības struktūrvienības gaisa telpā, kura atbild par lejupējas atļaujas sniegšanu.

2.4.5.3. Kad gaisa kuģis paredzējis izlidot no lidlauka vienā kontroles apgabalā un ielidot citā kontroles apgabalā trīsdesmit minūšu laikā vai līdzīgā laika periodā, par ko vienojušies attiecīgo apgabalu vadības centri, koordinēšana ar nākamā apgabala vadības centru jāveic pirms izlidošanas atļaujas izsniegšanas.

2.4.5.4. Kad gaisa kuģis paredz izlidot no lidojuma kontroles apgabala un ielidot nekontrolētā gaisa telpā un pēc tam atkal ielidot šajā vai citā kontroles apgabalā, izlidošanas punkts var sniegt atļauju lidlaukam, kur paredzēta pirmā nosēšanās. Šī atļauja vai tās izmaiņas attiecas vienīgi uz tām lidojuma daļām, kas veiktas kontrolētā gaisa telpā.

2.5. Personu un transportlīdzekļu kontrole lidlaukos

- 2.5.1. 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.
- 2.5.2. Ja izmanto sliktas redzamības procedūras:
- 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;
 - saskaņā ar 2.5.3. punkta noteikumiem minimālajam intervālam starp transportlīdzekļiem un manevrējošu gaisa kuģi jābūt tādām, kā norādījis *ANSP* un apstiprinājusi kompetentā iestāde, ņemot vērā pieejamos palīglīdzekļus;
 - 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.
- 2.5.3. Neatliekamās palīdzības transportlīdzekļiem, kas dodas palīdzēt gaisa kuģim briesmu gadījumā, ir priekšroka attiecībā pret pārējo virsmas kustības satiksmi.
- 2.5.4. Saskaņā ar 2.5.3. punkta noteikumiem transportlīdzekļiem, kas atrodas manevrēšanas teritorijā, jāievēro šādi noteikumi:
- transportlīdzekļi un transportlīdzekļi, kas velk gaisa kuģi, dod ceļu gaisa kuģiem, kuri nosēžas, paceļas vai veic manevrēšanu;
 - transportlīdzekļi dod ceļu citiem transportlīdzekļiem, kuri velk gaisa kuģi;
 - transportlīdzekļi dod ceļu citiem transportlīdzekļiem saskaņā ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības norādījumiem;
 - neatkarīgi no a), b) un c) apakšpunkta noteikumiem transportlīdzekļi un transportlīdzekļi, kas velk gaisa kuģi, ievēro lidojumu vadības torņa norādījumus.

2.6. Īpašie *VFR* gaisa satiksmes vadības zonās

- 2.6.1. Ar *ATC* atļauju var atļaut īpašos *VFR* lidojumus gaisa satiksmes vadības zonā. Izņemot apstākļus, kad kompetentā iestāde īpašos gadījumos atļāvusi helikopteru lidojumus, piemēram, medicīniskos lidojumus, meklēšanas un glābšanas operācijas un ugunsdzēsību, ir spēkā arī šādi papildu nosacījumi:
- pilotam:
 - nav mākoņu un ir skaidra virsmas redzamība;
 - lidojuma redzamība ir vismaz 1500 m vai helihopteriem — vismaz 800 m;
 - pārvietojoties ar 140 mezglu *IAS* vai mazāku ātrumu, iespējams laikus pamanīt pārējo satiksmi un visus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes;
 - ATC*:
 - tikai dienas laikā, ja vien kompetentā iestāde nav atļāvusi citādi;
 - zemes redzamība ir vismaz 1500 m vai helihopteriem — vismaz 800 m;
 - apakšējās mākoņu robežas augstums ir vismaz 180 m (600 pēdas).

3. nodaļa — Lidojumu informācijas pakalpojumi

3.1. Piemērojamība

- 3.1.1. Lidojumu informācijas pakalpojumus attiecīgās gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības sniedz visiem gaisa kuģiem, uz kuriem šī informācija varētu attiekties un kuri:
- saņem gaisa satiksmes vadības pakalpojumus vai
 - kuri citādā veidā ir zināmi attiecīgajām gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām.
- 3.1.2. Lidojumu informācijas pakalpojumu saņemšana neatbrīvo gaisa kuģa kapteini no viņa pienākumiem, un galīgais lēmums par ierosinātajām izmaiņām lidojuma plānā jāpieņem gaisa kuģa kapteinim.
- 3.1.3. Ja gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības sniedz gan lidojumu informācijas pakalpojumus, gan gaisa satiksmes vadības pakalpojumus, gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniegšana ir prioritārāka par lidojumu informācijas pakalpojumu sniegšanu, kad vien to nosaka gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniegšana.

3.2. Lidojumu informācijas pakalpojumu darbības joma

- 3.2.1. Lidojumu informācijas pakalpojumi nozīmē šādas piemērojamās informācijas sniegšanu:
- SIGMET* un *AIRMET* informācija;
 - informācija par vulkāniskajām aktivitātēm pirms izvirduma, vulkānu izvirdumiem un vulkānisko pelnu mākoņiem;
 - informācija par radioaktīvu vielu vai toksisku ķīmikāliju noplūšanu atmosfērā;
 - informācija par izmaiņām radionavigācijas pakalpojumu pieejamībā;
 - informācija par lidlauku un saistītā aprīkojuma stāvokļa izmaiņām, tostarp informācija par to lidlauka kustības apgabalu stāvokli, kas ir apsniguši, apledojuši vai klāti ar lielu ūdens daudzumu;
 - informācija par bezpilota brīviem gaisa baloniem
- un cita informācija, kas varētu ietekmēt drošību.
- 3.2.2. Lidojumiem nodrošinātie lidojumu informācijas pakalpojumi nozīmē gan 3.2.1. punktā minētos informācijas veidus, gan informācijas sniegšanu par šādiem tematiem:
- ziņotie laikapstākļi vai laika prognoze izlidošanas, galamērķa un rezerves lidlaukā;
 - sadursmes draudi ar gaisa kuģiem, kas lido C, D, E, F un G klases gaisa telpā;
 - lidojumos 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.
- 3.2.3. *VFR* lidojumiem nodrošinātie lidojumu informācijas pakalpojumi nozīmē gan 3.2.1. punktā minētos informācijas veidus, gan pieejamās informācijas sniegšanu par satiksmes apstākļiem un laikapstākļiem lidojuma maršrutā, kas neļauj veikt lidojumu atbilstīgi vizuālo lidojumu noteikumiem.

3.3. Lidlauka rajona informācijas automātiskās pārraidīšanas dienests (*ATIS*)

- 3.3.1. *ATIS* ziņojumu izmantošana tiešo pieprasījumu/atbilžu pārraidīšanā

- 3.3.1.1. Pēc pilota pieprasījuma attiecīgā gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība pārraida piemērojamo(-s) *ATIS* ziņojumu(-s).
- 3.3.1.2. Ikreiz, kad tiek sniegti balss *ATIS* un/vai *D-ATIS* pakalpojumi:
- gaisa kuģis apstiprina informācijas saņemšanu, izveidojot sakarus attiecīgi ar *ATS* nodaļu, kas sniedz pieejas vadības pakalpojumus, ar lidojumu vadības torni vai lidlauka lidojumu informācijas dienestu (*AFIS*), un
 - 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.
- 3.3.1.3. 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 3.3.1.2. punktā.
- 3.3.1.4. Ja gaisa kuģis apstiprina tādas *ATIS* informācijas saņemšanu, kas vairs nav aktuāla, visi šīs informācijas atjaunināmie elementi nekavējoties jāpārraida uz gaisa kuģi.
- 3.3.2. *ATIS* ielidojošiem un izlidojošiem gaisa kuģiem
- 3.3.2.1. *ATIS* ziņojumos ar informāciju par ielidošanu un izlidošanu jābūt šādiem informatīvajiem elementiem šādā secībā:
- lidlauka nosaukums;
 - ielidošanas un/vai izlidošanas kods (*indicator*);
 - līguma veids, ja sakarus veic, izmantojot *D-ATIS*;
 - apzīmējums;
 - novērojuma laiks (ja piemērojams);
 - paredzami glisādes veidi;
 - izmantotais(-ie) skrejceļš(-i); apstādināšanas sistēmas stāvoklis, kas varētu radīt apdraudējumu (ja piemērojams);
 - nozīmīga informācija par skrejceļa virsmas stāvokli un (ja piemērojams) bremsēšanas darbība;
 - aizturēšanas aizkave (ja piemērojams);
 - pārejas līmenis (ja piemērojams);
 - cita nozīmīga informācija par ekspluatāciju;
 - 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 gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;
 - redzamība un RVR (ja piemērojams); (³)
 - pašreizējie laikapstākļi; (*)

³ *) 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 laikapstākļu.

- o) mākonis augstumā zem 1500 m (5000 pēdām) vai zem augstākā minimālā sektora augstuma, izvēloties lielāko vērtību; negaisa mākoņi; ja debesis apmākušās, jānorāda vertikālā redzamība (ja zināma); (*)
- p) gaisa temperatūra;
- q) rasas punkta temperatūra;
- r) altimetra iestatījumi;
- s) visa pieejamā informācija par nozīmīgām meteoroloģiskām parādībām glisādes un augstuma uzņemšanas zonā, tostarp par vēja pretestību, un informācija par neseniem lidojumiem nozīmīgiem laikapstākļiem;
- t) tendenču prognoze, ja pieejama;
- u) īpaši *ATIS* norādījumi.

3.3.3. *ATIS* ielidojošiem gaisa kuģiem

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

- a) lidlauka nosaukums;
- b) ielidošanas kods (*indicator*);
- c) līguma veids, ja sakarus veic, izmantojot *D-ATIS*;
- d) apzīmējums;
- e) novērojuma laiks (ja piemērojams);
- f) paredzami glisādes veidi;
- g) galvenais(-ie) nosēšanās skrejceļš(-i); apstādināšanas sistēmas stāvoklis, kas varētu radīt apdraudējumu (ja piemērojams);
- h) nozīmīga informācija par skrejceļa virsmas stāvokli un (ja piemērojams) bremsēšanas darbība;
- i) aizturēšanas aizkave (ja piemērojams);
- j) pārejas līmenis (ja piemērojams);
- k) cita nozīmīga informācija par ekspluatāciju;
- l) 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 gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;
- m) redzamība un RVR (ja piemērojams); (*)
- n) pašreizējie laikapstākļi; (4)
- o) mākonis augstumā zem 1500 m (5000 pēdām) vai zem augstākā minimālā sektora augstuma, izvēloties lielāko vērtību; negaisa mākoņi; ja debesis apmākušās, jānorāda vertikālā redzamība (ja zināma); (*)
- p) gaisa temperatūra;

⁴ *) 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 laikapstākļu.

- q) rasas punkta temperatūra;
- r) altimetra iestatījumi;
- s) visa pieejamā informācija par nozīmīgām meteoroloģiskām parādībām glisādes zonā, tostarp par vēja pretestību, un informācija par neseniem lidojumiem nozīmīgiem laikapstākļiem;
- t) tendenču prognoze, ja pieejama;
- u) īpaši *ATIS* norādījumi.

3.3.4. *ATIS* izlidojošiem gaisa kuģiem

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

- a) lidlauka nosaukums;
- b) izlidošanas kods (*indicator*);
- c) līguma veids, ja sakarus veic, izmantojot *D-ATIS*;
- d) apzīmējums;
- e) novērojuma laiks (ja piemērojams);
- f) skrejceļš(-i), ko izmantos pacelšanās procesam; apstādināšanas sistēmas stāvoklis, kas varētu radīt apdraudējumu (ja piemērojams);
- g) nozīmīgi virsmas apstākļi uz skrejceļa(-iem), ko izmanto pacelšanās veikšanai, un, ja piemērojams, bremzēšanas darbība;
- h) izlidošanas aizkave (ja piemērojams);
- i) pārejas līmenis (ja piemērojams);
- j) cita nozīmīga informācija par ekspluatāciju;
- k) 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 gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;
- l) redzamība un RVR (ja piemērojams); (*)
- m) pašreizējie laikapstākļi; (5)
- n) mākonis augstumā zem 1500 m (5000 pēdām) vai zem augstākā minimālā sektora augstuma, izvēloties lielāko vērtību; negaisa mākoņi; ja debesis apmākušās, jānorāda vertikālā redzamība (ja zināma); (*)
- o) gaisa temperatūra;
- p) rasas punkta temperatūra;
- q) altimetra iestatījumi;
- r) visa pieejamā informācija par nozīmīgām meteoroloģiskām parādībām augstuma uzņemšanas zonā, tostarp par vēja pretestību;
- s) tendenču prognoze, ja pieejama;

⁵ *) 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 laikapstākļu.

- t) ģpaši *ATIS* norādģjumi.

4. nodaļa — Trauksmes izziņošanas pakalpojumi

4.1. Piemērojamģba

- 4.1.1. Gaisa satiksmes pakalpojumu struktģrvienģbas sniedz trauksmes izziņošanas pakalpojumus:
- visiem gaisa kuģiem, kam tiek nodrošinģti gaisa satiksmes vadģbas pakalpojumi;
 - ciktģl praktiski iespējams, visiem pģrējiem gaisa kuģiem, kas iesnieguģi lidojuma plģnu vai kģ citģdi ir zinģmi gaisa satiksmes dienestģm;
 - visiem gaisa kuģiem, kuros notiek nelikumģga iejaukģanģs vai ir aizdomas par to.

4.2. Informģcija gaisa kuģiem, kas lido netģlu no ārkģrtas situģcijģ esoģa gaisa kuģa

- 4.2.1. Kad gaisa satiksmes pakalpojumu struktģrvienģba konstatējusģ, ka gaisa kuģis nonģcis ārkģrtas situģcijģ, pģrējie gaisa kuģģ, kas atrodas tuvumģ gaisa kuģģm ārkģrtas situģcijģ, iespējami jģinformē par ārkģrtas situģcijas bģtģbu, izņģmot gadģjumos, kas norģdģti 4.2.2. punktģ.
- 4.2.2. Kad gaisa satiksmes pakalpojumu struktģrvienģba zina vai uzskata, ka kģdģ gaisa kuģģ notiek nelikumģga iejaukģanģs, *ATS* sakaros "gaisģ–zeme" tģ nesniedz nekģdu informģciju par ārkģrtas situģcijas bģtģbu, ja vien uz to vispirms netiek norģdģts saziņģ no attiecģgģ gaisa kuģa un ir skaidrs, ka šģdas informģcijas sniegģšana nepasliktģnģs situģciju.

5. nodaļa — Ar meteoroloģģju saistģti pakalpojumi — Novērojumi no gaisa kuģa un balss sakaru ziņojumi

5.1. Gaisa kuģa novērojumu veidi

- 5.1.1. Visos gaisa kuģa lidojuma posmos jģveic šģdi novērojumi:
- ģpaģie novērojumi no gaisa kuģa un
 - citi neikdienģģģi novērojumi no gaisa kuģa.

5.2. Ģpaģie novērojumi no gaisa kuģa

- 5.2.1. No visiem gaisa kuģģm veic ģpaģos novērojumus un ziņo ikreiz, kad rodas vai tiek novērotģ šģdi apstģkģģi:
- vidēģa vai stipra turbulence;
 - vidēģs vai stiprs apledoģjums;
 - stiprs kalnu vilnis;
 - pērkona negaisģ bez krusas, grģģti pamanģms, nenoteiktas formas, plaģģs vai brģzģmains;
 - pērkona negaisģ ar krusu, grģģti pamanģms, nenoteiktas formas, plaģģs vai brģzģmains;
 - stipra putekģģu vēģra vai stipra smilģģu vēģra;
 - vulkģnģsko pelnu mģkonģģ;
 - vulkģnģska aktivitģģte pirms izvirduma vai vulkģģna izvirdums.
- 5.2.2. Kompetentģģ iestģģdes pēģ nepiecieģģamģģbas nosaka citus apstģkģģģus, par kuriem pēģ saskarsmes vai novēroģģanas ziņo no gaisa kuģģm.

5.3. Citi neikdienišķi novērojumi no gaisa kuģa

5.3.1. Ja radušies citi meteoroloģiskie apstākļi, kas nav minēti 5.2.1. punktā, 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.

5.4. Gaisa kuģa novērojumu ziņošana, izmantojot radiotelefoniju

5.4.1. Novērojumus no gaisa kuģa ziņo lidojuma laikā, kad tiek veikts novērojums, vai iespējami drīz.

5.4.2. Novērojumus no gaisa kuģa paziņo kā ziņojumus no gaisa kuģa, un tiem jāatbilst 5. pielikumā norādītajām tehniskajām specifikācijām.

5.5. Gaisa kuģu ziņojumu apmaiņa

5.5.1. *ATS* struktūrvienības īpašos un neikdienišķos ziņojumus no gaisa kuģa iespējami drīz nosūta:

- a) citiem iesaistītajiem gaisa kuģiem;
- b) attiecīgajam meteoroloģiskajam novērošanas dienestam (*MWO*) un
- c) citām iesaistītajām *ATS* struktūrvienībām.

5.5.2. Pārraides uz gaisa kuģi atkārto tik bieži un turpina tik ilgi, kā noteikusi attiecīgā *ATS* struktūrvienība.

4. PIELIKUMS — ATS GAISA TELPU KLASES — PAKALPOJUMI UN LIDOJUMU PRASĪBAS

(Atsauce uz B daļas 1. nodaļas 1.2.1. punktu)

Klase	Lidojuma veids	Nodrošinātais nodalījums	Sniegtie pakalpojumi	Ātruma ierobežojums (*)	Prasība par radiosakaru iespējām	Nepieciešama pastāvīga divvirzienu saziņa "gaiss–zeme"	Nepieciešama ATC atļauja
A	Tikai IFR	Visi gaisa kuģi	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi	Nav piemērojams	Jā	Jā	Jā
B	IFR	Visi gaisa kuģi	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi	Nav piemērojams	Jā	Jā	Jā
	VFR	Visi gaisa kuģi	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi	Nav piemērojams	Jā	Jā	Jā
C	IFR	IFR no IFR IFR no VFR	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi	Nav piemērojams	Jā	Jā	Jā
	VFR	VFR no IFR	1) gaisa satiksmes vadības pakalpojumi nodalīšanai no IFR 2) satiksmes informācija par VFR/VFR (un pēc pieprasījuma — sadursmju novēršanas rekomendācijas)	Līdz 250 mezgliem IAS augstumā zem 3050 m (10 000 pēdām) AMSL	Jā	Jā	Jā
D	IFR	IFR no IFR	Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, satiksmes informācija par VFR lidojumiem (un pēc pieprasījuma — sadursmju novēršanas rekomendācijas)	Līdz 250 mezgliem IAS augstumā zem 3050 m (10 000 pēdām) AMSL	Jā	Jā	Jā

<i>Klase</i>	<i>Lidojuma veids</i>	<i>Nodrošinātais nodalījums</i>	<i>Sniegtie pakalpojumi</i>	<i>Ātruma ierobežojums (*)</i>	<i>Prasība par radiosakaru iespējām</i>	<i>Nepieciešama pastāvīga divvirzienu saziņa "gaiss-zeme"</i>	<i>Nepieciešama ATC atļauja</i>
	<i>VFR</i>	Nav	Satiksmes informācija par <i>IFR/VFR</i> un <i>VFR/VFR</i> (un pēc pieprasījuma — sadursmju novēršanas rekomendācijas)	Līdz 250 mezgliem <i>IAS</i> augstumā zem 3050 m (10 000 pēdām) <i>AMSL</i>	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, kā praktiski nepieciešams	Līdz 250 mezgliem <i>IAS</i> augstumā zem 3050 m (10 000 pēdām) <i>AMSL</i>	Jā	Jā	Jā
	<i>VFR</i>	Nav	Praktiski nepieciešamā informācija par satiksmi	Līdz 250 mezgliem <i>IAS</i> augstumā zem 3050 m (10 000 pēdām) <i>AMSL</i>	Nē (**)	Nē (**)	Nē
F	<i>IFR</i>	<i>IFR</i> no <i>IFR</i> , kā praktiski nepieciešams	Gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi; pēc pieprasījuma — lidojumu informācijas pakalpojumi	Līdz 250 mezgliem <i>IAS</i> augstumā zem 3050 m (10 000 pēdām) <i>AMSL</i>	Jā (***)	Nē (***)	Nē

<i>Klase</i>	<i>Lidojuma veids</i>	<i>Nodrošinātais nodalījums</i>	<i>Sniegtie pakalpojumi</i>	<i>Ātruma ierobežojums (*)</i>	<i>Prasība par radiosakaru iespējām</i>	<i>Nepieciešama pastāvīga divvirzienu saziņa "gaiss–zeme"</i>	<i>Nepieciešama ATC atļauja</i>
	<i>VFR</i>	Nav	Pēc pieprasījuma — lidojumu informācijas pakalpojumi	Līdz 250 mezgliem <i>IAS</i> augstumā zem 3050 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 zem 3050 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 zem 3050 m (10 000 pēdām) <i>AMSL</i>	Nē (**)	Nē (**)	Nē

(*) Ja pārejas augstuma līmenis ir zemāks par 3050 m (10 000 pēdām) *AMSL*, 10 000 pēdu vietā jāizmanto FL 100.

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

<i>Klase</i>	<i>Lidojuma veids</i>	<i>Nodrošinātais nodalījums</i>	<i>Sniegtie pakalpojumi</i>	<i>Ātruma ierobežojums (*)</i>	<i>Prasība par radiosakaru iespējām</i>	<i>Nepieciešama pastāvīga divvirzienu saziņa "gaiss–zeme"</i>	<i>Nepieciešama ATC atļauja</i>
<p>(**) Balss sakari "gaiss–zeme" ir obligāti lidojumiem, kas saņem konsultatīvos pakalpojumus. Pilotiem pastāvīgi jānovēro balss sakari "gaiss–zeme" un pēc nepieciešamības piemērotā sakaru kanālā <i>RMZ</i> zonā jāizveido divvirzienu sakari.</p>							

5. PIELIKUMS

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. ĪPAŠIE ZIŅOJUMI NO GAISA KUĢA

1.1.1. Īpašajos 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)

Apstākļus, kas nosaka īpašā gaisa kuģa ziņojuma izdošanu, jāizvēlas B daļas 5. nodaļas 5.2.1. punktā.

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 glisādes fāzē, jānorāda gaisa kuģa tips.

2.1.2. Ja laika prognozē minēti vēja pretestības apstākļi augstuma uzņemšanas vai glisādes 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 lidojumu apkalpes locekļiem nav viegli pieejams, ar aizpildīto ziņojuma veidlapu jārīkojas tā, kā vietējā meteoroloģiskā pārvalde vienojusies ar gaisa kuģa ekspluatantu.

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

Pielikuma papildinājums

Saraksts ar kopīgi pieņemtām atšķirībām, par kurām jāinformē *ICAO* saskaņā ar šīs regulas 5. pantu.

B DAĻA

Atšķirības starp B daļu un starptautiskajiem standartiem Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 11. pielikumā (13. redakcija, līdz 47-B grozījumam, ieskaitot) un 3. pielikumā (17. redakcija, līdz 75. grozījumam, ieskaitot).

<p>Atšķirība A11-01 <i>ICAO</i> 11. pielikums 2. nodaļa</p>	<p>Jauns noteikums. Savienības regulas 1.5.1.1.2. punktā, ko pamato <i>ICAO</i> 11. pielikuma 2.24.1.1.1. punkta piezīme, noteikts: 1.5.1.1.2. d) un e) apakšpunktā norādītās prasības attiecas arī uz gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām, kas informētas c) apakšpunktā noteiktajā kārtībā.</p>
<p>Atšķirība A11-02 <i>ICAO</i> 11. pielikums 2. nodaļa</p>	<p>Jauns noteikums. Savienības regulas 1.5.1.1.3. punktā, ko pamato <i>ICAO</i> 11. pielikuma 2.24.1.1.2. punkts un 2.24.1.1.1. punkta piezīme, noteikts: 1.5.1.1.3. Kad noteikta gaisa kuģa atrašanās vieta, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai jārīkojas šādi: a) jāinformē gaisa kuģis par tā atrašanās vietu un veicamajām koriģējošajām darbībām. Šī informācija jāsniedz nekavējoties, tiklīdz <i>ATS</i> zina, ka ir pārtveršanas iespēja vai citi draudi gaisa kuģa drošībai; b) nepieciešamības gadījumā citas gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības un attiecīgās militārās vienības jāinformē par nomaldījušos gaisa kuģi un visiem norādījumiem, kas sniegti gaisa kuģim.</p>
<p>Atšķirība A11-03 <i>ICAO</i> 11. pielikums 2. nodaļa</p>	<p>Jauns noteikums. Savienības regulas 1.5.1.3. punktā, ko pamato <i>ICAO</i> 11. pielikuma 2.23.3. punkta 1. piezīme un 2.24.1.3. punkts, noteikts: 1.5.1.3. Nomaldījušos vai neidentificētu gaisa kuģu gadījumā jāņem vērā nelikumīgas iejaukšanās iespējamība. Ja gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība uzskata, ka gaisa kuģī, kas nomaldījies, vai neidentificētā</p>

<p>Atšķirība A11-04</p> <p><i>ICAO</i> 11. pielikums 3. nodaļa</p>	<p>gaisa kuģī varētu notikt nelikumīga iejaukšanās, saskaņā ar vietējā līmenī pieņemtajām procedūrām nekavējoties jāinformē attiecīgā valsts noteiktā iestāde.</p> <p>Jauns noteikums. Savienības regulas 2.2.2. punktā noteikts:</p> <p>2.2.2. Gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām, izdodot atļaujas, jānodrošina nodaļums:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) starp visiem lidojumiem A un B klases gaisa telpā; b) starp <i>IFR</i> lidojumiem C, D un E klases gaisa telpā; c) starp <i>IFR</i> lidojumiem un <i>VFR</i> lidojumiem C klases gaisa telpā; d) starp <i>IFR</i> lidojumiem un īpašajiem <i>VFR</i> lidojumiem; e) starp īpašajiem <i>VFR</i> lidojumiem, ja vien kompetentā iestāde nav noteikusi citādi; <p>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) apakšpunktā minētajos gadījumos, lidojumu var atļaut, uzturot savu nodaļumu attiecībā pret konkrētu lidojuma daļu augstumā zem 3050 m (10 000 pēdām), veicot augstuma uzņemšanu vai samazināšanu, dienas laikā vizuālos meteoroloģiskos apstākļos.</p>
<p>Atšķirība A11-05</p> <p><i>ICAO</i> 11. pielikums 3. nodaļa</p>	<p>Savienības regulas 2.4.4.1. punktā noteikts (<i>ICAO</i> 11. pielikuma 3.7.3.1. punktā ietvertu standartu papildinot ar pasvītrotu tekstu):</p> <p>2.4.4. Atļauju un ar drošību saistītās informācijas atkārtošana</p> <p>2.4.4.1. Lidojuma apkalpe gaisa satiksmes kontrolierim atkārti ar drošību saistītās <i>ATC</i> atļauju un norādījumu daļas, kas izteiktas kā balss ziņojumi. Vienmēr jāatkārto šādi elementi:</p>

<p>Atšķirība A11-06</p> <p><i>ICAO</i> 11. pielikums 3. nodaļa</p>	<p>a) <i>ATC</i> maršruta atļaujas;</p> <p>b) 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;</p> <p>c) izmantojamais skrejceļš, altimetra iestatījumi, <i>SSR</i> kodi, <u>jauni piešķirtie sakaru kanāli</u>, norādījumi par līmeni, kursu un ātrumu un</p> <p>d) vai nu kontroliera norādītie, vai <i>ATIS</i> pārraidēs minētie pārejas līmeņi.</p> <p>Savienības regulas 2.4.4.1.1. punktā noteikts (<i>ICAO</i> 11. pielikuma 3.7.3.1.1. punktā ietvertu standartu papildinot ar pasvītrotu tekstu):</p> <p>2.4.4.1.1. Citas atļaujas un norādījumi, tostarp nosacījuma atļaujas <u>un manevrēšanas</u> norādījumi, jāatkārto vai jāapstiprina tā, lai būtu skaidrs, ka tie ir saprastī un tiks ievēroti.</p> <p>Jauns noteikums. Savienības regulas 2.6. punktā noteikts:</p>
<p>Atšķirība A11-07</p> <p><i>ICAO</i> 11. pielikums 3. nodaļa</p>	<p>2.6. Īpašie <i>VFR</i> gaisa satiksmes vadības zonās</p> <p>2.6.1. Ar <i>ATC</i> atļauju var atļaut īpašos <i>VFR</i> lidojumus gaisa satiksmes vadības zonās. Izņemot tad, kad kompetentā iestāde īpašos gadījumos atļāvusi helikopteru lidojumus, piemēram, medicīniskos lidojumus, meklēšanas un glābšanas operācijas un ugunsdzēsību, ir spēkā arī šādi papildu nosacījumi:</p> <p>a) pilotam:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) nav mākoņu un ir skaidra virsmas redzamība; ii) lidojuma redzamība ir vismaz 1500 m vai helikopteriem — vismaz 800 m; iii) pārvietojoties ar 140 mezglu <i>IAS</i> vai mazāku ātrumu, iespējams laikus pamanīt pārējo satiksmi un visus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes; <p>b) <i>ATC</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) tikai dienas laikā, ja vien kompetentā iestāde nav atļāvusi citādi; ii) zemes redzamība ir vismaz 1500 m vai helikopteriem — vismaz 800 m; iii) apakšējās mākoņu robežas augstums ir vismaz 180 m (600 pēdas).

<p>Atšķirība A11-08 <i>ICAO</i> 11. pielikums 4. nodaļa</p>	<p>Jauns noteikums. Savienības regulas 3.1.2. punktā, ko pamato <i>ICAO</i> 11. pielikuma 4.1.1. punkta piezīme, noteikts:</p> <p>3.1.2. Lidojumu informācijas pakalpojumu saņemšana neatbrīvo gaisa kuģa kapteini no viņa pienākumiem, un galīgais lēmums par ierosinātajām izmaiņām lidojuma plānā jāpieņem gaisa kuģa kapteinim.</p>
<p>Atšķirība A3-01 <i>ICAO</i> 3. pielikums 5. nodaļa</p>	<p>Jauns noteikums. Savienības regulas 5.2.2. punktā noteikts:</p> <p>5.2.2. Kompetentās iestādes pēc nepieciešamības nosaka citus apstākļus, par kuriem gaisa kuģi ziņo, kad ar tiem saskaras vai tos novēro.</p>