**ZIEMEĻATLANTIJAS LĪGUMA ORGANIZĀCIJAS,**

**IGAUNIJAS REPUBLIKAS AIZSARDZĪBAS MINISTRIJAS, IGAUNIJAS REPUBLIKAS EKONOMIKAS LIETU UN SAKARU MINISTRIJAS, LATVIJAS REPUBLIKAS VALDĪBAS UN LIETUVAS REPUBLIKAS VALDĪBAS VIENOŠANĀS DOKUMENTS**

**PAR GAISA TELPAS PĀRVALDĪBAS PASĀKUMIEM *NATO* GAISA TELPAS UZRAUDZĪBAS MISIJAS UN CITU BALTIJAS VALSTĪS VEIKTU GAISA SPĒKA DARBĪBU ATBALSTAM**

Ziemeļatlantijas Līguma organizācija (*NATO*), Igaunijas Republikas Aizsardzības ministrija, Igaunijas Republikas Ekonomikas lietu un sakaru ministrija ,Latvijas Republikas valdība un Lietuvas Republikas valdība, turpmāk kopā dēvētas par Dalībniekiem, ir panākušas turpmāk izklāstīto vienošanos.

**1. IEVADS**

1.1. Igaunijas, Latvijas un Lietuvas Republika (turpmāk dēvētas par Baltijas valstīm) kopā ar citām valstīm pievienojās *NATO* 2004. gadā. Lai stiprinātu šo trīs jauno sabiedroto aizsardzības spējas un nodrošinātu vienlīdzīgu drošības līmeni visā Aliansē, Ziemeļatlantijas Padome nolēma izstrādāt Baltijas gaisa telpas uzraudzības (*BAP*) pasākumu, kura ietvaros Baltijas valstu nacionālās gaisa aizsardzības spējas atbilstīgi vajadzībai tiek apvienotas ar citu sabiedroto gaisa telpas uzraudzības (*AP*) gaisa kuģu pastāvīgu klātbūtni, uz brīvprātīgas rotācijas principa pamata.

1.2. Lai nodrošinātu nepieciešamās spējas, pamatojoties uz vienotu standartu, kas paredz nodrošinājumu 24 stundas diennaktī, septiņas dienas nedēļā, *NATO* valstis, kuras piedalās *NATO* *AP* misijā Baltijas valstīs, brīvprātīgi dislocē un ekspluatē *AP* gaisa kuģus, savukārt gaisa telpas novērošana un kontrole tiek nodrošināta, izmantojot *NATO* Gaisa satiksmes vadība un kontroles (C2) sistēmu.

1.3. Ņemot vērā drošības vides izmaiņas, 2014. gadā *NATO BAP* tika pastiprināta ar papildu militārajām gaisa spēku daļām, kas tika izvietotas Baltijas valstu operatīvajās gaisa spēku bāzēs, jo pastiprinātas gaisa spēku darbības bija nepieciešamas, lai nodrošinātu visas *NATO* gaisa telpas drošību un ticamu atturēšanas pozīciju.

**2. MĒRĶIS**

2.1. Šā Vienošanās dokumenta (LoA) mērķis ir noteikt vienošanos starp *NATO* un attiecīgajām civilajām un militārajām iestādēm Igaunijā, Latvijā un Lietuvā, kā norādīts iepriekš, par atbildības sadalījumu, pienākumiem un vispārējām procedūrām saistībā ar gaisa telpas organizēšanu, lai izpildītu *NATO AP* misiju un citas gaisa spēku darbības Baltijas valstīs.

2.2. Šis LoA nerada nekādas tiesības un pienākumus starptautisko tiesību ietvaros.

**3. NOLŪKS**

3.1. Šā LoA nolūks ir ietvert vispārējus noteikumus *NATO* *AP* misijas un citu gaisa spēku darbību izpildei, vienlaikus nodrošinot drošu un efektīvu gaisa telpas izmantošanu atbilstīgi civilo un militāro lietotāju vajadzībām.

3.2. Nacionālās civilmilitārās gaisa telpas koordinācijas procedūras tiks noteiktas atsevišķās Baltijas valstu iestāžu parakstītās vienošanās. Šīs vienošanās pievienotas šim LoA kā valstu tehniskie pielikumi (*NTAs*).

**4. PIENĀKUMI**

4.1. *NATO AP* misijas mērķis miera laikā ir aizsargāt alianses gaisa telpas *NATO* gaisa telpas daļas vienotību. Lai to izdarītu, ir jāidentificē jebkurš alianses gaisa telpas *NATO* gaisa telpas daļas pārkāpšanas gadījums, lai pārtvertu, izsauktu un/vai identificētu jebkuru neidentificētu lidojošu objektu vai veiktu citus pasākumus saskaņā ar spēkā esošajām *NATO* procedūrām. *NATO AP* misija apliecina alianses apņēmību un solidaritāti, kas pastāvēs jebkurā krīzes situācijā. Mērķis ir nodrošināt dislocētus spēkus un izmantot īpaši paredzētu C2 infrastruktūru, lai vadītu visus misijas aspektus. *AP* operācijas iespējams uzturēt ilgā laika posmā, tomēr Ātrās reaģēšanas (*QRA (I)*) spēki un cits nepieciešamais personāls un aprīkojums būs jānodrošina rotācijas kārtībā.

4.2. *NATO* komandieru pienākumi un *AP* misijas izpildes procedūras ir noteiktas attiecīgajos *NATO* dokumentos. Jo īpaši *NATO* Spēku virspavēlnieks Eiropas zonā (*SACEUR*) ir atbildīgs par *NATO* *BAP* misijas vispārējo īstenošanu saskaņā ar attiecīgajiem Ziemeļatlantijas padomes *NATO* Militārās komitejas lēmumiem un spēkā esošo Stratēģisko direktīvu. Sabiedrotie, kas piedalās *BAP*, ir atbildīgi par savu spēku un atbalsta elementu dislokāciju. Dislocētie *AP* spēki ir pakļauti *SACEUR* Operatīvajai vadībai (*OPCOM*). *NATO* militārās iestādes (*NMA*) ir atbildīgas par spēku ģenerācijas procesa, uzņēmējvalsts atbalsta un koordinēšanas ar dislocētajiem spēkiem un atbalsta elementiem sekmēšanu atbilstīgi vajadzībai.

4.3. Baltijas valstu gaisa telpa ir daļa no noteiktās gaisa telpas uzraudzības zonas un ir uzticēta *NATO* Apvienotajam gaisa operāciju centram (*CAOC*) Ūdemā, Vācijā. Ūdemas *CAOC* komandieris īsteno taktisko vadību (*TACOM*) pār piešķirtajiem spēkiem. Ūdemas *CAOC* īstenos *TACOM* pār *QRA(I)* spēkiem operatīvajās gaisa spēku bāzēs Baltijas valstīs[[1]](#footnote-1), kā arī pār vadības un ziņošanas centriem (*CRC*), vadības un ziņošanas posteņiem (*CRP*), gaisa dispečera punktu (*ACC*)/ atzītā stāvokļa gaisā (*RAP*) noteikšanas centru (*RPC*)/devēju datu apvienošanas punktu (*SFP*)(*ARS*), Ātrās reaģēšanas *ACC*/*RPC*/*SFP* (*DARS*) un *NATO* agrīno brīdināšanu un vadību gaisā (*NAEW&C*).

4.4. Baltijas valstīs Karmelavas *CRC* darbosies kā galvenā misijas vadības vienība (*MCU*) un īstenos taktisko kontroli (*TACON*) pār *QRA(I)*. Atkarībā no operatīvajām vajadzībām, *NATO* apstiprinājuma un pieejamām iespējām citas *MCU* (tostarp *CRP*, *ARS*, *DARS*, *DCRC* vai *NAEW&C*) var uzņemties ar *QRA(I)* saistītus pienākumus un/vai darboties kā Karmelavas *CRC* rezerves vienības atbilstīgi attiecīgajam gadījumam. Karmelavas *CRC* informēs visas attiecīgās gaisa satiksmes vadības vienības (*ATC* vienības) par to, ka *TACON* tiek deleģēts citām militārajām vadības vienībām.

4.5. Baltijas valstu *ATC* vienības Viļņas, Tallinas un Rīgas lidojumu informācijas rajonos (*FIR*) ir atbildīgas par gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) sniegšanu saskaņā ar piešķirto Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) gaisa telpas klasifikāciju atbildības rajonu sānu un vertikālajās robežās atbilstīgi tam, kā publicēts attiecīgajās valsts aeronavigācijas informācijas publikācijās (AIPs). Šīs *ATC* vienības nodrošinās *ATS* *NATO* *AP* gaisa kuģiem vai citiem militārajiem lidojumiem saskaņā ar nacionālajām civilmilitārajām procedūrām un noteikumiem, kas izklāstīti šā LoA *NTAs*.

4.6. Šā *NTAs* noteikumi ir piemērojami arī attiecībā uz militārajām *ATC* vienībām, kad tām ir jāsniedz *ATS* *NATO* militārās aviācijas gaisa kuģiem.

**5. DEFINĪCIJAS UN PIEŅĒMUMI**

5.1. Lai īstenotu militārās aviācijas vai citu valsts gaisa kuģu operācijas, gaisa kuģa apkalpēm, gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) un pretgaisa aizsardzības (*AD*) personālam nepieciešamas prasmes un spējas, kas pārsniedz civilās aviācijas jomā nepieciešamo līmeni. Lai nodrošinātu un uzturētu šādu augstu kompetences, gatavības un efektivitātes līmeni, ne visas militārās darbības gaisā ir iespējams veikt saskaņā ar *ICAO* civilās aviācijas noteikumiem un procedūrām (vispārējo gaisa satiksmi). Aizsargājot aeronavigācijas vispārējo drošību, šīs specifiskās militārās darbības gaisā tiek īstenotas saskaņā ar operatīvās gaisa satiksmes (*OAT*) noteikumiem un procedūrām. Tajos ietvertas visu veidu operatīvās un mācību misijas, tostarp degvielas uzpilde lidojumā, grupas lidojumu, gaisa kaujas manevrēšana, zema līmeņa un gaiss-zeme lidojumi un agrīnā brīdināšana gaisā (*AEW*).

5.2. Saistībā ar šā LoA darbības jomu piemēro turpmāk noteiktās definīcijas un apzīmējumus:

5.2.1. Vispārējā gaisa satiksme (*GAT*): “Lidojums, kas tiek veikts saskaņā ar attiecīgajiem *ICAO* standartiem un ieteicamo praksi un/vai valsts civilās aviācijas noteikumiem un procedūrām.” *NATO* valstu militārās aviācijas gaisa kuģi un citi *NATO* gaisa kuģi lido saskaņā ar *GAT* noteikumiem šādos gadījumos:

* lidojumi no militārās speciāla lietojuma gaisa telpas (*SUA*) vai uz to;
* maršruta treniņa lidojumi;
* citu militāro lidojumu izpilde;
* lidojumi no operatīvajām bāzēm un rezerves lidlaukiem vai uz tiem;
* pavēles nekavējoties pacelties gaisā “*TANGO*” (*T-SCR*) izpilde pirms ielidošanas noteiktajā zonā;
* pavēles nekavējoties pacelties gaisā “*ROMEO*” (*R-SCR*) izpilde ārpus militārajām *SUA*.

Parasti šādām *NATO* militāro gaisa spēku darbībām netiek piešķirta īpaša prioritāte pār citu satiksmi.

5.2.2. Operatīvā gaisa satiksme (*OAT*): “Lidojums gaisa telpas uzraudzības vai citu militāro manevru un operāciju ietvaros, uz ko neattiecas *GAT* noteikumi.” Jo īpaši militārās aviācijas gaisa kuģi no *NATO* valstīm veic *OAT* lidojumus šādos gadījumos:

* izpildot pavēli nekavējoties pacelties gaisā “*ALPHA*” (*A-SCR*);
* lidojot militārajā *SUA* un *MCU* vadībā saskaņā ar attiecīgajiem valsts noteikumiem, kas noteikti *NTAs*.

5.2.3. Civilās aviācijas un militārās aviācijas lidlauki var aizstāt viens otru. Civilās aviācijas lidlauku var izmantot kā alternatīvu lidlauku militārās aviācijas gaisa kuģiem saskaņā ar nacionālajām procedūrām, kas publicētas *AIP* un izklāstītas *NTA*s. Ja militārās aviācijas gaisa kuģu ekspluatanti nespēj ievērot šādas procedūras, tiem ir pienākums izstrādāt alternatīvus pasākumus. Šādus alternatīvus pasākumus atbildīgajai *CAA* jāapstiprina vismaz 30 darba dienas iepriekš. Nolaišanās un nosēšanās tiek veikta saskaņā ar civilās aviācijas gaisa satiksmes vadības (*ATC*) norādījumiem. Ieceltajiem speciālā norīkojuma sakaru virsniekiem (*DLO*) ir jānodrošina, ka attiecīgajam lidlauka personālam ar valstu kontaktpunktu (*POC*) starpniecību tiek darītas zināmas dislocēto militārās aviācijas gaisa kuģu standarta operāciju procedūras (tostarp ārkārtas procedūras) atbilstīgi tam, kā noteikts *NTAs*. *DLO* ir arī jāorganizē gaisa kuģu apkalpošanas uz zemes apmācība lidlauka personālam.

5.2.4. Citu gaisa spēku darbību izpildei, kas nav *AP* misija, var izmantot īpaši noteiktus militārās aviācijas un civilās aviācijas lidlaukus saskaņā ar valstu procedūrām, kas publicētas AIP vai izklāstītas tehniskajos pielikumos.

5.3. Noteiktā kopīgo interešu zona ir gaisa telpa Viļņas, Rīgas un Tallinas lidojumu informācijas rajonos (*FIR*) atbilstīgi tam, kā publicēts valstu *AIP*.

**6. *NATO* GAISA TELPAS UZRAUDZĪBAS MISIJA**

6.1. *NATO AP* ir pastāvīga miera laika misija, kurā paredzēta gaisa telpas vadības un kontroles sistēmas, *Air C2* un piemērotu pretgaisa aizsardzības spēku, tostarp pārtvērēju un *AEW*, izmantošana ar mērķi aizsargāt alianses gaisa telpas *NATO* gaisa telpas daļas vienotību 24 stundas diennaktī, septiņas dienas nedēļā.

6.2. Attiecīgajām *ATC* vienībām ir pienākums nodrošināt citas satiksmes drošu distancēšanu no radiolokatora identificētiem militārās aviācijas gaisa kuģiem, kas iesaistīti *ALPHA-SCR* izpildē, kad ir apstiprināta būtiskā misijas informācija, piemēram, nepieciešamais kurss(-i) un līmenis(-i). Gaisa satiksmes koordinēšana notiek saskaņā ar turpmākajos punktos izklāstītajām procedūrām.

6.3. *NATO* valstu militārās aviācijas gaisa kuģiem un citiem *NATO* gaisa kuģiem, kas iesaistīti *AP* misijās, Baltijas valstīs nav nepieciešama robežšķērsošanas atļauja. Tomēr šāda atļauja var būt nepieciešama gadījumā, ja notiek novirzīšana uz lidlaukiem ārpus Baltijas valstīm. Kopumā robežšķērsošanas procedūrām jāatbilst spēkā esošajiem valstu divpusējiem nolīgumiem.

6.4. Īpašie noteikumi, kas saistīti ar *ALPHA-SCR* misijas īstenošanu kopīgo interešu zonā

6.4.1. *ALPHA-SCR* ir reāla pretgaisa aizsardzības misija, kas tiek veikta ar mērķi pārtvert, izsaukt un identificēt potenciālu apdraudējumu no gaisa, kā arī iejaukties un, iespējams, atklāt uguni. Gaisa telpas izmantošanā *ALPHA-SCR* ir piešķirta prioritāte pār visu pārējo satiksmi, izņemot avārijas situācijā nonākušu gaisa kuģi. *ALPHA-SCR* misijas tiek veiktas saskaņā ar *OAT* noteikumiem, un to izpildei nav nepieciešama lidojuma plāna iesniegšana.

6.4.2. Pienākumi un koordinācijas procedūras

6.4.2.1. *ALPHA-SCR* misiju izpildē atbildību par iznīcinātāju vadības nodrošināšanu *AP* gaisa kuģiem misijas izpildes laikā Tallinas, Rīgas un Viļņas *FIR* gaisa telpā uzņemas izraudzītā *MCU*.

6.4.2.2. *MCU* nodrošina, ka tiek ievēroti atbilstīgi drošības standarti. *ALPHA-SCR* misijas izpildes laikā *MCU* vadības dispečeriem ir jānodrošina drošākā distancēšana starp gaisa telpas uzraudzības gaisa kuģiem un visu pārējo gaisa satiksmi to tuvumā.

6.4.2.3. *MCU* vadības dispečeram jādarbojas drošākajā veidā attiecībā pret visu pārējo gaisa satiksmi attiecīgajā gaisa telpas daļā. *MCU* vadības dispečers, ievērojot no *ATC* vienībām saņemto informāciju, nodrošina, ka attiecīgajā zonā netiek apdraudēta citu gaisa kuģu drošība.

6.4.2.4. Kad izdota *ALPHA-SCR* pavēle, *MCU* vadības dispečers vai viņa iecelts pārstāvis nodrošina maksimālā līmeņa koordināciju ar attiecīgajām *ATC* vienībām visās misijas izpildes fāzēs. Tieši pirms *ALPHA-SCR* misijas sākuma attiecīgajai *ATC* vienībai jāsniedz šāda informācija:

a) *AP* gaisa kuģa izlidošanas gaisa spēku bāze;

b) tā gaisa mērķa atrašanās vieta un identitāte (*SSR* režīma 3 *A/C* kods, ja pieejams), attiecībā uz kuru izdota pavēle nekavējoties pacelties gaisā;

c) *AP* gaisa kuģa izsaukumzīme un *SSR* režīma 3 *A/C* kods;

d) nepieciešamais kurss un lidojuma līmenis, lai sasniegtu mērķi pa īsāko ceļu;

e) informācija gadījumā, ja nepieciešams virsskaņas pārlidojums;

f) jebkura nepieciešamā papildu informācija.

6.4.2.5. Civilās aviācijas *ATC* vienības atbild par potenciālo sadursmju ar *ALPHA-SCR* gaisa kuģi/grupu novēršanu, nodrošinot standarta distancēšanu starp to kontrolē esošo *GAT* gaisa satiksmi un iespējami labāko distancēšanu no *ALPHA-SCR* misijā iesaistīta militārās aviācijas gaisa kuģa, kurš identificēts ar radiolokatoru.

6.4.2.6. *ATC* vienībai ir jāapstiprina informācija par *ALPHA-SCR* misiju, ko tā saņēmusi no *MCU*, un jāsniedz atbalsts, kas nepieciešams, lai nodrošinātu *ALPHA-SCR* misijai prioritāti gaisa telpas izmantošanā.

6.4.2.7. *ATC* vienība apstiprina *ALPHA-SCR* misijas izpildei nepieciešamo kursu un līmeni un veic visu iespējamo, lai nodrošinātu šo prasību izpildi. Izņēmuma gadījumos, kad nepieciešamais līmenis nav pieejams pamatotu drošības apsvērumu dēļ, *ATC* vienībai ir jāpiešķir cits līmenis, kam būs minimāla ietekme uz izlidojošo *QRA(I)* gaisa kuģi. Šādā izņēmuma gadījumā pieprasītais līmenis ir jāpiešķir iespējami drīz pēc tam, kad tas ir iespējams gaisa satiksmes plūsmas apstākļos.

6.4.2.8. Kad *ALPHA-SCR* misija ir gaisā, *MCU* informē attiecīgās civilās aviācijas *ATC* vienības par *AP* gaisa kuģu radiolokācijas identifikāciju, paziņojot *SSR* kodus un atrašanās vietu, kā arī par šķērsošanas lidojuma līmeņiem un citu būtisku informāciju atbilstīgi vajadzībai. Attiecīgās civilās aviācijas *ATC* vienības parasti nav atbildīgas par *ALPHA-SCR* misiju izpildošā *AP* gaisa kuģa distancēšanu, taču tām pieejamā gaisa satiksmes informācija jāsniedz visiem citiem gaisa kuģiem, kas atrodas *AP* gaisa kuģu tuvumā.

6.4.2.9. Attiecīgajām civilās aviācijas *ATC* vienībām jāveic visi pasākumi, kas nepieciešami, lai novērstu iespējamās sadursmes starp to kontrolē esošiem vai citiem zināmiem gaisa kuģiem un *ALPHA-SCR* lidojumiem.

6.4.2.10. Citas piemērojamās valsts procedūrās ir noteiktas *NTAs.*

6.5. Transponderu izmantošana

6.5.1. *ALPHA-SCR* izmanto *MCU* piešķirto *SSR* režīma 3 *A/C* kodu atbilstīgi *AIRCOM* norādījumiem un tam, kā noteikts *NTAs.*

6.5.2. Militāro grupas lidojumu gadījumā piešķirto *SSR* režīma 3 *A/C* kodu izmanto vadošais gaisa kuģis, izņemot gadījumus, kad grupa sadalās operatīvu iemeslu dēļ. Citiem gaisa kuģiem ir jāizmanto signāls “gatavībā”. Šādā gadījumā tūlītēja informācija jāsniedz attiecīgajai *ATC* vienībai.

6.5.3. Ja gaisa kuģim rodas sarežģījumi ar tā *SSR* transponderu, pārtveršanas vadības grupas vadošais virsnieks vai tā norīkots pārstāvis misijas vadības vienībā (*MCU*) informē attiecīgo *ATC* vienību par to, vai misijas izpilde tiks turpināta bez izmantojama *SSR* režīma 3 *A/C* koda.

6.5.4. Pēc saskaņošanas starp *MCU* un attiecīgajām civilās aviācijas *ATC* vienībām *MCU* var uzdot *ALPHA-SCR* gaisa kuģiem izslēgt to *SSR* transponderus atbilstīgi militārajiem noteikumiem vai tad, kad tas nepieciešams operatīvu iemeslu dēļ.

6.5.5. Kad *SSR* transponders ir izslēgts, *MCU* nodrošina drošību starp *GAT* gaisa satiksmi un *ALPHA-SCR* gaisa kuģiem. *MCU* ir atbildīga par augstākā misijas prasībām atbilstošā drošības standarta uzturēšanu, lai nodrošinātu, ka netiek apdraudēta citu lidojumu drošība attiecīgajā gaisa telpas daļā.

6.5.6. Kad transponders tiek atkal ieslēgts, *MCU* par to nekavējoties informē attiecīgo *ATC* vienību.

6.6. Civilās aviācijas gaisa kuģa pārtveršanas gadījumā *ALPHA-SCR* gaisa kuģis ar *MCU* iznīcinātāju vadības dienestu atbalstu, sadarbojoties ar *ATC* vienību, veic attiecīgus pasākumus, lai novērstu gaisa kuģu sadursmju brīdināšanas sistēmas (*ACAS*) aktivizēšanu, pirms sistēma ieslēdz trauksmes signālu.

6.7. Kad *ALPHA-SCR* misija ir pabeigta, *MCU* informē attiecīgo *ATC* vienību(-as) par militārās aviācijas gaisa kuģu atrašanās vietu un pieprasa lidojuma maršrutu/līmeni, pa kuru atgriezties operatīvajā gaisa spēku bāzē vai galamērķa lidlaukā. Vienmēr, kad tas ir viegli paveicams, atbildīgajai *MCU* ir jānomaina pavēles nekavējoties pacelties gaisā statuss no “*ALPHA*” uz “*TANGO*” un jānodod misija attiecīgajai *ATC* vienībai standarta *ATS* sniegšanai kā *GAT* lidojumam.

6.8. Pirms militārās aviācijas gaisa kuģu nodošanas vajadzības gadījumā ir jāpieprasa sākotnējā *ATC* atļauja.

6.9. Gadījumā, ja zūd sakari ar *MCU*, *ALPHA-SCR* misija parasti tiek pārtraukta un *AP* gaisa kuģis/grupa sazinās ar attiecīgo *ATC* vienību, lai saņemtu standarta *ATS* kā *GAT* lidojums.

6.10. Pavēles nekavējoties pacelties gaisā statuss – izmaiņu procedūras

6.10.1. Operatīvās situācijas dēļ *T-SCR* jebkurā laikā var nākties mainīt uz “*ALPHA*”. Šādā gadījumā *MCU* iespējami drīz informē attiecīgo *ATC* vienību(-as). Pēc informācijas saņemšanas attiecīgā *ATC* vienība(-as) ātri reaģē uz militārā lidojuma statusa maiņu.

6.10.2. Ja *TANGO-SCR* lidojums notiek aktīvā militārajā *SUA*, tad *MCU* paziņo *ATC* vienībai būtisko informāciju atbilstīgi tam, kā noteikts 6.4.2.4. apakšpunktā, kā arī sniedz norādi par izlidošanas no aktīvās *SUA* laiku (attiecīgajā gadījumā) un jauno piešķirto *SSR* kodu. *MCU* uzņemas atbildību par jauno *ALPHA-SCR* misiju, piemērojot 6.4.2. apakšpunktā noteiktās procedūras.

6.10.3. Kad starp *ATC* vienību un atbildīgo *MCU* ir panākta vienošanās par līmeni un maršrutu/kursu, *ALPHA-SCR* izpilda savu misiju un *MCU* apstiprina militārā *SUA* atbrīvošanu.

**7. MĀCĪBU PASĀKUMI**

7.1. Vispārēji noteikumi

7.1.1. Lai nodrošinātu un uzturētu gatavības līmeņus, kas nepieciešami *AP* misiju sekmīgai izpildei un citu gaisa spēku darbību atbalstam, būtiska nozīme ir tam, ka militārās aviācijas gaisa kuģiem, kas atrodas Baltijas valstīs vai tiek dislocēti Baltijas valstīs, ir pienācīga piekļuve gaisa telpai mācību vajadzībām.

7.1.2. *NATO* komandētas *T-SCR* misijas un valstu treniņa/mācību lidojumi ar uzsvaru uz pārtveršanas tipa profiliem tiks regulāri veikti Rīgas, Tallinas un Viļņas *FIR*.

7.1.3. Gaisa kuģa apkalpju kompetences uzlabošanas nolūkā var īstenot papildu lidojumu treniņa profilus ciešā sadarbībā ar uzņēmējvalsti un saskaņā ar valsts procedūrām. *NATO* valstis, kas piedalās *AP* Baltijas valstīs, ir lūgtas nodrošināt dažas misijas uzņēmējvalsts operatīvā un novērošanas personāla un uz kartes esošās informācijas atbilstības nodrošināšanas apmācības atbalstam. *QRA(I)* trauksmes stāvoklis un visas iesaistīto valstu plānotās mācību misijas jāuzdod izpildei, koordinējot tās ar *AIRCOM*.

7.1.4. Visi Dalībnieki dara visu iespējamo, lai nodrošinātu mācību pasākumu izpildi atbilstīgi tam, kā pieprasīts.

7.1.5. Lidojumi aktivizētajā militārajā *SUA*, kas veido daļu no publicētās gaisa telpas struktūras, jāveic saskaņā ar piemērojamajiem valsts noteikumiem un operāciju procedūrām, izņemot attiecībā uz gaisa kuģiem, kas zonās veic tranzītlidojumus ar *ATC* atļauju.

7.1.6. Militārās aviācijas gaisa kuģu, tostarp *NATO AP* misijā (*T-SCR*) iesaistītu gaisa kuģu, treniņa lidojumi jāveic saskaņā ar piemērojamajiem valsts noteikumiem un operāciju procedūrām galvenokārt noteiktajā militārajā *SUA* atbilstīgi tam, kā publicēts valstu *AIP* un/vai izklāstīts VTP.

7.1.7. Baltijas valstis, izmantojot civilmilitāro koordināciju valsts līmenī un iesaistoties attiecīgajām *NATO* vienībām, nodrošina papildu gaisa telpu, ciktāl tas iespējams, lai darītu iespējamu citu specifisku *NATO* militāro operāciju un treniņa vajadzību izpildi. Vienmēr, kad tas iespējams, minētā koordinēšana jāveic ievērojamu laiku iepriekš.

7.1.8. *MCU* ir atbildīga par iznīcinātāju vadības nodrošināšanu aktīvajā militārajā *SUA*, savukārt *ATC* vienības ir atbildīgas par *ATS* sniegšanu militārās aviācijas gaisa kuģiem, kuri lido uz aktīvo militāro *SUA* vai no tās.

7.2. Lidojuma plāns

7.2.1. Kad tiek veikts treniņa lidojums, *GAT-IFR/VFR* lidojuma plāns jāiesniedz saskaņā ar *ICAO* lidojuma plāna iesniegšanas prasībām un, ja nepieciešams, papildu prasībām, ko noteikusi valsts, kurā gaisa kuģis ielidos vai caur kuru tas veiks tranzītlidojumu.

7.2.2. Tiek izmantoti standarta lidojuma plāna ziņojumi.

7.3. Militāro *SUA* izmantošana un rezervēšanas procedūras

7.3.1. *SUA*, kas atrodas Viļņas, Rīgas un Tallinas *FIR*, ir pieejamas saskaņā ar valstu publikācijām, un tās jārezervē ar atbilstīgas civilās aviācijas *ATC* vienības/gaisa telpas pārvaldības grupas (*AMC*) starpniecību. Militārā plānošanas iestāde ir atbildīga par ikdienas pieprasījumu apkopošanu un darbojas kā koordinācijas vienība saskaņā ar *NTAs* izklāstītajām procedūrām.

7.3.2. *SUA* aktivizēšana notiek, pamatojoties uz gaisa telpas pieejamību pēc civilās aviācijas *ATC* vienības/*AMC* novērtējuma un gaisa telpas elastīgas izmantošanas (*FUA*) principu piemērošanas. *ATC* vienībai/*AMC* jānodrošina, cik vien tas ir iespējams, militāro *SUA* pieejamība, kad tas tiek pieprasīts, saskaņā ar to gaisa telpas organizēšanas prioritātēm.

7.3.3. Ja militārā *SUA* nav pieejama atbilstīgi tam, kā pieprasīts, var piedāvāt citu laiku.

7.3.4. *ICAO* gaisa telpas klasifikācija nav piemērojama attiecībā uz *OAT* lidojumiem aktīvajā militārajā *SUA*.

7.4. Transponderu izmantošana

7.4.1. Rīgas, Viļņas un Tallinas lidojumu informācijas rajonos (*FIR*) militārās aviācijas lidojumos no operatīvajām gaisa spēku bāzēm uz militārajām *SUA* un lidojumos *SUA* iekšienē tiek izmantots *SSR* režīma 3*A/C* kods, ko piešķīrusi *MCU* no *AIRCOM* noteiktas sērijas (*T-SCR* vajadzībām) vai valsts militārās iestādes atbilstīgi tam, kā izklāstīts *NTA*s.

7.4.2. Militārie lidojumi no operatīvajām gaisa spēku bāzēm ārpus Baltijas valstīm izmanto *SSR* režīma 3 *A/C* kodu, ko piešķīrusi attiecīgā *ATC* vienība. Ielidojot militārajās *SUA*, *SSR* kodu jāmaina atbilstīgi *MCU* norādījumiem.

7.4.3. Militārās aviācijas gaisa kuģi, kuri lido militārajā *SUA* *MCU* atbildībā, atkarībā no veiktās treniņa misijas veida var neizmantot atbildētāja signālu. Saskaņā ar militārajām operatīvajām prasībām jāinformē attiecīgā *ATC* vienība(-as).

7.4.4. Militāro grupas lidojumu gadījumā piešķirto *SSR* režīma 3 *A/C* kodu izmanto vadošais gaisa kuģis. Pārējie gaisa kuģi izmanto signālu “gatavībā” līdz brīdim, kad tie nonāk noteiktajā zonā, kur tie izmanto piešķirtos *SSR* režīma 3 *A/C* kodus.

7.4.5. Kad gaisa kuģim rodas sarežģījumi ar *SSR* režīma *3 A/C*, norīkotais pārstāvis misijas vadības vienībā (*MCU*) sazinās ar attiecīgo *ATC* vienību un pieprasa turpināšanas atļauju. Tas, vai lidojumu varēs turpināt, ir atkarīgs no lidojuma ziņojumiem un gaisa satiksmes blīvuma.

7.5. Distancēšana

7.5.1. Distancēšanas standartus pret aktīvu militāro *SUA* robežām nosaka attiecīgās valsts iestādes, un tie ir izklāstīti *NTAs*.

7.5.2. Civilās aviācijas *ATC* vienības var pieprasīt *MCU* atļaut citai gaisa satiksmei šķērsot tranzītā aktīvas militārās *SUA* saskaņā ar *NTAs* izklāstītajām koordinācijas procedūrām.

7.5.3. Lidojot aktīvajās militārajās *SUA*, misijas/grupas vadītājs, atsevišķi gaisa kuģa kapteiņi un *MCU* nodrošina atbilstību attiecīgajiem valstu noteikumiem par obligātajiem attālumiem/drošības buferattālumiem zonas robežās atbilstīgi tam, kā norādīts *NTAs.*

7.6. Grupas lidojumi

7.6.1. Civilās aviācijas *ATC* vienības uzskata, ka militārās aviācijas gaisa kuģu standarta grupa ir viens lidojums neatkarīgi no tā, vai tas tiek veikts kā *GAT* lidojums vai kā *OAT* lidojums. Grupas atstatuma kritērijus ar attiecīgās civilās aviācijas *ATC* vienības atļauju var palielināt līdz 3 *NM* un/vai 1000 pēdas.

7.6.2. *OAT* lidojumu veicošas grupas sadalīšanu var veikt neparedzētās situācijās vai gadījumā, ja šādu nepieciešamību nosaka taktiskā situācija *ALPHA-SCR* izpildes laikā, iepriekš par to paziņojot attiecīgajai civilās aviācijas *ATC* vienībai. *GAT* lidojumā grupas sadalīšanu var veikt ar attiecīgās civilās aviācijas *ATC* vienības atļauju. Gaisa kuģa kapteinis paziņo atsevišķās izsaukumzīmes secībā vienu pēc otras.

7.7. Lidojumi zema līmeņa lidojumu sistēmās

7.7.1. Šie lidojumi tiek veikti saskaņā ar valsts noteikumiem un ir izklāstīti *NTAs.*

7.8. Virsskaņas lidojumi

7.8.1. Virsskaņas lidojumi, izņemot *ALPHA-SCR* misiju, tiek veikti saskaņā ar *NTAs* izklāstītajiem valsts noteikumiem.

7.9. Aizsardzības palīglīdzekļi un citas militārās sistēmas

7.9.1. Militārajās gaisa spēku darbībās var ietilpt aizsardzības palīglīdzekļu (dipola atstarotāju, signālraķešu un citu līdzekļu) un citu militāro sistēmu izmantošana noteiktajā militārajā *SUA* saskaņā ar *NTAs* noteiktajām valsts procedūrām.

**8. GALVENĀS AVĀRIJAS PROCEDŪRAS**

8.1. Vispārēji noteikumi

8.1.1. Ja militārās aviācijas gaisa kuģis nokļūst avārijas situācijā, jārīkojas saskaņā ar turpmāk izklāstītajām procedūrām.

a) Ja gaisa kuģis ir civilās aviācijas *ATC* kontrolē:

1. avārijas situācijas laikā nekavējoties jāpiemēro 7700 atbildētāja signāla 3A režīmu;

2. militārās aviācijas gaisa kuģim jāpaziņo “Avārijas situācija” un jāziņo par savu nodomu;

3. civilās aviācijas *ATC* vienībai jāinformē *MCU* par paziņoto avārijas situāciju un par pilota nodomiem;

4. gaisa kuģis paliek attiecīgās civilās aviācijas *ATC* vienības kontrolē.

b) Ja gaisa kuģis ir *MCU* kontrolē (*ALPHA-SCR*) un/vai lido militārajā *SUA*:

1. *MCU* informē civilās aviācijas *ATC* vienību par paziņoto avārijas situāciju un pilota nodomiem, tiklīdz tas ir praktiski iespējams. Militārās aviācijas gaisa kuģis, kas nokļuvis avārijas situācijā, tiek nodots civilās aviācijas *ATC* vienībai pārlidojumam atpakaļ uz bāzi vai attiecīgā gadījumā uz citu piemērotu rezerves lidlauku.

**9. GAISA TELPAS IZMANTOŠANA ĪPAŠOS APSTĀKĻOS**

9.1. Reaģējot uz drošības situāciju reģionā, *NATO* miera laikā var būt nepieciešama (tostarp paziņojot par to ļoti īsā laikā) papildu gaisa telpa Baltijas valstīs militāro gaisa spēku operāciju un/vai liela mēroga mācību īstenošanai, tostarp pārdislocēšanas transporta lidojumiem, attālināti pilotētu gaisa kuģu sistēmu (*RPAS*) pasākumiem un citiem militāriem lidojumiem. Šādos gadījumos starp attiecīgajām Baltijas valstu civilajām/militārajām iestādēm un *NATO* galveno mītni var saskaņot īpašus civilmilitārās gaisa telpas organizēšanas pasākumus (*NATO* Starptautiskais sekretariāts/ Par ieguldījumiem aizsardzībā atbildīgā nodaļa).

**10. NOBEIGUMA NOTEIKUMI**

10.1. Spēkā esamība

10.1.1. Šis LoA stājas spēkā un aizstāj LoA starp *AIRCOM* štābu un Igauniju, Latviju un Lietuvu (2013. gada 21. janvāra redakcija Nr. 9), kad visi Dalībnieki to ir parakstījuši, un tas paliek spēkā līdz brīdim, kad kāds no Dalībniekiem izbeidz tā darbību.

10.2. Paraksts

10.2.1. Katram dalībniekam tiek nodots parakstīts LoA redakcijas oriģināleksemplārs, un citām attiecīgajām civilajām un militārajām iestādēm/aģentūrām tiek izsniegtas to kopijas.

10.3. Grozījumi un atkāpes

10.3.1. Katrs dalībnieks jebkurā laikā var ierosināt grozījumus šajā LoA. Visas ierosinātās izmaiņas, pārskatīšanas vai grozījumi jāizskata vai jāapstiprina visiem Dalībniekiem.

10.3.2. *NTA*s sagatavošana un pārskatīšana ir katras Baltijas valsts ekskluzīvajā kompetencē. Ramšteinas *AIRCOM* ir jāinformē par *NTAs* pārskatīšanu pirms tās spēkā stāšanās dienas.

10.3.3. Iespējami gadījumi, kad var būt nepieciešama atkāpšanās no šim LoA pievienotajām nacionālajos pielikumos noteiktajām procedūrām. Šādos apstākļos gaisa satiksmes/pretgaisa aizsardzības dispečeriem ir jāpieņem labākais lēmums gaisa satiksmes drošības un efektivitātes nodrošināšanai. Jebkura atkāpšanās no LoA ir jāpaziņo ar attiecīgās civilās vai militārās pakļautības ķēdes starpniecību. Visus paziņotos starpgadījumus izmeklē un novērtē iesaistītās puses kopā ar *NATO* Starptautisko sekretariātu/Par ieguldījumiem aizsardzībā atbildīgo nodaļu/Aerokosmisko spēju daļu (*IS*/*DI*), ja tas ir nepieciešams.

10.4. Darbības izbeigšana

10.4.1. Šā LoA darbība var tikt izbeigta jebkurā laikā, Dalībniekiem savstarpēji vienojoties par to, ar nosacījumu, ka puse, kura ierosina izbeigšanu, par savu nodomu izbeigt LoA darbību paziņo vismaz 30 dienas pirms darbības izbeigšanas dienas.

10.5. Domstarpību izšķiršana

10.5.1. Gadījumā, ja rodas šaubas vai viedokļu atšķirības par kāda šā LoA noteikuma interpretāciju, vai gadījumā, ja rodas domstarpības par tā piemērošanu, Dalībnieki cenšas panākt visus dalībniekus apmierinošu risinājumu.

10.5.2. Visas domstarpības par šā LoA interpretāciju vai piemērošanu Dalībnieki risina sarunu ceļā atbilstīgā līmenī, un tās netiks nodotas izšķiršanai nevienai valsts vai starptautiskajai tiesai vai trešai pusei.

**Igaunijas Republikas Aizsardzības ministrijas vārdā**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Hanness Hanso [*Hannes Hanso*],

aizsardzības ministrs

, \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (datums)

**Igaunijas Republikas Ekonomikas lietu un sakaru ministrijas vārdā**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Kristens Mihals [*Kristen Michal*],ekonomikas un infrastruktūras ministrs  |  |  |

, \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (datums)

**Latvijas Republikas valdības vārdā**

|  |  |
| --- | --- |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Raimonds Bergmanis,aizsardzības ministrs |  |

, \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (datums)

**Lietuvas Republikas valdības vārdā**

|  |  |
| --- | --- |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Jozs Oleks [*Juozas Olekas*],aizsardzības ministrs |  |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

, \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (datums)

**Ziemeļatlantijas līguma organizācijas vārdā**

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

vēstnieks Aleksandrs Veršbovs [*Alexander Vershbow*],

*NATO* ģenerālsekretāra vietnieks

, \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (datums)

**DOKUMENTĀ VEIKTO IZMAIŅU REĢISTRS**

Turpmākajā tabulā reģistrētas šajā VD veiktās izmaiņas vēsturiskā secībā.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| IZMAIŅAS | DATUMS | IZMAIŅU VEIKŠANAS IEMESLS | IZMAINĪTĀSLAPPUSES |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**A PIELIKUMS**

**TERMINOLOĢIJA**

A.1.1. Gaisa telpas uzraudzība (*AP*)

Miera laika misija, kurā paredzēta gaisa telpas novērošanas un kontroles sistēmas, gaisa satiksmes regulēšanas un kontroles un piemērotu pretgaisa aizsardzības spēku, tostarp pārtvērēju, izmantošana, ar mērķi aizsargāt *NATO* gaisa telpas kā alianses gaisa telpas daļas vienotību.

A.1.2. Gaisa telpas uzraudzības zona (*APA*)

Gaisa telpa, kurā *CAOC* īsteno gaisa telpas uzraudzības funkcijas, lai izpildītu tā misiju miera laikā saskaņā ar dokumentiem un procedūrām, par ko panākta vienošanās.

A.1.3. Gaisa telpas novērošana

Sistemātiska gaisa telpas novērošana ar elektroniskajiem, vizuālajiem un citiem līdzekļiem, ko galvenokārt veic, lai identificētu un noteiktu gan sabiedroto, gan pretinieka gaisa kuģu un raķešu pārvietošanos novērotajā gaisa telpā.

A.1.4. Gaisa satiksmes vadības vienība (*ATC* vienība)

Gaisa satiksmes vadības (*ATC*) vienība var būt lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrs, pieejas kontroles vienība vai lidlauka zonas vadības tornis.

A.1.5. Gaisa telpas struktūra

Konkrēts gaisa telpas sektors, kas paredzēts gaisa kuģa drošas un optimālas ekspluatācijas nodrošināšanai.

A.1.6. *NATO* gaisa telpa

Gaisa telpa virs *NATO* valsts un tās teritoriālajiem ūdeņiem.

A.1.7. Alianses gaisa telpa

*NATO* gaisa telpa un jebkura gaisa telpas zona, kur *NATO* var veikt operācijas ar Padomes piekrišanu.

A.1.8. Gaisa satiksmes pakalpojumu vienība (*ATS* vienība)

Vispārējs termins, kas apzīmē gaisa satiksmes vadības rvienību, lidojumu informācijas centru vai gaisa satiksmes ziņojumu savākšanas punktu.

A.1.9. Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi

Pakalpojumi, ko sniedz, lai:

a) novērstu sadursmes: 1. starp gaisa kuģiem un 2. manevrēšanas zonā starp gaisa kuģiem un šķēršļiem;

b) paātrinātu un uzturētu sakārtotu gaisa satiksmes plūsmu.

A.1.10. Gaisa telpas kontrole

Procedūru, kas regulē gaisa telpas plānošanu un organizāciju, īstenošana un koordinēšana, lai iespējami samazinātu risku un ļautu efektīvi un elastīgi izmantot gaisa telpu.

A.1.11. Degvielas uzpilde lidojumā (*AAR*)

Militārā operācija gaisā, ko veic, lai uzpildītu gaisa kuģī degvielu lidojuma laikā. *AAR* operācijas parasti veic tam paredzētās militāro mācību zonās (piemēram, *TRA*/*TSA*), vai izmanto citus gaisa telpas pasākumus, kuri iepriekš saskaņoti ar *ATC* kā neparasta darbība gaisā.

A.1.12. Agrīnā brīdināšana gaisā (*AEW*)

Militārā operācija gaisā, kurā gaisa kuģis izmanto aktīvos un/vai pasīvos elektroniskos emiterus. *AEW* operācijas parasti veic izraudzītās zonās (piemēram, *TRA*/*TSA*), vai izmanto citus gaisa telpas pasākumus, kuri iepriekš saskaņoti ar *ATC* kā neparasta darbība gaisā.

A.1.13. Pavēle nekavējoties pacelties gaisā

Pavēle gaisa kuģim, kas uz zemes atrodas pilnīgā trauksmes gatavībā, nekavējoties pacelties gaisā.

A.1.14. “Pacelties nekavējoties!”

Pavēle gaisa kuģim pacelties, cik ātri vien iespējams, kam parasti seko instrukcija par misiju.

A.1.15. Pavēle nekavējoties pacelties gaisā “*ALPHA*” (*A-SCR*)

Tāda militārās aviācijas gaisa kuģa taktiskā misija, kurš iesaistīts faktiskā gaisa telpas uzraudzības starpgadījumā.

A.1.16. Atbildības zona (*AoR*)

Noteiktu izmēru gaisa telpa, kurā *ATC* vienība ir atbildīga par gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu.

A.1.17. Kopīgu interešu zona

Kopīgas gaisa telpas sektors, par kuru panākta vienošanās starp divām *ATC* vienībām un kura iestiepjas blakus/zemāk esošā *AoR* un kurā gaisa telpas struktūra un saistītās darbības var ietekmēt gaisa satiksmes koordinēšanas procedūras.

A.1.18. Apvienotais gaisa operāciju centrs (*CAOC*)

*AIRCOM* štāba *Air C2* elements. *CAOC* komandieris veic tam piešķirto/nodoto aizsardzības un uzbrukuma spēku un iekārtu taktisko vadību (*TACOM*) un/vai taktisko kontroli (*TACON*).

A.1.19. Vadības un ziņošanas centrs (*CRC*)

*CAOC* pakļauts gaisa satiksmes vadības elements, no kura tiek veiktas brīdināšanas operācijas un ieroču kontrole.

A.1.20. *MCU* vadības dispečers

*MCU* virsnieks, kurš atbild par *AD* operāciju vadību no minūtes minūtē.

A.1.21. Iznīcinātājs

Vispārējs termins, kas apzīmē ātru un manevrētspējīgu spārnotu gaisa kuģi, kurš piemērots taktiskām gaisa operācijām pret mērķiem gaisā un/vai uz zemes.

A.1.22. Pārtveršanas vadības grupu vadošais virsnieks

Virsnieks, kurš dod uzdevumus pārtveršanas vadības grupām un uzrauga tās, lai nodrošinātu pārtveršanas vadību.

A.1.23. Iznīcinātāju vadība

Pakalpojums, ko sniedz tādu specializētu militāru operāciju vajadzībām kā gaisa telpas uzraudzība, gaisa kaujas mācības, zema līmeņa misijas, degvielas uzpilde lidojuma laikā un citas darbības, kas nav saderīgas ar *ICAO* Lidojumu noteikumos noteikto gaisa satiksmes pakalpojumu procedūru normālu piemērošanu.

A.1.24. Gaisa telpas elastīga izmantošana (*FUA*)

Gaisa telpas organizēšanas koncepts, kas tiek piemērots Eiropas Civilās aviācijas konferences jomā, atbilstīgi tam, kā noteikts *EUROCONTROL* izdotās “Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace” [Gaisa telpas organizēšanas rokasgrāmata gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepta piemērošanai] pirmajā izdevumā 1996. gada 5. februārī.

A.1.25. Vispārējā gaisa satiksme (*GAT*)

Visi lidojumi, kuri tiek veikti saskaņā ar *ICAO* noteikumiem un procedūrām un/vai valstu civilās aviācijas noteikumiem un tiesību aktiem.

A.1.26. Operatīvā gaisa satiksme (*OAT*)

Visi lidojumi, kas iesaistīti gaisa telpas uzraudzības operācijā un netiek veikti saskaņā ar *GAT* noteikumiem.

A.1.27. Identificēšana

Atklātā lidojošā objekta izcelsmes, rakstura, valstspiederības un citu īpašību noteikšana. To var paveikt, izmantojot dažādus līdzekļus, tostarp vizuālu atpazīšanu, elektronisku izsaukšanu, lidojuma plāna korelāciju un akustiskās informācijas, uzvedības un/vai naidīgas rīcības interpretāciju.

A.1.28. Savējo/pretinieku identifikācija (*IFF*)

Sistēma, uz kuru, izmantojot elektromagnētiskas pārraides, draudzīgo spēku vadīta iekārta automātiski atbild, piemēram, emitējot impulsu, tādējādi nošķirot sevi no pretinieka spēkiem.

A.1.29. Pārtvērējs

Pilotējams gaisa kuģis, ko izmanto lidojošu objektu identifikācijai un/vai uguns atklāšanai pa to.

A.1.30. Pārtveršana gaisā

Operācija, kurā gaisa kuģis izveido vizuālu vai elektronisku kontaktu ar citu gaisa kuģi. Atkarībā no nodrošinātās iznīcinātāja vadības, piemēro dažādus pārtveršanas gaisā veidus.

A.1.31. Ātrās reaģēšanas pārtvērējs (*QRA(I)*)

Pretgaisa aizsardzības iznīcinātāji trauksmes stāvoklī miera laika uzraudzības uzdevumā *NATO* preventīvo pasākumu ietvaros.

A.1.32. Zema līmeņa lidojumu zonas/maršruti

Noteiktas zonas/maršruti Tallinas, Rīgas un Viļņas lidojumu informācijas rajonos, kuros var veikt sankcionētus zemus lidojumus saskaņā ar valsts noteikumiem un/vai īpašajām procedūrām.

A.1.33. Militārā vadības vienība

Jebkura stacionāra vai pārvietojama militārā vienība, kas apstrādā militāro gaisa satiksmi un/vai veic citas darbības, kam, ņemot vērā to īpatnību, var būt nepieciešama gaisa telpas rezervēšana vai ierobežošana.

A.1.33. Valsts militārā iestāde (*NMA*)

Valsts iestāde, piemēram, Aizsardzības ministrija, kura ir pilnvarota pieņemt lēmumus par militāriem jautājumiem savas valsts vārdā. Šīs pilnvaras var būt deleģētas militārpersonu vai civilpersonu grupai vai kādai atsevišķai personai jebkurā līmenī, kas ir piemērots sadarbībai ar sabiedroto komandieriem vai to padotajiem.

A.1.34. *NATO* piekomandētie spēki

Spēki, ko valsis piekritušas nodot *NATO* komandiera operatīvā vadībā vai kontrolē, kad tiek izziņots konkrēts etaps, stāvoklis vai pasākums, atbilstīgi tam, kā paredzēts īpašos nolīgumos.

A.1.35. Operatīvā kontrole (*OPCON*)

Komandierim deleģētās pilnvaras vadīt piešķirtos spēkus, lai viņš varētu veikt konkrētas misijas un uzdevumus, kuru izpilde no funkcionālā, laika un norises vietas viedokļa parasti ir ierobežota; komandieris ir arī pilnvarots izvietot attiecīgās vienības un saglabāt vai deleģēt taktiskās kontroles funkcijas pār šīm vienībām. Šīs pilnvaras neparedz tiesības dot atsevišķus uzdevumus minēto vienību apakšvienībām. Šīs pilnvaras arī neparedz tiesības veikt administratīvo vai apgādes kontroli.

A.1.36. Operatīvā vadība (*OPCOM*)

Komandierim piešķirtās pilnvaras uzdot misijas vai uzdevumus pakļautībā esošajiem komandieriem, izvietot vienības, pārdislocēt spēkus un vajadzības gadījumā saglabāt vai deleģēt *OPCON* un/vai *TACON* funkcijas. Šīs pilnvaras neietver atbildību par administratīvo jautājumu risināšanu vai loģistiku. *OPCOM* nevar nodot tālāk bez tās valsts piekrišanas, kurai pieder attiecīgie spēki. To var arī izmantot, lai noteiktu, kurus spēkus piešķir attiecīgajam komandierim.

A.1.37. Taktiskā vadība (*TACOM*)

Komandierim piešķirtās pilnvaras dot uzdevumus tā vadībā esošajiem spēkiem augstākas iestādes uzdotās misijas izpildes nolūkā.

A.1.38. Taktiskā kontrole (*TACON*)

Uzdoto misiju un uzdevumu izpildei nepieciešamās pārvietošanās un manevru detalizēti un parasti arī lokāli norādījumi un kontrole.

A.1.39. Taktiskie zema līmeņa lidojumi

Militāro mācību misija, ko īsteno ar mērķi izpildīt konkrētu sankcionētu misiju noteiktajā termiņā un noteiktajā gaisa telpas sektorā.

A.1.40. Grupas lidojums

Lidojums, kurā piedalās vairāki gaisa kuģi, kas, pilotiem iepriekš par to vienojoties, darbojas kā viens gaisa kuģis saistībā ar navigāciju un atrašanās vietas paziņošanu, kā arī *ATC* izdotajām atļaujām.

A.1.41. Standarta militārā grupa

Tādu gaisa kuģu grupa, kuri lido saskaņā ar *IFR*, katram vedamajam gaisa kuģim turoties 1 *NM* robežās pa horizontāli un 100 pēdu robežās pa vertikāli no vadošā gaisa kuģa. Atbildētāja signālu atbilstīgi *ATC* norādījumiem izmanto vienīgi vadošais gaisa kuģis (grupas vadītājs).

A.1.42. Nestandarta grupa

Grupas lidojuma gaisa kuģus/elementus, kas neietilpst A.1.39. punktā minētajās horizontālajās un/vai vertikālajās robežās, uzskata par nestandarta grupu.

Šajā gadījumā katrs grupas elementa vadošais gaisa kuģis, bet gadījumā, ja standarta grupas robežas tiek pārsniegtas arī grupas elementos, arī katrs atsevišķais grupas gaisa kuģis izmanto atbildētāja signālu atbilstīgi *ATC* norādījumiem.

Nestandarta grupas lidojumi uzskatāmi par neparastu darbību gaisā, kas lidojuma vadītājam jāsaskaņo ar attiecīgo *ATC* rvienību pienācīgā laikā pirms izlidošanas vai tiklīdz tas ir praktiski iespējams.

*ATC* pieņem lēmumu par nestandarta grupas apstiprināšanu vai neapstiprināšanu un nosaka īpašus nosacījumus nestandarta grupas lidojuma veikšanai.

A.1.43. Virsskaņas lidojums

a) Pavēle nekavējoties pacelties gaisā “*ALPHA*”. Militārās aviācijas gaisa kuģis, kas izpilda pavēli nekavējoties pacelties gaisā “*ALPHA*”, drīkst lidot ar virsskaņas ātrumu, ja tas ir nepieciešams operatīvu iemeslu dēļ. Šādos gadījumos *MCU* nekavējoties informē attiecīgās civilās aviācijas *ATC* struktūrvienības.

b) Treniņa lidojums/lidojuma pārbaude. Ja saņemta atļauja no attiecīgās civilās aviācijas *ATC* vienības, *NATO* militārās aviācijas gaisa kuģis var lidot ar virsskaņas ātrumu noteiktā gaisa telpas sektorā vai militārajās *SUA*. *MCU* ir jāglabā precīzi ieraksti par visiem virsskaņas lidojumiem 90 dienas. Īpašās procedūras veic saskaņā ar valstu tiesību aktiem.

A.1.44. Pavēle nekavējoties pacelties gaisā “*TANGO*” (*T-SCR*)

Pavēle nekavējoties pacelties gaisā, lai tieši vingrinātos izpildīt pretgaisa aizsardzības/gaisa telpas uzraudzības misiju. Tas notiks saskaņā ar valstu lidošanas noteikumiem. *CAOC* jāorganizē to *T-SCR* izpilde, kas tiek uzsākta no blakus esošām gaisa telpas uzraudzības zonām un uz šādām zonām. Lidojumu vienības un *CAOC*/*MCU* ir aicinātas apspriest mācību vajadzības un atbilstīgi plānot jēgpilnu misiju.

A.1.45. Īslaicīgi norobežota zona (*TSA*)

Noteiktu izmēru gaisa telpa, kurā darbību izpildei nepieciešama gaisa telpas rezervēšana vienīgi konkrētu lietotāju vajadzībām noteiktā laika posmā.

A.1.46. Militārie spēki uzņemas atbildību par gaisa kuģa distancēšanu (*MARSA*)

Lidojuma vadītājs ir atbildīgs par grupu veidojošo vienību savstarpēju distancēšanu (tie var būt arī gaisa kuģi, kas iesaistīti pavēles nekavējoties pacelties gaisa “*TANGO*” izpildē vai treniņa lidojumā); to dēvē par *MARSA*. Saistībā ar veikto distancēšanu grupas uzskata par vienu vienību.

A.1.47. Iznīcinātāju kontrolieris

Virsnieks, kurš ir atbildīgs par pārtveršanas vadību, izmantojot īpašas procedūras.

A.1.48. Valsts gaisa kuģis

Atsaucoties uz Čikāgas konvencijas 3. panta b) punktu, saistībā ar *ATM* tas ir gaisa kuģis, kur izmanto militārām, muitas un policijas dienesta vajadzībām. Attiecīgi: gaisa kuģis, kas iekļauts militārajā reģistrā vai norādīts kā militārās aviācijas gaisa kuģis civilā reģistrā, uzskatāms par izmantotu militārajos spēkos un tāpēc kvalificējams kā valsts gaisa kuģis; militāro spēku, muitas un policijas dienesta izmantots gaisa kuģis, kurš reģistrēts civilā reģistrā, kvalificējams kā valsts gaisa kuģis; civilā reģistrā reģistrēts gaisa kuģis, kuru izmanto valsts, bet ne militārie spēki, muita un policijas dienests, nav kvalificējams kā valsts gaisa kuģis.

A.1.49. Neidentificēts gaisa kuģis

Gaisa kuģis, kas ielido alianses gaisa telpā bez pienācīgas atļaujas vai kas pamanīts lidojam *NATO* atbildības zonas virzienā vai virs tās un nav identificēts.

A.1.50. Pavēle nekavējoties pacelties gaisā “*ROMEO*” (*R-SCR*)

Pavēle nekavējoties pacelties gaisā, ko izdod nolūkā pārbaudīt gatavību. Pavēle nekavējoties pacelties gaisā “*ROMEO*” tiks izpildīta, piemērojot pavēles nekavējoties pacelties gaisā “*TANGO*” procedūras.

A.1.51. Militārā speciāla lietojuma zona (*SUA*)

Gaisa telpa, kurā jānorobežo darbības to rakstura dēļ vai kurā var piemērot ierobežojumus attiecībā uz gaisa kuģa operācijām, kuras nav saistītas ar minētajām darbībām. Šādas zonas parasti ir *CBA*/*TSA*/*TRA*/ierobežotas darbības zonas/bīstamās zonas/noteiktie maršruti un koridori, eksplozijas zonas jebkādiem militāriem nolūkiem. Šīs zonas ir publicētas valstu *AIP*.

A.1.52. *NATO* Starptautiskais sekretariāts/Par ieguldījumiem aizsardzībā atbildīgā nodaļa (*IS*/*DI*)

*NATO* Starptautiskā sekretariāta Par ieguldījumiem aizsardzībā atbildīgajā nodaļā ietilpstošais Bruņojuma un aerokosmisko spēju direktorāts sastāv no četrām daļām: Apvienotā izlūkošanas, novērošanas un rekognoscēšanas (*JISR*) daļa, Integrētā pretgaisa un pretraķešu aizsardzības (*IAMD*) daļa, Sauszemes un jūras spēku spēju (*LMC*) daļa un Aerokosmisko spēju (*AER*) daļa. Jo īpaši *AER* nodrošina galveno *NATO* saskarni ar valstu un starptautiskajām civilās aviācijas iestādēm un ir atbildīga par politikas un spēju, tostarp aviobruņojuma, pilotētu un bezpilota gaisa kuģu, gaisa telpas, lidojumderīguma, gaisa satiksmes organizēšanas, pilnveidi aerokosmiskajā jomā visu veidu alianses misiju atbalstam.

Aizsardzības ministrs R. Bergmanis

Vīza: valsts sekretāra p.i. E. Palma-Jansone

25.05.2016.

5769

S.Atvara

Sigita.Atvara@mod.gov.lv

tel.: 67335169, fakss: 67212307

1. Igaunijas, Latvijas un Lietuvas aizsardzības ministru kopīgais komunikē 2015. gada 14. decembrī. [↑](#footnote-ref-1)