KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2023/1772

(2023. gada 12. septembris),

ar ko attiecībā uz ekspluatācijas noteikumiem saistībā ar gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu sistēmu un komponentu izmantošanu Eiropas vienotajā gaisa telpā groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012 un atceļ Regulu (EK) Nr. 1033/2006

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES, un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 ([1]), un jo īpaši tās 31. pantu un 44. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

tā kā:

(1) Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 140. panta 2. punktu īstenošanas noteikumi, kas pieņemti, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 552/2004 ([2]), ir jāpielāgo Regulas (ES) 2018/1139 noteikumiem ne vēlāk kā 2023. gada 12. septembrī.

(2) Komisijas Regula (EK) Nr. 1033/2006 ([3]) nosaka prasības attiecībā uz lidojumu plānu izstrādāšanas procedūrām lidojuma sagatavošanas fāzē Eiropas vienotajā gaisa telpā.

(3) Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 ([4]) nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām.

(4) Lai nodrošinātu prasību nepārtrauktību gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu ("ATM/ANS") aprīkojuma izmantošanai Eiropas vienotajā gaisa telpā, Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 būtu jāgroza, iekļaujot tajā relevantās lidojumu plānošanas prasības, kuras ietvertas Regulā (EK) Nr. 1033/2006, ko atceļ ar šo regulu.

(5) Tā kā tīkla pārvaldniekam ir uzticēti lidojuma plāna apstrādes uzdevumi lidojuma sagatavošanas fāzē, Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 būtu jāattiecina arī uz tīkla pārvaldnieku.

(6) Ir ļoti svarīgi, lai visi lietotāji, iesniedzot lidojumu plānus, rīkotos saskaņā ar tīkla pārvaldnieka izstrādātajām un uzturētajām rokasgrāmatām.

(7) Daudzkārtēju lidojumu plāni *EUR* reģionā vairs nav spēkā, tāpēc visas atsauces uz tiem būtu jāizņem.

([1]) OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (Savietojamības regula) (OV L 96, 31.3.2004., 26. lpp.).

([3]) Komisijas Regula (EK) Nr. 1033/2006 (2006. gada 4. jūlijs), ar ko nosaka prasības attiecībā uz lidojuma plānu sastādīšanas procedūrām lidojuma sagatavošanas fāzē vienotajā Eiropas gaisa telpā (OV L 186, 7.7.2006., 46. lpp.).

([4]) 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.).

(8) Ar lidojumu plānu izstrādes procedūrām saistītās prasības lidojuma sagatavošanas fāzē Eiropas vienotajā gaisa telpā, kas izklāstītas Regulā (EK) Nr. 1033/2006, uz Eiropas vienotajā gaisa telpā sniegtiem pakalpojumiem ārpus Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) Eiropas (*EUR*) reģiona neattiecas atbilstoši *ICAO EUR* Aeronavigācijas plāna I sējumā (Doc 7754) sniegtajai definīcijai, jo to vietējais nelielais satiksmes apjoms un ģeogrāfiskā situācija, kurā gaisa telpas robežojas tikai ar gaisa telpu, par ko atbildīgi trešās valsts ATM/ANS sniedzēji, ir pamats atšķirīgiem vietējiem koordinācijas nolīgumiem ar apkārt esošajām valstīm, kas nav ES dalībvalstis.

(9) Tāpēc Regula (EK) Nr. 1033/2006 būtu jāatceļ un Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 būtu attiecīgi jāgroza.

(10) Šajā regulā izklāstītajās grozītajās prasībās pienācīgi ņemts vērā Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplāns un tajā ietvertās sakaru, navigācijas un uzraudzības iespējas.

(11) Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra savā Atzinumā Nr. 01/2023 ([5]) ir ierosinājusi pasākumus saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 75. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktu un 76. panta 1. punktu.

(12) Šajā regulā paredzētie pasākumi atbilst atzinumam, ko sniegusi atbilstīgi Regulas (ES) 2018/1139 127. pantam izveidotā komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījumi Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012

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

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

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

2) regulas 2. pantu groza šādi:

a) pievieno šādu 19.a punktu:

"19.a) "gaisa kuģa identifikācija" ir burtu, ciparu grupa vai to kombinācija, kura ir vai nu identiska gaisa kuģa izsaukuma signālam, kas tiek izmantots "gaiss–zeme" sakaros, vai ir tās kodēts ekvivalents un kura tiek izmantota gaisa kuģa identificēšanai gaisa satiksmes pakalpojumu "zeme–zeme" sakaros;";

b) pievieno šādu 69.a punktu:

"69.a) "aprēķinātais bremžu paliktņu noņemšanas datums" ir aprēķinātais datums, kurā gaisa kuģis uzsāks ar izlidošanu saistītu kustību;";

c) pievieno šādu 89.b punktu:

"89.b) "integrētā lidojuma plānu sākotnējās apstrādes sistēma (*IFPS*)" ir Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla sistēma, ar kuras palīdzību gaisa telpā, uz ko attiecas šī regula, centralizēts lidojumu plānu apstrādes un izplatīšanas dienests nodrošina lidojumu plānu saņemšanu, apstiprināšanu un izplatīšanu;";

d) pievieno šādu 96.a punktu:

"96.a) "tīkla pārvaldnieks" ir struktūra, kurai uzticēts veikt uzdevumus, kas nepieciešami, lai izpildītu Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. pantā minētās funkcijas;";

e) pievieno šādu 97.a punktu:

"97.a) "*NOTAM*" ir paziņojums, ko izplata, izmantojot telesakaru līdzekļus, un kas satur informāciju par jebkuras aeronavigācijas iekārtas, pakalpojuma un procedūras ieviešanu, stāvokli vai izmaiņām tajā, kā arī par radušos apdraudējumu, par kuru ir svarīgi laikus brīdināt ar lidojumu saistīto personālu;";

([5]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions.

f) pievieno šādu 99.a punktu:

"99.a) "lidojuma plāna autors" ir persona vai organizācija, kas integrētajai lidojuma plānu sākotnējās apstrādes sistēmai (*IFPS*) iesniedz lidojumu plānus un jebkādus saistītus precizējošus ziņojumus, tostarp piloti, ekspluatanti un pārstāvji, kas rīkojas to vārdā, kā arī *ATS* struktūrvienības;";

g) pievieno šādu 100.a punktu:

"100.a) "lidojuma sagatavošanas fāze" ir periods no lidojuma plāna pirmās iesniegšanas līdz pirmās gaisa satiksmes vadības atļaujas izdošanai;";

3) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Atcelšana

Regulu (EK) Nr. 1033/2006 ar šo atceļ.

3. pants

Stāšanās spēkā

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

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

Briselē, 2023. gada 12. septembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

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

1) SERA.2001. punktu aizstāj ar šādu:

"**SERA.2001. Priekšmets**

Neskarot SERA.1001. punktu, šo pielikumu piemēro gaisa telpas izmantotājiem un gaisa kuģiem:

a) kuri veic lidojumus uz Savienību, Savienības teritorijā vai no Savienības;

b) kuriem ir Savienības dalībvalsts valstspiederības un reģistrācijas zīmes un kuri veic lidojumus jebkurā gaisa telpā, ciktāl tie nav pretrunā noteikumiem, ko publicējusi valsts, kurai ir jurisdikcija pār pārlidojamo teritoriju.";

2) SERA.4001. punktu groza šādi:

a) punkta c) un d) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

"c) Lidojuma plānu:

1) iesniedz pirms izlidošanas:

i) tieši tīkla pārvaldniekam vai ar gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punkta starpniecību saskaņā ar tīkla pārvaldnieka izstrādātām un uzturētām darbības rokasgrāmatām, kuras satur nepieciešamos norādījumus un informāciju, ja daļā lidojuma maršruta vai visā maršrutā Eiropas vienotajā gaisa telpā ir nolūks nodrošināt lidojumu saskaņā ar *IFR*; vai

ii) gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punktam citos gadījumos,

2) lidojuma laikā pārraida attiecīgajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai vai sakaru "gaiss–zeme" kontroles radiostacijai.

d) 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:

1) ne agrāk kā 120 stundas pirms aprēķinātā bremžu paliktņu noņemšanas laika;

2) vismaz 3 stundas pirms aprēķinātā bremžu paliktņu noņemšanas laika lidojumiem, kuriem var tikt piemēroti gaisa satiksmes plūsmas vadības pasākumi;

3) vismaz 60 minūtes pirms izlidošanas visiem citiem lidojumiem, uz kuriem neattiecas 2. punkts; vai

4) ja tas tiek iesniegts lidojuma laikā, tādā termiņā, kas nodrošina, ka attiecīgā *ATS* struktūrvienība to saņem vismaz 10 minūtes pirms aprēķinātā laika, kad gaisa kuģis sasniegs:

i) plānoto ielidošanas vietu kontrolējamā vai konsultatīvā zonā vai

ii) gaisa trases vai konsultatīva maršruta šķērsošanas punktu.";

b) pievieno šādu e) un f) apakšpunktu:

"e) Lidojumiem, kas daļēji vai pilnībā tiek veikti saskaņā ar *IFR*, ielidojot gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības atbildības apgabalā, kam no tīkla pārvaldnieka iepriekš nav saņemts lidojuma plāns, attiecīgā struktūrvienība pārraida tīkla pārvaldniekam gaisa kuģa identifikatoru, gaisa kuģa tipu, ielidošanas vietu tās atbildības apgabalā, laiku un lidojuma līmeni attiecīgajā brīdī, lidojuma maršrutu un galamērķa lidlauku.

f) Šā punkta c), d), un e) apakšpunktos izklāstītās prasības nepiemēro Eiropas vienotajā gaisa telpā, kas neietilpst *ICAO EUR* reģionā.";

3) SERA.4005. punktu aizstāj ar šādu:

"**SERA.4005. Lidojuma plāna saturs**

a) Lidojuma plāns satur visu informāciju attiecībā uz šādiem jautājumiem, kurus kompetentā iestāde uzskata par būtiskiem:

1) gaisa kuģa identifikācija;

2) lidojumu noteikumi un lidojuma veids;

3) gaisa kuģu skaits un tips(-i) un pēcstrūklas turbulences kategorija;

4) gaisa kuģa aprīkojums un iespējas;

5) izlidošanas lidlauks vai ekspluatācijas vieta;

6) aprēķinātais bremžu paliktņu noņemšanas datums un laiks;

7) kreisēšanas ātrums(-i);

8) kreisēšanas līmenis(-ņi);

9) lidojuma maršruts;

10) galamērķa lidlauks vai ekspluatācijas vieta un kopējais aprēķinātais lidojumam nepieciešamais laiks;

11) rezerves lidlauks(-i) vai ekspluatācijas vieta(-as);

12) lidojuma ilgums atkarībā no degvielas rezerves;

13) kopējais cilvēku skaits gaisa kuģī;

14) avārijas un izdzīvošanas aprīkojums, tostarp ballistiskā glābšanas izpletņu sistēma;

15) cita informācija.

b) Lidojumu plāniem, kas iesniegti lidojuma laikā, izlidošanas lidlauka vai ekspluatācijas vietas vietā norāda vietu, kur vajadzības gadījumā var saņemt papildu informāciju par lidojumu. Tāpat aprēķinātā bremžu paliktņu noņemšanas laika vietā sniedz informāciju par maršruta, uz kuru attiecas lidojuma plāns, pirmā punkta pārlidošanas laiku.";

4) SERA.4010. punktu aizstāj ar šādu:

"**SERA.4010. Lidojuma plāna izstrādāšana**

a) Lidojuma plāns satur nepieciešamo informāciju par attiecīgajiem jautājumiem, kas uzskaitīti SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 1.–11. punktā par visu maršrutu vai maršruta daļu, par kuru iesniegts lidojuma plāns.

b) Gaisa kuģu ekspluatanti, lidojumu plānu autori un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības, rīkojoties atbilstoši SERA.4001. punkta c) apakšpunkta 1. punkta i) apakšpunktā minētajiem nepieciešamajiem norādījumiem, ievēro:

1) lidojuma plāna veidlapas, kas sniegta 6. papildinājumā, aizpildīšanas norādījumus;

2) visus attiecīgajās aeronavigācijas informācijas publikācijās minētos ierobežojumus.

c) Gaisa kuģu ekspluatanti vai pārstāvji, kas rīkojas to vārdā, kuri plāno veikt daļu maršruta vai visu maršrutu Eiropas vienotajā gaisa telpā saskaņā ar *IFR*, ieraksta atbilstošo indikatoru, kas raksturo uz gaisa kuģa klāja esošo aprīkojumu un tā iespējas saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2023/1770 (*) attiecīgajā lidojuma plāna punktā saskaņā ar SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 4. punkta noteikumiem.

d) Gaisa kuģu, kuri nav aprīkoti atbilstoši Īstenošanas regulai (ES) 2023/1770, ekspluatanti, kas plāno veikt lidojumus Eiropas vienotajā gaisa telpā, ieraksta atbilstošo indikatoru, kas raksturo uz gaisa kuģa klāja esošo aprīkojumu un tā iespējas, kā arī visus potenciālos atbrīvojumus attiecīgajos lidojuma plāna punktos attiecīgi saskaņā ar SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 4. punktu un SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 15. punktu. Turklāt lidojuma plāns satur nepieciešamo informāciju par visiem pārējiem jautājumiem, ja to noteikusi kompetentā iestāde vai ja to uzskata par nepieciešamu lidojuma plāna iesniedzējs.

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1770 (2023. gada 12. septembris), ar ko paredz noteikumus par Eiropas vienotās gaisa telpas izmantošanai nepieciešamo gaisa kuģu aprīkojumu un ekspluatācijas noteikumus saistībā ar Eiropas vienotās gaisa telpas izmantošanu un atceļ Regulu (EK) Nr. 29/2009, Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1206/2011, (ES) Nr. 1207/2011 un (ES) Nr. 1079/2012 (OV L 228, XX.9.2023., 39.. lpp.)";.

5) pievieno šādu SERA.4013. punktu:

"**SERA.4013. Lidojuma plāna pieņemšana**

a) Tīkla pārvaldnieks maršruta daļai, kas tiek veikta saskaņā ar *IFR*, un gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punkts veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka lidojuma plāna saņemšanas brīdī vai brīdī, kad tajā tiek veiktas izmaiņas, tas:

(1) atbilst piemērojamam formātam un datu nosacījumiem;

(2) ir pilnīgs un pēc iespējas precīzs;

(3) attiecīgā gadījumā ir saskaņots ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām un

(4) ir pieņemts vai tajā veiktās izmaiņas arī ir pieņemtas, un lidojuma plāna autors ir par to informēts.

b) *ATC* struktūrvienības sniedz tīkla pārvaldniekam visas nepieciešamās lidojuma plāna izmaiņas, kas ietekmē ar maršrutu vai lidojuma līmeni saistītos jautājumus, kuri uzskaitīti SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 1.–10. punktā un varētu ietekmēt lidojuma izpildes drošību, attiecībā uz lidojumu plāniem un saistītiem precizējošiem ziņojumiem, ko tās iepriekš saņēmušas no tīkla pārvaldnieka. Lidojuma sagatavošanas fāzē *ATC* struktūrvienība neveic nekādas citas izmaiņas lidojuma plānā, kā arī bez saskaņošanas ar gaisa kuģa ekspluatantu neatceļ to.

c) Tīkla pārvaldnieks nodod pieņemto lidojuma plānu un visas lidojuma sagatavošanas fāzē lidojuma plānā veiktās izmaiņas jautājumos, kas uzskaitīti SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 1.–10. punktā, un ar to saistītos precizējošos ziņojumus visām *ATS* struktūrvienībām, uz kurām tas attiecas.

d) Tīkla pārvaldnieks nodod gaisa kuģa ekspluatantam visas nepieciešamās lidojuma sagatavošanas fāzē veiktās izmaiņas lidojuma plānā, kuras ietekmē SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 1.–10. punktā minētos jautājumus saistībā ar maršrutu vai lidojuma līmeni un kuras varētu ietekmēt lidojuma izpildes drošību, attiecībā uz uzlidojumu plāniem un ar tiem saistītajiem iepriekš saņemtajiem precizējošiem ziņojumiem.

e) Ja lidojuma plāna autors nav gaisa kuģa ekspluatants vai pilots, tas nodrošina, lai lidojuma plāna pieņemšanas nosacījumi un visas nepieciešamās izmaiņas šajos nosacījumos, ko paziņojis tīkla pārvaldnieks lidojuma daļai, kuru veic saskaņā ar *IFR*, vai gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punkts, tiek darītas pieejamas gaisa kuģa ekspluatantam vai pilotam, kurš ir iesniedzis lidojuma plānu.

f) Gaisa kuģa ekspluatants gādā par to, lai lidojuma plāna pieņemšanas nosacījumi un visas nepieciešamās izmaiņas tajā, kuras tīkla pārvaldnieks vai gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punkts paziņojis lidojuma plāna autoram, būtu iekļautas plānotajā lidojumā un nodotas pilotam.

g) Gaisa kuģa ekspluatants pirms lidojuma veikšanas nodrošina, ka lidojuma plāna saturs pareizi atspoguļo plānoto lidojumu.

h) Tīkla pārvaldnieks apstrādā un izplata lidojumu plānos saņemto informāciju par 8,33 kHz kanālu atstatuma nodrošināšanas iespēju.

i) Šā punkta a)–h) apakšpunktā noteiktās prasības nepiemēro Eiropas vienotajā gaisa telpā, kas neietilpst *ICAO EUR* reģionā.";

6) SERA.4015. punktu aizstāj ar šādu:

"**SERA.4015. Lidojuma plāna izmaiņas**

a) Par visām izmaiņām lidojuma plānā, kas iesniegts *IFR* lidojumam vai *VFR* lidojumam, kurš tiek veikts kā kontrolējams lidojums, paziņo:

1) lidojuma sagatavošanas fāzē tīkla pārvaldniekam par lidojumiem, kurus paredzēts veikt saskaņā ar *IFR daļā* maršruta vai visā maršrutā, un gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punktiem, tiklīdz tas ir iespējams;

2) lidojuma laikā saskaņā ar SERA.8020. punkta b) apakšpunkta noteikumiem atbilstošai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai.

Par nozīmīgām citu *VFR* lidojumu plānu izmaiņām paziņo atbilstošajai gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai, tiklīdz tas ir iespējams.

b) Aprēķinātā bremžu paliktņu noņemšanas laika kavējuma gadījumā par 30 minūtēm kontrolējamam lidojumam vai 1 stundas kavējuma gadījumā nekontrolējamam lidojumam, kuram ir iesniegts lidojuma plāns, atkarībā no apstākļiem lidojuma plānā veic grozījumus vai iesniedz jaunu lidojuma plānu un iepriekšējo lidojuma plānu atceļ. Par jebkura lidojuma, kas tiek veikts saskaņā ar *IFR*, kavējumiem, kuri pārsniedz 15 minūtes, paziņo tīkla pārvaldniekam.

c) Gadījumā, ja attiecībā uz lidojumu ir gaisa kuģa aprīkojuma un tā iespēju statusa izmaiņas, gaisa kuģa ekspluatanti vai pārstāvji, kas rīkojas to vārdā, nosūta tīkla pārvaldniekam vai gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punktam grozījuma ziņojumu, kas ietver lidojuma plāna veidlapu, kuras attiecīgajā punktā norādīts atbilstošs indikators.

d) Izmaiņas pirms izlidošanas iesniegtajā informācijā par lidojuma ilgumu atkarībā no degvielas rezerves vai par kopējo cilvēku skaitu gaisa kuģī, ja šī informācija izlidošanas brīdī bijusi nepareiza, ir nozīmīgas izmaiņas lidojuma plānā, par kurām jāziņo.

e) Šā punkta a)–d) apakšpunktā noteiktās prasības nepiemēro Eiropas vienotajā gaisa telpā, kas neietilpst *ICAO EUR* reģionā.";

7) pievieno šādu 15. sadaļu:

"*15. SADAĻA*

Dispečera–pilota datu pārraides sakaru (CPDLC) procedūras

SERA.15001. Datu pārraides sākums un datu pārraides sākuma kļūme

a) Gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai piesaistīto pieteikšanās adresi publicē valstu aeronavigācijas informācijas publikācijās.

b) Pēc derīga datu pārraides sākuma pieprasījuma saņemšanas no gaisa kuģa, kas tuvojas datu pārraides pakalpojuma apgabalam vai atrodas tajā, gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība apstiprina pieprasījumu un, ja tā spēj to sasaistīt ar lidojuma plānu, izveido savienojumu ar gaisa kuģi.

c) Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs izstrādā procedūras, kā pēc iespējas īsākā laikā novērst datu pārraides sākuma kļūmes.

d) Gaisa kuģa ekspluatants izstrādā procedūras, kā pēc iespējas īsākā laikā novērst datu pārraides sākuma kļūmes.

SERA.15005. CPDLC izveidošana

a) Dispečera–pilota datu pārraides sakarus (CPDLC) izveido pietiekamu laiku iepriekš, lai nodrošinātu gaisa kuģim sakarus ar atbilstošo gaisa satiksmes vadības struktūrvienību.

b) Informāciju par to, kad un attiecīgā gadījumā kur gaisa vai zemes sistēmām būtu jāizveido CPDLC, publicē aeronavigācijas informācijas cirkulāros vai publikācijās.

c) Pilotam pakalpojuma sniegšanas laikā jebkurā brīdī jāspēj identificēt gaisa satiksmes vadības struktūrvienība, kas nodrošina gaisa satiksmes vadības pakalpojumu.

SERA.15010. CPDLC nodošana

a) Dispečera–pilota datu pārraides sakaru (CPDLC) nodošanas gadījumā balss sakaru un CPDLC nodošana sākas vienlaikus.

b) Kad gaisa satiksmes vadības struktūrvienība, kurā ir pieejams CPDLC, nodod gaisa kuģi gaisa satiksmes vadības struktūrvienībai, kuras rīcībā nav CPDLC, CPDLC pārtraukšanu sāk vienlaikus ar balss sakaru nodošanu.

c) Gaisa satiksmes vadības dispečeru informē par mēģinājumu nodot CPDLC, kura rezultātā mainās datu apmaiņu nodrošinošā pilnvarotā instance, ja ir datu pārraides ziņojumi, kuriem nav saņemta slēgšanas atbilde. Ja gaisa satiksmes vadības dispečers nolemj nodot gaisa kuģi, nesaņemot pilota atbildes uz neatbildētu(-iem) augšupsaites paziņojumu(-iem), gaisa satiksmes vadības dispečers balss sakarus parasti atjauno, lai noskaidrotu visas ar neatbildēto(-ajiem) augšupsaites paziņojumu(-iem) saistītās neskaidrības.

SERA.15015. CPDLC ziņojumu izveide

a) CPDLC ziņojumu tekstu sagatavo standarta ziņojuma formātā nekodētā valodā vai, izmantojot saīsinājumus un kodus. No nekodētas valodas jāizvairās, ja teksta apjomu var samazināt, izmantojot atbilstīgus saīsinājumus un kodus. Tādus nebūtiskus vārdus un frāzes kā pieklājības frāzes neizmanto.

b) Gaisa satiksmes vadības dispečers un pilots sagatavo CPDLC ziņojumus, izmantojot standarta ziņojumu elementus, brīvā teksta ziņojumu elementus vai abu iepriekšminēto kombināciju. Gaisa satiksmes vadības dispečeriem un pilotiem jāizvairās no brīvā teksta ziņojumu elementu lietošanas.

c) Ja izmantotais CPDLC ziņojumu komplekts neatbilst konkrētiem apstākļiem, kompetentā iestāde pēc konsultācijām ar ekspluatantiem un citiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem var noteikt, ka ir pieļaujams izmantot brīvā teksta ziņojumu elementus. Tādos gadījumos attiecīgā kompetentā iestāde nosaka katra brīvā teksta ziņojuma elementa attēlojuma formātu, paredzēto lietojumu un atribūtus.

d) CPDLC ziņojums nesatur vairāk par pieciem ziņojuma elementiem, no kuriem tikai divi var saturēt maršruta atļaujas mainīgo lielumu.

e) Vairāku elementu CPDLC ziņojumu sagatavošana

(1) Ja nepieciešams atbildēt uz vairāku elementu CPDLC ziņojumu, atbildei jāattiecas uz visiem ziņojuma elementiem.

(2) Ja nav iespējams izpildīt viena elementa ziņojuma atļauju vai kādas vairāku elementu atļaujas ziņojuma daļu, pilots nosūta atbildi "UNABLE" uz ziņojumu kopumā.

(3) Ja nav iespējams apstiprināt nevienu viena vai vairāku elementu atļaujas pieprasījuma elementu, dispečers atbild ar ziņojumu "UNABLE", kas attiecas uz visiem pieprasījuma elementiem. Esošo(-ās) atļauju(-as) neatkārto.

(4) Ja vairāku elementu atļaujas pieprasījumu iespējams apmierināt tikai daļēji, dispečers atbild ar ziņojumu "UNABLE", kas attiecas uz visiem pieprasījuma ziņojuma elementiem, un attiecīgā gadījumā norāda iemeslu un/vai informāciju par to, kad atļauja varētu tikt dota.

(5) Ja viena vai vairāku elementu atļaujas pieprasījuma visus elementus ir iespējams apstiprināt, dispečers atbild ar katram pieprasījuma elementam atbilstošām atļaujām. Attiecīgo atbildi sniedz viena augšupsaites ziņojuma veidā.

(6) Ja CPDLC ziņojumā ir vairāk par vienu ziņojuma elementu un ziņojuma atbildes atribūts ir "Y", izmantošanas gadījumā vienā atbildes ziņojumā ir atbilstošs atbilžu skaits tādā pašā secībā.

SERA.15020. Atbildēšana uz CPDLC ziņojumiem

a) Ja kompetentā iestāde nenosaka citādi, CPDLC ziņojumu balss atkārtošana nav vajadzīga.

b) Izņemot gadījumus, kad jāizlabo pārraidīts CPDLC ziņojums, ja dispečers vai pilots sazinās ar CPDLC starpniecību, atbildi parasti nosūta ar CPDLC starpniecību. Ja dispečers vai pilots sazinās ar balss sakaru starpniecību, atbildi parasti sniedz ar balss sakaru palīdzību.

SERA.15025. CPDLC ziņojumu labošana

a) Ja tiek uzskatīts, ka jāveic labojumi CPDLC ziņojumā vai jāprecizē šāda ziņojuma saturs, gaisa satiksmes vadības dispečers un pilots izmanto atbilstošākos līdzekļus pareizās informācijas vai nepieciešamo precizējumu nosūtīšanai.

b) Ja CPDLC ziņojuma, uz kuru vēl nav saņemta operatīva atbilde, labošanai izmanto balss sakarus, pirms dispečera vai pilota balss pārraides izmanto šādu frāzi: "DISREGARD CPDLC (ziņojuma veids) MESSAGE, BREAK" – kam seko pareizā atļauja, norādījums, informācija vai pieprasījums.

c) Atsaucoties uz CPDLC ziņojumu, kurš nav jāņem vērā, un identificējot to, jāpievērš uzmanība formulējumam, lai izvairītos no neskaidrībām attiecībā uz atļaujas, norādījuma, informācijas vai pieprasījuma labojumu.

d) Ja CPDLC ziņojumu, uz kuru nepieciešama operatīva atbilde, vēlāk precizē ar balss sakaru starpniecību, tad nosūta attiecīgu CPDLC ziņojuma slēgšanas atbildi, lai nodrošinātu CPDLC dialoga atbilstošu sinhronizāciju. To var izdarīt, vai nu sniedzot ziņojuma saņēmējam ar balss sakaru palīdzību skaidrus norādījumus noslēgt dialogu, vai ļaujot sistēmai automātiski noslēgt dialogu.

SERA.15030. Dispečera datu pārraides sakaru procedūras ārkārtas situācijās, apdraudējumu un CPDLC aprīkojuma kļūmes gadījumā

a) Ja gaisa satiksmes vadības dispečers vai pilots saņem brīdinājumu par to, ka vienu dispečera–pilota datu pārraides sakaru ziņojumu nav izdevies nosūtīt, gaisa satiksmes vadības dispečers vai pilots atkarībā no situācijas veic vienu no tālāk norādītajām darbībām:

(1) ar balss sakaru starpniecību apstiprina darbības, kas tiks veiktas attiecībā uz konkrēto dialogu, pirms informācijas lietojot šādu frāzi: "CPDLC MESSAGE FAILURE";

(2) ar dispečera–pilota datu pārraides sakaru starpniecību atkārtoti pārraida dispečera–pilota datu pārraides sakaru ziņojumu, kuru neizdevās nosūtīt.

b) Gaisa satiksmes vadības dispečeri, kuriem ir jāpārraida informācija par dispečera–pilota datu pārraides sakaru zemes sistēmas pilnīgu atteici visām stacijām, kas to varētu uztvert, pirms šādas pārraides izmanto vispārēju izsaukumu: "ALL STATIONS CPDLC FAILURE", kam seko izsaucošās stacijas identifikācija.

c) Dispečera–pilota datu pārraides sakaru atteices gadījumā un pāriešanas gadījumā uz balss sakariem visi neatbildētie CPDLC ziņojumi tiek uzskatīti par nepiegādātiem un viss ar neatbildētajiem ziņojumiem saistītais dialogs tiek atkārtots ar balss sakaru starpniecību.

d) Ja notiek dispečera–pilota datu pārraides sakaru atteice, bet tie tiek atjaunoti, pirms rodas nepieciešamība pārslēgties uz balss sakariem, visi neatbildētie ziņojumi tiek uzskatīti par nepiegādātiem un viss ar nepiegādātajiem ziņojumiem saistītais dialogs tiek atsākts ar CPDLC starpniecību.

SERA.15035. CPDLC sistēmas plānota atslēgšana

a) Ja ir plānota sakaru tīkla vai CPDLC zemes sistēmas atslēgšana, publicē *NOTAM* paziņojumu, lai informētu visas personas, kuras tas ietekmē, par atslēgšanas laiku, un attiecīgā gadījumā informāciju par balss sakaru frekvencēm, kuras var izmantot.

b) Gaisa kuģiem, kuri uztur sakarus ar *ATC* struktūrvienībām, ar balss sakaru vai CPDLC starpniecību paziņo par CPDLC pakalpojuma drīzu atslēgšanu.

SERA.15040. CPDLC pieprasījumu izmantošanas pārtraukšana

a) Dispečers pieprasa, lai visas stacijas vai noteikts reiss atturas no CPDLC pieprasījumu sūtīšanas noteiktā laikposmā, izmantojot šādu frāzi: ((izsaukuma signāls) vai ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(iemesls)].

b) Par CPDLC normālas izmantošanas atsākšanu paziņo ar šādu frāzi: ((izsaukuma signāls) vai ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.

SERA.15045. CPDLC lietošana "gaiss–zeme" balss sakaru atteices gadījumā

CPDLC savienojuma esībai starp gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību un gaisa kuģi nevajadzētu traucēt pilotam un attiecīgajam gaisa satiksmes vadības dispečeram uzsākt un veikt visas nepieciešamās darbības "gaiss–zeme" balss sakaru atteices gadījumā.

SERA.15050. CPDLC testēšana

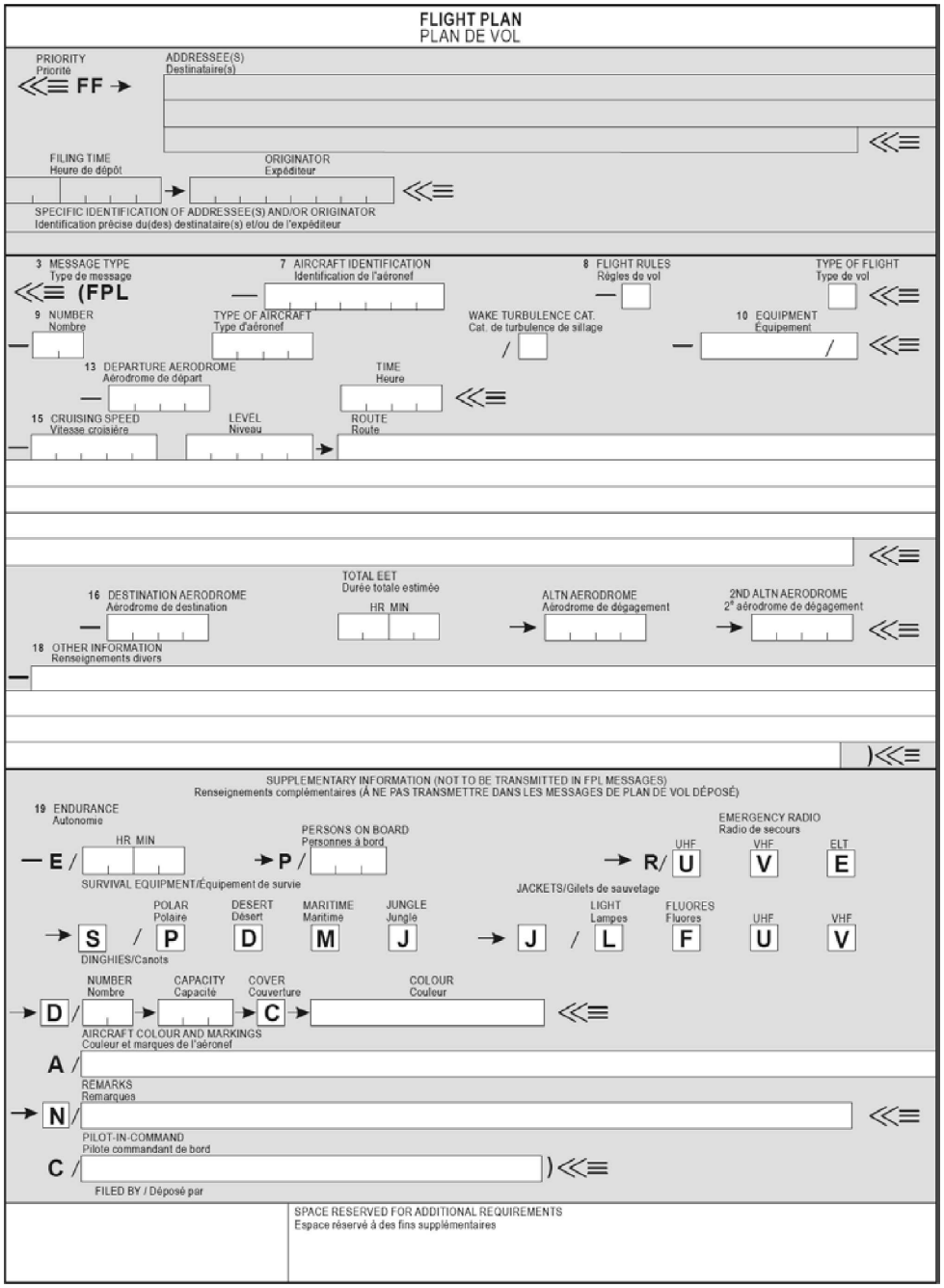
Ja CPDLC testēšana ar gaisa kuģi var ietekmēt gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu gaisa kuģim, šāda testēšana iepriekš jāsaskaņo.";

8) pievieno šādu 6. papildinājumu:

"6. papildinājums

LIDOJUMA PLĀNA SAGATAVOŠANA

1. ***ICAO* lidojuma plāna veidlapas paraugs**



2. **Norādījumi lidojuma plāna veidlapas aizpildīšanai**

2.1. Vispārīgi norādījumi

Stingri ievērojiet noteiktos formātus un datu norādīšanas veidus.

Sāciet ievadīt datus pirmajā tiem paredzētajā laukā. Neizmantotos laukus atstājiet neaizpildītus.

Visus pulksteņa laikus norādiet ar 4 cipariem pēc saskaņotā pasaules laika (*UTC*).

Visus aprēķinātos pagājušos laikus norādiet ar 4 cipariem (stundas un minūtes).

Ieēnoto lauku pirms 3. ailes aizpilda *ATS* un *COM* dienesti, ja vien atbildība par lidojuma plāna ziņojumu sagatavošanu nav deleģēta.

2.2. Norādījumi par *ATS* datu aizpildīšanu

Aizpildiet 7.–18. aili un, ja to noteikusi kompetentā iestāde vai tas nepieciešams citu iemeslu dēļ, 19. aili saskaņā ar šādiem norādījumiem.

IERAKSTIET vienu no tālāk minētajiem gaisa kuģa identifikatoriem, nepārsniedzot 7 burtciparu zīmes, bez savienojuma zīmēm vai simboliem:

a) gaisa kuģa ekspluatanta *ICAO* apzīmējums, kam seko lidojuma identifikators (piemēram, KLM511, NGA213, JTR25), ja izsaukuma signāls, ko gaisa kuģis izmanto radiotelefonijas sakaru laikā, sastāv no ekspluatanta *ICAO* telefonijas apzīmējuma, kam seko lidojuma identifikators (piemēram, KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25); vai

b) gaisa kuģa valstspiederības vai vienotā zīme un reģistrācijas zīme (piemēram, EIAKO, 4XBCD, N2567GA), ja:

(1) radiotelefonijas sakaru laikā gaisa kuģa izmantoto izsaukuma signālu veido tikai šis identifikators (piemēram, CGAJS), vai pirms tās atrodas gaisa kuģa ekspluatanta *ICAO* telefonijas apzīmējums (piemēram, BLIZZARD CGAJS);

(2) gaisa kuģis nav aprīkots ar radio.

Lidojuma noteikumi

IERAKSTIET vienu no šiem burtiem, kas apzīmē lidojuma noteikumu kategoriju, kuru pilots plāno ievērot:

I – ja paredzēts, ka lidojums pilnībā tiks veikts saskaņā ar *IFR*; vai

V – ja paredzēts, ka lidojums tiks pilnībā veikts saskaņā ar *VFR*; vai

Y – ja sākumā lidojums tiks veikts saskaņā ar *IFR*, bet pēc tam lidojuma noteikumi tiks mainīti vienu vai vairākas reizes; vai

Z – ja sākumā lidojums tiks veikts saskaņā ar *VFR*, bet pēc tam lidojuma noteikumi tiks mainīti vienu vai vairākas reizes.

15. ailē norādiet punktu vai punktus, kuros plānots mainīt lidojuma noteikumus.

Lidojuma tips

IERAKSTIET vienu no šiem burtiem, kas apzīmē lidojuma tipu, ja to nosaka kompetentā iestāde:

S – ja tas ir regulāru gaisa pārvadājumu pakalpojums;

N – ja tie ir neregulāri gaisa pārvadājumi;

G – ja tā ir vispārējas nozīmes aviācija;

M – ja tā ir militārā aviācija;

X – ja tas neietilpst nevienā no iepriekš nosauktajām kategorijām.

Norādiet lidojuma statusu aiz indikatora "STS" 18. ailē vai, ja nepieciešams norādīt citus īpašas apstrādes iemeslus *ATS*, norādiet iemeslu aiz indikatora "RMK" 18. ailē.

Gaisa kuģu skaits (1 vai 2 rakstu zīmes)

IERAKSTIET gaisa kuģu skaitu, ja to ir vairāk par vienu.

Gaisa kuģa tips (2–4 rakstu zīmes)

IERAKSTIET atbilstošo apzīmējumu saskaņā ar Doc 8643, Gaisa kuģa tipa apzīmējumi (*Aircraft Type Designators*), VAI, ja attiecīgais apzīmējums nav piešķirts, vai grupas lidojumu gadījumā, kurā ir vairāk nekā viena tipa gaisa kuģi, IERAKSTIET "ZZZZ" un PRECIZĒJIET 18. ailē gaisa kuģu (skaitu un) tipu(-us), vispirms ierakstot "TYP/".

Pēcstrūklas turbulences kategorija (1 rakstu zīme)

IERAKSTIET slīpsvītru un aiz tās vienu no tālāk norādītajiem burtiem, kas apzīmē gaisa kuģa pēcstrūklas turbulences kategoriju:

J – "SUPER", lai norādītu gaisa kuģa tipu, kas definēts *ICAO* Doc 8643, Gaisa kuģa tipa apzīmējumi, jaunākā redakcija;

H – "HEAVY", lai norādītu gaisa kuģa tipu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu 136 000 kg vai lielāku, izņemot *ICAO* Doc 8643 "SUPER" (J) kategorijā uzskaitītos gaisa kuģu tipus;

M – "MEDIUM", lai norādītu gaisa kuģa tipu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu mazāku par 136 000 kg, bet lielāku par 7 000 kg;

L – "LIGHT", lai norādītu gaisa kuģa tipu ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu vienādu ar vai mazāku par 7 000 kg.

Iespējas ietver šādus elementus:

a) attiecīga izmantojama aprīkojuma esība uz gaisa kuģa klāja;

b) aprīkojums un iespējas, kas atbilst lidojuma apkalpes kvalifikācijai; un

c) attiecīgā gadījumā attiecīgas iestādes atļauja.

Radiosakaru, navigācijas un nosēšanās palīglīdzekļu aprīkojums un iespējas

IERAKSTIET vienu no tālāk minētajiem burtiem:

N – ja gaisa kuģim nav sakaru/navigācijas/nosēšanās palīglīdzekļu aprīkojuma plānotajam maršrutam vai aprīkojums nav izmantojams; vai

S – ja gaisa kuģim ir sakaru/navigācijas/nosēšanās palīglīdzekļu aprīkojums plānotajam maršrutam un tas ir izmantojams; un/vai

IERAKSTIET vienu vai vairākus tālāk norādītos burtus, lai apzīmētu izmantojamo sakaru/navigācijas/nosēšanās palīglīdzekļu aprīkojumu un pieejamās iespējas:

A	GBAS nosēšanās vadības sistēma	**J7**	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV ar SBAS)	**K**	MLS
C	Loran C	**L**	ILS
D	DME	**M1**	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	**M2**	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	**M3**	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	**O**	VOR

G	GNSS. Ja kādu lidojuma daļu plānots veikt saskaņā ar *IFR*, tas attiecas uz *ICAO* 10. pielikuma I sējumam atbilstošiem GNSS uztvērējiem
H	HF RTF
I	Inerciāla navigācija
J1	CPDLC ATN VDL režīms "2"
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL režīms "A"
J4	CPDLC FANS 1/A VDL režīms "2"
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
P1	CPDLC RCP 400
P2	CPDLC RCP240
P3	SATVOICE RCP 400
P4-P9	Rezervēts RCP
R	PBN apstiprināts
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM apstiprināts
X	MNPS apstiprināts
Y	VHF ar 8,33 kHz kanālu atstatuma nodrošināšanas iespēju
Z	Cits aprīkojums, kas atrodas uz gaisa kuģa klāja, vai citas iespējas

Visas burtciparu zīmes, kas nav minētas iepriekš, ir rezervētas.

Novērošanas iekārtas un iespējas

IERAKSTIET **N**, ja uz gaisa kuģa klāja nav novērošanas iekārtu plānotajam maršrutam, vai aprīkojums nav izmantojams;

VAI

IERAKSTIET vienu vai vairākus tālāk norādītos deskriptorus, nepārsniedz 20 rakstu zīmes, lai raksturotu izmantojamo aprīkojumu un/vai iespējas uz gaisa kuģa klāja:

SSR režīmi "A" un "C"

A – Transponders – režīms "A" (4 cipari – 4 096 kodi)

C – Transponders – režīms "A" (4 cipari – 4 096 kodi) un režīms "C"

SSR režīms "S"

E – Transponders – režīms "S", tostarp gaisa kuģa identifikācijas, barometriskā augstuma un paplašinātās pašģenerējamās pārraides (ADS-B) iespēja

H – Transponders – režīms "S", tostarp gaisa kuģa identifikācijas, barometriskā augstuma un pastiprinātas uzraudzības iespēja

I – Transponders – režīms "S", tostarp gaisa kuģa identifikācijas, bet ne barometriskā augstuma iespēja

L – Transponders – režīms "S", tostarp gaisa kuģa identifikācijas, barometriskā augstuma, paplašinātās pašģenerējamās pārraides (ADS-B) un pastiprinātas uzraudzības iespēja

P – Transponders – režīms "S", tostarp barometriskā augstuma, bet ne gaisa kuģa identifikācijas iespēja

S – Transponders – režīms "S", gan barometriskā augstuma, gan gaisa kuģa identifikācijas iespēja

X – Transponders – režīms "S" bez gaisa kuģa identifikācijas un bez barometriskā augstuma iespējas

ADS-B

B1 – ADS-B ar īpašu 1 090 MHz ADS-B ziņošanas iespēju

B2 – ADS-B ar īpašu 1 090 MHz ADS-B ziņošanas un uztveršanas iespēju

U1 – ADS-B ziņošanas iespēja, izmantojot UAT

U2 – ADS-B ziņošanas un uztveršanas iespēja, izmantojot UAT

V1 – ADS-B ziņošanas iespēja, izmantojot VDL režīmu "4"

V2 – ADS-B ziņošanas un uztveršanas iespēja, izmantojot VDL režīmu "4"

ADS-C

D1 – ADS-C ar FANS 1/A iespējām

G1 – ADS-C ar ATN iespējām

Visas burtciparu zīmes, kas nav minētas iepriekš, ir rezervētas.

IERAKSTIET *ICAO* 4 burtu izlidošanas lidlauka atrašanās vietas indikatoru saskaņā ar Doc 7910, Atrašanās vietu indikatori *(Location Indicators);*

VAI, ja lidlaukam nav piešķirts atrašanās vietas indikators,

IERAKSTIET "ZZZZ" un PRECIZĒJIET 18. ailē:

— lidlauka nosaukumu un atrašanās vietu, pirms tās norādot "DEP/"; vai

— maršruta pirmo punktu vai marķiera radiobāku, pirms tās norādot "DEP/", ja gaisa kuģis nav pacēlies no lidlauka;

VAI, – ja lidojuma plāns ir saņemts no lidojumā esoša gaisa kuģa,

IERAKSTIET "AFIL" un 18. ailē NORĀDIET *ATS* struktūrvienības atrašanās vietas *ICAO* 4 burtu atrašanās vietas indikatoru, no kuras var saņemt lidojuma plāna papildu datus, pirms tā norādot "DEP/".

TAD BEZ ATSTARPES

IERAKSTIET lidojuma plānam, kas iesniegts pirms izlidošanas, aprēķināto bremžu paliktņu noņemšanas laiku vai lidojuma plānam, kas saņemts no gaisa kuģa lidojumā, faktisko vai aprēķināto maršruta pirmā punkta pārlidošanas laiku, uz kuru attiecas lidojuma plāns.

IERAKSTIET *pirmo kreisēšanas ātrumu* kā a) un *pirmo kreisēšanas līmeni* kā b), bez atstarpes starp tiem.

TAD aiz bultas IERAKSTIET maršruta aprakstu kā c).

a) *Kreisēšanas ātrums (ne vairāk par 5 rakstu zīmēm)*

IERAKSTIET *patieso gaisa ātrumu* lidojuma pirmajai kreisēšanas daļai vai visai lidojuma kreisēšanas daļai:

kilometros stundā, ko apzīmē ar K, kam seko 4 cipari (piemēram, K0830), vai

mezglos, ko apzīmē ar N, kam seko 4 cipari (piemēram, N0485), vai

patieso Maha skaitli, ja to noteikusi kompetentā iestāde, līdz tuvākajai Maha vienības simtdaļai, ko apzīmē ar M, kam seko 3 cipari (piemēram, M082).

b) *Kreisēšanas līmenis (ne vairāk par 5 rakstu zīmēm)*

IERAKSTIET plānoto kreisēšanas līmeni pirmajai maršruta daļai vai visai maršruta daļai, izsakot to kā:

lidojuma līmeni, ko apzīmē ar F, kam seko 3 cipari (piemēram, F085; F330), *vai*

standarta metrisko *līmeni desmitos metru,* ja to noteikusi kompetentā iestāde, ko apzīmē ar S, kam seko 4 cipari (piemēram, S1130), *vai*

kā augstumu simtos pēdu, ko apzīmē ar A, kam seko 3 cipari (piemēram, A045; A100), vai

augstumu desmitos metru, ko apzīmē ar M, kam seko 4 cipari (piemēram, M0840), vai

nekontrolējamiem *VFR* lidojumiem, ar burtiem "VFR".

c) *Maršruts (tostarp ātruma līmeņa un/vai lidojuma noteikumu izmaiņas)*

Lidojumi noteiktos *ATS* maršrutos

IERAKSTIET, ja izlidošanas lidlauks atrodas *ATS* maršrutā vai ir saistīts ar to, pirmā *ATS* maršruta apzīmējumu,

VAI, ja izlidošanas lidlauks neatrodas *ATS* maršrutā vai nav saistīts ar to, burtus "DCT", kam seko iekļaušanās punkts pirmajā *ATS* maršrutā, aiz kura norāda *ATS* maršruta apzīmējumu.

TAD

IERAKSTIET katru punktu, kurā paredzēts sākt ātruma un/vai līmeņa maiņu, vai *ATS* maršruta maiņu un/vai kurā plānota lidojuma noteikumu maiņa,

KAM VISOS GADĪJUMOS SEKO

nākamā *ATS* maršruta segmenta apzīmējums, pat ja tas sakrīt ar iepriekšējo,

VAI "DCT", ja lidojums līdz nākamajam punktam atrodas ārpus norādītā maršruta, ja vien abi punkti nav norādīti ar ģeogrāfiskajām koordinātām.

Lidojumi ārpus norādītiem *ATS* maršrutiem

IERAKSTIET punktus, attālums starp kuriem nepārsniedz 30 minūtes lidojuma laika jeb 370 km (200 NM), tostarp katru punktu, kurā plānots mainīt ātrumu vai līmeni, mainīt kursu vai lidojuma noteikumus,

VAI, ja to nosaka kompetentā(-ās) iestāde(-es),

NORĀDIET lidojumu kursu, ko pamatā veic austrumu–rietumu virzienā starp 70° ziemeļu platuma un 70° dienvidu platuma attiecībā pret nozīmīgiem punktiem, ko veido puses vai veselu platuma grādu krustpunkti ar meridiāniem, starp kuriem ir 10 platuma grādu intervāli. Lidojumiem zonās, kas atrodas ārpus šiem platuma grādiem, kursu nosaka pēc nozīmīgiem punktiem, ko veido paralēļu krustojumi ar meridiāniem, starp kuriem attālums parasti ir 20 platuma grādi. Attālumam starp nozīmīgiem punktiem pēc iespējas nevajadzētu pārsniegt 1 stundu lidojuma laika. Pēc vajadzības nosaka papildu nozīmīgus punktus.

Lidojumiem pārsvarā ziemeļu–dienvidu virzienā kursu nosaka, izmantojot atsauci uz nozīmīgiem punktiem, ko veido veselu garuma grādu krustpunkti ar noteiktām platuma paralēlēm, starp kurām ir 5 grādu intervāli.

IERAKSTIET "DCT" starp secīgiem punktiem, ja vien abus punktus nenosaka pēc ģeogrāfiskajām koordinātām vai peilējuma un attāluma.

IZMANTOJIET TIKAI tālāk 1.–5. punktā sniegtos nosacījumus un ATDALIET katru apakšpunktu ar atstarpi.

(1) ATS route (2 to 7 characters)

Kodēts apzīmējums, kas piešķirts maršrutam vai maršruta segmentam, tostarp attiecīgā gadījumā kodēts apzīmējums, kas piešķirts standarta izlidošanas vai atlidošanas maršrutam (piemēram, BCN1, Bl, R14, UB10, KODAP2A).

(2) Significant point (2 to 11 characters)

Kodēts apzīmējums (2–5 rakstu zīmes), kas piešķirts punktam (piemēram, LN, MAY, HADDY),

vai, ja kodēts apzīmējums nav piešķirts, vienā no tālāk minētajiem veidiem:

— tikai grādi (7 rakstu zīmes):

2 cipari, kas apzīmē platumu grādos, aiz kā norāda "N" (ziemeļi) vai "S" (dienvidi), kam seko 3 cipari, ar kuriem apzīmē garumu grādos, aiz kā norāda "E" (austrumi) vai "W" (rietumi). Lai ciparu skaits atbilstu, attiecīgā gadījumā pievienojiet nulles, piemēram, 46N078W.

— grādi un minūtes (11 rakstu zīmes):

4 cipari, kas apzīmē platumu grādos un minūtēs, aiz kā norāda "N" (ziemeļi) vai "S" (dienvidi), kam seko 5 cipari, ar kuriem apzīmē garumu grādos un minūtēs, aiz kā norāda "E" (austrumi) vai "W" (rietumi). Lai ciparu skaits atbilstu, vajadzības gadījumā pievienojiet nulles, piemēram, 4620N07805W.

— peilējums un attālums no atsauces punkta:

atsauces punkta identifikācija, kam seko peilējums no punkta 3 ciparu veidā, kas ataino magnētiskos grādus, kam seko attālums no punkta 3 ciparu veidā jūras jūdzēs. Augstos platuma grādos, ja attiecīgā iestāde nosaka, ka atsauce uz magnētiskajiem grādiem nav praktiska, var izmantot pilnus grādus. Lai ciparu skaits atbilstu, kur tas nepieciešams, ievietojiet nulles – piemēram, punktu 180 magnētiskajos grādos 40 NM attālumā no VOR "DUB" apzīmē DUB180040.

(3) **Change of speed or level (maximum 21 characters)**

Punktu, kurā plānots sākt ātruma maiņu (5 % TAS vai 0,01 Maha skaitļa vai vairāk) vai līmeņa maiņu, kas izteikts tieši tā, kā iepriekš 2. punktā, kam seko slīpsvītra un kreisēšanas ātrums un kreisēšanas līmenis, kas izteikti tieši tā, kā iepriekš a) un b) punktos, bez atstarpes starp tiem, pat tad, ja tiks mainīts tikai viens no šiem rādītājiem.

Piemēri: LN/N0284A045

MAY/N0305Fl80

HADDY/N0420F330

4602N07805W/N0500F350

46N078W/M082F330

DUB180040/N0350M0840

(4) **Change of flight rules (maximum 3 characters)**

Punktu, kurā plānots mainīt lidojuma noteikumus, kas izteikts tieši tā, kā iepriekš attiecīgi 2. vai 3. punktā, kam seko atstarpe vai viens no tālāk minētā:

VFR, ja maina no *IFR* uz *VFR*

IFR, ja maina no *VFR* uz *IFR*

Piemēri: LN VFR

LN/N0284A050 IFR

(5) **Cruise climb (maximum 28 characters)**

Burts “C”, kam seko slīpsvītra; TAD punkts, kurā plānots uzsākt augstuma uzņemšanu kreisēšanas režīmā, kas izteikts tieši tā, ka iepriekš 2. punktā, kam seko slīpsvītra; TAD ātrums, kas jāuztur augstuma uzņemšanas laikā kreisēšanas režīmā, kas izteikts tieši tā, kā iepriekš a) punktā, un kam seko divi līmeņi, kas nosaka slāni, kurā jāatrodas augstuma uzņemšanas laikā kreisēšanas režīmā, katru līmeni izsakot tieši tā, kā iepriekš b) punktā, vai līmeni, virs kura plānota augstuma uzņemšana kreisēšanas režīmā, kam seko burti “PLUS” bez atstarpes to starpā.

Piemēri: C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

Galamērķa lidlauks un kopējais pagājušais laiks (8 rakstu zīmes)

IERAKSTIET galamērķa lidlauka *ICAO* 4 burtu atrašanās vietas indikatoru, kas norādīts Doc 7910, Atrašanās vietu indikatori,

VAI, ja lidlaukam nav piešķirts atrašanās vietas indikators,

IERAKSTIET “ZZZZ” un NORĀDIET 18. ailē lidlauka nosaukumu un atrašanās vietu, pirms tiem norādot “DEST/”.

TAD BEZ ATSTARPES

IERAKSTIET kopējo aprēķināto pagājušo laiku.

Galamērķa rezerves lidlauks

IERAKSTIET *ICAO* 4 burtu atrašanās vietas indikatoru(-us) ne vairāk kā diviem galamērķa rezerves lidlaukiem saskaņā ar Doc 7910, Atrašanās vietas indikatori, atdalot tos ar atstarpi,

VAI, ja galamērķa rezerves lidlaukam(-iem) nav piešķirts atrašanās vietas indikators,

IERAKSTIET “ZZZZ” un 18. ailē NORĀDIET galamērķa rezerves lidlauka(-u) nosaukumu(-us) un atrašanās vietu (-as), pirms tam ierakstot “ALTN/”.

Savienojuma zīmes vai slīpsvītras izmanto tikai saskaņā ar tālāk sniegtajiem norādījumiem.

IERAKSTIET **0** (nulle), ja nav citas informācijas,

VAI, jebkuru citu nepieciešamo informāciju tālāk norādītajā secībā atbilstoša indikatora veidā, ko izvēlas, balstoties uz tālāk sniegtajām definīcijām, kam seko slīpsvītra un reģistrējamā informācija:

STS/ Pamatojums īpašai apstrādei *ATS* sistēmā, piemēram, meklēšanas un glābšanas operācija atbilstoši tālāk minētajam:

- **ALTRV**: lidojums, ko veic saskaņā ar augstuma rezervāciju;
- **ATFMX**: lidojums, kam kompetentā iestāde apstiprinājusi atbrīvojumu no *ATFM* pasākumiem;
- **FFR**: ugunsdzēšanas darbi;
- **FLTCK**: pārbaudes lidojums navigācijas aprīkojuma kalibrēšanai;
- **HAZMAT**: reiss, kurā pārvadā bīstamu materiālu;
- **HEAD**: lidojums ar statusu “Valsts vadītājs”;
- **HOSP**: medicīnas iestāžu izziņots medicīniskās palīdzības lidojums;
- **HUM**: lidojums, ko veic humanitārās palīdzības misijas ietvaros;

MARSA: lidojums, saistībā ar kuru militāra organizācija uzņemas atbildību par militārā gaisa kuģa atdalīšanu;

MEDEVAC: medicīniska ārkārtas evakuācija dzīvības glābšanai;

NONRVSM: lidojums bez RVSM iespējas, ko paredzēts veikt RVSM gaisa telpā;

SAR: lidojums, kas iesiastīts meklēšanas un glābšanas operācijā; un

STATE: lidojums, kas nodrošina militāru, muitas vai policijas funkciju izpildi.

Citus iemeslus īpašai apstrādei *ATS* sistēmās norāda ar apzīmējumu "RMK/".

PBN/ RNAV un/vai RNP iespēju norādīšana. Iekļaujiet visus uz lidojumu attiecināmos deskriptorus, taču ne vairāk par 8 ierakstiem, t. i., kopā ne vairāk par 16 rakstu zīmēm.

RNAV SPECIFIKĀCIJAS

A1	RNAV 10 (RNP 10)	**C1**	RNAV 2 visi atļautie sensori
		C2	RNAV 2 GNSS
B1	RNAV 5 visi atļautie sensori	**C3**	RNAV 2 DME/DME
B2	RNAV 5 GNSS	**C4**	RNAV 2 DME/DME/IRU
B3	RNAV 5 DME/DME		
B4	RNAV 5 VOR/DME	**D1**	RNAV 1 visi atļautie sensori
B5	RNAV 5 INS vai IRS	**D2**	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	**D3**	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

RNP SPECIFIKĀCIJAS

L1	RNP 4	**S1**	RNP APCH
		S2	RNP APCH ar BARO-VNAV
O1	Bāzes RNP 1 visi atļautie sensori		
O2	Bāzes RNP 1 GNSS	**T1**	RNP AR APCH ar RF (nepieciešama īpaša atļauja)
O3	Bāzes RNP 1 DME/DME	**T2**	RNP AR APCH bez RF (nepieciešama īpaša atļauja)
O4	Bāzes RNP 1 DME/DME/IRU		

Iepriekš nenorādītas burticiparu zīmju kombinācijas ir rezervētas.

NAV/ Citi ar navigācijas aprīkojumu saistīti būtiski dati, kas netiek norādīti "PBN/", saskaņā ar kompetentās iestādes prasībām.

Norādiet GNSS pastiprināšanu šī indikatora ietvaros ar atstarpi starp divām vai vairākām pastiprināšanas metodēm, piemēram, NAV/GBAS SBAS.

Norādiet EURPRNAV, ja gaisa kuģa apstiprinātais P-RNAV atrašanās vietas noteikšanai izmanto tikai VOR/DME.

COM/ Norādiet sakaru aprīkojumu un iespējas, kas nav minētas 10. ailes a) punktā.

DAT/ Norādiet datu sakaru aprīkojumu un iespējas, kas nav minētas 10. ailes a) punktā, vai "CPDLCX", lai norādītu atbrīvojumu no prasības nodrošināt CPDLC-ATN-B1 aprīkojumu.

SUR/ Norādiet novērošanas iekārtas un iespējas, kas nav minētas 10. ailes b) punktā. Norādiet to(tās) RSP specifikāciju(-as), kas attiecas uz lidojumu, izmantojot apzīmējumu(-us) bez atstarpes. Vairākas RSP specifikācijas atdala ar atstarpi. Piemērs: RSP180 RSP400.

Ierakstiet EUADSBX, EUEHSX, EUELSX vai to kombināciju, lai norādītu atbrīvojumu no prasības nodrošināt SSR režīma "S" transponderus vai ADS-B transponderus.

DEP/ Izlidošanas lidlauka nosaukums un atrašanās vieta, ja 13. ailē ir ierakstīts "ZZZZ", vai *ATS* struktūrvienība, no kuras var iegūt papildu lidojuma plāna datus, ja 13. ailē ir norādīts "AFIL". Lidlaukiem, kuri nav norādīti attiecīgā aeronavigācijas informācijas publikācijā, atrašanās vietu norādiet šādi:

ar 4 cipariem, kas raksturo platumu grādos un minūtēs, pēc tam norādot "N" (ziemeļu) vai "S" (dienvidu), kam seko 5 cipari, kas norāda garumu grādos un minūtēs, pēc kā norāda "E" (austrumu) vai "W" (rietumu). Lai ciparu skaits atbilstu, vajadzības gadījumā pievienojiet nulles, piemēram, 4620N07805W (11 rakstu zīmes).

VAI, peilējums un attālums līdz tuvākajam nozīmīgajam punktam šādi:

nozīmīga punkta identifikācija, kam seko peilējums no punkta 3 ciparu formā, norādot magnētiskos grādus, kam seko attālums no punkta 3 ciparu formā jūras jūdzēs. Augstos platuma grādos, ja attiecīgā iestāde ir noteikusi, ka magnētisko grādu izmantošana nav praktiska, var izmantot ģeogrāfiskos grādus. Lai ciparu skaits atbilstu, vajadzības gadījumā pievienojiet nulles, piemēram, punkts 180° magnētiskos grādos 40 NM attālumā no VOR "DUB" būtu jāizsaka kā DUB180040.

VAI, pirmais maršruta punkts (nosaukums vai platums/garums) vai marķiera radiobāka, ja gaisa kuģis nav pacēlies no lidlauka.

DEST/ Galamērķa lidlauka nosaukums un atrašanās vieta, ja 16. ailē ierakstīts "ZZZZ". Attiecīgajā aeronavigācijas informācijas publikācijā neiekļautiem lidlaukiem norādiet atrašanās vietu platuma/garuma grādos vai peilējumu un attālumu no tuvākā nozīmīgā punkta atbilstoši iepriekš sniegtajam "DEP/" aprakstam.

DOF/ Izlidošanas datums 6 ciparu formātā (YYMMDD, kur YY ir gads, MM – mēnesis un DD – diena).

REG/ Gaisa kuģa valstspiederības vai vienotā zīme un reģistrācijas zīme, ja atšķirīga no gaisa kuģa identifikatora 7. ailē.

EET/ Nozīmīgi punkti vai FIR robežu apzīmējumi un uzkrātais aprēķinātais pagājušais laiks kopš pacelšanās līdz šādiem punktiem vai FIR robežām, ja tas noteikts saskaņā ar reģionāliem aeronavigācijas nolīgumiem vai to noteikusi kompetentā iestāde.

Piemēri: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ SELCAL kods, attiecīgi aprīkotam gaisa kuģim.

TYP/ Gaisa kuģa tips(-i), kam vajadzības gadījumā bez atstarpes priekšā raksta gaisa kuģu skaitu, un ar atstarpi, ja 9. ailē ierakstīts "ZZZZ".

Piemērs: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/ gaisa kuģa adrese (6 heksadecimālu burtciparu koda formā), ja to noteikusi kompetentā iestāde. Piemērs: "F00001" ir mazākā gaisa kuģa adrese, kas ietilpst *ICAO* pārvaldītā īpašā blokā.

DLE/ Kavēšanās vai gaidīšana maršrutā, ierakstiet nozīmīgu(-us) punktu(-us) maršrutā, kuros plānota kavēšanās, pēc tiem norādiet kavēšanās ilgumu stundās un minūtēs ar 4 cipariem (hhmm).

Piemērs: DLE/MDG0030

OPR/ Gaisa kuģa ekspluatanta *ICAO* apzīmējums vai nosaukums, ja tas atšķiras no 7. ailē norādītā gaisa kuģa identifikatora.

ORGN/ Autora 8 burtu AFTN adrese vai cita atbilstoša kontaktinformācija gadījumos, kad lidojuma plāna autors nav viegli identificējams atbilstoši kompetentās iestādes prasībām.

PER/ Gaisa kuģa darbības dati, ko norāda ar vienu burtu saskaņā ar Aeronavigācijas pakalpojumu procedūru – Gaisa kuģu ekspluatācija (*Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations*) (PANS-OPS, Doc 8168), I sējumu – Lidojuma procedūras, ja tā noteikusi kompetentā iestāde.

ALTN/ Galamērķa rezerves lidlauka(-u) nosaukums(-i), ja 16. ailē ierakstīts "ZZZZ". Attiecīgajā aeronavigācijas informācijas publikācijā neiekļautiem lidlaukiem norādiet atrašanās vietu platuma/garuma grādos vai peilējumu un attālumu no tuvākā nozīmīgā punkta atbilstoši iepriekš sniegtajam "DEP/" aprakstam.

RALT/ Rezerves lidlauka(-u) maršrutā atrašanās vietas(-u) *ICAO* 4 burtu indikators(-i), kas norādīts Doc 7910, Atrašanās vietu indikatori, vai rezerves lidlauka(-u) maršrutā nosaukums(-i), ja indikators nav piešķirts. Attiecīgajā aeronavigācijas informācijas publikācijas sarakstā neiekļautiem lidlaukiem norādiet atrašanās vietu platuma/garuma grādos vai peilējumu un attālumu no tuvākā nozīmīgā punkta atbilstoši iepriekš sniegtajam "DEP/" aprakstam.

TALT/ Pacelšanās rezerves lidlauka(-u) *ICAO* 4 burtu indikators(-i), kas norādīts Doc 7910, Atrašanās vietu indikatori, vai pacelšanās rezerves lidlauka(-u) nosaukums(-i), ja indikators nav piešķirts. Attiecīgajā aeronavigācijas informācijas publikācijā neiekļautiem lidlaukiem norādiet atrašanās vietu platuma/garuma grādos vai peilējumu un attālumu no tuvākā nozīmīgā punkta atbilstoši iepriekš sniegtajam "DEP/" aprakstam.

RIF/ Maršruta informācija līdz jaunajam galamērķa lidlaukam, aiz kuras norāda *ICAO* 4 burtu lidlauka atrašanās vietas indikatoru. Jaunajam maršrutam saņem atkārtotu atļauju lidojuma laikā.

Piemēri: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/ Minimālās redzamības uz skrejceļa (RVR) prasība lidojumam, ko izsaka ar 3 cipariem.

RFP/ Iesniegto aizstājošo lidojuma plānu skaita norāde "Q" formātā, kam seko 1 cipars, kas norāda aizstājošo lidojuma plānu skaitu.

Piemēri: RFP/Q2.

RMK/ Jebkādas citas piezīmes nekodētā valodā, ja to nosaka kompetentā iestāde vai ja tas ir nepieciešams.

Rezerve

Aiz E/ IERAKSTIET 4 ciparu grupu, kas atspoguļo degvielas rezervi stundās un minūtēs.

Cilvēku skaits gaisa kuģī

Aiz P/ IERAKSTIET kopējo cilvēku (pasažieru un apkalpes locekļu) skaitu gaisa kuģī, ja to nosaka kompetentā iestāde. IERAKSTIET "TBN" (tiks paziņots), ja kopējais cilvēku skaits gaisa kuģī aizpildīšanas brīdī nav zināms.

Avārijas un izdzīvošanas aprīkojums

R/	(RADIO) NOSVĪTROJIET "U", ja UHF 243,0 MHz frekvencē nav pieejami. NOSVĪTROJIET "V", ja VHF 121,5 MHz frekvencē nav pieejami. NOSVĪTROJIET "E", ja avārijas vietas noteicējraidītājs nav pieejams.
S/(IZDZĪVOŠANAS APRĪKOJUMS)	NOSVĪTROJIET visus indikatorus, ja gaisa kuģī nav izdzīvošanas aprīkojuma. NOSVĪTROJIET "P", ja gaisa kuģī nav polārā izdzīvošanas aprīkojuma. NOSVĪTROJIET "D", ja gaisa kuģī nav tuksneša izdzīvošanas aprīkojuma. NOSVĪTROJIET "M", ja gaisa kuģī nav jūras izdzīvošanas aprīkojuma. NOSVĪTROJIET "J", ja gaisa kuģī nav džungļu izdzīvošanas aprīkojuma.
J/(VESTES)	NOSVĪTROJIET visus indikatorus, ja gaisa kuģī nav glābšanas vestes. NOSVĪTROJIET "L", ja glābšanas vestes nav aprīkotas ar gaismām. NOSVĪTROJIET "F", ja glābšanas vestes nav aprīkotas ar fluoresceīnu. NOSVĪTROJIET "U" vai "V", vai abus tāpat kā "R/"gadījumā iepriekš, lai norādītu, ar kādu radioiekārtu ir aprīkotas glābšanas vestes un vai tās vispār ir ar to aprīkotas.
D/(GUMIJAS LAIVAS) (SKAITS)	NOSVĪTROJIET indikatorus "D" un "C", ja gaisa kuģī nav gumijas laivu; vai IERAKSTIET gaisa kuģī esošo gumijas laivu skaitu; un (IETILPĪBA) – IERAKSTIET kopējo ietilpību, norādot kopējo cilvēku skaitu, kam laivas paredzētas; un (PĀRSEGUMS) – NOSVĪTROJIET indikatoru "C", ja gumijas laivas nav pārsegtas; un (KRĀSA) – IERAKSTIET gumijas laivu krāsu, ja tādas ir gaisa kuģī.
A/(GAISA KUĢA KRĀSA UN MARĶĒJUMS)	IERAKSTIET gaisa kuģa krāsu un būtisku marķējumu.
N/(PIEZĪMES)	NOSVĪTROJIET indikatoru "N", ja piezīmju nav, vai NORĀDIET jebkādu citu izdzīvošanas aprīkojumu, kas atrodas gaisa kuģī, un jebkādas citas piezīmes par izdzīvošanas aprīkojumu.
C/(PILOTS)	IERAKSTIET kapteiņa vārdu.

2.3. Iesniedza

IERAK-STIET struktūrvienības, aģentūras nosaukumu vai personas vārdu, kura iesniedz lidojuma plānu."