

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2016/1185**(2016. gada 20. jūlijs),****ar ko izdara grozījumus Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012, atjauninot un papildinot vienotos lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām (SERA C daļa), un atceļ Regulu (EK) Nr. 730/2006****(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. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā ⁽¹⁾ 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, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK ⁽²⁾, un jo īpaši tās 8.b panta 6. punktu,

tā kā:

- (1) Regulas (EK) Nr. 551/2004 4. pantā Komisijai prasīts pieņemt īstenošanas noteikumus par gaisa telpas izmantošanas noteikumiem un gaisa telpas klasifikācijas saskaņotu piemērošanu. Lidojumu noteikumi Savienībā izstrādāti divos posmos. I posmā (SERA A daļa) Komisija, ko atbalstīja Eirokontrole, Eiropas Aviācijas drošības aģentūra ("Aģentūra") un Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija ("ICAO"), transponēšanai Savienības tiesībās sagatavoja Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija") 2. pielikumu. II posmā (SERA B daļa) Savienības tiesībās transponēti Čikāgas konvencijas 3. un 11. pielikuma attiecīgie noteikumi. Rezultātā tika pieņemta Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 ⁽³⁾, kurā A un B daļa apvienotas vienā Savienības tiesību aktā.
- (2) Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 tagad būtu jāpapildina, ietverot tajā pārējos attiecīgos ICAO noteikumus, it sevišķi tos Čikāgas konvencijas 10. pielikumā un Dokumentā 4444 (PANS-ATM) izklāstītos noteikumus, kuri būtībā ir lidojumu noteikumi un kuri vēl nav transponēti Savienības tiesībās.
- (3) Lai nodrošinātu pakalpojumu sniegšanas saskaņotību ar pilotu un citu personu darbībām atbilstīgi šai regulai, ar šajā regulā ietvertajiem noteikumiem būtu jānostiprina un jāpapildina noteikumi, kas saistīti ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu un ietverti Čikāgas konvencijas 10. pielikuma II sējumā un 11. pielikumā, ICAO Dokumentā 4444 (PANS-ATM) un kopīgajās prasībās, kas izstrādātas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 8.b pantu.
- (4) Lai nodrošinātu konsekventu pieeju civilās aviācijas drošības reglamentēšanai, Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 būtu arī jāsašķir ar Komisijas Regulām (ES) Nr. 965/2012 ⁽⁴⁾ un (ES) Nr. 139/2014 ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

⁽²⁾ OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

⁽³⁾ Komisijas 2012. gada 26. septembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012, ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010 (OV L 281, 13.10.2012., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

⁽⁵⁾ Komisijas 2014. gada 12. februāra Regula (ES) Nr. 139/2014, ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 44, 14.2.2014., 1. lpp.).

- (5) Tā paša iemesla dēļ un nolūkā uzlabot piemērojamo noteikumu lietošanas ērtumu Komisijas Regulā (EK) Nr. 730/2006 ⁽¹⁾ izklāstītie noteikumi būtu jāiekļauj Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012.
- (6) Tāpēc Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 būtu jāizdara attiecīgi grozījumi un Regula (EK) Nr. 730/2006 būtu jāatceļ.
- (7) Būtu jāatvēr pietiekami ilgs pārejas laiks, lai dalībvalstīm, gaisa kuģu ekspluatantiem, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citām ieinteresētajām personām būtu iespējams pareizi īstenot šo regulu, tostarp publicēt nepieciešamās jaunās procedūras un apmācīt ekspluatantus un attiecīgos darbiniekus. Tomēr šīs regulas noteikumi, kas satur steidzamus Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 grozījumus, kuros ņemti vērā Čikāgas konvencijas 2. un 11. pielikuma nesenie grozījumi vai Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 īstenošanas gaitā gūtā pieredze, būtu jāpiemēro jau no attiecīga agrāka datuma, ņemot vērā Aeronavigācijas informācijas regulēšanas un kontroles sistēmas AIRAC paziņošanas datumus.
- (8) Šajā regulā paredzēto pasākumu pamatā ir atzinums, kuru sniegusi Aģentūra atbilstoši Regulas (EK) Nr. 216/2008 17. panta 2. punkta b) apakšpunktam un 19. panta 1. punktam.
- (9) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Vienotās gaisa telpas komiteja, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 549/2004 ⁽²⁾ 5. pantu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012 groza šādi:

1) regulas 1. pantu groza šādi:

a) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Šo regulu piemēro arī dalībvalstu kompetentajām iestādēm, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, lidlauku ekspluatantiem un gaisa kuģu ekspluatācijā iesaistītajam personālam uz zemes.”;

b) pievieno šādu 4. punktu:

“4. Šo regulu nepiemēro lidmodeļiem un rotaļu lidaparātiem. Tomēr dalībvalstis nodrošina, ka tiek izstrādāti valsts noteikumi, kuros prasīts lidmodeļus un rotaļu lidaparātus izmantot tā, lai līdz minimumam samazinātu civilās aviācijas drošības, personu, īpašuma un citu gaisa kuģu apdraudējumu.”;

2) regulas 2. pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu svīturo;

b) panta 25. punktu aizstāj ar šādu:

“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 mezglus);”;

c) panta 27. un 28. punktu aizstāj ar šādiem:

“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 instrumentālo lidojumu noteikumu (IFR) lidojuma plāniem;

28) “gaisa satiksmes vadības (ATC) atļauja” ir atļauja gaisa kuģim turpināt kustību gaisa satiksmes vadības struktūrvienības noteiktajos apstākļos;”;

⁽¹⁾ Komisijas 2006. gada 11. maija Regula (EK) Nr. 730/2006 par gaisa telpas klasifikāciju un lidojumu, kurus veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, piekļuvi virs 195. lidojuma līmeņa (OV L 128, 16.5.2006., 3. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) (OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.).

d) panta 33., 34. un 35. punktu aizstāj ar šādiem:

- “33) “gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) 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 pakalpojumu (ATS) ziņojumu savākšanas punkts (ARO)” ir struktūrvienība, kas izveidota, lai saņemtu ar gaisa satiksmes pakalpojumiem saistītus ziņojumus un pirms izlidošanas iesniegtos lidojuma plānus;
- 35) “gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) struktūrvienība” ir vispārējs termins, ar ko var apzīmēt gaisa satiksmes vadības struktūrvienību, lidojumu informācijas centru, lidlauka lidojumu informācijas dienestu vai gaisa satiksmes pakalpojumu ziņojumu savākšanas punktu;”;

e) iekļauj šādu 34.a) punktu:

- “34.a) “gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) novērošanas pakalpojums” ir pakalpojums, ko tieši sniedz ATS novērošanas sistēma;”;

f) panta 38. punktu aizstāj ar šādu:

- “38) “rezerves lidlauks” ir lidlauks, uz kuru gaisa kuģis var lidot, ja tam nav iespējams vai nav ieteicams turpināt lidojumu uz plānotās nosēšanās lidlauku vai veikt tajā nosēšanos, un kurā ir pieejami vajadzīgie pakalpojumi un iekārtas, un kurš atbilst gaisa kuģa veiktspējas prasībām un darbojas paredzamajā izmantošanas laikā. Rezerves lidlaukus iedala, kā norādīts turpmāk:
- a) pacelšanās rezerves lidlauks – rezerves lidlauks, kurā gaisa kuģis vajadzības gadījumā varētu veikt nosēšanos īsi pēc pacelšanās, ja nav iespējams izmantot izlidošanas lidlauku;
- b) rezerves lidlauks maršrutā – rezerves lidlauks, kurā gaisa kuģis varētu veikt nosēšanos gadījumā, ja novirzīšanās kļuvusi nepieciešama lidojuma maršrutā;
- c) rezerves lidlauks lidojuma galamērķī – ir rezerves lidlauks, kurā gaisa kuģis varētu veikt nosēšanos gadījumā, ja tam nav iespējams vai nav ieteicams veikt nosēšanos plānotajā galamērķa lidlaukā;”;

g) iekļauj šādu 48.a) punktu:

- “48.a) “automātiskā atkarīgā novērošana – līgums (ADS-C)” ir ziņošanas plāns, kas nosaka ADS-C datu ziņošanas nosacījumus (t. i., gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības pieprasītos datus un ADS-C ziņojumu biežumu, kas jāaskaņo pirms ADS-C izmantošanas gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanā);”;

h) panta 71. punktu aizstāj ar šādu:

- “71) “aprēķinātais ierašanās laiks (ETA)” IFR lidojumos ir aprēķinātais laiks, kad gaisa kuģis ieradīsies virs noteiktā ar aeronavigācijas līdzekli aprēķinātā punkta, no kura paredzams uzsākt instrumentālās pieejas procedūru, vai, ja nav ar lidlauku saistīta aeronavigācijas līdzekļa, laiks, kad gaisa kuģis ieradīsies virs lidlauka. Vizuālo lidojumu noteikumu (VFR) lidojumos aprēķinātais ierašanās laiks ir aprēķinātais laiks, kad gaisa kuģis ieradīsies virs lidlauka;”;

i) iekļauj šādu 89.a) punktu:

- “89.a) “instrumentālās pieejas operācija” ir pieeja un nosēšanās, izmantojot instrumentus, kas sniedz navigācijas norādījumus, pamatojoties uz instrumentālās pieejas procedūru. Ir divas metodes instrumentālās pieejas operāciju veikšanai:
- a) divdimensiju (2D) instrumentālās pieejas operācija, kurā izmanto tikai horizontālos navigācijas norādījumus; un
- b) trīsdimensiju (3D) instrumentālās pieejas operācija, kurā izmanto horizontālos un vertikālos navigācijas norādījumus;”;

j) panta 90. punkta a), b) un c) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

- “a) neprecīzas pieejas (NPA) procedūra ir instrumentālās pieejas procedūra, kas paredzēta A tipa 2D instrumentālās pieejas operācijām;
- b) pieejas procedūra, izmantojot vertikālos norādījumus (APV), ir veikspējas navigācijas (PBN) instrumentālās pieejas procedūra, kas paredzēta A tipa 3D instrumentālās pieejas operācijām;
- c) precīzas pieejas (PA) procedūra ir instrumentālās pieejas procedūra, kas pamatojas uz navigācijas sistēmām (ILS, MLS, GLS un SBAS I kategorija) un paredzēta A vai B tipa 3D instrumentālās pieejas operācijām;”;

k) iekļauj šādu 94.a) punktu:

“94.a) “degvielas minimums” ir termins, ko izmanto, lai aprakstītu situāciju, kad gaisa kuģa degvielas krājumi ir samazinājušies līdz tādām daudzumam, ka gaisa kuģim jānosēžas konkrētā lidlaukā un papildu kavēšanās nav pieļaujama;”;

l) iekļauj šādu 95.a) un 95.b) punktu:

“95.a) “lidmodelis” ir bezpilota lidaparāts, kas nav rotaļu lidaparāts un kura ekspluatācijas masa nepārsniedz kompetentās iestādes noteiktos ierobežojumus, kurš spēj lidot atmosfērā un ko izmanto tikai skatēm un atpūtas pasākumiem;

95.b) “kalnains rajons” ir rajons ar mainīgu reljefa profilu, kurā reljefa paaugstinājuma izmaiņas pārsniedz 900 m (3 000 pēdas) uz 18,5 km (10,0 jūras jūdžēm);”;

m) panta 114. punktu aizstāj ar šādu:

“114) “gaidīšanas vieta pie skrejceļa” ir noteikta vieta, kas paredzēta, lai aizsargātu skrejceļu, šķēršļu ierobežošanas virsmu vai instrumentālās nosēšanās sistēmas (ILS) / nosēšanās vadības mikroviļņu sistēmas (MLS) kritisko/jūtīgo zonu, un kurā manevrējošiem gaisa kuģiem un transportlīdzekļiem jāapstājas un jāgaida, ja nav citu norādījumu no lidlauka lidojumu vadības torņa;”;

n) panta 116. punktu aizstāj ar šādu:

“116) “drošību ietekmējošs personāls” ir personas, kuras var apdraudēt aviācijas drošību, ja tās pienācīgi nepilda savus pienākumus un funkcijas, citu starpā gaisa kuģa apkalpes locekļi, gaisa kuģa tehniskās apkopes personāls, lidlauka personāls, glābēji, ugunsdzēsēji un apkalpojošais personāls, personas, kam atļauts bez pavadības piekļūt kustības zonai, un gaisa satiksmes dispečeri;”;

o) iekļauj šādu 129.a) punktu:

“129.a) “rotaļu lidaparāts” ir bezpilota lidaparāts, kas projektēts vai paredzēts vienīgi vai ne tikai tam, lai ar to rotaļātos bērni, kas jaunāki par 14 gadiem.;”;

3) regulas 4. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“1. Kompetentās iestādes pēc pašu iniciatīvas vai pēc attiecīgo struktūru lūguma atsevišķām struktūrām vai struktūru kategorijām var piešķirt atbrīvojumus no konkrētu šīs regulas prasību izpildes attiecībā uz šādām darbībām sabiedrības interesēs un mācību pasākumiem, kas nepieciešami šo darbību drošai izpildei;”;

b) panta 3. punkta beigās iekļauj šādu daļu:

“Šis pants neskar arī helikopteru ekspluatācijas minimumus, kas ietverti īpašajos apstiprinājumos, kurus kompetentā iestāde piešķirusi saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 (*) V pielikumu.

(*) Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.);”;

4) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Regulu (EK) Nr. 730/2006 atceļ.

3. pants

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

To piemēro no 2017. gada 12. oktobra.

Tomēr no 2016. gada 18. augusta piemēro šādus noteikumus:

- 1) regulas 1. panta 1. punktu;
- 2) regulas 1. panta 2. punkta f), i), j), l) un o) apakšpunktu;
- 3) regulas 1. panta 3. punktu;
- 4) regulas 2. pantu;
- 5) regulas pielikuma 1., 2., 3., 4., 5., 6., 8. 12., 13., 15., 16., 19., 21. un 22. punktu, 26. punkta b) un c) apakšpunktu, 27. un 28. punktu.

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

Briselē, 2016. gada 20. jūlijā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 pielikumu groza šādi:

- 1) SERA.2001. punktu aizstāj ar šādu:

“SERA.2001 Priekšmets

Neskarot iepriekš izklāstīto SERA.1001. punktu, šis pielikums saskaņā ar 1. pantu attiecas konkrēti uz 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.

Šis pielikums attiecas arī uz darbībām, ko veic dalībvalstu kompetentās iestādes, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (ANSP), lidlauku ekspluatanti un attiecīgais gaisa kuģu ekspluatācijā iesaistītais personāls uz zemes.”;

- 2) SERA.3215. punkta a) apakšpunktu groza šādi:

- a) apakšpunkta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2) izņemot gaisa balonus – navigācijas ugunis, kas paredzētas, lai novērotājam norādītu gaisa kuģa relatīvo trajektoriju. Citas ugunis netiek ieslēgtas, ja tās iespējams kļūdaini uztvert par šīm ugunīm.”;

- b) apakšpunkta 3. punktu svīturo;

- 3) SERA.4001. punkta d) apakšpunkta ievadteikumu aizstāj ar šādu:

“Ja vien kompetentā iestāde iekšzemes VFR lidojumiem nav noteikusi īsāku termiņu, lidojuma plānu lidojumam, kuru paredzēts veikt pāri valsts robežai vai kuram jānodrošina gaisa satiksmes vadības pakalpojumi vai gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi, iesniedz vismaz sešdesmit minūtes pirms izlidošanas vai, ja tas tiek nosūtīts lidojuma laikā, tad savlaicīgi, lai nodrošinātu, ka atbilstošā ATS struktūrvienība to saņem vismaz desmit minūtes pirms aprēķinātā laika, kad gaisa kuģis sasniegs.”;

- 4) SERA.5001. punkta S5-1. tabulas (***) zemsvītras piezīmes b) punktu aizstāj ar šādu:

“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 jebkurus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes.”;

- 5) SERA.5005. punktu groza šādi:

- a) punkta c) apakšpunktu groza šādi:

- i) 3. punkta ii) un iii) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“ii) 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; un”;

- ii) 3. punkta iv) apakšpunktu svīturo;

- iii) 3. punkta v) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“v) lidojumiem kalnainā rajonā kompetentā iestāde var noteikt lielāku minimālo redzamību un attālumu līdz mākoņiem vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos.”;

- iv) 4. punktu svīturo;

b) punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“d) VFR lidojumus neveic:

1) tuvu skaņas ātrumam un virsskaņas ātrumā, ja vien to nav atļāvusi kompetentā iestāde;

2) virs 195. lidojuma līmeņa. No šīs prasības ir šādi izņēmumi:

- i) gadījumi, kad dalībvalstis, ja tas ir praktiski iespējams, ir rezervējušas gaisa telpu, kurā var atļaut VFR lidojumus; vai
- ii) gaisa telpa līdz 285. lidojuma līmenim (ieskaitot), ja VFR satiksmi minētajā gaisa telpā ir atļāvusi atbildīgā ATS struktūrvienība saskaņā ar atļaujas piešķiršanas procedūru, ko izstrādājušas dalībvalstis un kas publicēta attiecīgajā aeronavigācijas informācijas publikācijā.”;

6) SERA.5010. punktu aizstāj ar šādu:

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

a) šādus speciālos VFR lidojumus drīkst veikt tikai dienā, ja vien kompetentā iestāde nav atļāvusi citādi;

b) pilotam:

1) nav mākoņu, un ir skaidra virsmas redzamība;

2) redzamība lidojumā ir vismaz 1 500 m vai helikopteriem – vismaz 800 m;

3) lidojot ar 140 mezglu IAS vai mazāku ātrumu, ir iespējams laikus pamanīt citus satiksmes dalībniekus vai jebkurus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes; un

c) gaisa satiksmes vadības struktūrvienība nedod speciālu VFR atļauju gaisa kuģim pacelties no lidlauka vadības zonā vai nosēsties šajā lidlaukā, nedz arī ienākt lidlauka satiksmes zonā vai lidlauka lidojumu riņķī, ja ziņotie meteoroloģiskie apstākļi šajā lidlaukā ir zem šāda minimuma:

1) redzamība uz zemes ir mazāka nekā 1 500 m vai helikopteriem – mazāka nekā 800 m;

2) apakšējās mākoņu robežas augstums ir mazāks nekā 180 m (600 ft).”;

7) SERA.5015. punkta c) apakšpunktam pievieno šādu 3. punktu:

“3. Pāreju no IFR lidojuma uz VFR lidojumu var pieņemt tikai tad, ja ATS struktūrvienība ir saņēmusi gaisa kuģa kapteiņa nosūtītu ziņojumu, kurā ir īpaša frāze “CANCELLING MY IFR FLIGHT” (“ATCEĻU IFR LIDOJUMU”) un norādītas esošajā lidojuma plānā izdarāmās izmaiņas, ja tādas ir. ATS, ne tieši, ne netieši, nepauž uzaicinājumu pāriet no IFR lidojuma uz VFR lidojumu.”;

8) SERA.6001. punktu aizstāj ar šādu:

“SERA.6001 Gaisa telpu klasifikācija

a) Dalībvalstis apzīmē gaisa telpu saskaņā ar turpmāk norādīto gaisa telpu klasifikāciju un atbilstīgi 4. papildinājumam.

1. A klase. Atļauti tikai IFR lidojumi. Visiem lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, un lidojumi ir savstarpēji distancēti. Visos lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem “gais–zeme”. Visiem lidojumiem nepieciešama ATC atļauja.

2. *B klase.* Atļauts veikt *IFR* un *VFR* lidojumus. Visiem lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, un lidojumi ir savstarpēji distancēti. Visos lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem “gaiss–zeme”. Visiem lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja.
 3. *C klase.* Atļauts veikt *IFR* un *VFR* lidojumus. Visiem lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, un *IFR* lidojumi ir distancēti no citiem *IFR* lidojumiem un no *VFR* lidojumiem. *VFR* lidojumi ir distancēti no *IFR* lidojumiem un pēc pieprasījuma var saņemt satiksmes informāciju par citiem *VFR* lidojumiem, kā arī sadursmju novēršanas rekomendācijas. Visos lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem “gaiss–zeme”. *VFR* lidojumiem zemāk par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa piemēro 250 mezglu norādītā gaisa ātruma (*IAS*) ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipi, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. Visiem lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja.
 4. *D klase.* Atļauts veikt *IFR* un *VFR* lidojumus, un visiem lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi. *IFR* lidojumi ir distancēti no citiem *IFR* lidojumiem un pēc pieprasījuma var saņemt satiksmes informāciju par *VFR* lidojumiem, kā arī sadursmju novēršanas rekomendācijas. *VFR* lidojumi pēc pieprasījuma var saņemt satiksmes informāciju par visiem citiem lidojumiem, kā arī sadursmju novēršanas rekomendācijas. Visos lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem “gaiss–zeme”, un visiem lidojumiem zemāk par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa piemēro 250 mezglu *IAS* ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipi, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. Visiem lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja.
 5. *E klase.* Atļauts veikt *IFR* un *VFR* lidojumus. *IFR* lidojumiem tiek nodrošināti gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, un šie lidojumi ir distancēti no citiem *IFR* lidojumiem. Visiem lidojumiem sniedz satiksmes informāciju, cik tas praktiski iespējams. *IFR* lidojumos jābūt pastāvīgiem balss sakariem “gaiss–zeme”. Visiem lidojumiem zemāk par 3 050 m (10 000 ft) virs vidējā jūras līmeņa piemēro 250 mezglu *IAS* ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipi, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. Visiem *IFR* lidojumiem nepieciešama *ATC* atļauja. *E* klasi nedrīkst izmantot gaisa satiksmes vadības zonām.
 6. *F klase.* Atļauts veikt *IFR* un *VFR* lidojumus. Visi *IFR* lidojumi, kas piedalās gaisa satiksmes konsultatīvajos pakalpojumos, saņem attiecīgos pakalpojumus, un visi lidojumi saņem lidojumu informācijas pakalpojumus pēc pieprasījuma. *IFR* lidojumos, kas piedalās konsultatīvajos pakalpojumos, 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 mezglu *IAS* ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipi, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. *ATC* atļauja nav nepieciešama.
 7. *G klase.* Atļauts veikt *IFR* un *VFR* lidojumus, un pēc pieprasījuma tie saņem 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 mezglu *IAS* ierobežojumu, izņemot gadījumus, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde tiem gaisa kuģu tipi, kas tehnisku vai drošības iemeslu dēļ nevar šādu ātrumu saglabāt. *ATC* atļauja nav nepieciešama.
 8. *F* klases ieviešana uzskatāma par pagaidu pasākumu līdz brīdim, kad to varēs aizstāt ar alternatīvu klasifikāciju.
- b) Gaisa telpas klasifikācijas apzīmējumi piešķirami atbilstīgi dalībvalstu vajadzībām, izņemot to, ka visa gaisa telpa virs 195. lidojuma līmeņa klasificējama kā *C* klases gaisa telpa.”;
- 9) iekļauj šādu *SERA.7002.* punktu:

“SERA.7002 Informācija par sadursmes draudiem, ja tiek sniegti uz novērošanu balstīti *ATS*

- a) Ja novērošanā tiek konstatēts, ka identificēta kontrolējama lidojuma un nezināma gaisa kuģa trajektorijas ir konfliktējošas un var uzskatīt, ka pastāv sadursmes draudi, kontrolējamā lidojuma pilots, kad vien tas praktiski iespējams:
 - 1) jāinformē par nezināmo gaisa kuģi un, ja pilots to pieprasa vai ja dispečers uzskata, ka to prasa situācija, jāiesaka rīcība sadursmes novēršanai; un
 - 2) jāinformē, kad trajektorijas vairs nav konfliktējošas.”;

10) iekļauj šādu SERA.8012. punktu:

“SERA.8012 Pēcstrūkļas turbulences distancēšanas piemērošana

a) Pēcstrūkļas turbulences distancēšanas minimumus piemēro gaisa kuģiem lidojuma pieejas un izlidošanas posmā šādos apstākļos:

- 1) gaisa kuģis veic lidojumu tieši aiz cita gaisa kuģa tajā pašā augstumā vai mazāk nekā 300 m (1 000 ft) zem tā; vai
- 2) abi gaisa kuģi izmanto vienu un to pašu skrejceļu vai paralēlus skrejceļus, kurus nošķir mazāk nekā 760 m (2 500 ft); vai
- 3) gaisa kuģis šķērso cita gaisa kuģa trajektoriju aiz šā gaisa kuģa tajā pašā augstumā vai mazāk nekā 300 m (1 000 ft) zem tā.”;

11) SERA.8015. punktu groza šādi:

a) punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Gaisa satiksmes vadības atļauju pamatā ir tikai šādas prasības par gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniegšanu:

- 1) atļaujas izsniedz tikai, lai paātrinātu gaisa satiksmi un distancētu gaisa satiksmes dalībniekus, un atļauju pamatā ir zināmi satiksmes apstākļi, kas ietekmē gaisa kuģu ekspluatācijas drošību. Šādi satiksmes apstākļi aptver ne tikai gaisa kuģus gaisā un manevrēšanas teritorijā, kurā veic satiksmes vadību, bet arī visu transportlīdzekļu satiksmi vai citus šķēršļus, kas izmantojamajā manevrēšanas teritorijā nav uzstādīti pastāvīgi;
- 2) ATC struktūrvienības dod šādas ATC atļaujas, kas vajadzīgas, lai novērstu sadursmes un lai paātrinātu gaisa satiksmes plūsmu un uzturētu tajā kārtību;
- 3) ATC atļaujas dod savlaicīgi, lai nodrošinātu to pārraidīšanu gaisa kuģim, atvēlot tam pietiekami daudz laika atļauju izpildei.”;

b) punkta d) apakšpunkta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3) lidojuma maršruts:

- i) lidojuma maršrutu sīki izklāsta katrā atļaujā, ja to uzskata par vajadzīgu; un
- ii) piešķirot atkārtotu atļauju, neizmanto frāzi “cleared via flight planned route” (“atļauts pa lidojuma plānoto maršrutu”).”;

c) pievieno šādu ea), eb) un ec) apakšpunktu:

“ea) Maršruta vai līmeņa izmaiņas atļaujā

1. Ja tiek dota atļauja, kurā ietvertas pieprasītās maršruta vai līmeņa izmaiņas, atļaujā precīzi norāda izmaiņu būtību.
2. Ja satiksmes apstākļu dēļ nav iespējams atļaut pieprasītās izmaiņas, izmanto vārdu “UNABLE” (“NAV IESPĒJAMS”). Ja situācija to prasa, piedāvā alternatīvu maršrutu vai līmeni.

eb) Ar altimetriju saistīta atļauja

1. Lidojumiem rajonos, kuros ir noteikts pārejas absolūtais augstums, gaisa kuģa vertikālo stāvokli, izņemot 5. punktā noteiktajā gadījumā, izsaka kā absolūtos augstumus pārejas absolūtajā augstumā vai zem tā un kā lidojuma līmeņus pārejas līmenī vai virs tā. Virzoties caur pārejas slāni, vertikālo stāvokli izsaka kā lidojuma līmeņus, ja augstums tiek uzņemts, un kā absolūtos augstumus, ja augstums tiek samazināts.
2. Lidojuma apkalpei pārejas līmeni norāda laikus pirms tā sasniegšanas augstuma samazināšanas laikā.

3. QNH altimetra iestatījumu ietver augstuma samazināšanas atļaujā, ja atļauju pirmo reizi dod augstumā zem pārejas līmeņa, pieejas atļaujās vai atļaujās ielidot lidojumu riņķī un manevrēšanas atļaujās izlidojošajiem gaisa kuģiem, izņemot gadījumus, kad ir zināms, ka gaisa kuģis jau ir saņēmis informāciju virzītā pārraidē.
4. QFE altimetra iestatījumu gaisa kuģim norāda pēc pieprasījuma vai regulāri saskaņā ar vietējo kārtību.
5. Ja gaisa kuģis, kuram dota atļauja veikt nosēšanos, pabeidz pieeju, izmantojot atmosfēras spiedienu lidlauka pacēluma līmenī (QFE), gaisa kuģa vertikālo stāvokli izsaka kā augstumu virs lidlauka pacēluma tajā lidojuma posmā, kurā ir iespējams izmantot QFE, izņemot šādus gadījumus, kad to izsaka kā augstumu virs skrejceļa sliekšņa pacēluma:
 - i) instrumentālajiem skrejceļiem, kuru sliekšnis ir vismaz 2 m (7 ft) zemāks nekā lidlauka pacēlums; un
 - ii) precīzas pieejas skrejceļiem.

ec) Nosacījuma atļaujas

Nosacījuma frāzes, piemēram, “behind landing aircraft” (“aiz gaisa kuģa, kas nosēžas”) vai “after departing aircraft” (“pēc izlidojošā gaisa kuģa”), neizmanto, vadot kustību, kas ietekmē aktīvo(-os) skrejceļu(-us), izņemot gadījumus, kad konkrētais dispečers un pilots redz attiecīgos gaisa kuģus vai transportlīdzekļus. Gaisa kuģim vai transportlīdzeklim, kas ir par cēloni dotajā atļaujā norādītajam nosacījumam, jābūt pirmajam gaisa kuģim vai transportlīdzeklim, kas brauc pirms otra attiecīgā gaisa kuģa. Visos gadījumos nosacījuma atļauju dod šādā kārtībā un to veido:

- 1) izsaukuma kods;
- 2) nosacījums;
- 3) atļauja; un
- 4) nosacījuma īss atkārtojums.”;

12) SERA.8020. punkta a) apakšpunkta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Par atkāpi no 1. punkta prasībām paziņo atbilstošajai ATS struktūrvienībai.”;

13) SERA.8020. punkta b) apakšpunkta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“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 2 minūtēm atšķiras no laika, kas paziņots ATS, vai laika, ko noteikusi kompetentā iestāde, tad par laboto aprēķināto laiku pēc iespējas drīzāk paziņo atbilstošajai ATS struktūrvienībai.”;

14) SERA.8025. punktam pievieno šādu 2. un 3. punktu:

“2. Ja kontrolējamam lidojumam piešķirts atbrīvojums no pienākuma ziņot obligātajos ziņošanas punktos, piloti, ja vien nav aktivizēta automātiska ziņošana par atrašanās vietu, atsāk ziņošanu par atrašanās vietu, izmantojot balss vai CPDLC sakarus:

- i) ja pilotiem ir doti tādi norādījumi;
- ii) ja pilotiem ir paziņots, ka ATS novērošanas pakalpojums ir izbeigts; vai
- iii) ja pilotiem ir paziņots, ka ATS novērošanas identifikācija ir zaudēta.

3. Atrašanās vietas ziņojumu formāts atbilst 5. papildinājuma A punktā norādītajam.”;

15) SERA.8035. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Dalībvalstis nodrošina atbilstību attiecīgajiem noteikumiem par sakaru atteicēm, kas pieņemti atbilstoši Čikāgas konvencijai. Vēlākais 2017. gada 31. decembrī Komisija veic pasākumus, kas vajadzīgi minēto noteikumu transponēšanai Savienības tiesību aktos, lai izveidotu vienotas Eiropas procedūras sakaru atteižu gadījumā.”;

16) SERA.9010. punktu groza šādi:

a) punkta b) apakšpunkta 12. un 13. punktu aizstāj ar šādiem:

“12) piezemes vēja virziens (kompasa grādos) 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 (*), un norāde par skrejceļu un skrejceļa daļu, uz ko attiecas informācija, ja ir pieejami redzamības/RVR sensori, kas saistīti tieši ar izmantotā(-o) skrejceļa(-u) daļām, un ja gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;

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

b) punkta c) apakšpunkta 12. un 13. punktu aizstāj ar šādiem:

“12) piezemes vēja virziens (kompasa grādos) 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 (*), un norāde par skrejceļu un skrejceļa daļu, uz ko attiecas informācija, ja ir pieejami redzamības/RVR sensori, kas saistīti tieši ar izmantotā(-o) skrejceļa(-u) daļām, un ja gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;

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

c) punkta d) apakšpunkta 11. un 12. punktu aizstāj ar šādiem:

“11) piezemes vēja virziens (kompasa grādos) 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 (*), un norāde par skrejceļu un skrejceļa daļu, uz ko attiecas informācija, ja ir pieejami redzamības/RVR sensori, kas saistīti tieši ar izmantotā(-o) skrejceļa(-u) daļām, un ja gaisa kuģa ekspluatanti pieprasa šādu informāciju;

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

17) SERA.10001. punktam pievieno šādu b) un c) apakšpunktu:

“b) Ja kompetentā iestāde nav noteikusi citādi, gaisa kuģis, kurā ir pieejami piemēroti divvirzienu radiosakari, nosūta ziņojumu 20 līdz 40 minūšu laikā pēc pēdējā kontakta laika (neatkarīgi no šā kontakta mērķa), lai tikai norādītu, ka lidojums norisinās atbilstīgi plānam, un šādā ziņojumā ietver gaisa kuģa identifikāciju un frāzi “Operations normal” (“Lidojums normāls”).

c) Ziņojumu “Operations normal”, izmantojot sakarus “gaiss–zeme”, pārraida atbilstošajai ATS struktūrvienībai.”;

- 18) SERA.11001. punkta a) un b) apakšpunktu un SERA.11005. punkta a) apakšpunktu svītro un SERA.11001. un SERA.11005. punktu aizstāj ar šādiem:

“SERA.11001 Vispārīgi noteikumi

- c) Ja ir zināms vai tiek uzskatīts, ka gaisa kuģis nonācis ārkārtas situācijā, tostarp, ja notiek nelikumīga iejaukšanās, ATS struktūrvienībām atbilstīgi apstākļiem jāpievērš šim gaisa kuģim maksimāla uzmanība, jāsniedz tam palīdzība un tas jānosaka par prioritāru attiecībā pret citiem gaisa kuģiem.
- d) Turpmākā ATC rīcība jāpamato uz pilota nolūkiem, vispārējo gaisa satiksmes situāciju un ārkārtas situācijas dinamiku reāllaikā.

SERA.11005 Nelikumīga iejaukšanās

- aa) 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.
- ab) 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, ja vien gaisa kuģī izveidojusies situācija neliek rīkoties citādi.
- b) Ja gaisa kuģī notiek nelikumīga iejaukšanās vai ir aizdomas par to, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām nekavējoties jāatbild uz attiecīgā gaisa kuģa pieprasījumu. Jāturpina sniegt informāciju, kas vajadzīga drošai lidojuma norisei, 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, ATS 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.”;
- 19) SERA.11010. punktu groza šādi:
- a) virsrakstu aizstāj ar šādu:

“SERA.11010 Nomaldījies vai neidentificēts gaisa kuģis”;

- b) punkta a) apakšpunkta 3. punkta i) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“i) jāinformē gaisa kuģis par tā atrašanās vietu un veicamajām koriģējošajām darbībām. Šī informācija jāsniedz nekavējoties, tiklīdz ATS struktūrvienība uzzina, ka ir pārtveršanas iespēja vai citi draudi gaisa kuģa drošībai un”;

- 20) iekļauj šādu SERA.11012. un SERA.11013. punktu:

“SERA.11012 Degvielas minimums un ar degvielu saistīta ārkārtas situācija

- a) Ja pilots ziņo, ka iestājies degvielas minimuma stāvoklis, dispečers, tiklīdz tas iespējams, informē pilotu par jebkādu gaidāmu kavēšanos vai par to, ka kavēšanās nav gaidāma.
- b) Ja degvielas līmenis samazinās tiktāl, ka rodas nepieciešamība izsludināt briesmu stāvokli, pilots saskaņā ar SERA.14095. punktu uz to norāda, pa radiotelefonu pārraidot briesmu signālu (MAYDAY (ESMU BRIESMĀS!)), kas, vēlams, izrunāts trīs reizes, un pēc tā norāda briesmu stāvokļa veidu (FUEL (DEGVIELA)).

SERA.11013 Gaisa kuģa veiktspejas samazināšanās

- a) Ja navigācijas, sakaru, altimetrijas, lidojuma vadības vai citu sistēmu atteices vai traucējumu rezultātā gaisa kuģa veiktspeja ir samazinājusies zem līmeņa, kas prasīts gaisa telpā, kurā gaisa kuģis veic lidojumu, lidojuma apkalpe nekavējoties informē attiecīgo ATC struktūrvienību. Ja atteice vai traucējumi ietekmē faktiski izmantotos distancēšanas minimumus, dispečers nosaka citu atbilstīgu distancēšanas veidu vai distancēšanas minimumu.

b) RNAV sistēmas traucējumi vai atteice

Ja gaisa kuģis RNAV sistēmas atteices vai traucējumu rezultātā nevar nodrošināt atbilstību RNAV maršruta vai procedūru specifikācijām, pilots pieprasa pārskatītu atļauju.

c) Gaisa telpā ar samazinātu vertikālās distancēšanas minimumu (RVSM) prasītās vertikālās navigācijas veiktspējas zudums

1. Pilots pēc iespējas drīzāk informē ATC par visiem apstākļiem, kuros nav iespējams saglabāt atbilstību vertikālās navigācijas veiktspējas prasībām RVSM gaisa telpā. Šādos gadījumos pilots, kad vien iespējams, saņem pārskatītu ATC atļauju, pirms tiek uzsākta jebkāda novirzīšanās no atļautā maršruta un/vai lidojuma līmeņa. Ja pirms šādas novirzīšanās nav iespējams saņemt pārskatītu ATC atļauju, pilots saņem pārskatītu atļauju iespējami drīz pēc novirzīšanās.

2. Veicot lidojumus RVSM gaisa telpā vai vertikāli pārvietojoties caur RVSM gaisa telpu ar gaisa kuģi, kas nav apstiprināts RVSM lidojumiem, piloti par neapstiprināto statusu ziņo šādi:

i) veicot sākotnējo izsaukumu jebkurā kanālā RVSM gaisa telpā;

ii) visos līmeņa izmaiņu pieprasījumos; un

iii) visos līmeņa atļauju atkārtojumos.

3. Gaisa satiksmes vadības dispečeri skaidri apstiprina, ka ir saņemti gaisa kuģa ziņojumi par RVSM lidojumiem neapstiprināto statusu.

4. Gaisa kuģa aprīkojuma traucējumi, par kuriem ziņo pilots

i) Ja RVSM gaisa telpā ekspluatēta RVSM lidojumiem apstiprināta gaisa kuģa pilots informē ATC par to, ka gaisa kuģa aprīkojums vairs neatbilst RVSM prasībām, ATC uzskata gaisa kuģi par RVSM lidojumiem neapstiprinātu.

ii) ATC nekavējoties rīkojas, lai nodrošinātu minimālo vertikālo distancēšanu 600 m (2 000 ft) attālumā vai atbilstīgu horizontālo distancēšanu no visiem citiem attiecīgajiem gaisa kuģiem, kuri veic lidojumu RVSM gaisa telpā. Gaisa kuģim kas kļuvis par RVSM lidojumiem neapstiprinātu gaisa kuģi, ATC parasti jādod atļauja lidot ārā no RVSM gaisa telpas, kad ir iespējams to izdarīt.

iii) Piloti, tiklīdz tas iespējams, informē ATC par to, ka RVSM prasību izpildei vajadzīgā aprīkojuma pienācīga darbība ir atjaunojusies.

iv) Pirmais ACC, kas uzzina par gaisa kuģa RVSM statusa izmaiņām, attiecīgā gadījumā veic saskaņošanu ar blakusesošajiem ACC.

5. Spēcīga turbulence, kas nav prognozēta

i) Ja gaisa kuģis, kas veic lidojumu RVSM gaisa telpā, saskaras ar laika apstākļu izraisītu spēcīgu turbulenci vai spēcīgu pēcstrūklas turbulenci un ja pilots uzskata, ka tā ietekmēs gaisa kuģa spēju saglabāt atļauto lidojuma līmeni, pilots informē ATC. ATC nosaka atbilstīgu horizontālo distancēšanu vai palielina minimālo vertikālo distancēšanu.

ii) ATC, ciktāl iespējams, izpilda pilota pieprasījumu veikt lidojuma līmeņa un/vai maršruta izmaiņas un vajadzības gadījumā nodod tālāk satiksmes informāciju.

iii) Lai noteiktu, vai RVSM piemērošana būtu jāpārtrauc pilnībā vai konkrētā lidojuma līmeņa diapazonā un/vai rajonā, ATC prasa ziņojumus no citiem gaisa kuģiem.

iv) ACC, kas pārtrauc RVSM piemērošanu, ar blakusesošajiem ACC attiecīgi saskaņo šādu pārtraukšanu un visus vajadzīgos sektoru kapacitātes pielāgojumus, lai nodrošinātu to, ka satiksmes nodošana norisinās netraucēti.

6. Spēcīga turbulence, kas ir prognozēta

i) Ja meteoroloģiskā prognoze paredz spēcīgu turbulenci RVSM gaisa telpā, ATC nosaka, vai RVSM piemērošana būtu jāpārtrauc un to, cik ilgi un kādā(-os) konkrētā(-os) lidojuma līmenī(-ņos) un/vai rajonā tā būtu jāpārtrauc.

- ii) Gadījumos, kad RVSM piemērošana tiks pārtraukta, ACC, kas pārtrauc RVSM piemērošanu, ar blakusesošajiem ACC saskaņo lidojuma līmeņus, kuri ir piemēroti satiksmes nodošanai, izņemot gadījumus, kad vienošanās dokumentā ir noteikta lidojuma līmeņu piešķiršanas shēma ārkārtas situācijās. ACC, kas pārtrauc RVSM piemērošanu, ar blakusesošajiem ACC attiecīgi saskaņo arī piemērojamo sektoru kapacitāti.”;

21) iekļauj šādu SERA.11014. punktu:

“SERA.11014 ACAS sadursmju novēršanas (RA) norādes

- a) ACAS II lidojuma laikā – izņemot gadījumus, kas paredzēti Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 (*) noteiktajā obligāto iekārtu sarakstā – izmanto režīmā, kas ļauj dot RA norādes lidojuma apkalpei, ja tiek konstatēta nepamatota pietuvošanās citam gaisa kuģim. Šo noteikumu nepiemēro, ja RA norāžu režīma bloķēšana (izmantojot vienīgi satiksmes konsultatīvās informācijas (TA) norādi vai līdzvērtīgu norādi) vajadzīga kādas ārkārtas procedūras izmantošanas vai veiktspēju ierobežojošu apstākļu dēļ.
- b) ACAS RA norāžu gadījumā piloti:
- 1) nekavējoties izpilda attiecīgās RA norādes, ja vien tas neapdraud gaisa kuģa drošību;
 - 2) izpilda RA norādes pat tad, ja ir pretruna starp RA norādēm un ATC manevrēšanas norādījumiem;
 - 3) neveic manevrus RA norādēm pretējā virzienā;
 - 4) tiklīdz lidojuma apkalpes darba slodzes dēļ iespējams, attiecīgajai ATC struktūrvienībai paziņo par jebkurām RA norādēm, kuru dēļ bijis jānovirzās no esošajiem ATC norādījumiem vai atļaujas;
 - 5) nekavējoties izpilda jebkuras mainītās RA norādes;
 - 6) ierobežo lidojuma trajektorijas izmaiņas līdz minimumam, kas vajadzīgs RA norāžu izpildei;
 - 7) kad sadursme ir novērsta, nekavējoties atsāk ATC norādījumu vai atļaujas noteikumu izpildi; un
 - 8) paziņo ATC par esošās atļaujas izpildes atsākšanu.
- c) Ja pilots paziņo par ACAS RA norādēm, dispečers nemēģina mainīt gaisa kuģa lidojuma trajektoriju, kamēr pilots nav nosūtījis paziņojumu “CLEAR OF CONFLICT” (“SADURSMES DRAUDU NAV”).
- d) Ja gaisa kuģis, izpildot RA norādes, ir novirzījies no ATC atļaujas vai norādījumiem vai ja pilots ir paziņojis par RA norādēm, dispečers vairs nav atbildīgs par distancēšanu starp attiecīgo gaisa kuģi un jebkuru citu gaisa kuģi, ko tieši ietekmē RA norāžu rezultātā veikts manevrs. Dispečers atkal uzņemas atbildību par visu ietekmēto gaisa kuģu distancēšanu, kad:
- 1) dispečers ir apstiprinājis, ka no lidojuma apkalpes saņemts paziņojums, ka gaisa kuģis ir atsācis esošās atļaujas izpildi; vai
 - 2) dispečers ir apstiprinājis, ka no lidojuma apkalpes saņemts paziņojums, ka gaisa kuģis atsāk esošās atļaujas izpildi, un ir devis alternatīvu atļauju, kuras saņemšanu apstiprinājusi lidojuma apkalpe.

(*) Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).”;

22) SERA.11015. punkta e) apakšpunkta S11-3. tabulu groza šādi:

- a) ailes “Nozīme” šūnā, kas atbilst frāzei “WILCO”, tekstu aizstāj ar šādu:

“Sapratu, izpildu.”;

- b) šūnā zem frāzes “WILCO” svītro frāzi “Will comply”;

23) SERA.12005. punktam pievieno šādu c) apakšpunktu:

“c) Lidojuma apkalpes sagatavo ziņojumus, izmantojot veidlapas, kas pamatojas uz 5. papildinājuma A punktā norādīto veidlapas *AIREP SPECIAL* paraugu. Šie ziņojumi atbilst 5. papildinājuma 2. punktā sīki izklāstītajiem ziņošanas norādījumiem.

1. Šā pielikuma 5. papildinājumā sīki izklāstītos norādījumus, tostarp ziņojumu formātus un frazeoloģiju, lidojuma apkalpes izmanto, nosūtot ziņojumus no gaisa kuģa, un ATS struktūrvienības izmanto, pārsūtot šādus ziņojumus.
2. Īpašos ziņojumus no gaisa kuģa, kuri ietver vulkāniskās aktivitātes novērojumus, reģistrē veidlapā “Īpašais ziņojums no gaisa kuģa par vulkānisko aktivitāti”. Veidlapas, kuras pamatojas uz 5. papildinājuma B punktā norādīto veidlapas “Īpašais ziņojums no gaisa kuģa par vulkānisko aktivitāti” paraugu, izsniedz lidojuma apkalpēm, kas veic lidojumus maršrutos, kurus var ietekmēt vulkānisko pelnu mākoņi.”;

24) SERA.12020. punkta a) apakšpunkta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2) attiecīgajam meteoroloģiskās novērošanas dienestam (MWO) saskaņā ar 5. papildinājuma 3. punktu; un”;

25) pievieno šādu 13. un 14. sadaļu:

“13. SADAĻA

SSR transponders

SERA.13001 SSR transpondera izmantošana

- a) Ja gaisa kuģī ir izmantošanai derīgs SSR transponders, pilots darbina transponderu visu lidojuma laiku neatkarīgi no tā, vai gaisa kuģis atrodas gaisa telpā, kurā SSR izmanto ATS vajadzībām, vai ārpus tās.
- b) Piloti neizmanto raksturiezīmi *IDENT*, ja vien to nepieprasa ATS.
- c) Izņemot lidojumus gaisa telpā, kurā kompetentā iestāde noteikusi obligātu transpondera izmantošanu, uz gaisa kuģiem ar nepietiekamu elektroapgādi neattiecas prasība darbināt transponderu visu laiku.

SERA.13005 SSR transpondera A režīma kodu iestatīšana

- a) Lai norādītu, ka gaisa kuģis nonācis konkrētā ārkārtas situācijā, ar SSR aprīkota gaisa kuģa pilots:
 - 1) izvēlas kodu 7700, lai norādītu uz ārkārtas stāvokli, ja vien ATC nav iepriekš likusi pilotam izmantot transponderu ar konkrētu kodu. Otrajā gadījumā pilots tomēr var izvēlēties kodu 7700, ja ir īpašs iemesls uzskatīt, ka tā būtu vispiemērotākā rīcība;
 - 2) izvēlas kodu 7600, lai norādītu uz radiosakaru atteici;
 - 3) cenšas izvēlēties kodu 7500, lai norādītu uz nelikumīgu iejaukšanos. Ja apstākļi to prasa, tā vietā šādā situācijā izmanto kodu 7700.
- b) Izņemot a) apakšpunktā norādītos gadījumus, pilots:
 - 1) izvēlas kodus atbilstoši ATS struktūrvienības norādījumiem; vai
 - 2) ja ATS struktūrvienība nav devusi norādījumus par kodu iestatīšanu, izvēlas kodu 2000 vai citu kompetentās iestādes noteiktu kodu; vai
 - 3) ja gaisa satiksmes pakalpojumi netiek saņemti, izvēlas kodu 7000, lai uzlabotu attiecīgi aprīkoto gaisa kuģu konstatēšanu, ja vien kompetentā iestāde nav noteikusi citādi.

- c) Ja tiek konstatēts, ka stāvokļa displejā parādītais kods atšķiras no gaisa kuģim piešķirtā koda:
- 1) pilotam lūdz apstiprināt kodu, ko pilots izvēlējies, un, ja apstākļi to prasa, labot izvēli, izvēloties pareizo kodu; un
 - 2) ja atšķirība starp piešķirto un displejā parādīto kodu saglabājas, pilotam var lūgt apturēt gaisa kuģa transpondera darbību. Attiecīgi informē nākamo dispečera darba vietu un visas citas ietekmētās struktūrvienības, kas ATS sniegšanai izmanto SSR un/vai multilaterāciju (MLAT).

SERA.13010 No barometriskā augstuma atvasināta informācija

- a) Ja gaisa kuģī ir izmantošanai derīgs C režīma aprīkojums, pilotam tas pastāvīgi jādarbina šajā režīmā, ja vien ATC nav noteikusi citādi.
- b) Ja vien kompetentā iestāde nav noteikusi citādi, dispečeram parādīto no barometriskā augstuma atvasināto informāciju par lidojuma līmeni vismaz vienu reizi pārbauda katra attiecīgi aprīkota ATC struktūrvienība tad, kad tiek nodibināts sākotnējais kontakts ar attiecīgo gaisa kuģi vai, ja tas nav izdarāms, iespējami drīz pēc tam.

SERA.13015 SSR transpondera S režīma gaisa kuģa identifikācijas iestatījums

- a) Gaisa kuģis, kurā ir S režīma aprīkojums ar gaisa kuģa identifikācijas raksturiezīmi, pārraida gaisa kuģa identifikāciju, kā noteikts ICAO lidojuma plāna 7. pozīcijā, vai, ja lidojuma plāns nav iesniegts, gaisa kuģa reģistrācijas informāciju.
- b) Ja tiek konstatēts, ka stāvokļa displejā parādītā gaisa kuģa identifikācija, ko pārraidījis gaisa kuģis, kurā ir S režīma aprīkojums, atšķiras no identifikācijas, kas tika gaidīta no šā gaisa kuģa, pilotam lūdz apstiprināt identifikāciju un vajadzības gadījumā ievadīt pareizo gaisa kuģa identifikāciju.
- c) Ja pēc tam, kad pilots apstiprinājis, ka S režīma identifikācijas raksturiezīmē iestatīta pareizā gaisa kuģa identifikācija, atšķirība joprojām pastāv, dispečers rīkojas šādi:
 - 1) informē pilotu par to, ka atšķirība joprojām pastāv;
 - 2) ja iespējams, koriģē zīmi, kura stāvokļa displejā parāda gaisa kuģa identifikāciju; un
 - 3) informē nākamo dispečera darba vietu un visas citas ietekmētās struktūrvienības, kuras identifikācijas vajadzībām izmanto S režīmu, par to, ka gaisa kuģa pārraidītā gaisa kuģa identifikācija ir kļūdaina.

SERA.13020 SSR transpondera atteice gadījumā, kad gaisa kuģī obligāti jābūt funkcionējošam transponderam

- a) Ja transpondera atteice notikusi pēc izlidošanas, ATC struktūrvienības cenšas nodrošināt lidojuma turpināšanu līdz galamērķa lidlaukam saskaņā ar lidojuma plānu. Tomēr pilotiem var būt nepieciešams ievērot īpašus ierobežojumus.
- b) Ja transpondera atteice notikusi pirms izlidošanas un tā funkcionēšanu nav iespējams atjaunot, piloti:
 - 1) iespējami drīz informē ATS, vēlams, pirms lidojuma plāna iesniegšanas;
 - 2) ICAO lidojuma plāna veidlapas 10. pozīcijā attiecībā uz SSR norāda rakstzīmi "N", ja transponders ir pilnīgi nederīgs izmantošanai, vai transpondera daļējas atteices gadījumā norāda rakstzīmi, kas atbilst atlikušajai transpondera funkcionalitātei; un
 - 3) izpilda jebkādu publicētu procedūru, lai pieprasītu atbrīvojumu no prasības, ka gaisa kuģī jābūt funkcionējošam SSR transponderam.

14. SADAĻA

Balss sakaru procedūras**SERA.14001 Vispārīgi noteikumi**

Standarta frāzes izmantojamas visās situācijās, kurām tās ir noteiktas. Vienkāršu valodu izmanto tikai tad, kad ar standarta frāzēm nav iespējams nodrošināt nodomātā ziņojuma pārraidi.

SERA.14005 Ziņojumu kategorijas

- a) Aeronavigācijas mobilo sakaru dienesta apstrādāto ziņojumu kategorijas un sakaru nodibināšanas un ziņojumu pārraides prioritārā secība atbilst S14-1. tabulai.

S14-1. tabula

Ziņojuma kategorija un radiotelefonijas signālu prioritārā secība	Radiotelefonijas signāls
a) Briesmu signāli, briesmu ziņojumi un briesmu sakaru plūsma	MAYDAY
b) Steidzamības ziņojumi, tostarp ziņojumi, pirms kuriem tiek pārraidīts sanitārā transporta signāls	PAN PAN vai PAN PAN MEDICAL
c) Saziņa saistībā ar virziena noteikšanu	—
d) Lidojumu drošības ziņojumi	—
e) Meteoroloģiskie ziņojumi	—
f) Lidojumu regularitātes ziņojumi	—

- b) Briesmu ziņojumus un briesmu sakaru plūsmu apstrādā saskaņā ar SERA.14095. punkta noteikumiem.

- c) Steidzamības ziņojumus un steidzamības sakaru plūsmu tostarp ziņojumus, pirms kuriem tiek pārraidīts sanitārā transporta signāls, apstrādā saskaņā ar SERA.14095. punkta noteikumiem.

SERA.14010 Lidojumu drošības ziņojumi

Lidojumu drošības ziņojumi ir šādi:

- kustības un vadības ziņojumi;
- gaisa kuģa ekspluatanta vai gaisa kuģa ziņojumi, kas nepastarpināti attiecas uz lidojumā esošu gaisa kuģi;
- meteoroloģiski ieteikumi, kas nepastarpināti attiecas uz lidojumā esošu gaisa kuģi vai gaisa kuģi, kas gatavojas izlidot (paziņoti individuāli vai apraidē);
- citi ziņojumi, kas attiecas uz lidojumā esošu gaisa kuģi vai gaisa kuģi, kas gatavojas izlidot.

SERA.14015 Sakaros “gaiss–zeme” izmantojamā valoda

- a) Radiotelefonijas sakari “gaiss–zeme” notiek angļu valodā vai valodā, ko parasti izmanto zemes stacija.

- b) Angļu valoda pēc jebkura gaisa kuģa pieprasījuma ir pieejama visās zemes stacijās, kuras apkalpo noteiktos lidlaukus un maršrūtus, ko izmanto starptautisku gaisa pārvadājumu veikšanai. Ja vien kompetentā iestāde konkrētos gadījumos nav noteikusi citādi, angļu valodu sakariem starp ATS struktūrvienību un gaisa kuģi izmanto lidlaukos, kuros notiek vairāk nekā 50 000 starptautisku IFR pārvadājumu gadā. Dalībvalstis, kurās šīs regulas spēkā stāšanās dienā angļu valoda nav vienīgā valoda, ko izmanto sakariem starp ATS struktūrvienību un gaisa kuģi šādos lidlaukos, var pieņemt lēmumu nepiemērot prasību izmantot angļu valodu un attiecīgi informē Komisiju. Šādā gadījumā minētās dalībvalstis ne vēlāk kā līdz 2017. gada 31. decembrim veic pētījumu par iespēju pieprasīt angļu valodas izmantošanu sakariem starp ATS struktūrvienību un gaisa kuģi minētajos lidlaukos drošības apsvērumu dēļ, lai novērstu gaisa kuģu uzbraukšanu uz aizņemta skrejceļa vai citus drošības apdraudējumus, vienlaikus ņemot vērā Savienības un valsts tiesību aktu piemērojamos noteikumus par valodu izmantošanu. Dalībvalstis publisko šo pētījumu un tā secinājumus dara zināmus Aģentūrai un Komisijai.
- c) Konkrētā zemes stacijā pieejamās valodas ir iekļautas Aeronavigācijas informatīvajās publikācijās un citos aeronavigācijas informatīvajos izdevumos par šādām iekārtām.

SERA.14020 Vārdu nosaukšana pa burtiem radiotelefonijā

Ja radiotelefonijā nosauc pa burtiem personvārdus, dienestu abreviatūras un vārdus, kuru pareizrakstība ir neskaidra, izmanto S14-2. tabulā norādīto alfabētu.

S14-2. tabula

Radiotelefonijas alfabēts vārdu nosaukšanai pa burtiem

Burts	Vārds	Aptuvena izruna (atveidojums latīņu alfabēta burtiem)
A	Alfa	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE vai <u>SHAR</u> LEE
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH

Burts	Vārds	Aptuvena izruna (atveidojums latīņu alfabēta burtiem)
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM vai <u>OO</u> NEE FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

Aptuvenajā atveidojumā latīņu alfabēta burtiem zilbes, uz kurām liekams uzsvars, ir pasvītrotas.

SERA.14025 Principi, kas reglamentē tādu ATS maršrutu identifikāciju, kas nav standarta izlidošanas un ielidošanas maršruti

a) ATS maršruta apzīmējumu izmantošana sakaros

1. Balss sakaros apzīmējuma pamatburtu izrunā atbilstoši S14-2. tabulā noteiktajam alfabētam vārdu nosaukšanai pa burtiem.
2. Ja tiek izmantots prefikss K, U vai S, balss sakaros to izrunā šādi:
 - i) K – KOPTER
 - ii) U – UPPER
 - iii) S – SUPERSONIC

- b) Vārdu "kopter" izrunā kā vārdā "helicopter" angļu valodā un vārdus "upper" un "supersonic" izrunā kā angļu valodā.

SERA.14026 Nozīmīgie punkti

Balss sakaros atsaucoties uz nozīmīgo punktu, parasti izmanto vārdu vienkāršā valodā, lai apzīmētu nozīmīgos punktus, kuri ir radionavigācijas līdzekļa atrašanās vieta, vai unikālu izrunājamu piecu burtu kodu, lai apzīmētu nozīmīgos punktus, kuri nav radionavigācijas līdzekļa atrašanās vieta. Ja radionavigācijas līdzekļa atrašanās vietas apzīmēšanai neizmanto vārdu vienkāršā valodā, to aizstāj ar kodētu apzīmējumu, kuru balss sakaros izrunā atbilstoši alfabētam vārdu nosaukšanai pa burtiem.

SERA.14030 Apzīmējumu izmantošana standarta instrumentālās izlidošanas un ielidošanas maršrutos

Balss sakariem standarta instrumentālās izlidošanas un ielidošanas maršrutos izmanto apzīmējumu vienkāršā valodā.

SERA.14035 Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā

a) Skaitļu pārraidīšana

1. Visus skaitļus, ko izmanto, lai pārraidītu gaisa kuģa izsaukuma kodu, kursu, skrejceļu, vēja virzienu un ātrumu, pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi.
 - i) Lidojuma līmeņus pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, izņemot gadījumu, kad lidojuma līmenis izteikts veselos simtos.
 - ii) Altimetra iestatījumu pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, izņemot gadījumu, kad iestatījums ir 1 000 hPa, ko pārraida kā "ONE THOUSAND" ("VIENS TŪKSTOTIS").
 - iii) Visus skaitļus, ko izmanto, lai pārraidītu transpondera kodus, pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, izņemot gadījumus, kad transpondera kods izteikts veselos tūkstošos, un šādos gadījumos informāciju pārraida, izrunājot ciparu, kas apzīmē tūkstošu skaitu, un pēc tā vārdu "THOUSAND" ("TŪKSTOŠI").
2. Visus skaitļus, ko izmanto, lai pārraidītu informāciju, kura nav norādīta a) apakšpunkta 1. punktā, pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, izņemot gadījumus, kad visus skaitļus, kuri izteikti veselos simtos un veselos tūkstošos, pārraida, izrunājot katru ciparu skaitlī, kas apzīmē simtu vai tūkstošu skaitu, un pēc tam attiecīgi vārdu "HUNDRED" ("SIMTI") vai "THOUSAND" ("TŪKSTOŠI"). Tūkstošu un veselu simtu kombinācijas pārraida, izrunājot katru ciparu skaitlī, kas apzīmē tūkstošu skaitu, un vārdu "THOUSAND" ("TŪKSTOŠI"), un pēc tam simtu skaitu un vārdu "HUNDRED" ("SIMTI").
3. Gadījumos, kad nepieciešams precizēt skaitli, kas pārraidīts kā veseli tūkstoši un/vai veseli simti, skaitli pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi.
4. Kad informāciju par relatīvo azimutu uz objektu vai satiksmi pa konfliktējošu trajektoriju sniedz, atsaucoties uz pulksteņa ciparnīcu ar 12 stundu atzīmēm, informāciju norāda, ciparus izrunājot kopā, piemēram, "TEN O'CLOCK" ("UZ DESMITIEM") vai "ELEVEN O'CLOCK" ("UZ VIENPADSMITIEM").
5. Decimāldaļskaitļus pārraida, kā noteikts a) apakšpunkta 1. punktā, decimālkomata vietu pareizā secībā norādot ar vārdu "DECIMAL".
6. Lai ļoti augstas frekvences (VHF) radiotelefonijas sakaros norādītu raidītāja kanālu, izmanto visus sešus skaitliskā apzīmējuma ciparus, izņemot gadījumus, kad gan piektais, gan sestais cipars ir nulle, un šādos gadījumos izmanto tikai pirmos četrus ciparus.

SERA.14040 Skaitļu izrunāšana

Ja saziņai izmanto angļu valodu, skaitļus pārraida, izmantojot S14-3. tabulā norādīto izrunu.

S14-3. tabula

Cipars vai skaitļa daļa	Izruna
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

SERA.14045 Pārraides metode

- Pārraides veic, izsakoties īsi, normālā runas intonācijā.
- Radiotelefonijas sakaros attiecīgā gadījumā izmanto šādus vārdus un frāzes S14-4. tabulā norādītajā nozīmē.

S14-4. tabula

Frāze	Nozīme
ACKNOWLEDGE	“Ziņojiet, ka esat saņēmis un sapratis šo ziņojumu.”
AFFIRM	“Jā.”

Frāze	Nozīme
APPROVED	"Ir dota atļauja veikt ierosināto darbību."
BREAK	"Ar šo es norādu atdalījumu starp ziņojuma daļām."
BREAK BREAK	"Ar šo es norādu atdalījumu starp ziņojumiem, kas tiek pārraidīti dažādiem gaisa kuģiem intensīvas gaisa satiksmes apstākļos."
CANCEL	"Atceļu iepriekš pārraidīto atļauju."
CHECK	"Sistēmas vai procedūras pārbaude."
CLEARED	"Atļauju turpināt saskaņā ar norādītajiem nosacījumiem."
CONFIRM	"Lūdzu apstiprināt: (atļauju, norādījumus, darbību, informāciju)."
CONTACT	"Nodibināt sakarus ar ..."
CORRECT	"Pareizi" vai "Precīzi".
CORRECTION	"Šajā pārraidē (vai norādītajā ziņojumā) ieviesusies kļūda. Pareizais variants ir šāds ..."
DISREGARD	"Neņemiet vērā."
HOW DO YOU READ	"Vai mana pārraide ir saprotama?" (sk. SERA.14070. punkta c) apakšpunktu)
I SAY AGAIN	"Atkārtēju skaidrības labad vai, lai uzsvērtu."
MAINTAIN	"Turpiniet saskaņā ar norādītajiem nosacījumiem" vai burtiskā nozīmē.
MONITOR	"Klausieties (frekvenci)."
NEGATIVE	"Nē" vai "Atļauja nav dota", vai "Nepareizi", vai "Nav iespējams".
OVER	"Beidzu pārraidi un gaidu jūsu atbildi."
OUT	"Beidzu pārraižu apmaiņu, atbildi negaidu."
READ BACK	"Atkārtojiet man visu ziņojumu vai noteiktu daļu tieši tā, kā to saņēmat."
RECLEARED	"Ir mainīta pēdējā Jums dotā atļauja, un šī jaunā atļauja aizstāj Jūsu iepriekšējo atļauju vai tās daļu."
REPORT	"Nosūtiet man šādu informāciju ..."
REQUEST	"Es vēlētos uzzināt ..." vai "Vēlos iegūt ...".
ROGER	"Saņēmu visu Jūsu pēdējo pārraidi."

Frāze	Nozīme
SAY AGAIN	“Atkārtojiet visu Jūsu pēdējo pārraidi vai šādu tās daļu.”
SPEAK SLOWER	“Samaziniet Jūsu runas tempu.”
STANDBY	“Gaidiet un es Jūs izsaukšu.”
UNABLE	“Es nevaru izpildīt Jūsu lūgumu, norādījumu vai atļauju.”
WILCO	(Saīsinājums no “will comply”) “Sapratu Jūsu ziņojumu un izpildīšu.”
WORDS TWICE	a) <i>Kā pieprasījums</i> : “Sakari ir slikti. Lūdzu, atkārtojiet katru vārdu vai vārdu grupu divreiz.” b) <i>Kā informācija</i> : “Tā kā sakari ir slikti, katrs vārds vai vārdu grupa šajā ziņojumā tiks atkārtoti divreiz.”

SERA.14050 Radiotelefonijas izsaukuma kodi gaisa kuģiem

a) Pilni izsaukuma kodi

Gaisa kuģa radiotelefonijas izsaukuma kods ir viens no šāda tipa kodiem:

- 1) a) tipa kods – rakstzīmes atbilst gaisa kuģa reģistrācijas zīmei; vai
- 2) b) tipa kods – gaisa kuģa ekspluatanta telefonijas apzīmējums un pēc tā gaisa kuģa reģistrācijas zīmes pēdējās četras rakstzīmes;
- 3) c) tipa kods – gaisa kuģa ekspluatanta telefonijas apzīmējums un pēc tā lidojuma identifikators.

b) Saīsināti izsaukuma kodi

SERA.14055. punkta c) apakšpunktā noteiktajos apstākļos a) apakšpunktā norādītos gaisa kuģa radiotelefonijas izsaukuma kodus, izņemot c) tipa kodus, drīkst saīsināt. Saīsinātie izsaukuma kodi ir šāda veida kodi:

- 1) a) tipa kods – reģistrācijas zīmes pirmā rakstzīme un vismaz pēdējās divas izsaukuma koda rakstzīmes;
- 2) b) tipa kods – gaisa kuģa ekspluatanta telefonijas apzīmējums un pēc tā vismaz pēdējās divas izsaukuma koda rakstzīmes;
- 3) c) tipa kods – netiek saīsināts.

SERA.14055 Radiotelefonijas procedūras

a) Gaisa kuģis lidojuma laikā nemaina sava radiotelefonijas izsaukuma koda tipu, izņemot gadījumus, kad tas notiek īslaicīgi, izpildot ATC struktūrvienības norādījumus drošības interesēs. Izņemot gadījumus, kad tas nepieciešams drošības apsvērumu dēļ, pārraides gaisa kuģim neveic pacelšanās laikā, pieejas beigu posma pēdējā daļā vai nosēšanās izskrējiena laikā.

b) Radiotelefonijas sakaru nodibināšana

1. Nodibinot sakarus, vienmēr izmanto radiotelefonijas pilnos izsaukuma kodus. Gaisa kuģis, nodibinot sakarus, izsaukumu sāk ar izsaukamās stacijas apzīmējumu un pēc tam – izsaucošās stacijas apzīmējumu.

2. Atbildot uz minētajiem izsaukumiem, izmanto izsaucošās stacijas izsaukuma kodu un pēc tam – atbildošās stacijas izsaukuma kodu, un to uzskata par aicinājumu izsaucošajai stacijai turpināt pārraidi. Pārsūtīt saziņu tajā pašā ATS struktūrvienībā, ATS struktūrvienības izsaukuma kodu var izlaist, ja to atļāvuši kompetentā iestāde.
 3. Ja ir vēlme nodibināt kontaktu, sakari sākas ar izsaukumu un atbildi, izņemot gadījumus, kad ir droša pārliecība, ka izsaucamā stacija saņems izsaukumu, un šādos gadījumos izsaucošā stacija var pārraidīt ziņojumu, negaidot atbildi no izsaucamās stacijas.
- c) Radiotelefonijas sakaru turpināšana
1. SERA.14050. punkta b) apakšpunktā norādītos saīsinātos radiotelefonijas izsaukuma kodus izmanto tikai pēc tam, kad ir nodibināti apmierinoši sakari, un ar nosacījumu, ka nevar rasties pārpratumi. Gaisa kuģis savu saīsināto izsaukuma kodu izmanto tikai pēc tam, kad aeronavigācijas stacija pie tā vērsusies šādā veidā.
 2. Dodot ATC atļaujas un atkārtot šādas atļaujas, dispečeri un piloti vienmēr pievieno tā gaisa kuģa izsaukuma kodu, uz kuru atļauja attiecas. Citos gadījumos pēc kontakta nodibināšanas līdz kontakta pārtraukšanai ir atļauti nepārtraukti divvirzienu sakari bez turpmākas identifikācijas vai izsaukuma.

SERA.14060 VHF sakaru pārsūtīšana

- a) Attiecīgā ATS struktūrvienība iesaka gaisa kuģim pāriet no vienas radiofrekvences uz citu atbilstoši saskaņotajai procedūrai. Ja šāda ieteikuma nav, gaisa kuģis pirms pāriešanas uz citu radiofrekvenci informē ATS struktūrvienību.
- b) Nodibinot sākotnējo kontaktu VHF frekvencē vai pamatot VHF frekvenci, gaisa kuģis pārraida šādu informāciju tā, kā var būt noteicis par pakalpojumu sniegšanu atbildīgais ANSP un apstiprinājusi kompetentā iestāde.

SERA.14065 Radiotelefonijas procedūras balss sakaru “gaiss–zeme” kanālu pārslēgšanai

- a) Izņemot gadījumus, kad par pakalpojumu sniegšanu atbildīgais ANSP ir noteicis citādi un ir saņemts attiecīgs kompetentās iestādes apstiprinājums, sākotnējais izsaukums, ko ATS struktūrvienībai pārraida pēc balss sakaru “gaiss–zeme” kanāla maiņas, ietver šādus elementus:
 - 1) izsaucamās ATS struktūrvienības apzīmējumu;
 - 2) izsaukuma kodu un spēcīgas pēcstrūklas turbulences kategorijas gaisa kuģiem vārdu “Heavy” vai “Super”, ja kompetentā iestāde attiecīgo gaisa kuģi ietvērusi šādā kategorijā;
 - 3) līmeni, norādot arī līmeni, caur kuru virzās gaisa kuģis, un atļauto lidojuma līmeni, ja gaisa kuģis nelido atļautajā līmenī;
 - 4) ātrumu, ja to norādījusi ATC; un
 - 5) papildu elementus, ko pieprasījis par pakalpojumu sniegšanu atbildīgais ANSP un apstiprinājusi kompetentā iestāde.
 - b) Piloti informāciju par līmeni sniedz, noapaļojot līdz tuvākajiem pilniem 30 metriem vai 100 pēdām atbilstoši pilota altimetra rādījumiem.
 - c) Sākotnējais izsaukums, ko pārraida lidlauka vadības tornim
- Ja gaisa kuģim tiek sniegti lidlauka vadības pakalpojumi, sākotnējais izsaukums ietver:
- 1) izsaucamās ATS struktūrvienības apzīmējumu;
 - 2) izsaukuma kodu un spēcīgas pēcstrūklas turbulences kategorijas gaisa kuģiem vārdu “Heavy” vai “Super”, ja kompetentā iestāde attiecīgo gaisa kuģi ietvērusi šādā kategorijā;
 - 3) atrašanās vietu; un

- 4) papildu elementus, ko pieprasījis par pakalpojumu sniegšanu atbildīgais ANSP un apstiprinājusi kompetentā iestāde.

SERA.14070 Testēšanas procedūras

- a) Testa pārraide ir šāda:

- 1) izsaukamās stacijas identifikācija;
- 2) izsaucošās stacijas identifikācija;
- 3) vārdi "RADIO CHECK";
- 4) izmantotā frekvence.

- b) Atbilde uz testa pārraidi ir šāda:

- 1) testu pieprasošās stacijas identifikācija;
- 2) atbildošās stacijas identifikācija;
- 3) informācija par testa pārraidi pieprasošās stacijas pārraides saprotamību.

- c) Testēšanā izmanto šādu pārraides saprotamības gradāciju:

Saprotamības gradācija:

- 1) 1 nav saprotama
- 2) 2 saprotama laiku pa laikam
- 3) 3 saprotama, bet ar grūtībām
- 4) 4 saprotama
- 5) 5 pilnīgi saprotama

SERA.14075 Ziņojumu apmaiņa

- a) Ziņojumi ir kodolīgi un nepārprotami, un tajos, kad vien iespējams, izmanto standarta frāzes.

1. Gaisa kuģa pārraidītā paziņojumā par ziņojuma saņemšanu ietver attiecīgā gaisa kuģa izsaukuma kodu.
2. Ja ATS struktūrvienība pārraida gaisa kuģim paziņojumu par saņemšanu, tajā ietver gaisa kuģa izsaukuma kodu un pēc tā vajadzības gadījumā – ATS struktūrvienības izsaukuma kodu.

- b) Sarunas beigas

Sarunu pa radiotelefonu beidz uztverošā ATS struktūrvienība vai gaisa kuģis, izmantojot savu izsaukuma kodu.

- c) Labojumi un atkārtojumi

1. Ja pārraidē ir pieļauta kļūda, izmanto vārdu "CORRECTION", atkārtot pēdējo pareizo grupu vai frāzi un tad pārraida pareizo variantu.
2. Ja labojumu vislabāk var izdarīt, atkārtojot visu ziņojumu, pirms tam, kad ziņojumu pārraida otro reizi, izmanto frāzi "CORRECTION, I SAY AGAIN".
3. Ja uztverošā stacija šaubās par saņemtā ziņojuma pareizību, tā pieprasa atkārtot visu ziņojumu vai tā daļu.

4. Ja tiek pieprasīts atkārtot visu ziņojumu, izmanto frāzi "SAY AGAIN". Ja tiek pieprasīts atkārtot ziņojuma daļu, izmanto frāzi "SAY AGAIN ALL BEFORE ..." (pirmais sekmīgi uztvertais vārds); vai "SAY AGAIN ..." (vārds pirms iztrūkstošās daļas) TO ... (vārds pēc iztrūkstošās daļas); vai "SAY AGAIN ALL AFTER ..." (pēdējais sekmīgi uztvertais vārds)."
- d) Ja, pārbaudot atkārtojuma pareizību, tiek konstatēti kļūdaini vienumi, atkārtojuma noslēgumā pārraida frāzi "NEGATIVE I SAY AGAIN" un pēc tam – attiecīgo vienumu pareizo variantu.

SERA.14080 Sakaru klausīšanās/Darba laiks

- a) Lidojuma laikā gaisa kuģis veic klausīšanos, kā noteikusi kompetentā iestāde, un, izņemot gadījumus, kad tas nepieciešams drošības apsvērumu dēļ, nepārtrauc klausīšanos, par to neinformējis attiecīgo ATS struktūrvienību.
1. Gaisa kuģis ilgos lidojumos pāri ūdenim vai lidojumos pāri noteiktiem rajoniem, kad gaisa kuģī obligāti jābūt avārijas vietas noteicējraidītājam (ELT), nepārtraukti klausās VHF avārijas frekvenci 121,5 MHz, izņemot tos laika posmus, kad gaisa kuģis uztur sakarus citos VHF kanālos vai kad gaisa kuģa aprīkojuma ierobežojumi vai pilotu kabīnē veicamie pienākumi neļauj vienlaicīgi klausīties divus kanālus.
 2. Gaisa kuģis nepārtraukti klausās VHF avārijas frekvenci 121,5 MHz rajonos vai maršrutos, kuros ir iespējama gaisa kuģa pārtveršana vai pastāv citas bīstamas situācijas, ja šādu prasību ir noteikusi kompetentā iestāde.
- b) Aeronavigācijas stacijas nepārtraukti klausās VHF avārijas kanālu 121,5 MHz to struktūrvienību darba laikā, kurās tas ir uzstādīts. Ja divas vai vairākas šādas stacijas atrodas vienuviet, prasību uzskata par izpildītu, ja frekvences 121,5 MHz klausīšanās tiek nodrošināta vienā no tām.
- c) Ja gaisa kuģim vai ATS struktūrvienībai kāda iemesla dēļ jāpārtrauc šī darbība, gaisa kuģis vai ATS struktūrvienība, ja iespējams, attiecīgi informē citas iesaistītās stacijas, norādot laiku, kad paredzēts atsākt šo darbību. Kad darbība ir atsākta, attiecīgi informē citas iesaistītās stacijas. Ja darbības pārtraukums jāturpina ilgāk par sākotnējā paziņojumā norādīto laiku, pārskatīto darbības atsākšanas laiku, ja iespējams, pārraida pirmajā paziņojumā norādītajā laikā vai iespējami tuvu tam.

SERA.14085 Raidīšana "aklajā" režīmā

- a) Ja gaisa kuģim neizdodas nodibināt kontaktu noteiktajā kanālā, iepriekšējā izmantotajā kanālā vai citā kanālā, kas atbilst maršrutam, un ja, izmantojot visus pieejamos līdzekļus, neizdodas nodibināt sakarus ar attiecīgo ATS struktūrvienību, citu ATS struktūrvienību vai citu gaisa kuģi, gaisa kuģis divreiz pārraida ziņojumu noteiktajā (-os) kanālā(-os), pirms tam pārraidot frāzi "TRANSMITTING BLIND", un vajadzības gadījumā norāda adresātu (-us), kam ziņojums domāts.
- b) Ja gaisa kuģim neizdodas nodibināt sakarus uztvērēja atteices dēļ, tas izmantotajā kanālā pārraida ziņojumus plānotajos laikos vai atrašanās vietās, pirms tam pārraidot frāzi "TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE". Gaisa kuģis:
- 1) pārraida plānoto ziņojumu un pēc tam to pilnībā atkārtō;
 - 2) paziņo nākamās plānotās pārraides laiku;
 - 3) ja tam sniedz gaisa satiksmes pakalpojumus, pārraida informāciju par gaisa kuģa kapteiņa nodomu attiecībā uz lidojuma turpināšanu.

SERA.14087 Retranslācijas sakaru metodes izmantošana

- a) Ja ATS struktūrvienībai pēc izsaukumiem frekvencēs, kuras gaisa kuģim būtu bijis jāklausās, nav izdevies nodibināt kontaktu ar gaisa kuģi, ATS struktūrvienība:
- 1) lūdz citām ATS struktūrvienībām sniegt palīdzību, izsaucot gaisa kuģi un retranslējot sakaru plūsmu, ja tas ir nepieciešams; un

- 2) lūdz maršrutā esošiem gaisa kuģiem mēģināt nodibināt sakarus ar attiecīgo gaisa kuģi un retranslēt sakaru plūsmu, ja tas ir nepieciešams.
- b) Šā punkta a) apakšpunkta noteikumus piemēro arī:
- 1) pēc attiecīgās ATS struktūrvienības pieprasījuma;
 - 2) ja gaidāmais ziņojums no gaisa kuģa nav saņemts tik ilgā laika posmā, ka rodas aizdomas par sakaru atteices rašanos.

SERA.14090 Īpašas sakaru procedūras

- a) Transportlīdzekļu kustība

Frāzes, ko izmanto, lai vadītu transportlīdzekļu (izņemot vilcējtraktoros) kustību manevrēšanas teritorijā, ir tās pašas frāzes, ko izmanto, lai vadītu gaisa kuģu kustību, izņemot manevrēšanas norādījumus, kuros vārdu "TAXI" aizstāj ar vārdu "PROCEED" sakaros ar transportlīdzekļiem.

- b) Gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi

Gaisa satiksmes konsultatīvais dienests nedod "atļaujas", bet sniedz tikai "konsultatīvu informāciju", un tas izmanto vārdus "advise" ("iesaku") vai "suggest" ("ierosinu"), kad gaisa kuģim iesaka veikt kādu darbību.

- c) Spēcīgas pēcstrūkļas turbulences kategorijas norāde

1. Spēcīgas pēcstrūkļas turbulences kategorijas gaisa kuģiem vārdu "Heavy" norāda tūlīt pēc gaisa kuģa izsaukuma koda tad, kad tiek nodibināts sākotnējais radiotelefonijas kontakts starp šādu gaisa kuģi un ATS struktūrvienībām.
2. Konkrētiem spēcīgas pēcstrūkļas turbulences kategorijas gaisa kuģiem, ko norādījusi kompetentā iestāde, vārdu "Super" norāda tūlīt pēc gaisa kuģa izsaukuma koda tad, kad tiek nodibināts sākotnējais radiotelefonijas kontakts starp šādu gaisa kuģi un ATS struktūrvienībām.

- d) Procedūras, kas saistītas ar novirzīšanos laika apstākļu dēļ

Kad pilots uzsāk sakarus ar ATC, ātru atbildi var gūt, pārraidot frāzi "WEATHER DEVIATION REQUIRED", lai norādītu, ka ir vēlama prioritāte frekvencē un ATC atbildes saņemšanā. Vajadzības gadījumā pilots uzsāk sakarus, izmantojot steidzamības izsaukumu "PAN PAN" (vēlams, izrunājot to trīs reizes).

SERA.14095 Radiotelefonijas sakaru briesmu un steidzamības procedūras

- a) Vispārīgi norādījumi

1. Sakaru plūsma briesmu un steidzamības gadījumā ietver visus radiotelefonijas ziņojumus, kuri attiecīgi saistīti ar briesmu vai steidzamības apstākļiem. Briesmu un steidzamības apstākļus definē šādi:
 - i) *briesmas*: situācija, kad draud nopietnas un/vai tūlītējas briesmas un kad nekavējoties vajadzīga palīdzība;
 - ii) *steidzamība*: situācija, kas saistīta ar gaisa kuģa vai cita transportlīdzekļa, vai gaisa kuģi vai redzamības laukā esošas personas drošību, bet kad palīdzība nav vajadzīga nekavējoties.
2. Pirmo reizi uzsākot sakarus briesmu vai steidzamības gadījumā, attiecīgi izmanto radiotelefonijas briesmu signālu "MAYDAY" vai radiotelefonijas steidzamības signālu "PAN PAN". Uzsākot jebkādu turpmāku saziņu briesmu vai steidzamības sakaru plūsmā, atļauts izmantot radiotelefonijas briesmu vai steidzamības signālu.
3. Briesmu vai steidzamības situācijā nonākušam gaisa kuģim adresēto ziņojumu nosūtītājs atbilstīgi situācijai līdz minimumam ierobežo šādu ziņojumu skaitu, apjomu un saturu.

4. Ja ATS struktūrvienība, kurai gaisa kuģis adresējis briesmu vai steidzamības ziņojumu, nav apstiprinājusi šā ziņojuma saņemšanu, citas ATS struktūrvienības sniedz palīdzību, kā aprakstīts attiecīgi b) apakšpunkta 2. un 3. punktā.
 5. Briesmu un steidzamības sakaru plūsmu parasti uztur tajā frekvencē, kurā šī sakaru plūsma tika uzsākta, līdz brīdim, kad tiek uzskatīts, ka palīdzību sekmīgāk varētu sniegt, ja šo sakaru plūsmu pārsūtītu uz citu frekvenci.
 6. Briesmu un steidzamības sakaru gadījumos kopumā radiotelefonijas pārraides veic lēni un nepārprotami, katru vārdu skaidri izrunājot, lai atvieglotu transkripciju.
- b) Radiotelefonijas sakari briesmu gadījumā
1. Briesmās nonākuša gaisa kuģa rīcība

Briesmās nonākuša gaisa kuģa sūtīts briesmu ziņojums, pirms kura atbilstoši a) apakšpunkta 2. punktam nosūta radiotelefonijas briesmu signālu "MAYDAY" (vēlams, izrunājot to trīs reizes), atbilst arī šādām prasībām:

 - i) ir nosūtīts tajā sakaru "gaiss–zeme" frekvencē, kura tobrīd tiek izmantota;
 - ii) satur iespējami daudzus turpmāk norādītos elementus, kas skaidri izrunāti, ja iespējams, šādā secībā:
 - A) tās ATS struktūrvienības nosaukums, kurai ziņojums adresēts (ja to atļauj laiks un apstākļi);
 - B) gaisa kuģa identifikācija;
 - C) briesmu situācijas būtība;
 - D) gaisa kuģa kapteiņa nodoms;
 - E) pašreizējā atrašanās vieta, līmenis un kurss.
 2. Tās ATS struktūrvienības, kurai briesmu ziņojums adresēts, vai pirmās ATS struktūrvienības, kura apstiprina briesmu ziņojuma saņemšanu, rīcība

ATS struktūrvienība, kurai briesmās nonākušais gaisa kuģis adresējis briesmu ziņojumu, vai pirmā ATS struktūrvienība, kura apstiprina briesmu ziņojuma saņemšanu:

 - i) nekavējoties apstiprina briesmu ziņojuma saņemšanu;
 - ii) pārņem sakaru vadību vai konkrēti un nepārprotami nodod šo atbildību, paziņojot gaisa kuģim par atbildības nodošanu; un
 - iii) nekavējoties rīkojas, lai nodrošinātu, ka visa vajadzīgā informācija pēc iespējas drīzāk kļūst pieejama:
 - A) attiecīgajai ATS struktūrvienībai;
 - B) attiecīgajam gaisa kuģa ekspluatantam vai tā pārstāvim saskaņā ar iepriekš noteiktu kārtību;
 - iv) attiecīgi brīdina citas ATS struktūrvienības, lai novērstu sakaru plūsmas pārsūtīšanu uz frekvenci, kurā notiek sakari briesmu gadījumā.
 3. Radioklusēšanas noteikšana
 - i) Briesmās nonākušajam gaisa kuģim vai ATS struktūrvienībai, kura vada sakarus briesmu gadījumā, ir atļauts noteikt radioklusēšanu vai nu visām mobilo dienestu stacijām attiecīgajā rajonā, vai jebkurai stacijai, kura rada traucējumus briesmu sakaru plūsmai. Atbilstoši apstākļiem šie norādījumi tiek adresēti "to all stations" ("visām stacijām") vai tikai vienai stacijai. Jebkurā gadījumā izmanto:
 - A) "STOP TRANSMITTING";
 - B) radiotelefonijas briesmu signālu "MAYDAY".

- ii) Tikai briesmās nonākušajam gaisa kuģim un ATS struktūrvienībai, kura vada sakaru plūsmu briesmu gadījumā, ir atļauts izmantot b) apakšpunkta 3. punkta i) apakšpunktā noteiktos signālus.
4. Visu citu ATS struktūrvienību/gaisa kuģu rīcība
- i) Sakariem briesmu gadījumā ir absolūta prioritāte pār visiem citiem sakariem, un ATS struktūrvienības/gaisa kuģi, kam par tiem ir zināms, neveic pārraides attiecīgajā frekvencē, izņemot šādas situācijas:
- A) briesmu situācija ir atcelta vai briesmu sakaru plūsma ir izbeigta;
- B) visa briesmu sakaru plūsma ir pārsūtīta uz citām frekvencēm;
- C) ATS struktūrvienība, kura vada sakarus, ir devusi atļauju;
- D) konkrētā ATS struktūrvienība/konkrētais gaisa kuģis sniedz palīdzību.
- ii) Visas ATS struktūrvienības/visi gaisa kuģi, kam ir zināms, ka notiek briesmu sakaru plūsma, bet kas nevar palīdzēt briesmās nonākušajam gaisa kuģim, tomēr turpina klausīties šādu sakaru plūsmu, līdz kļūst skaidrs, ka tiek sniegta palīdzība.
5. Sakaru briesmu gadījumā un radioklusēšanas izbeigšana
- i) Ja gaisa kuģim vairs nedraud briesmas, tas pārraida ziņojumu, ar ko atceļ briesmu situāciju.
- ii) Ja ATS struktūrvienībai, kura vadīja sakaru plūsmu briesmu gadījumā, kļūst zināms, ka briesmu situācija ir beigusies, tā nekavējoties rīkojas, lai nodrošinātu, ka šī informācija pēc iespējas drīzāk kļūst pieejama:
- A) attiecīgajām ATS struktūrvienībām;
- B) attiecīgajam gaisa kuģa ekspluatantam vai tā pārstāvim saskaņā ar iepriekš noteiktu kārtību.
- iii) Sakarus briesmu gadījumā un radioklusēšanu izbeidz, frekvencē vai frekvencēs, kuras tiek izmantotas briesmu sakaru plūsmai, pārraidot ziņojumu, kas ietver vārdus "DISTRESS TRAFFIC ENDED". Šo ziņojumu nosūta tikai tā ATS struktūrvienība, kas vada sakarus, tādā gadījumā, ja pēc b) apakšpunkta 5. punkta i) apakšpunktā noteiktā ziņojuma saņemšanas kompetentā iestāde tai atļāvusi šādi rīkoties.
- c) Radiotelefonijas sakari steidzamības gadījumā
1. Par steidzamības situāciju ziņojoša gaisa kuģa rīcība, izņemot c) apakšpunkta 4. punktā norādīto gadījumu
- Par steidzamības situāciju ziņojoša gaisa kuģa sūtīts steidzamības ziņojums, pirms kura atbilstoši a) apakšpunkta 2. punktam nosūta radiotelefonijas steidzamības signālu "PAN PAN" (vēlams, izrunājot to trīs reizes un katru šīs grupas vārdu izrunājot kā franču valodas vārdu "panne"), atbilst arī šādām prasībām:
- i) ir nosūtīts tajā sakaru "gaiss–zeme" frekvencē, kura tobrīd tiek izmantota;
- ii) satur tik daudzus, cik prasīts, turpmāk norādītos elementus, kas skaidri izrunāti, ja iespējams, šādā secībā:
- A) tās ATS struktūrvienības nosaukums, kurai ziņojums adresēts;
- B) gaisa kuģa identifikācija;
- C) steidzamības situācijas būtība;
- D) gaisa kuģa kapteiņa nodoms;
- E) pašreizējā atrašanās vieta, līmenis un kurss;
- F) cita noderīga informācija.

2. Tās ATS struktūrvienības, kurai steidzamības ziņojums adresēts, vai pirmās ATS struktūrvienības, kura apstiprina steidzamības ziņojuma saņemšanu, rīcība

ATS struktūrvienība, kurai par steidzamības situāciju ziņojošs gaisa kuģis adresējis steidzamības ziņojumu, vai pirmā ATS struktūrvienība, kura apstiprina steidzamības ziņojuma saņemšanu:

- i) apstiprina steidzamības ziņojuma saņemšanu;
- ii) nekavējoties rīkojas, lai nodrošinātu, ka visa vajadzīgā informācija pēc iespējas drīzāk kļūst pieejama:
 - A) attiecīgajai ATS struktūrvienībai;
 - B) attiecīgajam gaisa kuģa ekspluatantam vai tā pārstāvim saskaņā ar iepriekš noteiktu kārtību;
- iii) vajadzības gadījumā veic sakaru vadību.

3. Visu citu ATS struktūrvienību/gaisa kuģu rīcība

Sakariem steidzamības gadījumā ir prioritāte pār visiem citiem sakariem, izņemot sakarus briesmu gadījumā, un visas ATS struktūrvienības/visi gaisa kuģi gādā par to, lai neradītu traucējumus steidzamības sakaru plūsmai.

4. Sanitārajam transportam izmantota gaisa kuģa rīcība

- i) Šā punkta c) apakšpunkta 4. punkta ii) apakšpunktā noteiktā signāla izmantošana norāda, ka pēc tā nosūtītais ziņojums attiecas uz aizsargātu sanitāro transportu saskaņā ar 1949. gada Ženēvas konvencijām un papildprotokolēm.
- ii) Lai pieteiktu un identificētu gaisa kuģi, ko izmanto sanitārajam transportam, pārraida radiotelefonijas steidzamības signālu "PAN PAN" (vēlams, izrunājot to trīs reizes un katru šīs grupas vārdu izrunājot kā franču valodas vārdu "panne"), pēc kura pārraida sanitārajam transportam paredzēto radiotelefonijas signālu "MAY-DEE-CAL", ko izrunā kā franču valodas vārdu "médical". Šo signālu izmantošana norāda, ka pēc tiem nosūtītais ziņojums attiecas uz aizsargātu sanitāro transportu.

Ziņojums ietver šādus datus:

- A) izsaukuma kods vai cits atzīts sanitārā transporta identifikācijas līdzeklis;
- B) sanitārā transporta atrašanās vieta;
- C) sanitārā transporta vienību skaits un tips;
- D) paredzētais maršruts;
- E) aprēķinātais laiks maršrutā un, attiecīgi, aprēķinātais izlidošanas vai ierašanās laiks; un
- F) visa cita informācija, piemēram, lidojuma absolūtais augstums, klausāmās radiofrekvences, izmantotās valodas un sekundārās novērošanas radara režīmi un kodi.

5. To ATS struktūrvienību, kurām sanitārā transporta ziņojums adresēts, vai citu staciju, kuras saņēmušas sanitārā transporta ziņojumu, rīcība

ATS struktūrvienībām, kuras saņēmušas sanitārā transporta ziņojumu, attiecīgi piemērojami c) apakšpunkta 2. un 3. punkta noteikumi.”;

- 26) pielikuma 1. papildinājumu groza šādi:

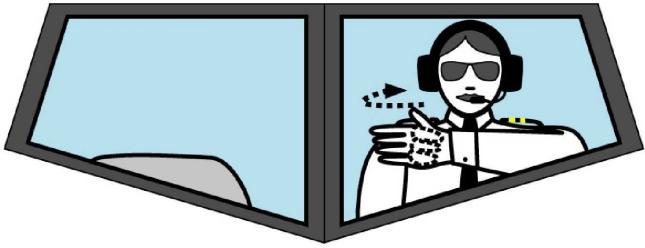
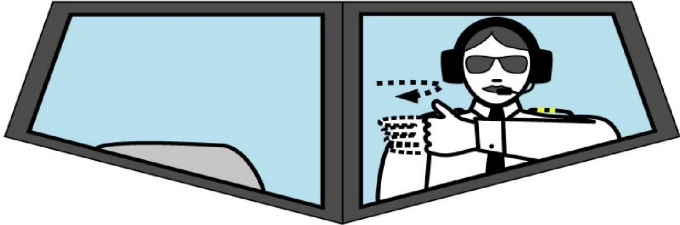

- a) papildinājuma 1.1.2. punktu aizstāj ar šādu:

“1.1.2. Telesakaru pārraides procedūras attiecībā uz briesmu un steidzamības signāliem notiek saskaņā ar 14. iedaļu.”;

b) papildinājuma 3.2.4.1. punkta tekstu aizstāj ar šādu:

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

c) papildinājuma 4.2.1.1., 4.2.1.2. un 4.2.1.3. punktu aizstāj ar šādu ilustrāciju:

	<p>a) Bremzes iedarbinātas: roka ar izstieptiem pirkstiem pacelta horizontāli priekšā sejai, pēc tam plauksta tiek sakļauta dūrē.</p>
	<p>b) Bremzes atlaistas: roka ar dūrē sakļautiem pirkstiem pacelta horizontāli priekšā sejai, pēc tam pirksti tiek izstiepti.</p>
	<p>c) Ievietot bremžu paliktņus: izstieptas rokas ar plaukstām uz ārpusi tiek sakrustotas priekšā sejai.</p>
	<p>d) Izņemt bremžu paliktņus: sejai priekšā sakrustotas rokas ar plaukstām uz ārpusi tiek izvērstas sāņus.</p>
	<p>e) Gatavība dzinēja(-u) iedarbināšanai: tiek pacelts atbilstošs skaits vienas rokas pirkstu, norādot, kurš dzinējs jāiedarbina.”</p>

27) pielikuma 2. papildinājuma 5.1.3. punktu aizstāj ar šādu:

“5.1.3. Visas izmaiņas pirmslidojuma informācijā, kura paziņota saskaņā ar 5.1.2. punktu, dara zināmas attiecīgajai ATS struktūrvienībai ne vēlāk kā 6 stundas pirms aprēķinātā starta laika vai saules un kosmisko parādību pētījumu gadījumā, kas saistīti ar kritiskā laika elementu, ne vēlāk kā 30 minūtes pirms aprēķinātā operācijas sākšanas laika.”;

28) tabulu pielikuma 4. papildinājumā groza šādi:

a) ailes “Sniegtais pakalpojums” šūnā, kas attiecas uz C klases gaisa telpu un VFR tipa lidojumu, 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2) Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, VFR/VFR satiksmes informācija (un pēc pieprasījuma – sadursmju novēršanas rekomendācijas)”;

b) ailes “Sniegtais pakalpojums” šūnā, kas attiecas uz D klases gaisa telpu, tekstu, kas attiecas uz VFR tipa lidojumu, aizstāj ar šādu:

“Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi, IFR/VFR un VFR/VFR satiksmes informācija (un pēc pieprasījuma – sadursmju novēršanas rekomendācijas)”;

29) pielikuma 5. papildinājumu aizstāj ar šādu:

“5. papildinājums

Tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz novērojumiem no gaisa kuģa un balss sakaru ziņojumiem

A. ZIŅOŠANAS NORĀDĪJUMI

VEIDLAPAS AIREP SPECIAL PARAUGS

POZĪCIJA	PARAMETRS	TELEFONIJAS PĀRRAIDES ELEMENTS attiecīgā gadījumā
—	Ziņojuma tipa apzīmējums — īpašais ziņojums no gaisa kuģa	[AIREP] SPECIAL
1. iedaļa	1	Gaisa kuģa identifikācija <i>(gaisa kuģa identifikācija)</i>
	2	Atrašanās vieta POSITION <i>(ģeogrāfiskais platums un garums)</i> OVER <i>(nozīmīgais punkts)</i> ABEAM <i>(nozīmīgais punkts)</i> <i>(nozīmīgais punkts) (azimuts) (attālums)</i>
	3	Laiks <i>(laiks)</i>
	4	Līmenis FLIGHT LEVEL <i>(skaitlis)</i> vai <i>(skaitlis)</i> METRES vai FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL <i>(skaitlis)</i> vai <i>(skaitlis)</i> METRES vai FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL <i>(skaitlis)</i> vai <i>(skaitlis)</i> METRES vai FEET
	5	Nākamā atrašanās vieta un aprēķinātais pārlidošanas laiks <i>(atrašanās vieta) (laiks)</i>
	6	Sekojošais nozīmīgais punkts <i>(atrašanās vieta) NEXT</i>
2. iedaļa	7	Aprēķinātais ierašanās laiks <i>(lidlauks) (laiks)</i>
	8	Rezerve ENDURANCE <i>(stundas un minūtes)</i>
3. iedaļa	9	Parādība, ar kuru gaisa kuģis saskāries vai to novērojis un kuras dēļ jāsniedz īpašais ziņojums no gaisa kuģa: — mērena turbulence — spēcīga turbulence — mērena apledošana — strauja apledošana — stiprs kalnu vilnis — pērkona negaiss bez krusas — pērkona negaiss ar krusu — stipra putekļu / smilšu vētra — vulkānisko pelnu mākonis — vulkāniskā aktivitāte pirms izvirduma vai vulkāna izvirdums TURBULENCE MODERATE TURBULENCE SEVERE ICING MODERATE ICING SEVERE MOUNTAINWAVE SEVERE THUNDERSTORMS THUNDERSTORMS WITH HAIL DUSTSTORM vai SANDSTORM HEAVY VOLCANIC ASH CLOUD PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY vai VOLCANIC ERUPTION

1. NO GAISA KUĢA SNIEGTO ZIŅOJUMU SATURS
 - 1.1. **Atrašanās vietas ziņojumi un īpašie ziņojumi no gaisa kuģa**
 - 1.1.1. A punktā norādītā parauga 1. iedaļa atrašanās vietas ziņojumos un īpašajos ziņojumos no gaisa kuģa ir obligāta, lai gan drīkst izlaist 5. un 6. pozīciju. 2. iedaļu pilnībā vai daļēji pievieno tikai tad, ja to pieprasījis ekspluatants vai tā norādītais pārstāvis vai ja to uzskata par vajadzīgu gaisa kuģa kapteinis. 3. iedaļu iekļauj īpašajos ziņojumos no gaisa kuģa.
 - 1.1.2. Apstākļus, kādos ir jāsniedz īpašais ziņojums no gaisa kuģa, izvēlas no SERA.12005. punkta a) apakšpunktā sniegtā saraksta.
 - 1.1.3. Ja tiek sniegts īpašais ziņojums no gaisa kuģa, kurā ietverta informācija par vulkānisko aktivitāti, sagatavo pēclidojuma ziņojumu, izmantojot B punktā norādīto veidlapu ziņošanai par vulkānisko aktivitāti (veidlapas VAR paraugs). Visus novērotos elementus attiecīgi reģistrē un norāda veidlapas VAR atbilstošajās vietās.
 - 1.1.4. Īpašos ziņojumus no gaisa kuģa sniedz, tiklīdz tas iespējams pēc tam, kad novērota parādība, kuras dēļ jāsniedz īpašais ziņojums no gaisa kuģa.
 2. SĪKI ZIŅOŠANAS NORĀDĪJUMI
 - 2.1. Ziņojumos no gaisa kuģa pozīcijas norāda tādā secībā, kādā tās norādītas veidlapas AIREP SPECIAL paraugā.
— ZIŅOJUMA TIPA APZĪMĒJUMS. Īpašajā ziņojumā no gaisa kuģa norāda "SPECIAL" ("ĪPAŠS").

1. iedaļa

1. pozīcija – GAISA KUĢA IDENTIFIKĀCIJA. Norāda gaisa kuģa radiotelefonijas izsaukuma kodu, kā noteikts SERA.14050. punktā.

2. pozīcija – ATRAŠANĀS VIETA. Norāda atrašanās vietas ģeogrāfisko platumu (izsakot grādos ar 2 cipariem vai grādos un minūtēs ar 4 cipariem, kam seko vārds "ziemeļu" vai "dienvidu") un ģeogrāfisko garumu (izsakot grādos ar 3 cipariem vai grādos un minūtēs ar 5 cipariem, kam seko vārds "austrumu" vai "rietumu") vai atrašanās vietu norāda kā nozīmīgo punktu, kas apzīmēts ar kodētu apzīmējumu (2 līdz 5 rakstzīmes), vai kā nozīmīgo punktu, pēc kura norāda magnētisko azimutu (3 cipari) un attālumu no punkta jūras jūdzēs. Vajadzības gadījumā pirms nozīmīgā punkta norāda "ABEAM" ("TRAVERSĀ").

3. pozīcija – LAIKS. Norāda laiku stundās un minūtēs pēc koordinētā universālā laika (4 cipari), izņemot gadījumus, kad ziņošanas laiks minūtēs pāri stundai (2 cipari) ir noteikts, pamatojoties uz reģionāliem aeronavigācijas nolīgumiem. Ziņojumā norādītajam laikam jābūt laikam, kad gaisa kuģis faktiski ir atrašanās vietā, nevis ziņojuma sagatavošanas vai nosūtīšanas laikam. Ja tiek sniegts īpašais ziņojums no gaisa kuģa, laiku vienmēr norāda stundās un minūtēs pēc koordinētā universālā laika.

4. pozīcija – LIDOJUMA LĪMENIS VAI ABSOLŪTAIS AUGSTUMS. Lidojuma līmeni norāda ar 3 cipariem, ja altimetrā iestatīts standarta spiediens. Absolūto augstumu norāda metros, kam seko vārds "METRES" ("METRI"), vai pēdās, kam seko vārds "FEET" ("PĒDAS"), ja izmanto QNH. Ja pēc nozīmīgā punkta pārlidošanas notiek pāreja uz jaunu līmeni, norāda "CLIMBING" ("UZŅEMU AUGSTUMU") (un pēc tam norāda līmeni), kad augstums tiek uzņemts, vai "DESCENDING" ("SAMAZINU AUGSTUMU") (un pēc tam norāda līmeni), kad augstums tiek samazināts.

5. pozīcija – NĀKAMĀ ATRAŠANĀS VIETA UN APRĒĶINĀTAIS PĀRLIDOŠANAS LAIKS. Norāda nākamo ziņošanas punktu un aprēķināto šāda ziņošanas punkta pārlidošanas laiku vai norāda aprēķināto atrašanās vietu, kas tiks sasniegta pēc vienas stundas, saskaņā ar spēkā esošo procedūru ziņošanai par atrašanās vietu. Attiecībā uz atrašanās vietu izmanto 2. pozīcijā noteiktās datu normas. Norāda aprēķināto šīs atrašanās vietas pārlidošanas laiku. Norāda laiku stundās un minūtēs pēc koordinētā universālā laika (4 cipari), izņemot gadījumus, kad ziņošanas laiks minūtēs pāri stundai (2 cipari) ir noteikts reģionālos aeronavigācijas nolīgumos.

6. pozīcija – SEKOJOŠAIS NOZĪMĪGAIS PUNKTS. Norāda sekojošo nozīmīgo punktu pēc "nākamās atrašanās vietas un aprēķinātā pārlidošanas laika".

2. iedaļa

7. pozīcija – APRĒĶINĀTAIS IERAŠANĀS LAIKS. Norāda tā lidlauka nosaukumu, kurā paredzēta pirmā nosēšanās, un pēc tam – aprēķināto ierašanās laiku šajā lidlaukā stundās un minūtēs pēc koordinētā universālā laika (4 cipari).

8. pozīcija – REZERVE. Norāda vārdu “ENDURANCE” (“REZERVE”) un degvielas rezervi stundās un minūtēs (4 cipari).

3. iedaļa

9. pozīcija – PARĀDĪBA, KURAS DĒĻ JĀSNIEDZ ĪPAŠAIS ZIŅOJUMS NO GAISA KUĢA. Norāda vienu no šādām parādībām, ar kuru gaisa kuģis saskāries vai to novērojis:

— mērena turbulence kā “TURBULENCE MODERATE” un

— spēcīga turbulence kā “TURBULENCE SEVERE”.

Piemēro šādas specifikācijas:

— “mērena” – apstākļi, kad var rasties mērenas gaisa kuģa telpiskā stāvokļa un/vai absolūtā augstuma izmaiņas, tomēr visu laiku tiek saglabāta kontrole pār gaisa kuģa vadību. Parasti vērojamas nelielas gaisa ātruma izmaiņas. Akselerometra rādījumu izmaiņas 0,5 g līdz 1,0 g apmērā gaisa kuģa smaguma centrā. Apgrūtināta pārvietošanās. Gaisa kuģī esošās personas sajūt, ka drošības jostas nostiepas. Nenostiprināti priekšmeti pārvietojas,

— “spēcīga” – apstākļi, kad rodas straujas gaisa kuģa telpiskā stāvokļa un/vai absolūtā augstuma izmaiņas; īslaicīgi var tikt zaudēta kontrole pār gaisa kuģa vadību. Parasti vērojamas lielas gaisa ātruma izmaiņas. Akselerometra rādījumu izmaiņas pārsniedz 1,0 g gaisa kuģa smaguma centrā. Gaisa kuģī esošās personas tiek spēcīgi triektas pret drošības jostām. Nenostiprināti priekšmeti tiek izmētāti,

— mērena apledošana kā “ICING MODERATE”, strauja apledošana kā “ICING SEVERE”.

Piemēro šādas specifikācijas:

— “mērena” – apstākļi, kad kursa un/vai absolūtā augstuma izmaiņas var tikt uzskatītas par vēlamām,

— “strauja” – apstākļi, kad kursa un/vai absolūtā augstuma tūlītējas izmaiņas uzskatāmas par nepieciešamām,

— stiprs kalnu vilnis kā “MOUNTAIN WAVE SEVERE”.

Piemēro šādu specifikāciju:

— “stiprs” – apstākļi, kad pavadošā lejupejošā gaisa plūsma ir 3,0 m/s (600 ft/min) vai ātrāka un/vai novērojama spēcīga turbulence,

— pērkona negaiss bez krusas kā “THUNDERSTORM”, pērkona negaiss ar krusu kā “THUNDERSTORM WITH HAIL”.

Piemēro šādu specifikāciju:

Ziņo tikai par tādiem pērkona negaisiem, kas ir:

— dūmakas aizsegti vai

— ieslēpti mākoņos, vai

— plaši, vai

— veido vētras līniju,

— stipra putekļu vētra vai stipra smilšu vētra kā “DUSTSTORM HEAVY” vai “SANDSTORM HEAVY”,

— vulkānisko pelnu mākonis kā “VOLCANIC ASH CLOUD”,

— vulkāniskā aktivitāte pirms izvirduma vai vulkāna izvirdums kā “PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY” vai “VOLCANIC ERUPTION”.

Piemēro šādu specifikāciju:

“vulkāniskā aktivitāte pirms izvirduma” šajā kontekstā nozīmē neparastu un/vai pieaugošu vulkānisko aktivitāti, kas varētu būt vulkāna izvirduma priekšvēstnesis.

- 2.2. Veidlapā ziņošanai par vulkānisko aktivitāti (veidlapas VAR paraugs) reģistrētā informācija nav paredzēta pārraidīšanai, izmantojot radiotelefonijas sakarus, bet pēc ielidošanas lidlaukā gaisa kuģa ekspluatants vai lidojuma apkalpes loceklis to nekavējoties nodod lidlauka meteoroloģiskajam dienestam. Ja šāds dienests nav viegli pieejams, aizpildīto veidlapu nodod saskaņā ar vietējo vienošanos, kas panākta starp MET un ATS pakalpojumu sniedzējiem un gaisa kuģa ekspluatantu.

3. BALSS SAKAROS SAŅEMTAS METEOROLOĢISKĀS INFORMĀCIJAS TĀLĀKNODOŠANA

Ja ATS struktūrvienības saņēmušas īpašos ziņojumus no gaisa kuģa, tās šos ziņojumus no gaisa kuģa nekavējoties nodod attiecīgajam meteoroloģiskās novērošanas dienestam (MWO). Lai nodrošinātu no gaisa kuģa saņemto ziņojumu asimilāciju automatizētajās zemes sistēmās, šādu ziņojumu elementus pārraida, izmantojot turpmāk norādītās datu normas un noteiktajā secībā.

- ADRESĀTS. Norāda izsaukamo staciju un vajadzības gadījumā – nepieciešamo retranslāciju.
- ZIŅOJUMA TIPA APZĪMĒJUMS. Īpašajā ziņojumā no gaisa kuģa norāda "ARS".
- GAISA KUĢA IDENTIFIKĀCIJA. Norāda gaisa kuģa identifikāciju, izmantojot lidojuma plāna 7. pozīcijai noteikto datu normu, bez atstarpes starp gaisa kuģa ekspluatanta apzīmējumu un gaisa kuģa reģistrācijas vai lidojuma identifikāciju, ja to izmanto.

1. iedaļa

0. pozīcija – ATRAŠANĀS VIETA. Norāda atrašanās vietas ģeogrāfisko platumu (izsakot grādos ar 2 cipariem vai grādos un minūtēs ar 4 cipariem, pēc kā bez atstarpes norāda N vai S) un ģeogrāfisko garumu (izsakot grādos ar 3 cipariem vai grādos un minūtēs ar 5 cipariem, pēc kā bez atstarpes norāda E vai W) vai atrašanās vietu norāda kā nozīmīgo punktu, kas apzīmēts ar kodētu apzīmējumu (2 līdz 5 rakstzīmes), vai kā nozīmīgo punktu, pēc kura norāda magnētisko azimutu (3 cipari) un attālumu no punkta jūras jūdzēs (3 cipari). Vajadzības gadījumā pirms nozīmīgā punkta norāda "ABEAM" ("TRAVERSĀ").

1. pozīcija – LAIKS. Norāda laiku stundās un minūtēs pēc koordinētā universālā laika (4 cipari).

2. pozīcija – LIDOJUMA LĪMENIS VAI ABSOLŪTAIS AUGSTUMS. Norāda "F" un 3 ciparus (piemēram, "F310"), ja tiek ziņots par lidojuma līmeni. Norāda absolūto augstumu metros, kam seko "M", vai pēdās, kam seko "FT", ja tiek ziņots par absolūto augstumu. Norāda "ASC" (līmenis), kad augstums tiek uzņemts, vai "DES" (līmenis), kad augstums tiek samazināts.

2. iedaļa

9. pozīcija – PARĀDĪBA, KURAS DĒĻ JĀSNIEDZ ĪPAŠAIS ZIŅOJUMS NO GAISA KUĢA. Parādību, par kuru tiek sniegts ziņojums, norāda šādi:

- mērena turbulence kā "TURB MOD",
- spēcīga turbulence kā "TURB SEV",
- mērena apledošana kā "ICE MOD",
- strauja apledošana kā "ICE SEV",
- stiprs kalnu vilnis kā "MTW SEV",
- pērkona negaiss bez krusas kā "TS",
- pērkona negaiss ar krusu kā "TSGR",
- stipra putekļu vētra vai stipra smilšu vētra kā "HVY SS",
- vulkānisko pelnu mākonis kā "VA CLD",
- vulkāniskā aktivitāte pirms izvirduma vai vulkāna izvirdums kā "VA",

- krusa kā "GR",
- lietus gubmākoņi kā "CB".

PĀRRAIDĪTAIS LAIKS Norāda tikai tad, ja tiek pārraidīta 3. iedaļa.

4. ĪPAŠI NOTEIKUMI ZIŅOŠANAI PAR VĒJA NOBĪDI UN VULKĀNISKAJIEM PELNIEM

4.1. Ziņošana par vēja nobīdi

- 4.1.1. Ziņojot par gaisa kuģa novērotu vēja nobīdi, kas lidojuma laikā radusies augstuma uzņemšanas un pieejas fāzē, norāda gaisa kuģa tipu.
- 4.1.2. Ja ir ziņots par vēja nobīdes apstākļiem lidojuma laikā augstuma uzņemšanas vai pieejas fāzē vai ja šādi apstākļi ir minēti laika prognozē, tomēr vēja pretestība nav novērota, gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz informē attiecīgo ATS struktūrvienību, izņemot gadījumus, kad kapteinim ir zināms, ka attiecīgo ATS struktūrvienību par to jau ir informējis iepriekšējais gaisa kuģis.

4.2. Pēclidojuma ziņošana par vulkānisko aktivitāti

- 4.2.1. Kad gaisa kuģis ielidojis lidlaukā, gaisa kuģa ekspluatants vai lidojuma apkalpes loceklis nekavējoties iesniedz aizpildītu ziņojumu par vulkānisko aktivitāti lidlauka meteoroloģiskajam dienestam vai, ja šāds dienests ielidojušā gaisa kuģa lidojuma apkalpes locekļiem nav viegli pieejams, ar aizpildīto ziņojuma veidlapu rīkojas saskaņā ar vietējo vienošanos, kas panākta starp MET un ATS pakalpojumu sniedzējiem un gaisa kuģa ekspluatantu.
- 4.2.2. Lidlauka meteoroloģiskais dienests saņemto aizpildīto ziņojumu par vulkānisko aktivitāti nekavējoties nodod meteoroloģiskās novērošanas dienestam, kas atbild par meteoroloģisko novērojumu veikšanu tajā lidojumu informācijas apgabalā, kurā tika novērota vulkāniskā aktivitāte.

B. VEIDLAPA "ĪPAŠAIS ZIŅOJUMS NO GAISA KUĢA PAR VULKĀNISKO AKTIVITĀTI" (VEIDLAPAS VAR PARAUGS)

VEIDLAPAS VAR PARAUGS: izmanto pēclidojuma ziņošanai

ZIŅOJUMS PAR VULKĀNISKO AKTIVITĀTI

Ziņojumi no gaisa kuģa ir īpaši svarīgi, lai būtu iespējams novērtēt apdraudējumu, ko vulkānisko pelnu mākonis rada gaisa kuģu ekspluatācijai.

EKSPLOATANTS:			G/K IDENTIFIKĀCIJA: (kā norādīts lidojuma plānā)		
GAISA KUĢA KAPTEINIS:					
IZLIDOJIS NO:	DATUMS:	LAIKS; UTC:	IELIDOJIS:	DATUMS:	LAIKS; UTC:
ADRESĀTS			AIREP SPECIAL		
Pozīcijās 1-8 norādīto informāciju nekavējoties ziņo ATS struktūrvienībai, ar kuru nodibināts kontakts.					
1) GAISA KUĢA IDENTIFIKĀCIJA			2) ATRAŠANĀS VIETA		
3) LAIKS			4) LIDOJUMA LĪMENIS VAI ABSOLŪTAIS AUGSTUMS		
5) VULKĀNISKĀ AKTIVITĀTE NOVĒROTA (atrašanās vieta vai azimuts, aprēķinātais pelnu mākoņa līmenis un attālums no gaisa kuģa)					
6) GAISA TEMPERATŪRA			7) VĒJŠ KONKRĒTĀ PUNKTĀ		
8) PAPILDU INFORMĀCIJA			Cita _____		
SO ₂ KONSTATĒTS			jā <input type="checkbox"/> nē <input type="checkbox"/>		
Pelni novēroti			jā <input type="checkbox"/> nē <input type="checkbox"/> (īss aktivitātes apraksts, jo īpaši pelnu mākoņa vertikālais un laterālais izmērs un, ja iespējams, horizontālā pārvietošanās, palielināšanās temps u. c.)		
Pēc nosēšanās aizpilda pozīcijas 9-16 un veidlapu nosūta pa faksu: (faksa numurs, ko norāda meteoroloģiskais dienests, pamatojoties uz vietējo vienošanos starp meteoroloģisko dienestu un attiecīgo ekspluatantu.)					
9) PELNU MĀKOŅA BLĪVUMS	<input type="checkbox"/> (a) neblīvs	<input type="checkbox"/> (b) mērena blīvuma	<input type="checkbox"/> (c) ļoti blīvs		
10) PELNU MĀKOŅA KRĀSA	<input type="checkbox"/> (a) balts	<input type="checkbox"/> (b) gaiši pelēks	<input type="checkbox"/> (c) tumši pelēks		
	<input type="checkbox"/> (d) melns	<input type="checkbox"/> (e) cita _____			
11) ZVIRDUMS	<input type="checkbox"/> (a) nepārtraukts	<input type="checkbox"/> (b) ar pārtraukumiem	<input type="checkbox"/> (c) nav redzams		
12) AKTIVITĀTES VIETA	<input type="checkbox"/> (a) virsotne	<input type="checkbox"/> (b) mala	<input type="checkbox"/> (c) viena		
	<input type="checkbox"/> (d) vairākas	<input type="checkbox"/> (e) nav novērota			
13) CITAS NOVĒROTĀS IZVIRDUMA IEZĪMES	<input type="checkbox"/> (a) zibens	<input type="checkbox"/> (b) blāzma	<input type="checkbox"/> (c) lielas iežu atlūzas		
	<input type="checkbox"/> (d) pelnu izmeši	<input type="checkbox"/> (e) sēņveida mākonis	<input type="checkbox"/> (f) visas		
14) IETEKME UZ GAISA KUĢI	<input type="checkbox"/> (a) sakari	<input type="checkbox"/> (b) navigācijas sistēmas	<input type="checkbox"/> (c) dzinēji		
	<input type="checkbox"/> (d) Pito caurulīte	<input type="checkbox"/> (e) vējstikls	<input type="checkbox"/> (f) iluminatori		
15) CITA IETEKME	<input type="checkbox"/> (a) turbulence	<input type="checkbox"/> (b) Svētā Elma ugunis	<input type="checkbox"/> (c) citi tvaiki		
16) CITA INFORMĀCIJA (Visa informācija, kas uzskatāma par noderīgu.);					

30) pielikuma papildinājumu groza šādi:

a) tabulu, kurā izdarīta atsauce uz ICAO konvencijas 2. pielikumu, groza šādi:

i) virsrakstu aizstāj ar šādu:

“ICAO 2. pielikums

Atšķirības starp šo regulu un starptautiskajiem standartiem, kas ietverti Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 2. pielikumā, kurā izdarīti grozījumi”;

ii) šūnas, kas attiecas uz “Atšķirība A2-04”, aizstāj ar šādām:

“Atšķirība A2-04	
ICAO 2. pielikums 3. nodaļa 3.3.1.2. punkts	<p>ICAO konvencijas 2. pielikuma 3.3.1.2. punktu aizstāj ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.4001. punkta b) apakšpunktu. Atšķirības starp minēto ICAO noteikto standartu un minēto Savienības regulu ir šādas:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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 ar to, ka ir pievienots pasvītrotais teksts: <i>“jebkurš lidojums pāri valsts robežai, ja vien attiecīgās valstis nav noteikušas citādi.”</i> — Attiecībā uz VFR un IFR lidojumiem, ko paredzēts veikt naktī, minētās Savienības regulas SERA.4001. punkta b) apakšpunkta 6. punktā ir iekļauta šāda papildu prasība: <i>“6) visi lidojumi, ko paredzēts veikt naktī, ja ir paredzēts izlidot no lidlauka apkaimēs.”;</i>

b) šūnas, kas attiecas uz “Atšķirība A2-06”, svītro;

c) pēc tabulas, kurā izdarīta atsauce uz ICAO konvencijas 2. pielikumu, iekļauj šādas jaunas tabulas, kurās izdarīta atsauce uz ICAO konvencijas 3. pielikumu un ICAO konvencijas 10. pielikumu:

“ICAO 3. pielikums

Atšķirības starp šo regulu un starptautiskajiem standartiem, kas ietverti Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 3. pielikumā, kurā izdarīti grozījumi

Atšķirība A3-01	
ICAO 3. pielikums 5. nodaļa	<p>Jauns noteikums. Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.12005. punktā noteikts:</p> <p>b) Kompetentās iestādes pēc nepieciešamības nosaka citus apstākļus, par kuriem pēc saskaršanās ar tiem vai to novērošanas ziņo no gaisa kuģiem.</p>

ICAO 10. pielikums

Atšķirības starp šo regulu un starptautiskajiem standartiem, kas ietverti Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 10. pielikumā, kurā izdarīti grozījumi

Atšķirība A10-01	
ICAO 10. pielikums II sējums 5. nodaļa 5.2.1.4.1. punkts	<p>ICAO konvencijas 10. pielikuma II sējuma 5.2.1.4.1. nodaļa Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.14035. punktā transponēta ar dažām atšķirībām. Atšķirības starp minēto ICAO noteikto standartu un minēto Savienības regulu ir šādas:</p> <p>SERA.14035 Skaitļu pārraidīšana radiotelefonijā</p> <p>a) Skaitļu pārraidīšana</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Visus skaitļus, ko izmanto, lai pārraidītu gaisa kuģa izsaukuma kodu, kursu, skrejceļu, vēja virzienu un ātrumu, pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi. <ol style="list-style-type: none"> i) Lidojuma līmeņus pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, <u>izņemot gadījumu, kad lidojuma līmenis izteikts veselos simtos.</u> ii) Altimetra iestatījumu pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, <u>izņemot gadījumu, kad iestatījums ir 1 000 hPa, ko pārraida kā "ONE THOUSAND" ("VIENS TŪKSTOTIS").</u> iii) Visus skaitļus, ko izmanto, lai pārraidītu transpondera kodus, pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, <u>izņemot gadījumus, kad transpondera kods izteikts veselos tūkstošos, un šādos gadījumos informāciju pārraida, izrunājot ciparu, kas apzīmē tūkstošu skaitu, un pēc tā vārdu "THOUSAND" ("TŪKSTOŠI").</u> 2. Visus skaitļus, ko izmanto, lai pārraidītu informāciju, kura nav norādīta a) apakšpunkta 1. punktā, pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi, izņemot gadījumus, kad visus skaitļus, kuri izteikti veselos simtos un veselos tūkstošos, pārraida, izrunājot katru ciparu skaitli, kas apzīmē simtu vai tūkstošu skaitu, un pēc tam attiecīgi vārdu "HUNDRED" ("SIMTI") vai "THOUSAND" ("TŪKSTOŠI"). Tūkstošu un veselu simtu kombinācijas pārraida, izrunājot katru ciparu skaitli, kas apzīmē tūkstošu skaitu, un vārdu "THOUSAND" ("TŪKSTOŠI"), un pēc tam simtu skaitu un vārdu "HUNDRED" ("SIMTI"). 3. Gadījumos, kad nepieciešams precizēt skaitli, kas pārraidīts kā veseli tūkstoši un/vai veseli simti, skaitli pārraida, katru ciparu izrunājot atsevišķi. 4. Kad informāciju par relatīvo azimutu uz objektu vai satiksmi pa konfliktējošu trajektoriju sniedz, atsaucoties uz pulksteņa ciparnīcu ar 12 stundu atzīmēm, informāciju norāda, ciparus izrunājot kopā, piemēram, "TEN O'CLOCK" ("UZ DESMITIEM") vai "ELEVEN O'CLOCK" ("UZ VIENPADSMITIEM"). 5. Decimāldaļskaitļus pārraida, kā noteikts a) apakšpunkta 1. punktā, decimālkomata vietu pareizā secībā norādot ar vārdu "DECIMAL". 6. Lai ļoti augstas frekvences (VHF) radiotelefonijas sakaros norādītu raidītāja kanālu, izmanto visus sešus skaitliskā apzīmējuma ciparus, izņemot gadījumus, kad gan piektais, gan sestais cipars ir nulle, un šādos gadījumos izmanto tikai pirmos četrus ciparus.

Atšķirība A10-02	
ICAO 10. pielikums II sējums 5. nodaļa 5.2.1.7.3.2.3. punkts	ICAO konvencijas 10. pielikuma II sējuma 5.2.1.7.3.2.3. nodaļa Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 SERA.14055. punktā transponēta ar atšķirību. Atšķirība starp minēto ICAO noteikto standartu un minēto Savienības regulu ir šāda: SERA.14055 Radiotelefonijas procedūras b) 2. Atbildot uz minētajiem izsaukumiem, izmanto izsaucošās stacijas izsaukuma kodu un pēc tam – atbildošās stacijas izsaukuma kodu, un to uzskata par aicinājumu izsaucošajai stacijai turpināt pārraidi. <u>Pārsūtot saziņu tajā pašā ATS struktūrvienībā, ATS struktūrvienības izsaukuma kodu var izlaist, ja to atļāvusi kompetentā iestāde.</u> ;

d) tabulu, kurā izdarīta atsauce uz ICAO konvencijas 11. pielikumu, groza šādi:

i) virsrakstu aizstāj ar šādu:

“ICAO 11. pielikums

Atšķirības starp šo regulu un starptautiskajiem standartiem, kas ietverti Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 11. pielikumā, kurā izdarīti grozījumi”;

ii) šūnas, kas attiecas uz “Atšķirība A11-06”, aizstāj ar šādām:

“Atšķirība A11-06	
ICAO 11. pielikums 3. nodaļa	Jauns noteikums. Īstenošanas regulas (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, bet ne tikai, policijas, medicīniskās palīdzības lidojumus, meklēšanas un glābšanas operācijas un ugunsdzēsības lidojumus, ir spēkā arī šādi papildu nosacījumi: a) šādus speciālos VFR lidojumus drīkst veikt tikai dienā, ja vien kompetentā iestāde nav atļāvusi citādi; ✕ b) pilotam: 1) nav mākoņu, un ir skaidra virsmas redzamība; 2) redzamība lidojumā ir vismaz 1 500 m vai helikopteriem – vismaz 800 m; 3) lidojot ar 140 mezglu IAS vai mazāku ātrumu, ir iespējams laikus pamanīt citus satiksmes dalībniekus vai jebkurus šķēršļus, lai izvairītos no sadursmes; un c) gaisa satiksmes vadības struktūrvienība nedod speciālu VFR atļauju gaisa kuģim pacelties no lidlauka vadības zonā vai nosēsties šajā lidlaukā, nedz arī ienākt lidlauka satiksmes zonā vai lidlauka lidojumu riņķī, ja ziņotie meteoroloģiskie apstākļi šajā lidlaukā ir zem šāda minimuma: b) ATC: 1) tikai dienas laikā, ja vien kompetentā iestāde nav atļāvusi citādi; ✕ 1) redzamība uz zemes ir mazāka nekā 1 500 m vai helikopteriem – mazāka nekā 800 m; 2) apakšējās mākoņu robežas augstums ir mazāks nekā 180 m (600 ft).”