

Suvestinė redakcija nuo 2023-01-26

Įsakymas paskelbtas: TAR 2021-12-23, i. k. 2021-26777



**LIETUVOS TRANSPORTO SAUGOS ADMINISTRACIJOS
DIREKTORIUS**

**ĮSAKYMAS
DĖL ORO EISMO PASLAUGŲ TEIKIMO TVARKOS APRAŠO PATVIRTINIMO**

2021 m. gruodžio 23 d. Nr. 2BE-356
Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 19 straipsnio 2 dalies nuostatomis, įgyvendindamas 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2020 m. rugpjūčio 7 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2020/1177, 2017 m. kovo 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2017/373, kuriuo nustatomi oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kitų oro eismo valdymo tinklo funkcijų vykdytojų ir tų subjektų priežiūros bendrieji reikalavimai, panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 482/2008, įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 ir (ES) 2016/1377 ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 677/2011, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2022 m. liepos 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2022/938, ir 2021 m. balandžio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/664 dėl sistemos „U-space“ reglamentavimo sistemos:

Preambulės pakeitimai:

Nr. [2BE-333](#), 2022-12-29, paskelbta TAR 2022-12-29, i. k. 2022-27231

1. T v i r t i n u Oro eismo paslaugų teikimo tvarkos aprašą (pridedama).
2. P r i p a ž i s t u netekusiu galios Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2020 m. kovo 10 d. įsakymą Nr. 2BE-85 „Dėl Oro eismo paslaugų teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.
3. Šis įsakymas įsigalioja 2022 m. sausio 27 d.
4. N u s t a t a u, kad šis įsakymas nustatyta tvarka skelbiamas Teisės aktų registre ir Lietuvos transporto saugos administracijos interneto svetainėje.

Administracijos direktoriaus pavaduotojas,
pavaduojantis Administracijos direktorių

Tomas Kolendo

PATVIRTINTA

Lietuvos transporto saugos administracijos
direktoriaus 2021 m. gruodžio 23 d. įsakymu
Nr. 2BE-356

ORO EISMO PASLAUGŲ TEIKIMO TVARKOS APRAŠAS

I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Oro eismo paslaugų teikimo tvarkos aprašas (toliau – Tvarkos aprašas) nustato oro eismo paslaugų (toliau – OEP) teikimo sąlygas ir tvarką, kiek to nenustato Reglamentas (ES) Nr. 923/2012 ir Reglamentas (ES) 2017/373.

2. Aprašas parengtas atsižvelgiant į Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 11 priedo nuostatas.

3. Tvarkos apraše vartojamos santrumpos:

3.1. **ACAS** – susidūrimų ore vengimo sistema;

3.2. **ADS-B** – sistema, kurią naudodami orlaiviai, aerodromo transporto priemonės ir kiti objektai gali automatiškai, transliavimo režimu, per duomenų perdavimo ryšio liniją perduoti ir (arba) gauti duomenis, pavyzdžiui, orlaivio atpažinimo, buvimo vietos nustatymo ir prireikus papildomus duomenis;

3.3. **ADS-C** – sistema, kurią naudodami antžeminė sistema ir orlaivis per duomenų perdavimo ryšio liniją pasikeičia informacija apie ADS-C sutarties sąlygas, t. y. nurodomos ADS-C pranešimų perdavimo sąlygos ir duomenys, kurie turi būti šiuose pranešimuose;

3.4. **AFIS** – aerodromo skrydžių informacijos paslaugos;

3.5. **AIP** – oro navigacijos informacinis rinkinys;

3.6. **AIRAC** – oro navigacijos informacijos tvarkos ir kontrolės santrumpa, reiškianti išankstinio pranešimo sistemą, kuria siekiama pagal atitinkamai galiojančias datas informuoti apie aplinkybes, dėl kurių būtina padaryti svarbius veiklos pakeitimus;

3.7. **ATIS** – aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo paslauga;

3.8. **CRC** – cikliškas dubliavimo patikrinimas;

3.9. **D-ATIS** – aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo per duomenų ryšio liniją paslauga;

3.10. **DME** – toliamatis;

3.11. **HF** – aukšto dažnio diapazonas;

3.12. **ILS** – tūpimo pagal prietaisus sistema;

3.13. **KT** – kilimo ir tūpimo takas;

3.14. **NOTAM** – telekomunikacijos priemonėmis platinamas pranešimas, kuriame pateikiama informacija apie oro navigacijos įrenginių, paslaugų, procedūrų ir pavojų atsiradimą, jų būklę ar pasikeitimus, kurią būtina laiku žinoti su skrydžių operacijomis susijusiam personalui;

3.15. **OFIS** – operatyvieji skrydžių informacijos pranešimai;

3.16. **PBN** – navigacija pagal technines galimybes;

3.17. **RCP** – būtinoji ryšio charakteristika;

3.18. **RNP** – būtinosios navigacijos charakteristika;

3.19. **RNAV** – rajono navigacijos metodas;

3.20. **RVR** – KTT matomumo nuotolis;

3.21. **SMR** – antžeminio judėjimo radiolokatorius;

3.22. **SPT** – skrydžių pagal prietaisus taisyklės;

3.23. **QNH** – slėgio reikšmė pagal vidutinį jūros lygį;

- 3.24. **VHF** – labai aukšto dažnio diapazonas;
- 3.25. **VOR** – labai aukšto dažnio visakryptis radijo švyturys;
- 3.26. **VST** – vizualiųjų skrydžių taisyklės;
- 3.27. **WGS-84** – Pasaulinė geodezinė sistema, patvirtinta 1984 metais.
- 4. Tvarkos apraše vartojamos sąvokos atitinka sąvokas, vartojamas Reglamente (ES) Nr. 923/2012, Reglamente (ES) 2017/373 ir Lietuvos Respublikos aviacijos įstatyme (toliau – Įstatymas).

II SKYRIUS BENDROSIOS TAISYKLĖS

PIRMASIS SKIRSNIS ĮGALIOJIMŲ APIMTIES NUSTATYMAS

5. OEP turi būti teikiamos pagal Reglamento (ES) Nr. 923/2012, Reglamento (ES) 2017/373 nuostatas ir Tvarkos aprašą, išskyrus atvejus, kai Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras, vadovaudamasis Įstatymo 19 straipsnio 4 dalies nuostatomis, sudaro sutartis su atitinkamais kitų valstybių paslaugų teikėjais, turinčiais Europos Sąjungoje išduotą paslaugų teikėjo pažymėjimą, institucijomis arba tarptautinėmis organizacijomis dėl OEP teikimo ir su tuo susijusių kitų funkcijų perdavimo tam tikrose Lietuvos Respublikos oro erdvės dalyse arba prisiima tokius įsipareigojimus iš kitų valstybių ar tarptautinių organizacijų.

6. Oro erdvės dalis virš atvirosios jūros arba nenustatytos priklausomybės oro erdvė, kur teikiamos OEP, nustatomos remiantis tarpvalstybinėmis oro navigacijos sutartimis, kurias tvirtina Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) Taryba, pagal kurias Lietuva prisiima atsakomybę už OEP teikimą šiose oro erdvės dalyse ir užtikrina, kad minėtosios paslaugos būtų teikiamos pagal Reglamentą (ES) Nr. 923/2012 ir Tvarkos aprašą.

ANTRASIS SKIRSNIS PBN NUSTATYMAS

7. Taikant PBN, navigacijos charakteristikas nustato OEP teikėjas.

8. Navigacinės rajonų, oro kelių ir OEP maršrutų charakteristikos yra nustatomos remiantis regioninėmis oro navigacijos sutartimis, kurias sudaro OEP teikėjai. Nustatant navigacijos charakteristikas, apribojimai gali būti taikomi kaip ribotos navigacinės infrastruktūros rezultatas ar atitinkamų navigacijos veiksmų reikalavimai.

9. Nustatytos navigacijos charakteristikos turi atitikti atitinkamoje oro erdvės dalyje teikiamų ryšių, navigacijos ir OEP teikimo lygį.

TREČIASIS SKIRSNIS RCP TIPŲ NUSTATYMAS

10. RCP tipus nustato OEP teikėjas. Kai taikoma, RCP tipai nustatomi remiantis regioninėmis oro navigacijos sutartimis, kurias sudaro OEP teikėjai.

11. Nustatytas RCP tipas turi atitikti atitinkamoje oro erdvėje teikiamas skrydžių valdymo paslaugas.

KETVIRTASIS SKIRSNIS OEP PADALINIŲ ĮSTEIGIMAS IR PASKYRIMAS

12. OEP teikėjas steigia skrydžių informacijos punktus skrydžių informacijos ir įspėjimo paslaugoms skrydžių informacijos regione (arba regiono sektoriuose) teikti, jeigu atsakomybė už tokių paslaugų teikimą nėra paskirta atskiram skrydžių valdymo padaliniui, turinčiam reikiamas priemones tai atsakomybei vykdyti.

13. Skrydžių valdymo, skrydžių informacijos ir įspėjimo paslaugoms teikti skrydžių valdymo rajonuose, aerodromo skrydžių valdymo zonose ir valdomuose aerodromuose OEP teikėjas steigia OEP skrydžių valdymo padalinius.

PENKTASIS SKIRSNIS OEP MARŠRUTŲ SUDARYMAS IR ŽENKLINIMAS

14. OEP maršrutus Lietuvos Respublikos oro erdvėje nustato OEP teikėjas. OEP maršrutai turi būti sudaromi taip, kad einanti išilgai kiekvieno maršruto oro erdvė ir atstumas tarp gretimų OEP maršrutų būtų saugūs.

15. Jeigu netrukdo oro eismo intensyvumas, sudėtingumas ir pobūdis, turi būti sudaromi specialūs oro eismo maršrutai žemai skraidantiems orlaiviams, tarp jų ir sraigtasparniams, skrendantiems į sraigtasparnių platformas ir iš jų virš atviros jūros. Nustatant šoninį intervalą tarp tokių maršrutų, atsižvelgiama į turimas navigacines priemones ir sraigtasparniuose esančią navigacinę įrangą.

16. OEP maršrutai yra ženklinami pagal Reglamente (ES) 2017/373 išdėstytus ženklinimo principus ir Tvarkos aprašo 2 priedą.

ŠEŠTASIS SKIRSNIS PERSIJUNGIMO PUNKTŲ NUSTATYMAS

17. Persijungimo punktai turi būti nustatomi pagal visakryptį radijo švyturį, kuriuo galima atlikti tikslią navigaciją OEP maršruto ruože. Persijungimo punktai nustatomi 60 jūrmylių (110 km) ar didesniu nuotoliu, išskyrus atvejus, kai dėl OEP maršrutų sudėtingumo, navigacijos priemonių tankio ar kitų techninių ir operacinių priežasčių persijungimo punktai gali būti nustatyti trumpesniuose maršruto ruožuose.

18. Jeigu dėl navigacinių priemonių veikimo arba dažnio apsaugos kriterijų nenumatyta kitaip, persijungimo punktas maršruto ruože turi būti nustatytas tiksliai tarp navigacijos priemonių, jeigu maršruto ruožas tiesinis, arba radialų sankirtoje, jeigu maršruto ruožo kryptis keičiasi.

SEPTINTASIS SKIRSNIS PAGRINDINIO PUNKTO NUSTATYMAS IR ŽENKLINIMAS

19. Nustatomi pagrindiniai taškai, kad būtų paženklintas OEP maršrutas, artėjimo pagal prietaisus procedūra ir (arba) teikiama informacija apie skrydžio eigą.

20. Pagrindiniai punktai ženklinami ženklais.

21. Pagrindiniai punktai nustatomi ir ženklinami pagal Tvarkos aprašo 1 priede išdėstytus principus.

AŠTUNTASIS SKIRSNIS LIETUVOS KARIUOMENĖS IR OEP TEIKĖJO TARPUSAVIO KOORDINAVIMAS

22. OEP teikėjas turi glaudžiai bendradarbiauti su Lietuvos kariuomene (toliau – LK).

23. Tarp OEP teikėjo ir LK turi būti sudaromi susitarimai dėl apsikeitimo skubia ir operatyvia informacija bei duomenimis, siekiant užtikrinti orlaivių skrydžių saugą ir operatyvumą.

24. OEP teikimo padaliniai reguliariai arba prireikus (pagal susitarimus) pateikia LK padaliniams atitinkamus skrydžio planus ir kitus duomenis apie civilinių orlaivių skrydžius.

25. Siekdamas išvengti orlaivio gaudymų arba sumažinti jų skaičių, OEP teikėjas nustato rajonus arba maršrutus, kuriuose Reglamento (ES) Nr. 923/2012 reikalavimai, susiję su skrydžių planais, abipusiu ryšiu ir pranešimu apie buvimo vietą, yra taikomi visiems skrydžiams, kad atitinkami OEP teikimo padaliniai turėtų reikiamus duomenis apie orlaivį ir galėtų lengviau jį atpažinti.

DEVINTASIS SKIRSNIS VEIKLOS, KELIANČIOS PAVOJŲ ORLAIVIAMS, KOORDINAVIMAS

26. Bet kuri planuojama pavojinga veikla virš Lietuvos Respublikos teritorijos arba virš atviros jūros, galinti turėti įtakos civilinių orlaivių skrydžiams, turi būti derinama su OEP teikėju. Tai atliekama iš anksto, kad būtų galima laiku paskelbti informaciją apie tokią veiklą. Veikla, planuojama už Lietuvos Respublikos oro erdvės ribų, yra derinama su OEP teikėju. Užsienio valstybių organizacijos, planuojančios savo veiklą Lietuvos Respublikos oro erdvėje, ją derina su analogiškais OEP teikimo institucijomis, esančiomis tose pačiose valstybėse kaip ir minėtos organizacijos.

27. Koordinavimo tikslas yra tinkamai susitarti, kad būtų išvengta pavojaus orlaiviams, ir, kiek įmanoma, netrukdyti orlaivių skrydžiams.

28. Susitariant turi būti įvertinta:

28.1. vietovė arba rajonai, laikas ir veiklos trukmė parenkami taip, kad nebūtų uždarytų arba pergrupuotų OEP maršrutų, blokuojamų ekonomiškų skrydžių lygių arba reguliariųjų skrydžių vėlavimų;

28.2. kad erdvė, skirta tokiai veiklai, būtų kuo mažesnė;

28.3. sąveika tarp OEP teikėjo arba OEP teikimo padalinių ir organizacijų arba atskirų jų padalinių, užsiimančių šia veikla. Siekiant, kad nekiltų pavojaus skrydžių saugai, turi būti tiesioginis ryšys tarp minėtų organizacijų, kad nenumatytomis aplinkybėmis tą veiklą būtų galima nutraukti.

29. OEP teikėjas yra atsakingas už informacijos apie tokią veiklą paskelbimą.

30. Lazerinio spinduliavimo atveju turi būti imtasi priemonių skrydžių saugai užtikrinti, nustatytų ICAO dok. Nr. 9815 „Lazerinių spinduliuotuvų bei skrydžių saugos vadovas“.

31. Siekiant didinti oro erdvės pralaidumą ir gerinti skrydžių veiksmingumą, taikomos lankstaus oro erdvės, skirtos specialiai veiklai, naudojimo procedūros. Taikant jas, visi oro erdvės naudotojai gali saugiai naudotis specialiai veiklai skirta oro erdve.

DEŠIMTASIS SKIRSNIS ORO NAVIGACIJOS DUOMENYS

32. Oro navigacijos duomenų, susijusių su OEP, nustatymas ir pranešimas turi būti tikslus ir nuoseklus, kaip numatyta Reglamente (ES) 2017/373.

33. Geografinės platumos ir ilgumos koordinatės nustatomos pagal pasaulinę geodezinę sistemą WGS-84 ir pranešamos OEP teikėjui. Būtina išskirtinai paženklinėti tas geografines koordinates, kurios buvo transformuotos į WGS-84 koordinates matematiniu būdu ir kurių lauko matavimo tikslumas neatitinka Reglamente (ES) 2017/373 išdėstytų reikalavimų.

34. Matavimo tikslumo laipsnis ir pagal jį atlikti skaičiavimai turi būti tokie, kad gauti operaciniai navigaciniai skrydžio dalių duomenys neviršytų maksimaliai leistino nukrypimo ribų, atsižvelgiant į atitinkamą atskaitos sistemą, nurodytą Reglamente (ES). 2017/373.

VIENUOLIKTASIS SKIRSNIS MINIMALUS ABSOLIUTUSIS SKRYDŽIŲ AUKŠTIS

35. Minimalų absoliutųjį skrydžių aukštį nustato ir paskelbia OEP teikėjas kiekviename OEP maršrute ir skrydžių valdymo rajone. Nustatytas minimalus absoliutusias skrydžių aukštis turi garantuoti minimalaus saugaus aukščio atsargą virš dominuojančios kontrolinės kliūtis, esančios minėtuose maršrutuose ir rajonuose.

DVYLIKTAJIS SKIRSNIS TEIKIANT OEP NAUDOJAMAS LAIKAS

36. Laikas OEP teikimo padalinyje yra naudojamas ir perduodamas orlaivių įguloms pagal Reglamento (ES) 2017/373 ir Reglamento (ES) Nr. 923/2012 nuostatas.

TRYLIKTAJIS SKIRSNIS BENDROS ATSKAITOS SISTEMOS

37. Oro navigacijos srityje kaip horizontali atskaitos sistema turi būti naudojama WGS-84. Navigacinės geografinės koordinatės (su ilguma ir platumu) turi būti išreikštos pagal pasaulinę geodezinę sistemą WGS-84.

38. Vidutinis jūros lygis, kuris rodo nuo gravitacijos priklausančių aukščių (peraukštėjimų) ir paviršiaus, vadinamo geoidu, santykį, oro navigacijai turi būti naudojamas kaip vertikali atskaitos sistema.

39. Oro navigacijos tikslais kaip laiko skaičiavimo sistema naudojamas Grigaliaus kalendorius ir suderintas pasaulinis laikas (UTC). Tais atvejais, kai naudojama kita laiko atskaitos sistema, apie tai turi būti paskelbta AIP.

KETURIOLIKTAJIS SKIRSNIS KALBOS MOKĖJIMO REIKALAVIMAI

40. Ryšio metu turi būti vartojama anglų arba lietuvių kalba.

PENKIOLIKTAJIS SKIRSNIS NENUMATYTŲ ATVEJŲ PLANAI

41. Nenumatytų atvejų planai rengiami pagal Tvarkos aprašo 3 priede pateiktą metodinę medžiagą.

III SKYRIUS SKRYDŽIŲ VALDYMO PASLAUGŲ ORGANIZAVIMAS

PIRMASIS SKIRSNIS ORO EISMO SRAUTŲ VADYBA

42. Oro eismo srautų vadyba vykdoma oro erdvėje, kurioje skrydžių vykdymo poreikis tam tikru laiku viršija arba manoma, kad viršys, atitinkamų skrydžių valdymo padalinių paskelbtą pralaidumą.

43. Oro eismo srautų vadyba turi būti vykdoma pagal regionines oro navigacijos sutartis arba, jei tinka, daugiašales sutartis. Tokiose sutartyse turi būti numatytos bendrosios procedūros ir bendrieji pralaidumo nustatymo metodai.

44. Kai skrydžių valdymo padaliniui akivaizdu, kad papildomiems skrydžiams atitinkamu laiku ir tam tikroje vietoje arba oro erdvės dalyje paslaugos negali būti suteiktos arba gali būti suteiktos tik tam tikru laiku arba su apribojimais, tas padalinys turi pranešti oro eismo srautų vadybos padaliniui, jei toks yra, taip pat atitinkamiems OEP teikimo padaliniams. Orlaivių įguloms, ketinančioms skristi į tam tikrą vietovę arba oro erdvę, ir atitinkamų orlaivių naudotojams turi būti pranešama apie numatomą vėlavimą arba taikomus apribojimus.

ANTRASIS SKIRSNIS RADIOLOKACINIŲ IR ADS-B SISTEMŲ NAUDOJIMAS

45. Radiolokacinės ir ADS-B antžeminės sistemos turi teikti su pavojumi ir skrydžių sauga susijusią informaciją ir įspėjimus apie pavojingas situacijas, pavojingos situacijos prognozę, įspėti dėl minimalaus absoliučiojo saugaus aukščio ir atsitiktinio SSR kodų susidubliavimo.

IV SKYRIUS SKRYDŽIŲ INFORMACIJOS IR ĮSPĖJIMO PASLAUGOS

PIRMASIS SKIRSNIS SKRYDŽIŲ INFORMACIJOS IR ĮSPĖJIMO PASLAUGŲ APIMTIS

46. Skrydžių informacijos ir įspėjimo paslaugos turi būti teikiamos laikantis Reglamento (ES) Nr. 923/2012 ir Reglamento (ES) 2017/373 nuostatų.

47. Visomis aplinkybėmis, kai toks pranešimas gali būti tikslingas, OEP teikėjo padalinys turi nedelsdamas pranešti aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui apie įtarimą, kad orlaivis pateko į ekstremaliąją situaciją, Tvarkos aprašo 4 priede nustatyta tvarka.

ANTRASIS SKIRSNIS OFIS TEIKIMAS

48. Meteorologinė ir operatyvioji informacija (jei tokia yra) apie navigacines priemones ir aerodromus turi būti įtraukta į skrydžių informacijos paslaugas ir, jei tai įmanoma, teikiama operatyviai integruotu būdu.

49. Perduodant orlaivio integruotus OFIS, jų turinys ir perdavimo eilė turi atitikti skrydžio dalį.

50. Į OFIS, jeigu jie teikiami, turėtų įeiti integruota informacija apie pasirinktus operatyvius ir meteorologinius elementus, atitinkančius tam tikrą skrydžio dalį. Šie pranešimai turėtų būti trijų pagrindinių tipų: HF, VHF ir ATIS.

51. Galiojančius OFIS atitinkamas OEP teikimo padalinys turi perduoti orlaiviui, kai jis to prašo.

52. HF OFIS pranešimai teikiami, jeigu tai nustatyta regioninėse oro navigacijos sutartyse.

53. HF pranešimuose teikiama informacija turi atitikti regioninėse oro navigacijos sutartyse nustatytus reikalavimus.

54. Aerodromai, apie kuriuose vyraujančias meteorologines sąlygas turi būti teikiami HF OFIS ir sudaromos orų prognozės, nustatomi pagal regionines oro navigacijos sutartis.

55. HF OFIS dalyvaujančių stočių laiko seka nustatoma pagal regionines oro navigacijos sutartis.

56. Perduodant HF OFIS, reikėtų atsižvelgti į žmogiškąjį veiksnį. Pranešimas neturi būti ilgesnis, nei nustatyta pagal regionines oro navigacijos sutartis, atsižvelgiant į tai, kad jo perdavimo greitis nepakenktų pranešimo aiškumui.

57. Kiekvienas aerodromo HF OFIS ženklinamas pagal aerodromo, kuriam šis pranešimas taikomas, pavadinimą.

58. Jeigu informacija negaunama laiku, į HF OFIS įtraukiama paskutinė turima informacija kartu su stebėjimo laiku.

59. Visas HF OFIS, jei tai įmanoma, turi būti kartojamas visą likusį laiką, skirtą transliacijos stočiai.

60. HF OFIS perduodama informacija atnaujinama iškart po pasikeitimo.

61. HF OFIS rengia ir platina OEP teikėjo paskirtasis (paskirtieji) padalinys (padaliniai).

62. HF pranešimai apie tarptautiniam oro susisiekimui skirtus aerodromus turi būti perduodami anglų kalba.

63. Jeigu HF pranešimai yra gaunami daugiau negu viena kalba, kiekvienai kalbai turi būti naudojamas atskiras kanalas.

64. HF pranešimuose skrydžių informacija teikiama nurodytąja eile arba tvarka, nustatyta pagal regionines oro navigacijos sutartis:

64.1. informacija apie orus maršrute (meteorologijos tarnybos informacija apie faktinius ar numatomus maršrute tam tikrus orų reiškinius, kurie gali turėti įtakos orlaivių skrydžių saugai (SIGMET pranešimuose);

64.2. informacija apie aerodromą:

64.2.1. aerodromo pavadinimas;

64.2.2. stebėjimo laikas;

64.2.3. svarbi operatyvioji informacija;

64.2.4. vėjo kryptis, greitis ir maksimalus vėjo greitis;

64.2.5. matomumas ir, jei tai taikoma, RVR;

64.2.6. faktinis oras;

64.2.7. debesys žemiau 5000 pėdų arba žemiau aukščiausio minimalaus sektoriaus absoliutaus aukščio, priklausomai nuo to, kuris dydis yra didesnis; audros debesys; kai dangus apsiniaukęs – vertikalus matomumas, jeigu tokie duomenys turimi;

64.2.8. meteorologijos prognozė aerodromui.

65. VHF OFIS teikiami, jeigu tai yra nustatyta regioninėse oro navigacijos sutartyse.

66. Aerodromai, apie kuriuose vyraujančias meteorologines sąlygas turi būti teikiami VHF OFIS ir sudaromos orų prognozės, nustatomi pagal regionines oro navigacijos sutartis.

67. Kiekvienas aerodromo VHF OFIS ženklinamas pagal aerodromo, kuriam šis pranešimas taikomas, pavadinimą.

68. Jeigu informacija negaunama laiku, į VHF OFIS įtraukiama paskutinė informacija kartu su stebėjimo laiku.

69. VHF OFIS turi būti nenutrūkstami ir kartotiniai.

70. Perduodant VHF OFIS, reikėtų atsižvelgti į žmogiškąjį veiksnį. Perduodamas pranešimas, jeigu įmanoma, neturi būti ilgesnis kaip penkios minutės ir turi būti atsižvelgta į tai, kad perdavimo greitis nepakenktų aiškumui.

71. Transliuojami VHF OFIS, remiantis regioninėmis oro navigacijos sutartimis, turi būti reguliariai atnaujinami. Be to, jie turi būti operatyviai atnaujinami iškart po to, kai įvyksta svarbus pasikeitimas.

72. VHF OFIS rengia ir platina OEP teikėjo paskirtasis (paskirtieji) padalinys (padaliniai).

73. VHF pranešimai apie tarptautiniam oro susisiekimui skirtus aerodromus turi būti perduodami anglų kalba.

74. Jeigu VHF pranešimai perduodami daugiau negu viena kalba, kiekvienai kalbai naudojamas atskiras kanalas.

75. Informacija, perduodama VHF pranešimuose, teikiama tokia tvarka:

75.1. aerodromo pavadinimas;

- 75.2. stebėjimo laikas;
- 75.3. tūpimui naudojamas KTT;
- 75.4. svarbi informacija apie KTT būklę ir, jeigu būtina, sukibimo koeficientas;
- 75.5. informacija apie radijo navigacijos paslaugų prieinamumo pasikeitimus;
- 75.6. jeigu numatoma, laukimo zona, kurioje galima laukti;
- 75.7. vėjo kryptis, greitis ir maksimalus vėjo greitis;
- 75.8. matomumas ir, jeigu taikoma, RVR;
- 75.9. faktinis oras;
- 75.10. debesys žemiau 5000 pėdų arba žemiau minimalaus sektoriaus absoliutaus aukščio, priklausomai nuo to, kuris dydis yra didesnis; audros debesys; kai dangus apsiniaukęs – vertikalusis matomumas, jei apie jį yra duomenų;
- 75.11. oro temperatūra;
- 75.12. rasos taško temperatūra;
- 75.13. QNH aukščiačiui nustatyti;
- 75.14. papildoma informacija apie faktinį orą ir, jeigu būtina, vėjo poslinkis;
- 75.15. tūpimo prognozė, jeigu turima;
- 75.16. naujausi SIGMET pranešimai.
- 76. Kalbinė ATIS turi būti teikiama pagal Reglamento (ES) Nr. 923/2012 ir Tvarkos aprašo nuostatas.
- 77. Kalbiniai ATIS yra teikiami aerodromuose, kuriuose reikalaujama sumažinti OEP teikimo padalinio VHF abipusio oro ir žemės ryšio kanalų apkrovą.
- 78. Jeigu kalbiniai ATIS pranešimai yra perduodami daugiau negu viena kalba, kiekvienai kalbai turi būti naudojamas atskiras kanalas.
- 79. Kalbinis ATIS pranešimas, jei įmanoma, neturi būti ilgesnis nei 30 sekundžių, atkreipiant dėmesį į tai, kad perdavimo greitis nepakenktų aiškumui arba navigacinės priemonės atpažinimo signalui, naudojamam ATIS pranešimui perduoti. Perduodant ATIS pranešimą reikėtų atsižvelgti ir į žmogiškąjį veiksnį.
- 80. ATIS pranešimo turinys turi būti kuo trumpesnis. Papildoma informacija, pavyzdžiui, informacija, kurią galima gauti iš AIP ir NOTAM, įtraukiama tik ypatingomis aplinkybėmis.

V SKYRIUS

KITA INFORMACIJA

- 81. OEP teikimo padaliniais turi būti pranešama apie jų atsakomybės oro erdvėje aptiktas radioaktyviasias ar nuodingąsias chemines medžiagas, kurios gali turėti įtakos skrydžiams.
- 82. Tvarkos aprašo 81 punkte minima informacija OEP teikimo padaliniais turi būti teikiama abipusio susitarimo tvarka.
- 82¹. OEP teikėjas turi sudaryti susitarimus, kiek tai susiję su sistemos „U-space“ oro erdvės funkcionavimu (įskaitant dinaminį oro erdvės konfigūravimą), dėl informacijos ir duomenų keitimosi su oro navigacijos informacijos paslaugų teikėju, vieninteliu bendrą informacijos paslaugų teikėju ir sistemos „U-space“ paslaugų teikėju. Jei OEP teikėjas, vienintelis bendrą informacijos paslaugų teikėjas, oro navigacijos informacijos paslaugų teikėjas ar sistemos „U-space“ paslaugų teikėjas yra tas pats juridinis asmuo, vietoj susitarimo šis juridinis asmuo nustato keitimosi informacija ir duomenimis tarp savo skirtingų padalinių tvarką. OEP teikėjas savo veiklą sistemos „U-space“ oro erdvėje vykdo vadovaudamasis 2021 m. balandžio 22 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2021/664 dėl sistemos „U-space“ reglamentavimo sistemos.

Papildyta punktu:

VI SKYRIUS BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

83. Be Reglamente (ES) 2017/373, Reglamente (ES) Nr. 923/2012 ir Tvarkos apraše išdėstytų reikalavimų, teikiant OEP turi būti vadovaujama pagal toliau išvardytų ICAO dokumentų nustatytas sąlygas ir tvarką:

83.1. Dok. 4444 PANS-ATM „Oro navigacijos paslaugų procedūros – Oro eismo vadyba“;

83.2. Dok. 8126-AN/872 „Oro navigacijos informacijos paslaugų vadovas“;

83.3. Dok. 8168-OPS/611 „Oro navigacijos paslaugų procedūros. Orlaivių skrydžių vykdymas. Skrydžių procedūros“, 1 tomas, ir „Vizualiųjų skrydžių ir skrydžių pagal prietaisus schemų sudarymas“, 2 tomas;

83.4. Dok. 7030/4 „Papildomos regioninės taisyklės“;

83.5. Dok. 8071 „Radijo navigacijos priemonių patikrinimo vadovas „Radionavigacinių apžvalgos sistemų bandymai“, 3 tomas;

83.6. Dok. 8697 „Oro navigacijos žemėlapių vadovas“;

83.7. Dok. 9368 „Skrydžių pagal prietaisus schemų parengimo vadovas“;

83.8. Dok. Nr. 9815 „Lazerinių spinduliuotuvų bei skrydžių saugos vadovas“.

PAGRINDINIŲ TAŠKŲ NUSTATYMO IR ŽENKLINIMO PRINCIPAI

I. Pagrindinių taškų nustatymas

1. Pagrindiniai taškai nustatomi, jei įmanoma, atsižvelgiant į antžemines radionavigacines priemones ir teikiant pirmenybę VHF arba aukštesnio dažnio priemonėms.

2. Jeigu tokių antžeminių radionavigacinių priemonių nėra, pagrindiniai taškai nustatomi vietovėse, kurios gali būti nustatomos orlaivyje esančiomis navigacijos priemonėmis, arba atliekamas vizualus žemės stebėjimas. Tam tikri taškai gali būti priskiriami skrydžių valdymo perdavimo taškams pagal kaimyninių skrydžių valdymo arba OEP teikimo padalinių susitarimą.

II. Pagrindinių taškų, paženklintų pagal radionavigacinių priemonių buvimo vietą, ženklai

3. Nekodiniai pagrindinių taškų, paženklintų pagal radionavigacinių priemonių buvimo vietą, pavadinimai turi būti suteikti pagal lengvai atpažįstamas ir žinomas geografines vietas; pasirenkant pagrindinio taško pavadinimą, atsižvelgiama į šiuos reikalavimus:

3.1. pavadinimas turi būti lengvai ištariamas; jeigu geografinės vietovės originalus pavadinimas, parinktas pagrindiniam taškui paženklinti, kelia tarimo sunkumų, parenkama to pavadinimo santrumpa arba sutrumpintas jo variantas, kiek įmanoma artimesnis jo geografiniam pavadinimui, pavyzdžiui, CONSTANTINAVA = CONSTY;

3.2. kalbinio ryšio metu turi būti lengva atpažinti pavadinimą, jis turi būti nepainiojamas su kitais pagrindiniais vieno rajono taškais; be to, pavadinimas neturi kelti painiavos kitiems ryšiams, kurie palaikomi su OEP teikimo padaliniais ir pilotais;

3.3. pavadinimas sudaromas, jei įmanoma, bent iš šešių raidžių ir dviejų skiemenų ir ne daugiau kaip iš trijų skiemenų;

3.4. pagrindiniam taškui ir jį ženklinančiai radionavigacinei priemonei parenkamas tas pats pavadinimas.

4. Pagrindinių taškų, paženklintų pagal radionavigacinių priemonių vietą, kodinių ženklų sudarymas:

4.1. kodinis ženklas turi būti toks pats kaip ir radionavigacinės priemonės kodas; jeigu įmanoma, jis sudaromas taip, kad taško pavadinimas skambėtų aiškiai;

4.2. kodiniai ženklai neturi kartotis 1100 km (600 jūrmylių) atstumu nuo atitinkamos radionavigacinės priemonės. Šio reikalavimo išimtis taikoma tik tuo atveju, kai dvi RNP veikia skirtinguose dažnių ruožuose ir yra išsidėsčiusios toje pačioje vietovėje, tada jų ženklai paprastai yra vienodi.

5. Derinimo tikslais apie Lietuvos Respublikos pagrindinių taškų ženklų reikalavimus turi būti pranešama Europos regioninei ICAO būstinei.

III. Pagrindinių taškų, paženklintų ne pagal radionavigacinių priemonių buvimo vietą, ženklai

6. Jeigu reikia paženklinti pagrindinį tašką, naudojamą OEP teikti, kuris nesutampa su radionavigacinės priemonės buvimo vieta, jis ženklinamas atskiru lengvai ištariamu unikaliu 5 raidžių kodiniu pavadinimu. Kodinis pavadinimas vartojamas ir kaip pavadinimas, ir kaip taško kodinis ženklas.

7. Kodinis pavadinimas turi būti toks, kad jį būtų lengva ištarti pilotams ir OEP teikimo personalui (pavyzdžiui, ELEKA, GERDA).

8. Kodinio pavadinimo ženklą turi būti lengva atpažinti radijo ryšio metu ir išskirti iš kitų tame rajone esančių pagrindinių taškų pavadinimų.

9. Unikalus lengvai ištariamas 5 raidžių kodinio pavadinimo ženklas skiriamas tik vienam pagrindiniam taškui. Kai reikia perkelti pagrindinį tašką, turi būti parinktas naujas jo kodinis ženklas. Jei pageidaujama naikinamo taško paskirtąjį kodinį ženklą panaudoti taškui kitoje vietoje ženklinti, šis kodinis ženklas gali būti panaudotas ne anksčiau nei po šešių mėnesių.

10. Derinimo tikslais apie Lietuvos Respublikos reikalavimus unikaliems lengvai ištariamiems 5 raidžių kodinio pavadinimo ženkams turi būti pranešama ICAO Europos regioninei būstinei.

11. Rajonuose, kuriuose nėra nustatytos nuolatinių maršrutų sistemos arba kuriuose maršrutai, kuriais orlaiviai skrenda, skiriasi priklausomai nuo operatyvinių susitarimų, pagrindiniai taškai nustatomi ir apie juos pranešama pagal pasaulinės geodezinės sistemos WGS-84 nuostatas, išskyrus nustatytus pagrindinius išskridimo ir / arba įskridimo taškus į tokius rajonus, kurie ženklinami pagal šio priedo 3–11 punktų nuostatas.

IV. Ženklų naudojimas ryšiuose

12. Pagrindiniam taškui įvardyti kalbiniame ryšyje paprastai vartojamas pavadinimas, parinktas pagal šio priedo 3–11 punktų nuostatas. Jeigu neaiškus pagrindinio taško, nustatyto pagal radionavigacinę priemonę vadovaujantis šio priedo 3 punktu, pavadinimo tarimas, jis keičiamas kodiniu ženklu, kuris kalbiniame ryšyje tariamas pagal ICAO reikalavimus.

13. Spausdinamo ir kodinio ryšio metu pagrindiniam taškui ženklinti vartojamas tik kodinis ženklas arba parinktas kodinis pavadinimas.

V. Pagrindiniai taškai, naudojami pranešimuose

14. Tam, kad OEP teikimo padaliniai galėtų gauti informaciją apie orlaivio skrydį, parinktieji pagrindiniai taškai gali būti nustatyti kaip pranešimo taškai.

15. Nustatant šiuos taškus, atsižvelgiama į tokius veiksnius:

15.1. teikiamų OEP rūšis;

15.2. oro eismo intensyvumą;

15.3. tikslumą, kurio orlaiviai turi laikytis pagal galiojantį skrydžio planą;

15.4. orlaivio greitį;

15.5. taikomą skirstymo minimumą;

15.6. oro erdvės struktūros sudėtingumą;

15.7. naudojamus skrydžių valdymo metodus;

15.8. skrydžio fazių pradžią ir pabaigą (aukštėjimą, žemėjimą, krypties keitimą ir kt.);

15.9. skrydžių valdymo perdavimo tvarką (procedūras);

15.10. saugos ir paieškos ir gelbėjimo aspektus;

15.11. orlaivio įgulos ir abipusio oro ir žemės ryšio apkrovas.

16. Pranešimo taškai nustatomi arba kaip privalomieji, arba kaip pranešimo taškai paprašius.

17. Nustatant privalomuosius pranešimo taškus, taikomi šie principai:

17.1. privalomieji pranešimo taškai apribojami iki minimumo, būtino OEP teikimo padaliniais reguliariai informacijai apie tolesnį orlaivio skrydį teikti, atsižvelgiant į tai, kad orlaivio įgulos ir abipusio oro ir žemės ryšio apkrova būtų minimali;

17.2. vieta, kurioje yra radionavigacinė priemonė, nebūtinai paskiriama privalomuoju pranešimo tašku;

17.3. privalomieji pranešimo taškai nebūtinai nustatomi ties skrydžių informacijos regiono arba skrydžių valdymo rajono riba.

18. Pranešimo taškai paprašius gali būti nustatomi dėl OEP teikimo reikalavimų papildomai pranešti apie buvimo vietą tam tikromis oro eismo sąlygomis.

19. Privalomieji ir pranešimo taškai paprašius reguliariai peržiūrimi, atsižvelgiant į tai, kad efektyvioms OEP užtikrinti yra būtinas minimalus pranešimų apie buvimo vietą maršrute skaičius.

20. Ne visais atvejais yra privaloma reguliariai pranešti praskrendamus privalomuosius pranešimo taškus. Daugiausia tai taikoma:

20.1. greitų, aukštai skrendančių orlaivių įguloms, iš kurių nereikalaujama nuolat pranešti buvimo vietos visuose pranešimų punktuose, kurie yra privalomi nedideliu greičiu ir žemai skrendantiems orlaiviams;

20.2. orlaivių, skrendančių tranzitu per aerodromo skrydžių valdymo rajoną, įguloms, iš kurių nereikalaujama pranešti apie buvimo vietą tokiu dažniu, kaip tai turi daryti atvykstantys ir išvykstantys orlaiviai.

21. Rajonuose, kuriuose nurodyti pranešimo taškų nustatymo principai netaikomi, gali būti nustatyta pranešimų sistema, nurodant laipsniais išreikštus ilgumos meridianus arba platumos paraleles.

STANDARTINIŲ IŠVYKIMO IR ATVYKIMO MARŠRUTŲ IR JŲ PROCEDŪRŲ ŽENKLINIMO PRINCIPAI

I. Standartinių atvykimo ir išvykimo maršrutų ir su jais susijusių procedūrų ženklai

Šiame priede terminas „maršrutas“ reiškia maršrutą ir jo procedūras.

1. Ženklių sistema turi būti tokia, kad:
 - 1.1. galima būtų paženklinti kiekvieną maršrutą aiškiai ir nedviprasmiškai;
 - 1.2. būtų aiškūs skirtumai tarp išvykimo ir atvykimo maršrutų, išvykimo arba atvykimo maršrutų ir kitų OEP maršrutų, maršrutų, kuriuose būtina orientuotis pagal antžemines radionavigacines priemones arba orlaivyje esančias priemones, ir maršrutų, kuriuose būtina orientuotis pagal vizualius orientyrus ant žemės;
 - 1.3. atitiktų duomenų tvarkymo ir vaizdinio pateikimo reikalavimus, naudojamus orlaiviuose teikiant OEP;
 - 1.4. būtų lengva operatyviai naudoti;
 - 1.5. būtų išvengta jų dubliavimo;
 - 1.6. prireikus jų būtų galima išplėsti.
2. Kiekvienas maršrutas ženklinamas aiškiu kodinio pavadinimo ženklu.
3. Kalbinio ryšio metu naudojami ženklai turi būti lengvai atskiriami nuo standartinių išvykimo arba atvykimo maršrutų ir juos turi būti lengva tarti.

II. Ženklių sandara

4. Nekodinis pavadinimo ženklas:
 - 4.1. Nekodinį standartinio išvykimo ir atvykimo maršruto pavadinimo ženklą iš eilės sudaro:
 - 4.1.1. pagrindinis ženklas;
 - 4.1.2. galiojimo ženklas;
 - 4.1.3. maršruto ženklas, jei būtina;
 - 4.1.4. žodis „departure“ (išvykimas) arba „approach“ (atvykimas);
 - 4.1.5. žodis „vizualus“, jeigu maršrutas buvo nustatytas orlaiviams, skrendantiems pagal VST.
 - 4.2. Pagrindinis ženklas turi turėti pagrindinio taško, kuriame prasideda standartinis išvykimo arba standartinis atvykimo maršrutas, pavadinimą arba kodinį pavadinimą.
 - 4.3. Galiojimo ženklas yra skaičius nuo 1 iki 9.
 - 4.4. Maršruto ženklas yra abėcėlės raidė. Raidės „I“ ir „O“ nevartojamos.
5. Kodinis ženklas.
 - 5.1. Standartinio išvykimo arba atvykimo maršruto, naudojamo skrydžiams pagal SPT arba VST, kodinį ženklą iš eilės sudaro:
 - 5.1.1. pagrindinio taško kodinis ženklas arba kodinis pavadinimas, nurodytas šio priedo 4.1.1 papunktyje;
 - 5.1.2. galiojimo ženklas, nurodytas šio priedo 4.1.2 papunktyje;
 - 5.1.3. maršruto ženklas, nurodytas šio priedo 4.1.3 papunktyje, jei būtina.

III. Ženklų paskyrimas

6. Kiekvienam maršrutui paskiriamas atskiras ženklas.
7. Siekiant atskirti du ar daugiau maršrutų, susijusių su tuo pačiu pagrindiniu tašku (kadangi jiems paskiriamas tas pats pagrindinis ženklas), ir atsižvelgiant į šio priedo 4.4 papunkčio reikalavimus, kiekvienam maršrutui paskiriamas atskiras maršruto ženklas.

IV. Galiojimo ženklų paskyrimas

8. Galiojimo ženklas paskiriamas kiekvienam esamam metu galiojančiam maršrutui.
9. Pirmasis maršrutui paskiriamas galiojimo ženklas yra „1“.
10. Kai maršrutas yra keičiamas, skiriamas naujas galiojimo ženklas, kurį sudaro kitas po jo einantis aukštesnis skaičius. Po skaičiaus „9“ vėl grįžtama prie „1“.

V. Aiškių kalbinių ir kodinių ženklų pavyzdžiai

Eil. Nr.	Standartinis maršrutas	Aiškus kalbinis ženklas	Kodinis ženklas	Reikšmė
1.	Standartinis išvykimo maršrutas – pagal prietaisus	KLAIPĖDA ONE DEPARTURE	KLA 1	Ženklas reiškia standartinį išvykimo pagal prietaisus maršrutą, kuris baigiasi pagrindiniame taške KLAIPĖDA (pagrindinis ženklas). KLAIPĖDA yra radionavigacinė priemonė, ženklinama KLA (kodinis ženklas). Galiojimo ženklas ONE (1 kodiniame ženkle) reiškia, kad vis dar galioja originali maršruto versija arba kad anksčiau buvusi versija NINE (9) pakeista į dabar galiojančią versiją ONE (1) (žr. šio priedo 10 punktą). Kai ženklo nėra (žr. šio priedo 4.3 papunktį ir 7 punktą), reiškia, kad yra sudarytas tik vienas su KLAIPĖDA susijęs maršrutas, tai yra išvykimo maršrutas.
2.	Standartinis atvykimo maršrutas – pagal prietaisus	ELEKA TWO ECHO ARRIVAL	ELEKA 2 E	Šis ženklas reiškia standartinį atvykimo pagal prietaisus maršrutą, kuris prasideda pagrindiniame taške ELEKA (pagrindinis ženklas). ELEKA yra pagrindinis taškas, nepaženklintas pagal radionavigacinės priemonės buvimo vietą, todėl jam paskirtas penkių raidžių kodinis pavadinimas pagal Tvarkos aprašo 2 priedą. Galiojimo ženklas TWO (2) ženkliną, kad ankstesnė versija ONE (1) pakeista į dabar galiojančią TWO (2). Maršruto ženklas ECHO (E) ženkliną vieną iš daugelio maršrutų, sudarytų su nuoroda ELEKA, ir yra šiam maršrutui paskirta raidė.

3.	Standartinis išvykimo maršrutas – pagal VST	DIVLA FIVE DELTA DEPARTURE VISUAL	DIVLA 5 D	Šis ženklas žymi standartinį išvykimo maršrutą valdomiems skrydžiams pagal VST, kuris baigiasi DIVLA pagrindiniame taške, kuris nėra paženklintas pagal radionavigacinės priemonės buvimo vietą. Galiojimo indikatorius FIVE (5) ženklina, kad ankstesnė versija FOUR (4) pakeista į dabar galiojančią versiją FIVE (5). Maršruto indikatorius DELTA (D) ženklina vieną iš daugelio maršrutų, sudarytų su nuoroda DIVLA.
----	---	-----------------------------------	-----------	--

VI. Ženklų, naudojamų mikrobangų tūpimo sistemų (MLS) / RNAV artėjimo tūpti schemose, sandara

11. Nekodinis kalbinis ženklas.
 - 11.1. Nekodinį kalbinį ženklą MLS/RNAV tūpimo schemose iš eilės sudaro:
 - 11.1.1. MLS;
 - 11.1.2. pagrindinis ženklas;
 - 11.1.3. galiojimo ženklas;
 - 11.1.4. maršruto ženklas;
 - 11.1.5. žodis „approach“ (artėjimas tūpti);
 - 11.1.6. kilimo ir tūpimo tako, kuriam priskirta procedūra, ženklas.
 - 11.2. Pagrindinis ženklas – tai pagrindinio taško, kuriame prasideda artėjimo tūpti procedūra, pavadinimas arba kodinis pavadinimas;
 - 11.3. galiojimo ženklas ženklinamas skaičiumi nuo 1 iki 9;
 - 11.4. maršruto ženklas ženklinamas viena iš raidžių; raidės „I“ ir „O“ ženklinimui nevartojamos;
 - 11.5. kilimo ir tūpimo tako ženklas turi atitikti ICAO 14 priedo I tomo 5.2.2 papunkčio reikalavimus.
12. Kodinis ženklas.
 - 12.1. MLS / RNAV artėjimo tūpti procedūros ženklo eilę sudaro:
 - 12.1.1. MLS;
 - 12.1.2. pagrindinio taško kodinis ženklas arba kodinis pavadinimas, nurodytas šio priedo 11.1.2 papunktyje;
 - 12.1.3. galiojimo ženklas, nurodytas šio priedo 11.1.3 papunktyje;
 - 12.1.4. maršruto ženklas, nurodytas šio priedo 11.1.4 papunktyje;
 - 12.1.5. kilimo ir tūpimo tako ženklas, nurodytas šio priedo 11.1.6 papunktyje.
13. Ženklų paskyrimas:
 - 13.1. MLS/RNAV tūpimo schemų ženklai paskiriami pagal šio priedo 6 ir 7 punktų reikalavimus;
 - 13.2. schemoms, kurios yra identiškos, bet skiriasi skrydžių jose profiliai, paskiriami atskiri maršruto ženklai;
 - 13.3. visos MLS/RNAV artėjimo tūpti schemos oro uoste ženklinamos atskira maršruto ženklo raide, kol panaudojamos visos raidės. Tik tada maršruto ženklo raidė gali kartotis; neleidžiama skirti to paties maršruto ženklo dviem maršrutams, naudojančiams tą pačią MLS antžeminę priemonę;
 - 13.4. galiojimo ženklas artėjimo tūpti schemoms skiriamas pagal šio priedo 8, 9 ir 10 punktų reikalavimus.

VII. Aiškaus kalbinio ir kodinio ženklų pavyzdys

Aiškus kalbinis ženklas	Kodinis ženklas	Reikšmė
MLS DUKAT ONE ALPHA: APPROACH RUNWAY ZERO TWO	MLS DUKAT 1 A 02	Ženklas reiškia MLS/RNAV artėjimo tūpti schemą, kuri prasideda pagrindiniame taške DUKAT (pagrindinis ženklas). DUKAT yra pagrindinis taškas, kuris nėra paženklintas pagal radionavigacinės priemonės buvimo vietą, ir todėl jam yra paskirtas penkių raidžių kodinis pavadinimas pagal Tvarkos aprašo 2 priedą. Galiojimo ženklas ONE (1) ženklina tai, kad iki šiol galioja originali maršruto versija arba tai, kad ankstesnioji versija NINE (9) pakeista į dabar galiojančią versiją ONE (1). Maršruto ženklas ALPHA (A) ženklina vieną iš daugelio maršrutų, sudarytų su nuoroda DUKAT, ir yra konkreti raidė, skirta šiam maršrutui.

VIII. Ženklų naudojimas ryšiuose

14. Kalbiniame ryšyje naudojamas tik nekodinis ženklas.
15. Spausdinamam arba kodiniam ryšiui palaikyti naudojamas tik kodinis ženklas.

IX. Maršrutų ir skrydžių valdymo schemų vaizdinis pateikimas skrydžių valdymo padalinių personalui

16. Kiekvieno esamu metu galiojančio standartinio išvykimo ir / arba atvykimo maršruto / schemos detalus aprašymas, įskaitant tikrąjį vietovardį ir kodinį ženklą, turi būti pateiktas skrydžių vadovų darbo vietose, kuriose šie maršrutai / schemos yra skiriami orlaiviams kaip dalis skrydžių vadovo leidimo arba yra kitaip svarbūs teikiant skrydžių valdymo paslaugas.
17. Kai įmanoma, darbo vietose turi būti pateikti ir grafiškai pavaizduoti maršrutai / schemos.

NENUMATYTŲ ATVEJŲ PLANAVIMO METODINĖ MEDŽIAGA

I. Įžanga

1. Nenumatytų atvejų planavimo tikslas yra teikti pagalbą užtikrinant saugų ir tvarkingą tarptautinį oro susisiekimą dėl prastėjančių oro eismo ir kitų paslaugų arba jų nutraukimo atvejais ir tokiais sąlygomis išsaugant galimybę naudoti pagrindinių oro kelių sistemą.

II. Nenumatytų atvejų planų statusas

2. Nenumatytų atvejų planai skirti alternatyvioms paslaugų priemonėms ir būdams, numatytiems regioniniame oro navigaciniame plane, nustatyti, kai pagrindinės priemonės ir paslaugų būdai laikinai neprieinami. Nenumatytų atvejų veiksmai yra laikini ir įgyvendinami tik tol, kol nebus atnaujintas tinkamas paslaugų teikimas, atitinkantis regioninį oro navigacinį planą.

III. Atsakomybė už nenumatytų atvejų veiksmų plano parengimą, paskelbimą ir įgyvendinimą

3. Paslaugų sutrikimo atveju atsakingasis oro navigacijos paslaugų teikėjas turi pagal galimybes panaudoti atitinkamas priemones arba alternatyvius paslaugų teikimo būdus civilinės aviacijos skrydžių saugai užtikrinti. Šiam reikalavimui įvykdyti OEP teikėjas turi parengti, paskelbti ir įgyvendinti nenumatytų atvejų veiksmų planus. Tokie planai turi būti parengti konsultuojantis su kitomis šalimis ir atitinkamais oro erdvės naudotojais ir ICAO, jei pažeidimo padariniai gali turėti įtakos paslaugų teikimui kaimyninėje oro erdvėje.

4. Už atitinkamus nenumatytų atvejų veiksmus Lietuvos Respublikos oro erdvėje ir oro erdvėje virš jūros dalies, esančios už teritorinių vandenų, kurioje Lietuvos Respublika pagal tarptautines sutartis yra prisiėmusi atsakomybę teikti oro eismo paslaugas, yra atsakingas OEP teikėjas.

5. Atsakomybė už reikiamus veiksmus esant nenumatytoms aplinkybėms oro erdvėje, kurioje oro eismo paslaugų teikimas buvo perduotas kitai šaliai pagal Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 19 straipsnio 4 dalies nuostatas, tenka paslaugas teikiančiai šaliai arba jos paskirtam paslaugų teikėjui, jei tik įgaliojimas nebuvo atšauktas.

IV. Parengiamieji veiksmai

6. Planuojant nenumatytus atvejus reikia atsižvelgti į tai, kad veiksmai turi būti greiti ir efektyvūs, todėl būtina sudaryti ir suderinti su suinteresuotomis šalimis atitinkamų veiksmų planus.

7. Parengiamieji veiksmai turi apimti:

7.1. streikų, neramumų, turinčių įtakos oro eismo ar su juo susijusių paslaugų teikimui, veiksmų planų rengimą;

7.2. veiksmus, užtikrinančius tolesnį tarptautinės civilinės aviacijos skrydžių vykdymą ir planavimą, išskyrus kilimą ir tūpimą aerodrome, kur vyksta streikai, neramumai, turintys įtakos oro eismo ar su juo susijusių paslaugų teikimui;

7.3. specifinių nenumatytų atvejų (stichinių nelaimių, karinių konfliktų ar neteisėto įsikišimo į civilinės aviacijos veiklą), kurie gali turėti įtakos oro erdvės naudojimui civilinių orlaivių skrydžiams bei

oro eismo ir su juo susijusių paslaugų teikimui, taip pat pavojaus visuomenės sveikatai atveju planų rengimą; rengiant minėtus planus reikia atlikti numatytų veiksmų saugos ir rizikos vertinimą civilinių orlaivių skrydžiams, taip pat įvertinti nenumatytų atvejų padarinių poveikį kaimyninių šalių OEP teikimui;

7.4. centrinės tarnybos paskyrimą (įkūrimą), kuris nuolat teikia naujausią informaciją apie situaciją ir atitinkamus veiksmus dėl prastėjančių OEP ar jų žlugimo, kol sistema bus atnaujinta ir pradės normaliai veikti. Tokioje centrinėje tarnyboje ar šalia jos reikia sukurti veiksmų paslaugų teikimo sutrikimo metu koordinavimo grupę.

8. Viešojo įstaiga Transporto kompetencijų agentūra derina nenumatytų atvejų planus ir kontroliuoja, kaip jie vykdomi.

V. Koordinacija

9. Nenumatytų atvejų planas turi būti vienodai priimtinas OEP teikėjams ir naudotojams, t. y. OEP teikėjas turi sugebėti įgyvendinti plane jam numatytas funkcijas, o skrydžių sauga ir pralaidumo galimybės, numatomos plane, turi atitikti konkrečias sąlygas.

10. OEP teikėjas, numatydamas arba konstatuodamas, kad prastėja oro eismo ar su juo susijusios paslaugos, turi nedelsti ir informuoti akredituotą ICAO Šiaurės Atlanto ir Europos regioninį biurą, taip pat šalis, kuriose prastėjančios paslaugos gali turėti neigiamos įtakos oro erdvės naudotojams ar OEP teikimui. Į tokį pranešimą turi įeiti informacija apie taikomus nenumatytų atvejų veiksmus.

11. Kai nenumatyti atvejai gali turėti įtakos oro erdvės naudotojams ar OEP teikimui, OEP teikėjas su kaimyninėmis šalimis ar jos paskirtais paslaugų teikėjais turi numatyti tikslus koordinavimo reikalavimus. Tais atvejais, kai nenumatytų atvejų veiksmai neturi įtakos kitos šalies oro erdvės naudotojams ar OEP teikimui, nustatomi nedideli koordinacijos reikalavimai arba jie apskritai netaikomi.

12. Kai paslaugų prastėjimas arba jų teikimas yra susijęs su keliomis šalimis, OEP teikėjas ar kita vyriausybės įgaliota institucija turi užtikrinti tikslią koordinaciją pagal oficialiai suderintą nenumatytų atvejų veiksmų planą tarp visų šalių. Tai suderinama ir su šalimis, kurių oro erdvėje OEP teikimui turės įtakos minėtos prastos paslaugos arba jų neteikimas, pavyzdžiui, pasikeitus oro eismo maršrutams; taip pat derinama su suinteresuotomis tarptautinėmis organizacijomis, turinčiomis naudingos informacijos ir patirties.

13. Tam, kad tinkamai būtų pradėti nenumatytų atvejų veiksmai, derinimo procedūroje turi būti numatytas standartinio teksto NOTAM pranešimas, kurį būtina išsiųsti per nustatytą laiką.

VI. Nenumatytų atvejų planų parengimas, paskelbimas ir įgyvendinimas

14. Nenumatytų atvejų planų rengimas priklauso nuo daugelio faktorių, tarp jų ir nuo to, ar oro erdvė, kurioje suprastėjo paslaugos, naudojama tarptautinės civilinės aviacijos reikmėms. Lietuvos Respublikos oro erdvė nenumatytais atvejais gali būti naudojama tik leidus oro eismo paslaugų teikėjui ar bendru sutarimu. Priešingu atveju, į nenumatytų atvejų veiksmus turi būti įtrauktas Lietuvos Respublikos oro erdvės apskridimas. Tokie veiksmai rengiami ir derinami su kaimyninėmis šalimis. Suprastėjus paslaugoms arba negalint jų teikti oro erdvėje virš atviros jūros ar nenustatyto suvereniteto oro erdvėje, nenumatytų atvejų šalinimas ir tolesnių veiksmų koordinavimas, priklausomai nuo konkrečių sąlygų, įskaitant siūlomo alternatyvaus paslaugų prastėjimo laipsnį, gali būti laikinai perduoti per ICAO kitam teikėjui.

15. Rengiant nenumatytų atvejų planus turi būti įvertinta visa turima informacija apie veikiančius ir atsarginius maršrutus, navigacines orlaivių galimybes ir antžeminius navigacijos prietaisus, stebėjimo

įrangą ir kaimyninių OEP teikimo padalinių galimybes, tikėtiną orlaivių, kuriems reikės paslaugų, skaičių ir tipus, esamą OEP būklę, OEP ryšio įrangą, meteorologijos tarnybą ir oro navigacijos informacijos tarnybą. Priklausomai nuo aplinkybių, planuojant nenumatytus atvejus, reikia atsižvelgti į šiuos pagrindinius elementus:

15.1. oro eismo maršrutų pakeitimą siekiant išvengti visos oro erdvės ar jos dalies, taip pat papildomų maršrutų ar jų dalių nustatymą su atitinkamomis jų naudojimo sąlygomis;

15.2. supaprastinto maršruto tinklo sudarymą konkrečioje oro erdvėje, jei tai įmanoma, taip pat skrydžių lygių paskirstymo schemas, kad būtų užtikrintas šoninis ir vertikalus orlaivių skirstymas ir kaimyninių rajonų skrydžių valdymo centrų išilginis skirstymas įskridimo taške;

15.3. atsakomybės už OEP teikimą perdavimą oro erdvėje virš atviros jūros ar deleguotoje oro erdvėje;

15.4. atitinkamų oro ir žemės ryšio, AFTN, tiesioginio kalbinio ryšio ir OEP teikimo priemonių užtikrinimą ir naudojimą, taip pat atsakomybės už meteorologinės informacijos ir pranešimų apie oro navigacinių priemonių būklę teikimo perdavimą kaimyninėms šalims;

15.5. specialią pranešimų iš skrendančių orlaivių surinkimo ir platinimo veiklą;

15.6. reikalavimą visiems orlaiviams nuolat klausytis specialaus VHF dažnio nustatytuose rajonuose, kur oro ir žemės ryšys nepatikimas ar jo nėra, ir nuolat perduoti informaciją šiuo dažniu (pageidautina anglų kalba) apie esamą arba apskaičiuotą buvimo vietą, įskaitant aukštėjimą ir žemėjimą;

15.7. reikalavimą visiems orlaiviams, esantiems nustatytuose rajonuose, skristi su nuolat įjungtais navigaciniais ir apie susidūrimo pavojų įspėjančiais žiburiais;

15.8. reikalavimus ir procedūras orlaiviams laikytis padidinto išilginio skirstymo, kuris gali būti nustatytas tarp orlaivių, skrendančių tame pačiame kreiseriniame aukštyje;

15.9. reikalavimus aukštėti ir žemėti su pakankamu nuokrypiu į dešinę nuo specialiai pažymėtų maršrutų ašių;

15.10. patekimo į rajoną, kuriame sutriko paslaugos, kontrolės priemonių įtraukimą siekiant išvengti avarinės sistemos perkrovos;

15.11. reikalavimus, kad visi skrydžiai rajone, kur suprastėjo OEP, būtų vykdomi vadovaujantis SPT, įskaitant šio rajono skrydžio lygių paskyrimą OEP teikimo maršrutuose iš atitinkamos kreiserinių lygių lentelės.

16. OEP teikėjai kaip įmanoma anksčiau turi informuoti naudotojus NOTAM pranešimu apie numatomus arba esamus oro eismo ar su juo susijusių paslaugų teikimo pakeitimus (prastėjimus). Į NOTAM pranešimą turi būti įtraukta informacija apie atitinkamus nenumatyto atvejo veiksmus. Tais atvejais, kai paslaugų teikimo pažeidimas ar sutrikimas yra numatomas, pranešimą reikia išplatinti ne vėliau kaip prieš 48 valandas.

17. NOTAM pranešimas apie nenumatyto atvejo pabaigą ir apie paslaugų teikimo atnaujinimą pagal patvirtintą oro navigacinį planą turi būti išplatintas kaip įmanoma greičiau, kad būtų tinkamai pradėtos teikti paslaugos.

**PRANEŠIMŲ AERONAUTIKOS GELBĖJIMO KOORDINACINIAM CENTRUI APIE
ĮTARIMĄ, KAD ORLAIVIS PATEKO Į EKSTREMALIAJĄ SITUACIJĄ, TVARKA**

Padėtis arba įvykis	Eil. Nr.	Turima informacija	Ekstremaliosios situacijos stadijos		
			abejonės stadija – INCERFA	pavojaus stadija – ALERFA	nelaimės stadija – DETRESFA
Nėra jokio radijo ryšio su orlaiviu	1.	Abipusio radijo ryšio praradimo faktas nustatytas naudojant oro eismo paslaugų (toliau – ATS) teikimui naudojamą stebėjimo sistemą. Orlaivio žymė su SSR atsakiklio kodu 7600 stebima situacijos vaizduoklio ekrane.	Neskelbiama	Neskelbiama	Neskelbiama
	2.	Orlaivio žymė be SSR atsakiklio kodo 7600 stebima situacijos vaizduoklio ekrane, tačiau orlaivio įgula suderintu (leistu) laiku neužmezga radijo ryšio arba kai buvo nesėkmingai bandyta tokį ryšį užmegzti, priklausomai nuo to, kas įvyko anksčiau.	Skelbiama po 5 min. nuo suderinto (leisto) laiko ar pirmojo bandymo užmegzti radijo ryšį	Skelbiama po 15 min. nuo INCERFA stadijos paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu	Skelbiama po 10 min. nuo ALERFA stadijos paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu
	3.	Orlaivio įgula suderintu (leistu) laiku neužmezga radijo ryšio arba	Skelbiama po 5 min. nuo suderinto (leisto) laiko ar pirmojo	Skelbiama po 15 min. nuo INCERFA stadijos	Skelbiama po 10 min. nuo ALERFA stadijos

		kai buvo nesėkmingai bandyta tokį ryšį užmegzti, priklausomai nuo to, kas įvyko anksčiau. Orlaivio buvimo vieta nežinoma ir nepavyksta gauti jokios informacijos apie jį iš kitų šaltinių.	bandymo užmegzti radijo ryšį	paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu	paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu
Orlaivio radiolokacinės žymės dingimas	4.	Radiolokacinė orlaivio žymė dingo, radijo ryšio su orlaiviu nėra ir jo buvimo vieta nežinoma ir nepavyksta gauti jokios informacijos apie jį iš kitų šaltinių.	Neskelbiama	Skelbiama po 5 min. nuo radiolokacinės žymės dingimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu	Skelbiama po 5 min. nuo ALERFA stadijos paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu
Orlaivio nukrypimas nuo OEP teikėjo padalinio leidimo	5.	Nukrypimo nuo OEP teikėjo padalinio leidimo faktas nustatytas naudojant ATS teikimui naudojamą stebėjimo sistemą. Orlaivio žymė stebima situacijos vaizduoklio ekrane.	Neskelbiama	Skelbiama, kai stebimas orlaivio nukrypimas nuo nustatyto (prieš tai leisto) skrydžio maršruto ir radijo ryšio su orlaiviu nėra	Skelbiama, kai stebimas arba įtariamas orlaivio priverstinis avarinis žemėjimas ir radijo ryšio su orlaiviu nėra
Orlaivis neatskrido į aerodromą arba lauko aikštelę	6.	Turima informacija, kad orlaivis neatskrido į nevaldomą aerodromą / lauko aikštelę, kurio / kurios eismo zona yra nevaldomoje oro erdvėje, radijo ryšio su orlaiviu nėra, orlaivio	Skelbiama po 30 min. nuo planuoto atskridimo (tūpimo) laiko, tačiau apie galimą stadijos paskelbimą informuojama ne vėliau kaip likus 10 min. iki	Skelbiama po 10 min. nuo INCERFA stadijos paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu	Skelbiama po 10 min. nuo ALERFA stadijos paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu

		buvimo vieta nežinoma ir nepavyksta gauti jokios informacijos apie jį iš kitų šaltinių.	stadijos paskelbimo		
	7.	Orlaivio įgula gavo OEP teikėjo padalinio leidimą tūpti valdomame aerodrome ir nenutūpė per 5 minutes nuo apskaičiuotojo tūpimo laiko, orlaivio buvimo vieta nežinoma, radijo ryšio su orlaiviu nėra.	Neskelbiama	Skelbiama po 5 min. nuo leidimo tūpti išdavimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu, papildomai informuojama aerodromo priešgaisrinė gelbėjimo tarnyba	Skelbiama gavus informaciją apie orlaivio avariją arba po 5 min. nuo ALERFA stadijos paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu
Gaisras, gedimai ir kitos ekstremaliosios situacijos orlaivyje skrydžio metu	8.	Gautas skubos signalas PAN PAN PAN (arba SSR kodas 7700) ir (arba) informacija, kad situacija orlaivyje blogėja, bet įgula nepraneša apie ketinimą vykdyti priverstinį tūpimą.	Neskelbiama	Skelbiama per 5 min. nuo informacijos gavimo	Skelbiama, kai pagal aplinkybes būtina vykdyti paieškos ir gelbėjimo operaciją
	9.	Gautas nelaimės signalas MAYDAY (arba SSR kodas 7700) ir (arba) informacija, kad situacija orlaivyje blogėja ir vykdomas priverstinis tūpimas.	Neskelbiama	Skelbiama per 5 min. nuo informacijos gavimo	Skelbiama, kai pagal aplinkybes būtina vykdyti paieškos ir gelbėjimo operaciją
Priverstinis tūpimas ne aerodrome	10.	Gauta informacija arba pagrįstai manoma, kad orlaivio įgula	Neskelbiama	Neskelbiama	Skelbiama per 5 min. nuo informacijos gavimo

		ketina vykdyti, vykdo arba įvykdė priverstinį tūpimą ir būtina organizuoti paieškos ir gelbėjimo operaciją.			
Neteisėto įsikišimo atvejai	11.	Turima informacija, kad orlaivis tapo neteisėto įsikišimo objektu (gautas įgulos pranešimas, SSR kodas 7500 arba informacija iš kitų šaltinių).	Neskelbiama	Skelbiama per 5 min. nuo informacijos gavimo	Skelbiama, kai pagal aplinkybes būtina vykdyti paieškos ir gelbėjimo operaciją
Sprogmuo orlaivyje	12.	Gauta informacija, kad orlaivyje yra sprogmuo.	Neskelbiama	Skelbiama per 5 min. nuo informacijos gavimo	Skelbiama, kai pagal aplinkybes būtina vykdyti paieškos ir gelbėjimo operaciją
Nepakankamos degalų atsargos	13.	Iš orlaivio įgulos gauta informacija, kad degalų atsargos orlaivyje negarantuoja saugios skrydžio baigties.	Neskelbiama	Neskelbiama	Skelbiama per 5 min. nuo informacijos gavimo

Pakeitimai:

1.

Lietuvos transporto saugos administracija, Įsakymas

Nr. [2BE-333](#), 2022-12-29, paskelbta TAR 2022-12-29, i. k. 2022-27231

Dėl Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2021 m. gruodžio 23 d. įsakymo Nr. 2BE-356 „Dėl Oro eismo paslaugų teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo