

Suvestinė redakcija nuo 2010-03-14 iki 2012-11-14

Įsakymas paskelbtas: Žin. 2007, Nr. [123-5056](#), i. k. 1072210ISAK0003-361

**LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTRO
Į S A K Y M A S**

DĖL ORO EISMO PASLAUGŲ TEIKIMO TAISYKLIŲ PATVIRTINIMO

2007 m. lapkričio 16 d. Nr. 3-361

Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo (Žin., 2000, Nr. [94-2918](#); 2007, Nr. [59-2279](#)) 15 straipsnio 2 dalies nuostatomis:

1. T v i r t i n u Oro eismo paslaugų teikimo taisykles (pridedama).
2. P r i p a ž į s t u netekusiu galios Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. kovo 15 d. įsakymą Nr. 3-109 „Dėl oro eismo paslaugų teikimo sąlygų ir tvarkos“ (Žin., 2002, Nr. [29-1055](#)).

SUSISIEKIMO MINISTRAS

ALGIRDAS BUTKEVIČIUS

ORO EISMO PASLAUGŲ TEIKIMO TAISYKLĖS

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Oro eismo paslaugų teikimo taisyklės (toliau – taisyklės) nustato oro eismo paslaugų teikimo sąlygas ir tvarką.

2. Oro eismo paslaugų (toliau – OEP) teikimo tikslai:

2.1. išvengti susidūrimų tarp orlaivių;

2.2. išvengti susidūrimų tarp orlaivių ir kliūčių manevravimo lauke;

2.3. greitai ir tinkamai reguliuoti oro eismą;

2.4. teikti informaciją skrydžių saugai ir veiksmingumui užtikrinti;

2.5. pranešti atitinkamoms institucijoms apie orlaivius, kuriems reikia paieškos ir gelbėjimo tarnybų pagalbos, ir teikti kitą tų institucijų prašomą informaciją.

3. Šiose taisyklėse vartojamos sąvokos:

Abejonės stadija – situacija, kurioje kyla abejonių dėl orlaivio ir jame esančių žmonių saugos.

Aeronautikos gelbėjimo koordinacinis centras – padalinys, atsakingas už efektyvų paieškos ir gelbėjimo paslaugų organizavimą ir paieškos bei gelbėjimo operacijų koordinavimą tam tikrame paieškos ir gelbėjimo rajone.

Aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo paslauga (toliau – ATIS) – automatinis esamos, įprastos informacijos perdavimas atvykstantiems ir išvykstantiems orlaiviams 24 valandas per parą arba nustatytą paros dalį. Šias paslaugas sudaro:

aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo paslaugos duomenų ryšio linija (D-ATIS). ATIS paslaugos teikiamos per duomenų ryšio liniją pranešimų būdu;

aerodromo rajono informacijos automatinio kalbinio perdavimo paslaugos (kalbinis ATIS). ATIS paslaugos teikiamos nepertraukiamų ir kartotinių kalbinių pranešimų būdu;

aerodromo skrydžių informacijos paslaugos (toliau – AFIS) – skrydžių informacijos ir aliarmo skelbimo paslaugos, teikiamos oro eismui nevaldomame aerodrome ir prie jo.

ALERFA – kodinis žodis, reiškiantis pavojaus stadiją.

Avarijos tarpsnis – bendrasis terminas, kuris gali reikšti abejonės, pavojaus arba nelaimės stadiją.

Automatinio priklausomo stebėjimo perdavimas (ADS-B) – įranga, kuria orlaiviai, aerodromo transportas ir kiti objektai gali nuolatiniu automatinio režimu relinė linija perduoti ir (ar) gauti tapatybės, vietos bei kitus papildomus duomenis.

Būtinoji ryšio charakteristika (RCP) – operatyvinio ryšio reikalavimai, skirti specifinėms oro eismo vadybos funkcijoms palaikyti.

Cikliškasis dubliavimo patikrinimas (CRC) – matematinis algoritmas, taikomas skaitmeninei duomenų išraiškai, kuris atitinkamu lygiu užtikrina, kad duomenys nebūtų prarasti ar pakitę.

Civilinės aviacijos skrydžių saugos programa – Civilinės aviacijos administracijos patvirtinta programa civilinės aviacijos skrydžių saugai užtikrinti.

DETRESFA – kodinis žodis, reiškiantis pavojaus stadiją.

Duomuo – parametras ar parametrų rinkinys, kuriuos galima naudoti apskaičiuojant kitus dydžius (ISO 19104).

INCERFA – kodinis žodis, reiškiantis abejonės stadiją.

Konferencinis ryšys – ryšių priemonės, kuriomis tiesioginis kalbinis ryšys gali būti perduodamas į tris ir daugiau punktų vienu metu.

Maršrutas – koridoriaus formos valdomoji oro erdvė arba jos dalis.

Maršruto taškas – atitinkama geografinė vieta, naudojama zonos navigacijos (RNAV) maršrutui ar orlaivio su RNAV įranga skrydžio trajektorijai nustatyti. Nustatyti tokie maršruto taškai:

Praskridimo taškas – maršruto taškas, nuo kurio reikia daryti posūkį, kad būtų užtikrinta tangentinė sankirta su kitu maršrutu ar pradėta vykdyti kita procedūra;

Kirtimo taškas – maršruto taškas, nuo kurio pradedamas posūkis, pereinant į kitą maršruto ar procedūros dalį.

Mobiliosios aviacijos ryšio paslaugos – mobiliosios paslaugos, teikiamos tarp aviacinių ir orlaivio stočių arba tarp orlaivių stočių, kuriose gali dalyvauti ir avarinės gelbėjimo stotys. Avarinių radijo švyturių stotys taip pat gali dalyvauti teikiant šias paslaugas paskirtais pavojaus ir avariniais dažniais.

Navigacija pagal technines galimybes (toliau – PBN) – rajono oro navigacija, kuri vykdoma vadovaujantis orlaivio, skrendančio OEP maršrutu, artėjimo pagal prietaisus procedūros arba nustatyto dydžio oro erdvės reikalavimais. (*Pastaba. Techniniai skrydžio duomenų tikslumo, vientisumo, nuoseklumo, tinkamumo ir naudingumo konkrečioje oro erdvėje reikalavimai pateikti navigacijos charakteristikose (RNAV charakteristika, būtinoji navigacijos charakteristika (RNP).*

Navigacijos charakteristika – orlaivių ir skrydžių įgulų reikalavimų rinkinys, skirtas navigacijai pagal technines galimybes (PBN) nustatytoje oro erdvėje užtikrinti. Yra dviejų tipų charakteristikos:

Būtiniosios navigacijos charakteristika (RNP) – zonos oro navigacijos charakteristika, kurioje pateikiami stebėsenos ir įspėjimo parametrų reikalavimai, nurodyti santrumpa RNP, pvz., RNP 4, RNP APCH;

Zonos oro navigacijos (RNAV) charakteristika – zonos oro navigacijos charakteristika, kurioje nėra stebėsenos ir įspėjimo parametrų reikalavimų ir kuri žymima santrumpa RNAV, pvz., RNAV 5, RNAV 1.

Leidimas tolesniam skrydžiui – sąlyginis leidimas, kurį orlaiviui suteikia skrydžių valdymo padalinys, kuris esamu metu nevaldo to orlaivio skrydžio.

Neatpažintas orlaivis – pastebėtas nenustatytos tapatybės orlaivis arba pranešta, kad jis skrenda tam tikrame rajone.

Nuoseklumas (oro navigacijos duomenų) – garantijos laipsnis, kad oro navigacijos duomenys bei jų reikšmės neprarastos ir nepakito nuo jų parengimo ar sankcionuoto pakeitimo laiko.

Oro eismo paslaugos (toliau – OEP) – tam tikros skrydžių informacijos paslaugos, aliarmo skelbimas ir skrydžių valdymo paslaugos.

OEP maršrutas – bendrasis terminas, reiškiantis oro kelią, valdomą ir nevaldomą maršrutą, atvykimo ir išvykimo maršrutą ir kt.

Oro eismo srauto vadyba – paslaugos, kurių tikslas yra palaikyti saugų, reguliarių ir operatyvų skrydžių srautą, užtikrinant, kad skrydžių valdymo pralaidumas būtų naudojamas maksimaliai, o skrydžių intensyvumas atitiktų OEP teikėjo paskelbtą pralaidumą.

OEP teikėjas – susisiekimo ministro paskirtas juridinis asmuo, turintis atitinkamą oro navigacijos paslaugų teikėjo pažymėjimą, kuris taikos metu teikia OEP civiliniams ir valstybės orlaiviams.

Orų prognozė – pranešimas apie laukiamas atitinkamu laiku ir atitinkamame rajone arba oro erdvės dalyje meteorologines sąlygas.

Pagrindinis taškas – nustatyta geografinė vieta, naudojama OEP maršrutui arba orlaivio skrydžio keliui nustatyti bei kitiems navigacijos ir OEP teikimo tikslams. Nustatytos 3 pagrindinių taškų kategorijos: žemės paviršiuje esanti navigacinė priemonė, sankirta (pagrindinis taškas, išreikštas radialiais, pelengu ir (arba) atstumu nuo žemės paviršiuje esančios navigacinės priemonės) ir kelio taškas.

Paklydęs orlaivis – orlaivis, kuris gerokai nukrypo nuo numatyto kelio arba pranešta, kad paklydo.

Perduodantis padalinys – skrydžių valdymo padalinys, perduodantis atsakomybę už orlaiviui teikiamas skrydžių valdymo paslaugas kitam skrydžių valdymo padaliniui, esančiam šio orlaivio skrydžio maršrute.

Perimantis padalinys – skrydžių valdymo padalinys, perimantis orlaivio valdymą.

Perono valdymo paslaugos – paslaugos, teikiamos perone esančių orlaivių ir transporto priemonių veiklai bei judėjimui reguliuoti.

Paskelbtas pralaidumas – skrydžių valdymo sistemos, jos posistemių galimybė iš atitinkamų darbo vietų teikti paslaugas orlaiviams normaliomis sąlygomis. Pralaidumas išreiškiamas orlaivių skaičiumi nustatytoje oro erdvės dalyje per nustatytą laiką, atsižvelgiant į oro sąlygas, skrydžio valdymo paslaugų teikimo tarnybą, turimus darbuotojus bei įrangą ir kitus veiksnius, kurie gali nulemti skrydžio vadovo, atsakingo už oro erdvę, darbo krūvį.

Priartėjimas tūpti – tai artėjimo tūpti procedūros etapas, kuris prasideda nustatytame priartėjimo tūpti kontroliniame taške/priartėjimo tūpti taške arba, jei nėra nustatyto tokio taško, paskutinės procedūros posūkio pabaigoje, trečiajame posūkyje, atliekant posūkį į tūptinę, vykdant dviejų posūkių (hipodrominė) schemą, jei tokia nustatyta, arba paskutiniame nustatyto artėjimo tūpti procedūros susikirtimo taške ir baigiasi aerodromo prieigų taške, nuo kurio vykdomas tūpimas ar pradedama tūpimo nutraukimo procedūra.

Radijo navigacinė tarnyba – tarnyba, teikianti viena ar keliomis radijo navigacinėmis priemonėmis konsultacinę informaciją ar duomenis apie orlaivio buvimo vietą ir siekianti efektyvaus bei saugaus oro eismo.

Radionavigacinė paslauga – pagalbinės informacijos ar buvimo vietos nustatymo paslauga, skirta veiksmingiems bei saugiems skrydžiams ir teikiama viena arba keliomis radionavigacinėmis priemonėmis.

Rajono oro navigacija (RNAV) – navigacijos metodas, numatantis galimybę orlaiviui skristi bet kuriuo norimu skrydžio keliu, naudojantis tame kelyje veikiančiomis arba orlaivyje esančiomis radijo navigacinėmis priemonėmis arba naudojant šias priemones kartu.

Rajono oro navigacijos maršrutas – OEP maršrutas orlaiviams, galintiems naudotis rajono oro navigacija.

RCP tipas – atitinkama laiko, nepertraukiamumo, tinkamumo ir vientisumo parametrų nuoroda (pvz., RCP 240).

Ryšys duomenų linijomis – ryšys, skirtas pranešimams duomenų linijomis perduoti.

Saugos vadybos sistema – sisteminis požiūris į saugos vadybą, apimantis būtinas organizacines struktūras, jų atskaitingumą, politiką ir tvarką.

Spausdinamasis ryšys – ryšys, kurio metu kiekviename pranešimų grandinės terminale pateikiamas automatiškai ir nuolat spausdinamas visų pranešimų, teikiamų šia grandine, išrašas.

Stoties nuokrypis – nustatymo arba suderinimo nukrypimas tarp nulinio labai aukšto dažnio visakrypčio radijo švyturio (toliau – VOR) radialo ir tikrosios šiaurės, nustatytas VOR stoties kalibravimo metu.

Tarptautinė NOTAM tarnyba – valstybės paskirta tarnyba keistis tarptautiniais NOTAM.

Tikslumas – apskaičiuotojo arba išmatuotojo dydžio atitiktis tikrajam dydžiui laipsnis.

Valdymo perdavimo punktas (taškas) – orlaivio skrydžio kelyje nustatytas punktas, kuriame atsakomybę už orlaiviui teikiamas skrydžių valdymo paslaugas vienas skrydžių valdymo vietos arba skrydžių valdymo padalinio skrydžių vadovas perduoda kitam.

Žmogiškasis veiksnys – žmogaus sugebėjimai ir trūkumai, kurie gali turėti įtakos aviacijos saugai ir efektyvumui.

Kitos šiose taisyklėse vartojamos sąvokos atitinka sąvokas, nustatytas Lietuvos Respublikos aviacijos įstatyme (Žin., 2000, Nr. [94-2918](#)), Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklėse, patvirtintose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 285 (Žin., 2004, Nr. [42-1379](#)), Skrydžių taisyklėse, patvirtintose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. rugpjūčio 31 d. nutarimu Nr. 1098 (Žin., 2004, Nr. [134-](#)

[4860](#)), ir kituose norminiuose teisės aktuose.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, *Žin.*, 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

II. BENDROSIOS TAISYKLĖS

Igaliojimų apimties nustatymas

4. OEP turi būti teikiamos pagal šias taisykles, išskyrus atvejus, kai susisiekimą ministras, vadovaudamasis Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo (Žin., 2000, Nr. [94-2918](#)) 15 straipsnio 3 dalies nuostatomis, Vyriausybės pritarimu sudaro sutartis su atitinkamais kitų valstybių paslaugų teikėjais, turinčiais Bendrijoje išduotą paslaugų teikėjo pažymėjimą, institucijomis arba tarptautinėmis organizacijomis dėl oro eismo paslaugų 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.

5. Oro erdvės dalis virš atvirosios jūros arba nenustatytos priklausomybės oro erdvė, kuriose teikiamos OEP, nustatomos remiantis tarpvalstybinėmis oro navigacijos sutartimis, kurias tvirtina ICAO Taryba, pagal kurias Lietuva prisiima atsakomybę už OEP teikimą šiose oro erdvės dalyse ir užtikrina, kad minėtosios paslaugos būtų teikiamos pagal šias taisykles.

OEP rūšys

6. OEP rūšys:

6.1. skrydžių valdymo paslaugos, teikiamos siekiant šių taisyklių 2.1, 2.2 ir 2.3 punktuose nurodytų tikslų:

6.1.1. rajono skrydžių valdymo paslaugos, siekiant šių taisyklių 2.1 ir 2.3 punktuose nurodytų tikslų, išskyrus skrydžių dalį, aprašytą 6.1.2 ir 6.1.3 punktuose;

6.1.2. prieigų skrydžių valdymo paslaugos, susijusios su atvykimu ir išvykimu, siekiant šių taisyklių 2.1 ir 2.3 punktuose nurodytų tikslų;

6.1.3. aerodromo skrydžių valdymo paslaugos, teikiamos aerodromo eismui, siekiant šių taisyklių 2.1, 2.2 ir 2.3 punktuose nurodytų tikslų, išskyrus skrydžių dalį, aprašytą 6.1.2 punkte;

6.2. skrydžių informacijos paslaugos, siekiant šių taisyklių 2.4 punkte nurodyto tikslo;

6.3. aliarmo skelbimo paslaugos, siekiant šių taisyklių 2.5 punkte nurodyto tikslo.

OEP poreikio nustatymas

7. OEP teikimo poreikis nustatomas, atsižvelgiant į:

7.1. atitinkamą oro eismo tipą;

7.2. oro eismo intensyvumą;

7.3. meteorologines sąlygas;

7.4. kitus svarbius faktorius.

8. Nustatant poreikį teikti OEP atitinkamame rajone neatsižvelgiama, ar orlaivyje įrengta susidūrimų ore vengimo sistema (ACAS) ar ne.

Oro erdvės dalių ir valdomųjų aerodromų, kuriuose teikiamos OEP, skirstymas

9. Jei OEP teikiamos nustatytoje oro erdvės dalyse arba aerodromuose, tos oro erdvės dalys arba aerodromai turi būti atitinkamai suskirstomi, atsižvelgiant į juose teikiamas OEP.

10. Tam tikros oro erdvės dalys arba aerodromai skirstomi į:

10.1. skrydžių informacijos regionus, kuriuose teikiamos skrydžių informacijos ir

aliarmo skelbimo paslaugos;

10.2. skrydžių valdymo rajonus ir aerodromo skrydžių valdymo zonas, kuriose skrydžių valdymo paslaugos teikiamos vadovaujantis skrydžių pagal prietaisus taisyklėmis (toliau – SPT):

10.2.1. valdomosios oro erdvės dalis, kurioje OEP taip pat teikiamos ir skrydžiams pagal vizualiųjų skrydžių taisyklės (toliau – VST) – B, C arba D klasės oro erdvėje;

10.2.2. kur skrydžių valdymo rajonai ir skrydžių valdymo zonos nustatyti kartu su skrydžių informacijos regionais; jie turi sudaryti dalį šio informacijos regiono;

10.3. valdomuosius aerodromus, kurių eismui reguliuoti teikiamos skrydžių valdymo paslaugos.

Oro erdvės klasifikacija

11. Oro erdvės dalys į klases skirstomos pagal Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2007 m. gegužės 16 d. įsakymu Nr. 4R-96 patvirtintas Skrydžių vykdymo sąlygas ir reikalavimus Lietuvos Respublikos oro eismo paslaugų oro erdvėje (Žin., 2004, Nr. [56-1967](#), 2007, Nr. 55-2174), atsižvelgiant į oro eismo poreikius.

12. Jeigu skirtingos klasifikacijos oro erdvės yra viena virš kitos, tie skrydžiai, kurie vykdomi bendrame lygyje, turi atitikti mažiau ribotos klasės erdvės reikalavimus bei jiems turi būti teikiamos tik šiai erdvei taikomos paslaugos.

Navigacija pagal technines galimybes (PBN)

Pakeistas skirsnio pavadinimas:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

13. Taikant navigaciją pagal technines galimybes, navigacijos charakteristikas nustato OEP teikėjas.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

14. Navigacinės rajonų, oro kelių, OEP maršrutų charakteristikos yra nustatomos remiantis regioninėmis oro navigacijos sutartimis, sudaromomis tarp oro eismo paslaugų teikėjų. Nustatant navigacijos charakteristikas, apribojimai gali būti taikomi kaip ribotos navigacinės infrastruktūros rezultatas ar atitinkamų navigacijos veiksmų reikalavimai.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

15. Nustatytos navigacijos charakteristikos turi atitikti atitinkamoje oro erdvės dalyje teikiamų ryšių, navigacijos ir oro eismo paslaugų teikimo lygį.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

Būtinoji ryšio charakteristika (RCP)

16. RCP tipus nustato Civilinės aviacijos administracija (toliau – CAA) arba jos įgaliotas OEP teikėjas. Kai taikoma, RCP tipai nustatomi remiantis regioninėmis oro navigacijos sutartimis, sudaromomis tarp oro eismo paslaugų teikėjų.

17. Paskirtasis RCP tipas turi atitikti atitinkamoje oro erdvėje teikiamas skrydžių valdymo paslaugas.

OEP padalinių įsteigimas ir paskyrimas

18. OEP teikėjas steigia Skrydžių informacijos punktus skrydžių informacijos ir aliarmo skelbimo 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.

19. Skrydžių valdymo, skrydžių informacijos ir aliarmo skelbimo paslaugoms teikti skrydžių valdymo rajonuose, aerodromo skrydžių valdymo zonose ir valdomuose aerodromuose OEP teikėjas steigia OEP skrydžių valdymo padalinius.

Skrydžių informacijos regionų, skrydžių valdymo rajonų ir aerodromo skrydžių valdymo zonų apibūdinimas

20. Oro erdvės, kurioje teikiamos OEP, ribos yra nustatomos, atsižvelgiant į maršruto struktūros pobūdį ir paslaugų poreikį. Ši oro erdvė yra skirstoma į skrydžių informacijos regionus, skrydžių valdymo rajonus ir aerodromų skrydžių valdymo zonas.

21. Skrydžių informacijos regiono ribos turi būti nustatomos taip, kad apimtų visų tame regione teikiamų OEP maršrutų struktūrą.

22. Į skrydžių informacijos regioną įeina visa šoninių ribų oro erdvė, išskyrus atvejus, kai nustatyta viršutinio skrydžių informacijos regiono riba.

23. Jeigu skrydžių informacijos regioną riboja viršutinis skrydžių informacijos regionas, apatinė riba, nustatyta viršutiniame skrydžių informacijos regione, turi sudaryti viršutinę vertikalią apatinio skrydžių informacijos regiono ribą ir sutapti su skrydžių pagal VST kreiseriniu lygiu.

24. Skrydžių valdymo rajonai, maršrutai ir aerodromo skrydžių valdymo rajonai nustatomi taip, kad apimtų pakankamą oro erdvės dalį, į kurią įeitų skrydžių pagal SPT maršrutai ar jų dalys, kur ketinama teikti atitinkamas skrydžių valdymo paslaugas, atsižvelgiant į naudojamų tame rajone navigacinių priemonių galimybes.

25. Apatinė skrydžių valdymo rajono riba nustatoma ne žemiau negu 700 pėdų (200 m) nuo žemės arba vandens paviršiaus:

25.1. siekiant suteikti daugiau laisvės skrydžiams pagal VST žemiau skrydžių valdymo rajono, apatinė skrydžių valdymo rajono riba, kur įmanoma, turi būti nustatoma didesniame aukštyje negu minimumas, numatytas šių taisyklių 25 punkte;

25.2. jeigu apatinė skrydžių valdymo rajono riba yra aukščiau negu 3000 pėdų (900 m) virš vidutinio jūros lygio, ji turi sutapti su skrydžių pagal VST kreiseriniu lygiu.

26. Viršutinė skrydžių valdymo rajono riba nustatoma, jeigu:

26.1. skrydžių valdymo paslaugos nebus teikiamos virš šio viršutinio lygio;

26.2. skrydžių valdymo rajonas yra išsidėstęs viršutinio skrydžių valdymo rajono apačioje ir tuo atveju viršutinė riba sutampa su apatine viršutinio skrydžių valdymo rajono riba.

27. Kai minėtoji viršutinė skrydžių valdymo rajono riba nustatoma, ji turi sutapti su skrydžių pagal VST kreiseriniu lygiu.

28. Oro eismo informacijos rajonui nustatyti taikomi taisyklių 24, 25, 26 punktuose nurodyti reikalavimai.

29. Kai norima sumažinti OEP teikėjų skaičių skrydžiams, vykdomiems dideliuose aukščiuose, gali būti kuriami viršutiniai skrydžių informacijos regionai bei skrydžių valdymo rajonai. Tokiu atveju viršutiniai skrydžių informacijos regionai ar skrydžių valdymo rajonai turi būti išdėstomi taip, kad apimtų kelis žemutinius regionus ar rajonus, o jų šoninės ribos sutaptų su kraštinių apatinių skrydžių informacijos regionų ar skrydžių valdymo rajonų šoninėmis ribomis.

30. Aerodromo skrydžių valdymo zonos šoninės ribos turi būti išdėstomos taip, kad apimtų visus nustatytus atvykimo ir išvykimo maršrutus, kai meteorologinės sąlygos yra

tinkamos skrydžiams pagal SPT, jei pastarieji maršrutai nepatenka į skrydžių valdymo rajono ribas. Laukimo zonoje netoli aerodromo esantis orlaivis yra laikomas atvykstančiu orlaiviu.

31. Šoninės aerodromo skrydžių valdymo zonos ribos turi tęstis bent 5 jūrmyles (9,3 km) nuo atitinkamo aerodromo ar aerodromų kontrolės taško kryptimis, kuriomis gali būti atliekamas artėjimas tūpti. Aerodromo skrydžių valdymo zonoje gali būti du ar daugiau aerodromų vienas šalia kito.

32. Jeigu aerodromo skrydžių valdymo zona yra išsidėsčiusi po skrydžių valdymo rajonu ir jų šoninės ribos sutampa, zona turi tęstis į viršų nuo žemės paviršiaus bent iki apatinės skrydžių valdymo rajono ribos. Prireikus aerodromo skrydžių valdymo zonos viršutinė riba gali būti nustatyta virš viršutinio skrydžių valdymo rajono apatinės ribos.

33. Jeigu aerodromo skrydžių valdymo zona yra išsidėsčiusi už skrydžių valdymo rajono šoninių ribų, turi būti nustatyta jos viršutinė riba.

34. Jeigu reikia nustatyti aerodromo skrydžių valdymo zonos viršutinę ribą aukštesniame lygyje, negu virš jos išsidėsčiusio skrydžių valdymo rajono apatinė riba, arba jeigu aerodromo skrydžių valdymo zona yra išsidėsčiusi už skrydžių valdymo rajono šoninių ribų, jos viršutinė riba turi būti nustatoma tokia, kad pilotai galėtų ją lengvai atpažinti. Jeigu ši riba yra aukščiau negu 3000 pėdų (900 m) virš vidutinio jūros lygio, ji turi sutapti su skrydžių pagal VST kreiseriniu lygiu.

OEP teikimo padalinių ir OEP oro erdvės ženklimas

35. OEP teikimo padaliniai įvardijami pagal netoli esančio miesto ar miestelio pavadinimą arba pagal geografinius duomenis.

36. Aerodromo skrydžių valdymo padalinys, prieigų skrydžių valdymo padalinys ir AFIS tarnyba ženklinami pagal aerodromo, kuriame jie yra, pavadinimą.

37. Aerodromo skrydžių valdymo zona, skrydžių valdymo rajonas, skrydžių informacijos regionas, oro eismo informacijos rajonas, oro eismo informacijos zona arba aerodromo oro eismo zona yra ženklinamos pagal padalinio, kurio atsakomybei yra priskirta minėta oro erdvė, pavadinimą.

OEP maršrutų sudarymas bei ženklimas

38. OEP maršrutus Lietuvos Respublikos oro erdvėje nustato OEP teikėjas. OEP maršrutai turi būti sudaromi taip, kad einanti išilgai kiekvieno maršruto oro erdvė bei atstumas tarp gretimų OEP maršrutų būtų saugūs. Metodinę medžiagą OEP maršrutams nustatyti pagal VOR metodą rengia ir tvirtina CAA.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, *Žin.*, 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

39. 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.

40. OEP maršrutai yra ženklinami:

40.1. pagal šių taisyklių 1 priede išdėstytus principus, išskyrus standartinius išvykimo ir atvykimo maršrutus;

40.2. pagal šių taisyklių 3 priede išdėstytus reikalavimus, jei standartiniai išvykimo ir atvykimo maršrutai ir su jais susijusios procedūros apskritai ženklinami.

Persijungimo punktų nustatymas

41. 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 tankumo ar kitų techninių bei operacinių priežasčių persijungimo punktai gali būti nustatyti trumpesniuose maršruto ruožuose.

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

Pagrindinio punkto nustatymas ir ženklėjimas

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

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

44. Pagrindiniai punktai ženklėjami ženklais.

45. Pagrindiniai punktai nustatomi ir ženklėjami pagal šių taisyklių 2 priede išdėstytus principus.

Standartinių orlaivių riedėjimo maršrutų nustatymas ir ženklėjimas

46. Jei reikia, standartiniai riedėjimo maršrutai nustatomi aerodrome tarp kilimo ir tūpimo takų, peronų ir techninės priežiūros atlikimo vietų. Tokie maršrutai turi būti tiesioginiai ir sudaryti taip, kad būtų išvengta susidūrimų.

47. Standartiniai riedėjimo maršrutai ženklėjami ženklais, kurie turi skirtis nuo kilimo ir tūpimo takų ir OEP maršrutų ženklų.

Orlaivių naudotojų ir OEP teikimo padalinių sąveika

48. OEP teikimo padalinys, vykdydamas savo funkcijas, turi atsižvelgti į orlaivių naudotojų poreikius. Pagal orlaivių naudotojų užklausą jiems arba jų įgaliotiems atstovams turi būti suteikta turima informacija, kad jie galėtų vykdyti savo pareigas.

49. Pranešimai, susiję su orlaivio, kuriam teikiamos skrydžių valdymo paslaugos, naudojimu (tarp jų ir pranešimai apie buvimo vietą), kuriuos gauna OEP teikimo padaliniai, pagal galimybę turi būti nedelsiant perduodami orlaivio naudotojui, jei jis to prašo, arba jo paskirtajam atstovui nustatyta tvarka.

Sąveika tarp Lietuvos kariuomenės Karinių oro pajėgų ir OEP teikėjo

50. OEP teikėjas turi glaudžiai bendradarbiauti su Lietuvos kariuomenės Karinėmis oro pajėgomis (toliau – LK KOP), kurių veikla gali turėti įtakos civilinių orlaivių skrydžiams.

51. Tarp OEP teikimo ir LK KOP padalinių turi būti sudaromi susitarimai dėl skubaus pasikeitimo informacija, susijusia su civilinių orlaivių skrydžių sauga ir operatyvumu.

52. OEP teikimo padaliniai reguliariai arba prireikus (pagal susitarimus) pateikia LK KOP padaliniams atitinkamus skrydžio planus ir kitus duomenis apie civilinių orlaivių skrydžius. Siekdamas išvengti orlaivio gaudymų arba sumažinti jų skaičių, OEP teikėjas nustato rajonus arba maršrutus, kuriuose Lietuvos Respublikos skrydžių taisyklių reikalavimai, susiję su skrydžių planais, abipusiu ryšiu ir pranešimu apie buvimo vietą, yra taikomi visiems skrydžiams, siekiant, kad atitinkami OEP teikimo padaliniai turėtų reikiamus duomenis apie orlaivį ir būtų lengviau jį atpažinti.

53. Turi būti nustatytos procedūros tam, kad:

53.1. skrydžių valdymo padaliniai būtų informuojami apie LK KOP padalinių

pastebėtus civilinius orlaivius arba apie orlaivius, kurie gali būti civiliniai, artėjančius arba įskrendančius į teritoriją, kurioje gali prireikti juos gaudyti;

53.2. būtų sutelktas visas dėmesys į orlaivio atpažinimą ir atitinkamą jo nukreipimą, siekiant išvengti orlaivio gaudymo.

Veiklos, keliančios pavojų civiliniams orlaiviams, koordinavimas

54. 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.

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

56. Susitariant turi būti įvertinta:

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

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

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

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

58. Lazerinio spinduliavimo atveju turi būti imtasi priemonių skrydžių saugai užtikrinti, nustatytų Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) dokumente Nr. 9815 „Lazerinių spinduliuotuvų bei skrydžių saugos vadovas“.

59. 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.

Oro navigacijos duomenys

60. Oro navigacijos duomenų, susijusių su OEP, nustatymas ir pranešimas turi būti tikslus ir nuoseklus, kaip numato šių taisyklių 4 priedo 1–5 lentelės, pagal nustatytas kokybės sistemos procedūras. Oro navigacijos duomenų tikslumo reikalavimai turi būti 95 % patikimumo lygio, todėl turi būti išskirti trys orlaivio buvimo vietos duomenų taškai: stebėjimo taškas (pvz., navigacinių priemonių vietos), apskaičiuotasis taškas (matematiniai skaičiavimai pagal žinomus stebėjimo taškus erdvėje, kontroliniai taškai) ir įvardytas taškas (pvz., skrydžių informacijos regiono ribų taškai).

61. Oro navigacijos duomenų nuoseklumas turi būti išsaugotas viso duomenų teikimo proceso metu – nuo stebėjimo kilmės iki numatomo naudotojo. Pagal duomenų nuoseklumo lygį duomenys skirstomi į:

61.1. kritinius duomenis, kai nuoseklumo lygis 1×10^{-8} . Jeigu orlaivis, naudodamas netikslius kritinius duomenis, tęsia skrydį ir tupia, yra didelė tikimybė, kad jis pateks į avariją;

61.2. pagrindinius duomenis, kai nuoseklumo lygis 1×10^{-5} . Jeigu orlaivis, naudodamas netikslius pagrindinius duomenis, tęsia skrydį ir tupia, yra nedidelė tikimybė, kad jis gali patekti į avariją;

61.3. reguliarius duomenis, kai nuoseklumo lygis 1×10^{-3} . Jeigu orlaivis, naudodamas netikslius reguliarius duomenis, tęsia skrydį ir tupia, yra labai maža tikimybė, kad jis rizikuoja

patekti į avariją.

62. Elektroninių saugomųjų arba perduodamųjų oro navigacijos duomenų apsauga valdoma ciklišku dubliavimo patikrinimu (toliau – CRC). Siekiant apsaugoti šių taisyklių 61 punkte aprašytų kritinių arba pagrindinių oro navigacijos duomenų nuoseklumą, atitinkamai turi būti taikomi 32 arba 24 bitų CRC algoritmai.

63. Siekiant apsaugoti šių taisyklių 61.3 punkte aprašytų reguliariųjų oro navigacijos duomenų nuoseklumą, turi būti taikomas 16 bitų CRC algoritmas.

64. Pagal pasaulinę geodezinę sistemą WGS-84 nustatomos geografinės platumos ir ilgumos koordinatės ir jos pranešamos OEP teikėjui. Būtina išskirtinai paženklinėti tas geografines koordinates, kurios buvo transformuotos į WGS-84 koordinates matematiniu būdu ir jų lauko matavimo tikslumas neatitinka šių taisyklių 4 priedo 1 lentelėje išdėstytų reikalavimų.

65. Lauko matavimo tikslumo laipsnis ir iš jo išvesti skaičiavimai turi būti tokie, kad gauti operaciniai navigaciniai skrydžio dalių duomenys neviršytų maksimaliai leistino nukrypimo ribų, atsižvelgiant į atitinkamą atskaitos sistemą, nurodytą šių taisyklių 4 priedo lentelėse.

Sąveika tarp OEP ir meteorologijos paslaugų teikėjų

66. Siekiant užtikrinti, kad orlaivių įgulos gautų naujausią meteorologinę informaciją, kurios reikia skrydžiams vykdyti, turi būti sudaromos sutartys tarp OEP teikėjo ir meteorologijos paslaugų teikėjo, kuriose būtų susitarta, kad OEP teikimo personalas:

66.1. be indikatorių parodymų galėtų pranešti meteorologijos paslaugų teikimo (toliau – MPT) padaliniams ir kitus meteorologinius duomenis, dėl kurių gali būti susitarta, kai jie yra stebimi OEP teikimo padalinių arba apie juos praneša orlaivių įgulos;

66.2. pagal galimybę greičiau perduotų MPT padaliniams specialiuosius pranešimus apie meteorologinius reiškinius, stebimus OEP teikimo padalinių arba gautus iš orlaivių, jeigu jie gali turėti įtakos orlaivių skrydžių saugai ir nėra įtraukti į aerodromo meteorologinį pranešimą;

66.3. pagal galimybę greičiau perduotų MPT padaliniams gautą informaciją apie vulkaninio aktyvumo reiškinius skrydžio maršrute ir kitą informaciją, gautą iš vietos arba tarptautinių šaltinių, apie atmosferoje esančius radioaktyviuosius ir toksinius teršalus.

67. Tam, kad informacija apie vulkaninių pelenų debesis, įtraukta į NOTAM ir SIGMET pranešimus, būtų nuosekli, būtina ją derinti su rajono skrydžių valdymo padaliniais, skrydžių informacijos punktais ir atitinkamais MPT padaliniais.

Sąveika tarp oro navigacijos informacijos tarnybų ir OEP teikėjo

68. Siekiant užtikrinti, kad oro navigacijos informacijos padaliniai gautų informaciją ir galėtų atitinkamai suteikti naujausią priešskrydinę ir būtiną skrydžio metu informaciją, turi būti sudaromos sutartys tarp oro navigacijos informacijos tarnybų bei OEP teikėjų, atsakingų už OEP. Tuomet OEP teikimo padaliniai galės skubiai perduoti oro navigacijos informacijos padaliniui šiuos duomenis:

68.1. informaciją apie aerodromo techninę būklę;

68.2. atitinkamų priemonių, tarnybų ir navigacinių įrengimų, esančių jų atsakomybės oro erdvės ribose, veikimo statusą;

68.3. informaciją apie vulkaninio aktyvumo reiškinius, kuriuos pastebėjo OEP teikimo personalas, arba tai buvo pranešta iš orlaivio;

68.4. kitą informaciją, kuri, manoma, yra svarbi vykdant skrydžius.

69. Prieš atlikdami oro navigacijos sistemos pakeitimus, atsakingieji padaliniai turi atsižvelgti į tai, kad yra nustatytas atitinkamas laikotarpis oro navigacijos informacijai parengti, išleisti ir paskelbti. Siekiant užtikrinti, kad oro navigacijos informacijos padaliniams

būtų laiku suteikta informacija, būtina, kad šie padaliniai derintų savo veiklą.

70. Ypač svarbi yra oro navigacijos informacija ir jos pakeitimai, kuriuos praneša oro navigacinės sistemos reguliavimo ir kontrolės sistema (AIRAC). OEP teikimo padaliniai, pateikdami neapdorotą informaciją / duomenis oro navigacijos informacijos padaliniams, turi laikytis nustatyto tarptautinio AIRAC įsigaliojimo termino, įskaitant ir 14 dienų siuntimo paštu laiką.

71. OEP teikimo padaliniai, atsakingi už neapdorotos oro navigacijos informacijos / duomenų teikimą oro navigacijos informacijos padaliniams, turi atsižvelgti į oro navigacijos informacijos tikslumo ir nuoseklumo reikalavimus, išdėstytus šių taisyklių 4 priede.

Minimalus absoliutusias skrydžių aukštis

72. Minimalus absoliutusias skrydžių aukštis turi būti nustatomas ir paskelbiamas kiekviename OEP maršrute bei skrydžių valdymo rajone. Nustatytas minimalus absoliutusias skrydžių aukštis turi garantuoti minimalaus saugaus aukščio atsargą virš dominuojančios kontrolinės kliūties, esančios minėtuose maršrutuose ir rajonuose.

Pagalba orlaiviui, patekusiam į avariją

73. Jeigu yra žinoma arba manoma, kad orlaivis pateko į avariją, taip pat, kai kas nors neteisėtai įsikiša į orlaivio įgulos veiksmus, priklausomai nuo aplinkybių, šiam orlaiviui turi būti skirtas didžiausias dėmesys, pagalba ir pirmenybė prieš kitus orlaivius.

74. Palaikant ryšį su patekusiu į avariją orlaiviu reikia atsižvelgti į žmogiškąjį veiksnį.

75. Neteisėto įsikišimo atveju arba, kai įtariama, kad toks įsikišimas įmanomas, OEP teikimo padaliniai pagal savo kompetenciją turi atsižvelgti į orlaivio įgulos reikalavimus. Svarbi skrydžio saugai informacija turi būti ir toliau teikiama bei imamasi visų galimų priemonių padėti orlaiviui greičiau baigti skrydį ir saugiai nutūpti.

76. Kai yra žinoma ar numanoma, kad neteisėtai įsikišta į orlaivio įgulos veiksmus, OEP teikimo padalinys turi nedelsdamas informuoti atitinkamą tarnybą ir keistis būtina informacija su orlaivio naudotoju ar jo paskirtuoju atstovu.

Ypatingieji atvejai skrydžio metu (paklydęs, neatpažintas ar gaudomas orlaivis)

77. Kai OEP teikimo padalinys sužino apie paklydusį orlaivį, nedelsdamas imasi būtinų veiksmų, išdėstytų šių taisyklių 78 ir 79 punktuose, ir suteikia orlaiviui pagalbą bei užtikrina jo skrydžio saugą.

78. Jeigu orlaivio buvimo vieta nėra žinoma, OEP teikimo padalinys turi:

78.1. mėginti užmegzti abipusį ryšį su orlaiviu, jei ryšys vis dar neužmegztas;

78.2. panaudoti visas turimas priemones jo buvimo vietai nustatyti;

78.3. perduoti kitiems OEP teikimo padaliniams informaciją apie tai, kur orlaivis galėjo ar gali nuklysti, atsižvelgiant į visus veiksnius, kurie tam tikromis aplinkybėmis gali turėti įtakos orlaivio navigacijai;

78.4. pagal nustatytas procedūras pranešti atitinkamam LK KOP padaliniui ir pateikti skrydžio planą bei kitus duomenis apie paklydusį orlaivį;

78.5. taisyklių 78.3 ir 78.4 punktuose numatytais atvejais kreiptis pagalbos į kitus padalinius arba tarnybas ir kitus oro erdvėje esančius orlaivius, kad padėtų užmegzti ryšį su orlaiviu bei nustatyti jo buvimo vietą.

79. Kai orlaivio buvimo vieta nustatyta, OEP teikimo padaliniai turi:

79.1. pranešti įgulai orlaivio vietą ir veiksmus, kurių būtina imtis susiklosčiusiai padėčiai ištaisyti;

79.2. suteikti kitiems OEP teikimo padaliniams ir atitinkamiems LK KOP padaliniams informaciją apie paklydusį orlaivį ir tam orlaiviui perduotas rekomendacijas.

80. Kai OEP teikimo padalinys sužino, kad jo oro erdvėje yra neatpažintas orlaivis, turi siekti atpažinti jį. Šiuo tikslu OEP teikimo padalinys, priklausomai nuo aplinkybių, turi imtis tokių priemonių:

80.1. mėginti užmegzti abipusį ryšį su orlaiviu;

80.2. prašyti kitų Vilniaus skrydžių informacijos regione / viršutiniame skrydžių informacijos regione teikiančių paslaugas OEP teikimo padalinių pagalbos užmegzti abipusį ryšį su orlaiviu;

80.3. prašyti kaimyninių skrydžių informacijos rajonų OEP teikimo padalinių pagalbos užmegzti abipusį ryšį su orlaiviu;

80.4. mėginti gauti informaciją iš kitų jo atsakomybės oro erdvėje esančių orlaivių.

81. Atpažinęs orlaivį, OEP teikimo padalinys, jei būtina, tuoj pat praneša apie tai atitinkamam LK KOP padaliniui.

82. OEP teikimo padalinys, manydamas, kad į neatpažinto orlaivio įgulos veiksmus yra neteisėtai įsikišta, turi nedelsti ir apie tai informuoti atitinkamą tarnybą.

83. OEP teikimo padalinys, sužinojęs, kad jo atsakomybės oro erdvėje vyksta orlaivio gaudymas, priklausomai nuo aplinkybių, turi:

83.1. mėginti užmegzti abipusį ryšį su gaudomu orlaiviu visais įmanomais būdais, taip pat ir avariniu 121.5 MHz radijo dažniu, jeigu toks ryšys dar nėra užmegztas;

83.2. informuoti gaudomą orlaivį apie gaudymą;

83.3. susisiekti su naikintuvų skirstymo karininku (toliau – NSK), palaikančiu abipusį ryšį su gaudančiuoju orlaiviu, ir suteikti jam visą turimą informaciją apie gaudomą orlaivį;

83.4. prireikus retransliuoti pranešimus tarp gaudančiojo orlaivio arba NSK ir pagauto orlaivio;

83.5. prireikus, koordinuojant su NSK, imtis visų priemonių, kad būtų užtikrinta gaudomo orlaivio skrydžio sauga;

83.6. pranešti kaimyniniams skrydžių informacijos regionų OEP teikimo padaliniams, jeigu paaiškėja, kad orlaivis yra nuklydęs nuo skrydžio maršruto link atitinkamo OEP teikimo padalinio atsakomybės oro erdvės.

84. Kai tik OEP teikimo padalinys sužino, kad gaudomas orlaivis yra už jo atsakomybės oro erdvės ribų, priklausomai nuo aplinkybių, turi imtis šių veiksmų:

84.1. suteikti OEP teikimo padaliniui, kurio oro erdvėje gaudomas orlaivis, visą turimą informaciją, galinčią padėti atpažinti orlaivį;

84.2. prireikus retransliuoti pranešimus tarp gaudomojo orlaivio ir atitinkamo OEP teikimo padalinio, NSK arba gaudančiojo orlaivio.

Teikiant OEP naudojamas laikas

85. OEP teikimo padaliniai naudoja tik suderintąjį pasaulinį laiką (UTC), išreikštą paros valandomis ir minutėmis, o prireikus – sekundėmis, paros skaičiavimą pradedant nuo vidurnakčio.

86. OEP teikimo padaliniai aprūpinami gerai iš visų darbo vietų matomais laikrodžiais, rodančiais valandas, minutes ir sekundes.

87. OEP teikimo padalinių laikrodžiai ir kiti laiką įrašantys prietaisai turi būti atitinkamai tikrinami, kad jų rodomas laikas nesiskirtų nuo UTC daugiau nei 30 sekundžių. Kai OEP teikimo padaliniai naudoja ryšį per duomenų perdavimo liniją, laikrodžiai ir kiti laiką įrašantys prietaisai nuolat tikrinami, kad jų parodymai nesiskirtų nuo UTC daugiau nei 1 sekunde.

88. Tikslų laiką perduoda standartinio laiko stotis, o jei tai neįmanoma, kitas padalinys, kuris gavo tikslų laiką iš šios stoties.

89. Aerodromo skrydžių valdymo padalinys praneša orlaiviui tikslų laiką tik paprašius. Laikas perduodamas pusės minutės tikslumu.

Aukščiamojo nustatymas

90. Vykdamas skrydžius, aukščiamojo nustatymui taikomi CAA direktoriaus 2005 m. sausio 5 d. įsakymu Nr. 4-2 „Dėl aukščiamojo nustatymo“ (Žin., 2005, Nr. [4-96](#)) patvirtinti reikalavimai.

OEP saugos vadyba

91. Įgyvendindama Civilinės aviacijos skrydžių saugos programą, CAA nustato priimtina saugos lygį ir saugos tikslus, taikomus oro eismo paslaugų oro erdvėje ir aerodromuose. Tam tikrais atvejais saugos lygiai ir saugos tikslai nustatomi pagal regionines oro navigacijos sutartis.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

92. Įgyvendindamas Civilinės aviacijos skrydžių saugos programą ir siekdamas užtikrinti saugias OEP oro erdvėje bei aerodromuose, OEP teikėjas sukuria saugos vadybos sistemą. Saugos vadybos sistema turi atitikti Eurokontrolės saugos priežiūros reikalavimus ir ICAO standartus bei rekomenduojamą praktiką.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

93. Minimalūs OEP teikėjo saugos vadybos sistemos reikalavimai:

93.1. nustatyti procedūras faktiniam ir galimam pavojui vertinti bei būtinumui imtis ištaisomųjų veiksmų;

93.2. užtikrinti ištaisomųjų veiksmų, reikalingų priimtina saugai palaikyti, įgyvendinimą;

93.3. numatyti nuolatinę saugos stebėseną ir reguliariai ją vertinti;

93.4. numatyti nuolatinio saugos vadybos sistemos tobulinimo veiksmus.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

94. OEP saugos vadybos sistema turi nustatyti aiškią atsakomybę už skrydžių saugą visoje OEP teikiančios organizacijos struktūroje, taip pat ir tiesioginę organizacijos vadovų atsakomybę už OEP saugą.

95. Kiekvienas skrydžių valdymo sistemos pakeitimas, susijęs su sauga, taip pat ir sumažintasis orlaivių skirstymo minimumas arba kitos naujos procedūros gali būti įgyvendintos tik po to, kai juos aptarus su naudotojais ir įvertinus saugą paaiškėja, jog sistema atitiks priimtina saugos lygį. Po pakeitimų įgyvendinimo turi būti atlikta stebėseną, kad būtų įsitikinta, jog sistema ir toliau atitinka nustatytą saugos lygį.

Bendros atskaitos sistemos

96. Oro navigacijai kaip horizontali atskaitos sistema turi būti naudojama pasaulinė geodezinė sistema – 1984 (WGS-84). Navigacinės geografinės koordinatės (nusakančios ilgumą ir platumą) turi būti išreikštos pagal pasaulinę geodezinę sistemą WGS-84.

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

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

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

Kalbos mokėjimo reikalavimai

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

100. OEP teikėjas privalo užtikrinti, kad skrydžių vadovai kalbėtų ir suprastų kalbas, vartojamas radijo ryšio metu, bei atitiktų skrydžių vadovams CAA nustatytus lietuvių ir anglų kalbų mokėjimo reikalavimus.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

Nenumatytų atvejų planai

101. OEP teikėjas privalo rengti ir įgyvendinti veiksmų planus, skirtus nenumatytiems atvejams, kai pažeidžiami OEP teikimo reikalavimai arba kai kyla potenciali tokio pažeidimo galimybė ir atitinkamų pagalbinių paslaugų pažeidimas toje oro erdvės dalyje, už kurią yra atsakingas atitinkamas paslaugų teikėjas. Jei reikia, veiksmų planai turi būti rengiami padedant ICAO ir bendradarbiaujant su kitomis organizacijomis (institucijomis), atsakingomis už OEP teikimą kaimyninėse oro erdvės dalyse, bei su kitais suinteresuotais oro erdvės naudotojais. Nenumatytų atvejų planai rengiami pagal šių taisyklių 5 priede pateiktą metodinę medžiagą.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

III. SKRYDŽIŲ VALDYMO PASLAUGŲ ORGANIZAVIMAS

Skrydžių valdymo paslaugų teikimas

102. Skrydžių valdymo paslaugos turi būti teikiamos:

102.1. visiems skrydžiams pagal SPT A, B, C, D ir E klasių oro erdvėje;

102.2. visiems skrydžiams pagal VST B, C ir D klasių oro erdvėje;

102.3. visiems specialiesiems skrydžiams pagal VST;

102.4. visam aerodromo eismui valdomuose aerodromuose.

Skrydžių valdymo paslaugų teikimo organizavimas

103. Rajono skrydžių valdymo paslaugas turi teikti:

103.1. rajono skrydžių valdymo padalinys;

103.2. prieigų skrydžių valdymo padalinys aerodromo skrydžių valdymo zonoje arba riboto dydžio skrydžių valdymo rajone, paskirtas pirmiausia prieigų skrydžių valdymo paslaugoms teikti, ir tik tuo atveju, jeigu nėra įsteigto rajono skrydžių valdymo padalinio.

104. Prieigų skrydžių valdymo paslaugas turi teikti:

104.1. aerodromo skrydžių valdymo padalinys arba rajono skrydžių valdymo padalinys, jeigu yra būtina arba pageidautina sujungti prieigų skrydžių valdymo paslaugas su aerodromo skrydžių valdymo arba rajono skrydžių valdymo paslaugomis, už kurias atsakingas yra vienas skrydžių valdymo padalinys;

104.2. prieigų skrydžių valdymo padalinys, kai yra būtina arba pageidautina įsteigti atskirą skrydžių valdymo padalinį.

105. Aerodromo skrydžių valdymo paslaugas turi teikti aerodromo skrydžių valdymo padalinys.

106. Kad galėtų teikti skrydžių valdymo paslaugas, skrydžių valdymo padalinys turi:

106.1. būti informuojamas apie kiekvieno orlaivio planuojamą judėjimo kryptį arba jos

pokyčius, taip pat apie kiekvieno orlaivio faktinę skrydžio eigą;

106.2. iš gautos informacijos nustatyti jo valdomų orlaivių buvimo vietą ir tarpusavio padėtį;

106.3. duoti leidimus ir suteikti informaciją, kad būtų išvengta susidūrimų tarp jo valdomų orlaivių, ir paspartinti bei tinkamai reguliuoti oro eismo srautą;

106.4. jei būtina, suderinti leidimus su kitais padaliniais:

106.4.1. kai orlaivis gali sukelti pavojingą situaciją kitiems orlaiviams, esantiems kaimyninio OEP teikimo padalinio oro erdvėje;

106.4.2. prieš perduodant orlaivio skrydžio valdymą kaimyniniam OEP teikiančiam padaliniui.

107. Informacija apie orlaivių judėjimo kryptį kartu su orlaiviams išduotais leidimais ekrane atvaizduojama taip, kad būtų galima iškart išanalizuoti padėtį, palaikyti efektyvų oro eismo srautą ir išlaikyti reikiamą skirstymą tarp orlaivių.

108. OEP teikimo padaliniai turi būti aprūpinti įranga, įrašanti OEP teikimo padalinyje vykstančius pokalbius ir kitus garsus bei išsauganti šį įrašą mažiausiai 24 valandas.

109. Skrydžių vadovo leidimai užtikrina skirstymą tarp orlaivių, skrendančių:

109.1. A ir B klasės oro erdve;

109.2. pagal SPT C, D ir E klasės oro erdve;

109.3. pagal SPT ir orlaivių, skrendančių pagal VST C klasės oro erdve;

109.4. pagal SPT ir orlaivių, vykdančių specialiuosius skrydžius pagal VST;

109.5. ir vykdančių specialiuosius skrydžius pagal VST, kai OEP teikėjas suteikia atitinkamą leidimą; išskyrus tuos atvejus, jei orlaivio įgula paprašo arba OEP teikėjas atskirai nurodo kitaip, bei šių taisyklių 109.2 punkte numatytais atvejais, taikomais D ir E klasių oro erdvėje, skrydžiui gali būti suteikiamas leidimas be orlaivių skirstymo tam tikroje skrydžio, vykdomo pagal vizualias meteorologines sąlygas, dalyje.

110. Skrydžių valdymo padalinys turi skirstyti orlaivius pagal vieną iš šių būdų:

110.1. vertikalųjį orlaivių skirstymą, kai paskiriami skirtingi skrydžio lygiai iš (priklausomybė tarp skrydžio lygio ir skrydžio krypties netaikoma tais atvejais, kai Oro navigacijos informacijos rinkinyje yra nurodyta kitaip arba yra atitinkamas skrydžių vadovo leidimas):

110.1.1. kreiserinio lygio lentelių, pateiktų Lietuvos Respublikos skrydžių taisyklių 2 priede;

110.1.2. modifikuotų kreiserinio lygio lentelių, jeigu tai numatyta Lietuvos Respublikos skrydžių taisyklių 2 priede skrydžiams virš 410 SL;

110.2. horizontalųjį orlaivių skirstymą, kurį sudaro:

110.2.1. išilginis skirstymas, išlaikant atstumą tarp orlaivių, esančių keliuose, kurie laiko ar atstumo atžvilgiu yra susieinantys arba priešpriešiniai;

110.2.2. šoninis skirstymas, išlaikant orlaivius skirtinguose maršrutuose arba skirtinguose geografiniuose rajonuose;

110.3. kombinuotąjį skirstymą, susidedantį iš vertikalaus skirstymo ir vieno iš skirstymo būdų, nurodytų šių taisyklių 110.2 punkte, kai kiekvienam skirstymo būdai taikomi minimumai, kurie gali būti mažesni, bet ne didesni negu pusė kiekvieno atskirai taikomo kombinuotojo skirstymo elemento. Kombinuotasis skirstymas taikomas tik pagal atitinkamas regionines oro navigacijos sutartis.

111. Visoje oro erdvėje, kurioje tarp 290 ir 410 SL taikomas sumažinto vertikalaus skirstymo minimumas 300 m (1000 pėdų), turi būti sudaryta regioninė šiuose skrydžių lygiuose manevruojančių orlaivių aukščių stebėsenos programa, kad būtų užtikrinta skrydžių sauga pagal sumažintą vertikalų skirstymo minimumą. Pagal aukščio nustatymo programą stebėsenos priemonių veikimo zonos turi būti tokios, kad būtų galima kontroliuoti visų naudotojų atitinkamus orlaivių tipus, vykdančius skrydžius RVSM oro erdvėje.

112. Regioninėse sutartyse turi būti numatyta stebėsenos programos rezultatų apsikeitimo tvarka.

Orlaivių skirstymo minimumai

113. Orlaivių skirstymo minimumai, taikomi atitinkamai oro erdvės daliai, turi būti nustatomi pagal šiuos reikalavimus:

113.1. pagal ICAO Oro navigacijos paslaugų procedūras (ICAO PANS), išskyrus tuos atvejus, kai naudojamos priemonių rūšys arba egzistuojančios aplinkybės nėra nustatytos galiojančiuose ICAO dokumentuose. Prireikus kitokie skirstymo minimumai nustatomi:

113.1.1. OEP teikėjo, pasitarus su orlaivių naudotojais, atitinkamuose Lietuvos Respublikos oro erdvės maršrutuose arba jų dalyse;

113.1.2. atitinkamiems maršrutams arba jų dalims, esantiems oro erdvėje virš atvirų jūrų arba neapibrėžto suverenumo oro erdvės rajonuose – regioninėse oro navigacijos sutartyse;

113.2. derinant juos su OEP teikėju, atsakingu už OEP teikimą kaimyninėje oro erdvėje, kai:

113.2.1. skrydžiai vykdomi iš vienos kaimyninės oro erdvės į kitą;

113.2.2. maršrutai yra arčiau bendros kaimyninių oro erdvių ribos negu orlaivių skirstymo minimumai, taikomi esant atitinkamoms aplinkybėms.

114. Apie orlaivių skirstymo minimumų detales ir jų taikymo rajonus turi būti pranešama:

114.1. atitinkamiems OEP teikimo padaliniams;

114.2. pilotams ir orlaivių naudotojams oro navigacijos informacijos rinkiniuose, jeigu skirstoma atsižvelgiant į tam tikras navigacines priemones, naudojamas orlaiviuose, arba į tam tikrus navigacijos metodus.

Atsakomybė už skrydžių valdymą

115. Valdomąjį skrydį vienu metu gali valdyti tik vienas skrydžių valdymo padalinys.

116. Už visų orlaivių, skrendančių konkrečioje oro erdvės dalyje, valdymą atsako vienas skrydžių valdymo padalinys. Tačiau orlaivio arba orlaivių grupės valdymas tarpusavio susitarimu gali būti perduotas kitiems skrydžių valdymo padaliniams, jeigu užtikrinama sąveika tarp visų skrydžių valdymo padalinių.

Atsakomybės už skrydžių valdymą perdavimas

117. Padalinio, teikiančio skrydžių valdymo paslaugas viename skrydžių valdymo rajone, atsakomybė už orlaivio skrydžio valdymą perduodama kitam padaliniui, teikiančiam skrydžių valdymo paslaugas gretimame skrydžių valdymo rajone, bendros skrydžių valdymo rajono ribos kirtimo laiku, apskaičiuotu skrydį valdančio skrydžių valdymo padalinio, arba kito punkto kirtimo metu arba numatytu dviejų padalinių susitarimo laiku.

118. Rajono skrydžių valdymo paslaugas teikiančio padalinio atsakomybė už orlaivio skrydžio valdymą prieigų skrydžių valdymo paslaugas teikiančiam padaliniui ir atvirkščiai perduodama tokiaime punkte arba tokiu laiku, kuris numatytas dviejų padalinių susitarimu.

119. Prieigų skrydžių valdymo paslaugas teikiantis padalinys perduoda atsakomybę už artėjančio tūpti orlaivio skrydžio valdymą aerodromo skrydžių valdymo paslaugas teikiančiam padaliniui:

119.1. jei orlaivis yra netoli aerodromo ir:

119.1.1. manoma, kad jis užbaigs artėjimą tūpti ir nutūps turėdamas vizualųjį kontaktą su orientyrais ant žemės;

119.1.2. šiame aerodrome vyrauja nusistovėjusios vizualiosios meteorologinės sąlygos;

119.2. jei orlaivis yra paskirtame punkte arba lygyje, kurie numatyti OEP teikimo padalinių sutartyse arba instrukcijose;

119.3. jei orlaivis nutūpė.

120. Aerodromo skrydžių valdymo paslaugas teikiantis padalinys perduoda atsakomybę už išskrendančio orlaivio skrydžio valdymą prieigų skrydžių valdymo paslaugas teikiančiam padaliniui:

120.1. kai aerodrome vyrauja vizualiosios meteorologinės sąlygos:

120.1.1. prieš orlaiviui išskrendant iš aerodromo skrydžių valdymo zonos arba įskrendant į kitą erdvę, kurioje vyrauja meteorologinės sąlygos pagal prietaisus;

120.1.2. paskirtame punkte arba lygyje, kurie numatyti OEP teikimo padalinių sutartyse arba instrukcijose;

120.2. kai aerodrome vyrauja meteorologinės sąlygos skrydžiams pagal prietaisus:

120.2.1. prieš pat orlaiviui įriedant į kilimo ir tūpimo taką bei rengiantis kilti, tuo atveju, kai artėjantis tūpti orlaivis ir (ar) orlaivis, kuris jau nutūpė, yra valdomi prieigų skrydžių valdymo paslaugas teikiančio padalinio;

120.2.2. iškart po to, kai orlaivis pakyla arba prieš jam išskrendant iš aerodromo skrydžių valdymo zonos.

121. Atsakomybė už orlaivio skrydžio valdymą iš vieno skrydžių valdymo vadavietės sektoriaus / skrydžių vadovo kitam skrydžių valdymo vadavietės sektoriui / skrydžių vadovui, esančiam tame pačiame skrydžių valdymo padalinyje, perduodama padalinio instrukcijose nurodytame taške, skrydžio lygyje arba nurodytu laiku.

122. Atsakomybė už orlaivio skrydžio valdymą perduodama iš vieno skrydžių valdymo padalinio kitam tik sutikus perimančiam skrydžio valdymą padaliniui, kaip numatyta taisyklių 123 ir 124 punktuose.

123. Skrydžio valdymą perduodantis padalinys praneša skrydžio valdymą perimančiam padaliniui apie atitinkamas esamo skrydžio plano dalis ir kitą, su orlaivio skrydžio valdymo perdavimu susijusią, informaciją:

123.1. jeigu skrydžio valdymo perdavimas vykdomas naudojant radiolokacinius ar automatinio priklausomo stebėjimo – perdavimo (toliau – ADS-B) duomenis, tada skrydžio valdymo perdavimo informacijoje turi būti orlaivio buvimo vietos ir, jeigu to prašoma, orlaivio kelio ir jo greičio informacija, nustatyta pagal radiolokacinius stebėjimus ar ADS-B prieš pat skrydžio valdymo perdavimą;

123.2. jeigu skrydžio valdymo perdavimas vykdomas naudojant automatinį priklausomą stebėjimą – ryšį (toliau – ADS-C), tada skrydžio valdymo perdavimo informacijoje turi būti orlaivio buvimo vieta, išreikšta keturiais matmenimis, bei prireikus kita būtinoji informacija.

124. Skrydžio valdymą perimantis skrydžių valdymo padalinys privalo:

124.1. nurodyti, ar gali perimti orlaivio skrydžio valdymą pagal skrydžio valdymą perduodančiojo padalinio nustatytas sąlygas (jeigu nėra išankstinio susitarimo tarp šių padalinių, tokio nurodymo nebuvimas suprantamas kaip nustatytų sąlygų priėmimas), arba nurodyti visus būtinuosius pakeitimus;

124.2. nurodyti kitą informaciją arba leidimą tolesnei skrydžio daliai, būtiną orlaivio įgulai turėti skrydžio valdymo perdavimo metu.

125. Skrydžių valdymą perimantis skrydžių valdymo padalinys, užmezgęs abipusį kalbinį ryšį ir / arba ryšį duomenų perdavimo ryšio linija su atitinkamu orlaiviu, praneša perduodančiam padaliniui, kad priėmė skrydžių valdymą, jeigu susitarimuose tarp dviejų atitinkamų skrydžių valdymo padalinių nenumatyta kitaip.

126. Taikomos sąveikos procedūros, įskaitant ir skrydžių valdymo perdavimo punktus, turi būti nustatomos atitinkamose OEP teikimo padalinio sutartyse bei instrukcijose.

Skrydžių vadovo leidimai

127. Skrydžių vadovo leidimai suteikiami pagal šių taisyklių, reglamentuojančių skrydžių valdymo paslaugų teikimo organizavimą, reikalavimus.

128. Skrydžių vadovo leidime nurodoma:

128.1. skrydžio plane nurodyti orlaivio skiriamieji ženklai;

128.2. leidimo galiojimo riba;

128.3. skrydžio maršrutas;

128.4. skrydžio lygis (lygiai) visame maršrute arba maršruto dalyje ir prireikus – skrydžių lygių pakeitimas;

128.5. kiti būtinieji nurodymai ir informacija, pavyzdžiui, susijusi su artėjimu tūpti ar išskridimu, manevrais, ryšiais ir leidimo galiojimo terminas, iki kurio jis galioja.

129. Standartiniai išvykimo ir atvykimo pagal prietaisus maršrutai ir su jais susijusios procedūros turi būti nustatomos, jeigu būtina:

129.1. užtikrinti saugesnį, reguliaresnį ir veiksmingesnį oro eismo srautą;

129.2. detalizuoti maršruto ir procedūrų aprašymą skrydžių vadovo leidimuose.

130. Skrydžių vadovo leidimas, susijęs su viršgarsinio skrydžio ikigarsinio greitėjimo faze, galioja bent iki tos fazės pabaigos.

131. Skrydžių vadovo leidimas, susijęs su orlaivio greičio lėtėjimu ir žemėjimu, kai jis pereina iš viršgarsinio kreiserinio lygio į ikigarsinį skrydį, turėtų suteikti galimybę nepertraukiamam žemėjimui bent tol, kol orlaivio greitis sumažės iki ikigarsinio greičio.

132. Orlaivio įgula turi pakartoti skrydžių vadovui leidimo arba nurodymo, perduoto kalbiniu ryšiu, dalį, susijusią su sauga. Turi būti pakartojami šie pranešimai:

132.1. skrydžių vadovo leidimas skristi maršrutu;

132.2. leidimai ir nurodymai užimti kilimo ir tūpimo taką (toliau – KTT), tūpti, kilti, trumpai palaukti prie KTT, kirsti KTT arba riedėti juo atgaliniu kursu;

132.3. nurodymus apie naudojamą KTT, aukščiamojo nustatymą, SSR kodus, skrydžio lygį, kursą ir greitį bei informaciją apie pereinamuosius skrydžių lygius, perduodamus skrydžių vadovo arba esančius ATIS pranešimuose.

133. Kiti leidimai arba nurodymai, įskaitant sąlyginius leidimus, turi būti pakartojami arba patvirtinami tokiu būdu, kad būtų aišku, ar jie buvo suprasti ir ar jų bus laikomasi.

134. Skrydžių vadovas turi išklausti pakartojamus leidimus ar nurodymus, kad įsitikintų, jog orlaivio įgula teisingai juos suprato. Jei skrydžių vadovas pakartojime pastebi neatitikimų, nedelsdamas turi imtis veiksmų visiems pakartojimo netikslumams ištaisyti.

135. Jeigu nėra kito OEP teikėjo nurodymo, CPDLC pranešimus pakartoti nebūtina.

136. Skrydžių vadovo leidimas turi būti derinamas tarp skrydžių valdymo padalinių ir apimti visą orlaivio maršrutą arba tam tikrą jo dalį.

137. Orlaiviui suteikiamas viso maršruto leidimas iki pirmojo aerodromo, kuriame numatoma tūpti:

137.1. jeigu prieš išvykstant įmanoma suderinti visų orlaivio skrydį valdysiančių skrydžių valdymo padalinių leidimus;

137.2. jeigu užtikrinama, kad jis bus iš anksto suderintas tarp skrydžių valdymo padalinių, kurie valdys orlaivio skrydį.

138. Jeigu šių taisyklių 137 punkte minėtas suderinimas neįvyko arba jis nėra numatytas, orlaiviui leidimas suteikiamas tik iki punkto, kuriame derinimas užtikrinamas. Prieš pasiekdamas tą punktą arba jame orlaivis gauna leidimą tolesniam skrydžiui arba nurodymą laukti.

139. Norėdama gauti leidimą tolesniam skrydžiui, kai jis numatytas OEP teikėjo, orlaivio įgula turi užmegzti ryšį su kitu skrydžių valdymo padaliniu prieš orlaiviui praskrendant skrydžio valdymo perdavimo punktą ir:

139.1. palaikyti abipusį ryšį su jo skrydį valdančiu skrydžių valdymo padaliniu;

139.2. atpažinti leidimą tolesniam skrydžiui;

139.3. jeigu tai nėra suderinta, leidimas tolesniam skrydžiui neturi turėti įtakos pradiniam skrydžio profiliui bet kurioje oro erdvėje, išskyrus tą skrydžio dalį, kur skrydžių valdymo paslaugas teiks skrydžių valdymo padalinys, atsakingas už leidimo tolesniam skrydžiui išdavimą;

139.4. kur leidimui tolesniam skrydžiui gauti naudojamos duomenų perdavimo ryšio linijos, turi būti užtikrintas abipusis kalbinis radijo ryšys tarp orlaivio ir skrydžių valdymo

padalinio, atsakingo už orlaivio valdymą esamajame skrydžio etape.

140. Kai orlaivis ketina išskristi iš aerodromo, kuris yra kito aerodromo skrydžių valdymo zonoje, ir įskristi į skrydžių valdymo rajoną, prieš suteikiant jam leidimą, perduodantis orlaivio valdymą skrydžių valdymo padalinys šį leidimą suderina su perimančiu orlaivio valdymą padaliniu.

141. Kai orlaivis ketina skristi už valdomosios oro erdvės ribų, o vėliau grįžti atgal, gali būti suteikiamas leidimas nuo išvykimo punkto iki pirmojo aerodromo, kuriame planuojama tūpti. Tokie leidimai ar jų pakeitimai taikomi tik skrydžiams, vykdomiems valdomosios oro erdvės dalyse.

Oro eismo srautų vadyba

142. 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.

143. 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.

144. 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, 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.

Aerodromo eismo valdymas

145. Asmenų arba transporto priemonių, įskaitant ir buksyruojamus orlaivius, judėjimą aerodromo manevravimo lauke valdo aerodromo skrydžių valdymo vadavietė, kad būtų išvengta pavojaus, galinčio kilti jiems arba tūpiantiems, riedantiems bei kylantiems orlaiviams.

146. Esant sąlygoms, kai taikoma prasto matomumo procedūra, turi būti imtasi tokių veiksmų:

146.1. ribojamas asmenų ir transporto priemonių buvimas aerodromo manevravimo lauke iki būtino minimumo ir užtikrinama apsauga tūpimo pagal prietaisus sistemos (toliau – ILS) ir mikrobangų tūpimo sistemos (toliau – MLS) jautriųjų zonų, kai yra atliekamos artėjimo tūpti procedūros pagal prietaisus pagal II ir III kategorijas;

146.2. atsižvelgdamas į turimas naudojamas priemones, OEP teikėjas nustato minimalius atstumus tarp transporto priemonių ir riedančių orlaivių;

146.3. kai artėjimui tūpti ant to pačio KTT vienu metu yra naudojamos ir ILS, ir MLS II ir III kategorijos sistemos, turi būti apsaugotos labiau ribotos sistemos kritinės bei jautriosios zonos.

147. Avarinių gelbėjimo tarnybų transportui, atvykstančiam į pavojų patekusio orlaivio buvimo vietą, suteikiama pirmenybė prieš kitą judėjimą žemės paviršiuje.

148. Transporto priemonės, be taisyklių 147 punkte nurodytų nuostatų, manevravimo lauke dar turi laikytis šių reikalavimų:

148.1. transporto priemonės ir priemonės, buksyruojančios orlaivius, užleidžia kelią tūpiančiam, riedančiam ar kylančiam orlaiviui;

148.2. transporto priemonės užleidžia kelią orlaivį buksyruojančiai transporto priemonei;

148.3. pagal OEP teikėjo padalinių nurodymus vienos transporto priemonės užleidžia kelią kitoms;

148.4. nepaisant šių taisyklių 148.1, 148.2 ir 148.3 punktuose išdėstytų nuostatų, visos, įskaitant ir buksyruojančias orlaivius, transporto priemonės turi vykdyti aerodromo skrydžių valdymo padalinio nurodymus.

Radiolokacinių ir ADS-B sistemų naudojimas

149. Radiolokacinės ir ADS-B antžeminės sistemos turi teikti su pavojumi ir skrydžių sauga susijusią informaciją ir įspėjimus apie pavojingas situacijas, pavojingos situacijos prognozavimą, įspėjimą dėl minimaliojo saugaus absoliutaus aukščio bei atsitiktinį SSR kodų dubliavimą.

Antžeminio judėjimo radiolokatoriaus naudojimas

150. Kai antžeminio judėjimo laukas yra blogai matomas iš OEP teikimo padalinio ar siekiant padidinti vizualų antžeminį transporto priemonių judėjimo stebėjimą, naudojamas antžeminio judėjimo radiolokatorius (SMR), kad būtų:

150.1. užtikrinta orlaivių bei transporto priemonių, judančių manevravimo lauke, stebėseną;

150.2. informuotos orlaivių įgulos ir, kai tai būtina, kitos transporto priemonės apie judėjimo kryptį;

150.3. teikiamos rekomendacijos bei kita pagalba siekiant užtikrinti saugų bei efektyvų orlaivių bei kitų transporto priemonių judėjimą manevravimo lauke.

IV. SKRYDŽIŲ INFORMACIJOS PASLAUGOS

Skrydžių informacijos paslaugų teikimas

151. Skrydžių informacijos paslaugos turi būti teikiamos visiems orlaiviams, kuriems teikiamos skrydžių valdymo paslaugos arba apie kuriuos žino atitinkami OEP teikimo padaliniai.

152. Jeigu skrydžių valdymo padaliniai teikia skrydžių informacijos ir skrydžių valdymo paslaugas, skrydžių valdymo paslaugoms turi būti teikiama pirmenybė.

Skrydžių informacijos paslaugų apimtis

153. Skrydžių informacijos paslaugos apima:

153.1. meteorologinę SIGMET ir AIRMET informaciją;

153.2. informaciją apie vulkaninio aktyvumo reiškinius;

153.3. informaciją apie radioaktyviųjų arba nuodingų cheminių medžiagų patekimą į atmosferą;

153.4. informaciją apie radijo navigacijos paslaugų prieinamumo pasikeitimus;

153.5. informaciją apie aerodromų bei su jais susijusių įrenginių techninės būklės pakitimus, tarp jų ir informaciją apie aerodromo judėjimo lauko paviršiaus būklę, kai jis padengtas sniegu, ledu ar dideliu vandens sluoksniu;

153.6. informaciją apie nepilotuojamus oro balionus;

153.7. kitą informaciją, turinčią įtakos skrydžių saugai.

154. Skrydžiams teikiamos skrydžių informacijos paslaugos, be šių taisyklių 153 punkte minėtos informacijos, papildomai apima:

154.1. pranešimus apie orus ar jų prognozę išvykimo, atvykimo ir atsarginiuose aerodromuose;

154.2. informaciją apie susidūrimo pavojų orlaiviams, esantiems valdomojoje oro erdvėje, apie kitus atpažintus orlaivius, kurių buvimas gali kelti susidūrimo pavojų

informuojamam orlaiviui. Kai reikia papildyti šią informaciją arba laikinai sutrinka skrydžių informacijos paslaugų teikimas, taikomas oro eismo informacijos perdavimas iš orlaivių (toliau – TIBA). TIBA sąlygos ir tvarka nustatytos šių taisyklių 6 priede;

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

154.3. kitą turimą skrydžių informaciją oro erdvėje virš vandens, jei tai įmanoma ir to prašo pilotas, pvz., radijo šaukinius, buvimo vietą, tikrąjį kelią, greitį, ir kt. bei apie tame rajone plaukiančius laivus.

155. OEP teikimo padaliniai, kiek įmanoma greičiau, turi perduoti specialiuosius pranešimus, gautus iš orlaivių, kitiems jų valdomiems orlaiviams, taip pat su gautais pranešimais susijusiems MPT padaliniams bei kitiems atitinkamiems OEP teikimo padaliniams. Pranešimų perdavimo orlaiviams trukmė nustatoma pagal MPT ir OEP teikėjo tarpusavio susitarimą.

156. Be šių taisyklių 153 punkte minėtos informacijos, skrydžiams pagal VST teikiamos skrydžių informacijos paslaugos papildomai apima turimą informaciją apie oro eismo ir meteorologines sąlygas visame skrydžio maršrute, dėl kurių gali būti neįmanoma skristi pagal VST.

Skrydžių informacijos padalinių operatyvieji pranešimai

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

158. Perduodant orlaivio integruotus operatyviusius skrydžių informacijos pranešimus (OFIS), jų turinys ir perdavimo eilė turi atitikti skrydžio dalį.

159. OFIS, jeigu jie teikiami, turėtų sudaryti integruota informacija apie pasirinktus operatyviusius ir meteorologinius elementus, atitinkančius tam tikras skrydžio dalis. Šie pranešimai turėtų būti trijų pagrindinių tipų: aukštojo dažnio (toliau – HF), labai aukšto dažnio (toliau – VHF) ir ATIS.

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

161. HF operatyvieji skrydžių informacijos pranešimai teikiami, jeigu tai nustatyta regioninėse oro navigacijos sutartyse.

162. HF pranešimuose teikiama informacija, nurodyta šių taisyklių 173 punkte, turi atitikti regioninių oro navigacijos sutartyse nustatytus reikalavimus.

163. Aerodromai, apie kuriuose vyraujančias meteorologines sąlygas turi būti teikiami HF operatyvieji skrydžių informacijos pranešimai ir sudaromos orų prognozės, nustatomi pagal regionines oro navigacijos sutartis.

164. HF operatyviuosiuose skrydžių informacijos pranešimuose dalyvaujančių stočių laiko seka nustatoma pagal regionines oro navigacijos sutartis.

165. Perduodant HF operatyviusius skrydžių informacijos pranešimus, 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.

166. Kiekvienas aerodromo HF operatyvusis skrydžių informacijos pranešimas ženklinamas pagal aerodromo, kuriam šis pranešimas taikomas, pavadinimą.

167. Jeigu informacija negaunama laiku, į HF operatyvųjų skrydžių informacijos pranešimą įtraukiama paskutinė turima informacija kartu su stebėjimo laiku.

168. Visas HF operatyvusis skrydžių informacijos pranešimas, jei tai įmanoma, turi būti kartojamas visą likusį laiką, skirtą transliacijos stočiai.

169. HF operatyviuosiuose skrydžių informacijos pranešimuose perduodama informacija atnaujinama iškart po pasikeitimo.

170. HF operatyviusius skrydžių informacijos pranešimus rengia ir platina OEP teikėjo paskirtasis (paskirtieji) padalinys (padaliniai).

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

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

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

173.1. informacija apie orus maršrute (informacija apie svarbius gamtos reiškinius teikiama SIGMET pranešimuose);

173.2. informacija apie aerodromą:

173.2.1. aerodromo pavadinimas;

173.2.2. stebėjimo laikas;

173.2.3. svarbi operatyvioji informacija;

173.2.4. vėjo kryptis, greitis ir maksimalus vėjo greitis;

173.2.5. matomumas ir, jei tai taikoma, KTT matomumo nuotolis (RVR);

173.2.6. faktinis oras;

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

173.2.8. meteorologijos prognozė aerodromui.

174. VHF operatyvieji skrydžių informacijos pranešimai teikiami, jeigu tai yra nustatyta regioninėse oro navigacijos sutartyse.

175. Aerodromai, apie kuriuose vyraujančias meteorologines sąlygas turi būti teikiami VHF operatyvieji skrydžių informacijos pranešimai ir sudaromos orų prognozės, nustatomi pagal regionines oro navigacijos sutartis.

176. Kiekvienas aerodromo VHF operatyviusis skrydžių informacijos pranešimas ženklinamas pagal aerodromo, kuriam šis pranešimas taikomas, pavadinimą.

177. Jeigu informacija negaunama laiku, į VHF operatyvųjų skrydžių informacijos pranešimą įtraukiama paskutinė informacija kartu su stebėjimo laiku.

178. VHF operatyvieji skrydžių informacijos pranešimai turi būti nenutrūkstami ir kartotiniai.

179. Perduodant VHF operatyviusius skrydžių informacijos pranešimus, reikėtų atsižvelgti į žmogiškąjį veiksnį. Perduodamas pranešimas, jei įmanoma, neturi viršyti penkių minučių trukmės ir turi būti atsižvelgta į tai, kad perdavimo greitis nepakenktų aiškumui.

180. Transliuojami VHF operatyvieji skrydžių informacijos pranešimai turi būti reguliariai atnaujinami, remiantis regioninėmis oro navigacijos sutartimis. Be to, jie turi būti operatyviai atnaujinami iškart po to, kai įvyksta svarbus pasikeitimas.

181. VHF operatyviusius skrydžių informacijos pranešimus rengia ir platina OEP teikėjo paskirtasis (paskirtieji) padalinys (padaliniai).

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

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

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

184.1. aerodromo pavadinimas;

184.2. stebėjimo laikas;

184.3. tūpimui naudojamas KTT;

184.4. svarbi informacija apie KTT būklę ir, jei būtina, sukibimo koeficientas;

184.5. informaciją apie radijo navigacijos paslaugų prieinamumo pasikeitimą;

184.6. numatomas užlaikymas laukimo zonoje, jei numatoma;

184.7. vėjo kryptis, greitis ir maksimalus vėjo greitis;

- 184.8. matomumas ir, jei taikoma, K^T matomumo nuotolis (RVR);
- 184.9. faktinis oras;
- 184.10. 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 duomenys apie jį turimi;
- 184.11. oro temperatūra;
- 184.12. rasos taško temperatūra;
- 184.13. QNH duomenys aukščiamaciui nustatyti;
- 184.14. papildoma informacija apie faktinį orą ir, jei būtina, vėjo poslinkis;
- 184.15. tūpimo prognozė, jei turima;
- 184.16. naujausi SIGMET pranešimai.
185. Kalbinė aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo paslauga (kalbiniai ATIS) yra teikiama aerodromuose, kuriuose reikalaujama sumažinti OEP teikimo padalinio VHF abipusio oro ir žemės ryšio kanalų apkrovą. Jeigu tokie pranešimai perduodami, juos sudaro:
- 185.1. viena transliacija atvykstantiems orlaiviams;
- 185.2. viena transliacija išvykstantiems orlaiviams;
- 185.3. bendra transliacija atvykstantiems ir išvykstantiems orlaiviams;
- 185.4. dvi transliacijos atitinkamai atvykstantiems ir išvykstantiems orlaiviams aerodromuose, kai viena bendra transliacija atvykstantiems ir išvykstantiems orlaiviams užtruktų pernelyg ilgai.
186. Atskiras VHF dažnis, jei įmanoma, turi būti naudojamas kalbiniais ATIS pranešimams. Jei neturima atskiro dažnio, informacija gali būti perduodama atitinkamu aerodromo navigacinių priemonių kalbiniu kanalu (kalbiniais kanalais), pageidautina VOR, su sąlyga, kad diapazonas ir aiškumas būtų tinkamas, o navigacinių priemonių atpažinimas suderinamas su pranešimu taip, kad pastarasis nebūtų sunaikintas.
187. Kalbiniais ATIS pranešimams perduoti draudžiama naudoti kalbinį ILS kanalą.
188. Kalbinių pranešimų perdavimas turi būti nepertraukiamas ir kartotinis.
189. Reikalinga orlaivių įguloms informacija, susijusi su artėjimu tūpti, tūpimu ir kilimu, kuri yra įtraukiama į ATIS pranešimus, nedelsiant perduodama atitinkamam OEP teikimo padaliniui (padaliniams), jeigu minėtą pranešimą rengė ne tas padalinys (padaliniai).
190. Kalbiniai ATIS pranešimai, teikiami aerodromuose, skirtuose tarptautiniam oro susisiekimui, turi būti perduodami anglų kalba. Jeigu kalbiniai ATIS pranešimai yra perduodami daugiau negu viena kalba, kiekvienai kalbai turi būti naudojamas atskiras kanalas.
191. 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.
192. Jeigu D-ATIS papildo gaunamą kalbinį ATIS, jo turinys ir formatas turi atitikti kalbinių ATIS pranešimų formatą. Jeigu faktinė meteorologinė informacija yra įtraukiama, bet duomenys atitinka svarbius pasikeitimo kriterijus, tai, siekiant išlaikyti tą patį ženklą, jų turinys turi būti laikomas tapačiu.
193. Jeigu D-ATIS papildo kalbinį ATIS ir ATIS reikalauja atnaujinimo, kalbinis ATIS ir D-ATIS turi būti atnaujinami vienu metu.
194. Aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo paslaugos (kalbinis perdavimas ir/arba per duomenų ryšio liniją). Jeigu perduodami kalbiniai ATIS ir/arba D-ATIS per duomenų perdavimo ryšio liniją, tada:
- 194.1. perduodama informacija turi būti susijusi tik su vienu aerodromu;
- 194.2. perduodama informacija turi būti atnaujinama iškart po svarbaus pasikeitimo;
- 194.3. už ATIS pranešimų rengimą ir platinimą atsako OEP teikimo padaliniai;
- 194.4. atskiri ATIS pranešimai ženklinami ICAO raidiniu ženklu, priskiriant juos iš

eilės perduodamiems ATIS pranešimams. Ženklinama turi būti pagal abėcėlę;

194.5. orlaivio įgula, užmezgusi radijo ryšį su OEP teikimo padaliniu, teikiančiu prieigų skrydžių valdymo arba aerodromo skrydžių valdymo paslaugas, turi patvirtinti, kad gavo informaciją;

194.6. atitinkamas OEP teikimo padalinys, atsakydamas į šių taisyklių 194.5 punkte minimą pranešimą arba kai orlaivis atvyksta kitu, nei nustatyta OEP teikėjo, laiku, suteikia orlaivio įgulai duomenis aukščiausiačiui nustatyti;

194.7. meteorologinė informacija turi būti paimama iš vietinių reguliarių arba specialiųjų meteorologinių pranešimų.

195. Jeigu meteorologinės sąlygos sparčiai keičiasi, nepatartina įtraukti pranešimą į ATIS; tokiu atveju ATIS pranešime turi būti nurodoma, kad svarbi informacija apie orą bus perduota pradinio radijo ryšio su OEP teikimo padaliniu metu.

196. ATIS pranešime esančios informacijos, kurios gavimą orlaivis patvirtino, nereikia įtraukti į orlaiviui skirtą pranešimą, išskyrus duomenis aukščiausiačiui nustatyti, teikiamus pagal šių taisyklių 194.6 punktą.

197. Jeigu orlaivio įgula patvirtina gavusi ATIS pranešimą, kuris jau nebegalioja, orlaiviui nedelsiant suteikiama informacija apie visus pasikeitusius ATIS elementus.

198. ATIS pranešimo turinys turi būti kuo trumpesnis. Papildoma informacija, be tos, kuri minima šių taisyklių 199, 200 ir 201 punktuose, pavyzdžiui, informacija, kurią galima gauti iš oro navigacijos informacijos rinkinio (AIP) bei NOTAM, įtraukiama tik esant tam tikroms aplinkybėms.

199. ATIS informacijos eilę atvykstantiems ir išvykstantiems orlaiviams sudaro:

199.1. aerodromo pavadinimas;

199.2. atvykimo ir/arba išvykimo ženklas;

199.3. sutarties tipas, jei ryšys palaikomas per D-ATIS;

199.4. ATIS pranešimo ženklas;

199.5. stebėjimo laikas, jei būtina;

199.6. numatomas artėjimo tūpti tipas;

199.7. naudojamas KTT (takai) bei avariniam stabdymui naudojamos sistemos, galinčios sukelti pavojų, būklė;

199.8. svarbi informacija apie KTT paviršiaus būklę ir, jei būtina, sukibimo koeficientas;

199.9. planuojamas užlaikymas laukimo zonoje, jei numatoma;

199.10. pereinamasis lygis, jei tai taikoma;

199.11. kita svarbi informacija;

199.12. vėjo kryptis ir greitis bei svarbūs pokyčiai ir išsami informacija, kai yra naudojamų KTT/arba jų dalių vėjo davikliai ir tos informacijos prašo orlaivių naudotojai;

199.13. matomumas ir, jei taikoma, KTT matomumo nuotolis (RVR);

199.14. faktinis oras;

199.15. debesys žemiau 5000 pėdų arba žemiau aukščiausiojo minimalaus sektoriaus absoliutaus aukščio priklausomai nuo to, kuris dydis yra didesnis; audros debesys; kai dangus apsiniaukęs – vertikalusis matomumas, jei įmanoma;

199.16. oro temperatūra;

199.17. rasos taško temperatūra;

199.18. duomenys aukščiausiačiui nustatyti;

199.19. kita turima informacija apie svarbius meteorologinius reiškinius artėjimo tūpti, kilimo ir aukštėjimo zonose, įskaitant vėjo poslinkį ir operatyviąją informaciją apie faktinį orą;

199.20. aerodromo meteorologinių sąlygų tendencijos prognozė (TREND), jei turima;

199.21. specialūs ATIS nurodymai.

200. ATIS informacijos eilę atvykstantiems orlaiviams sudaro:

200.1. aerodromo pavadinimas;

- 200.2. atvykimo ženklas;
- 200.3. sutarties tipas, jei ryšys palaikomas per D-ATIS;
- 200.4. ATIS pranešimo ženklas;
- 200.5. stebėjimo laikas, jei tai būtina;
- 200.6. numatomas artėjimo tūpti tipas;
- 200.7. pagrindinis tūpimui naudojamas KTT bei avariniam stabdymui naudojamos sistemos, galinčios sukelti pavojų, būklė;
- 200.8. svarbi informacija apie KTT paviršiaus būklę ir, jei būtina, sukibimo koeficientas;
- 200.9. planuojamas užlaikymas laukimo zonoje, jei numatoma;
- 200.10. pereinamasis lygis, jei taikomas;
- 200.11. kita svarbi informacija;
- 200.12. vėjo kryptis ir greitis bei svarbūs pokyčiai ir išsami informacija, kai yra naudojamų KTT/arba jų dalių vėjo davikliai ir tos informacijos prašo orlaivių naudotojai;
- 200.13. matomumas ir, jei taikoma, KTT matomumo nuotolis (RVR);
- 200.14. faktinis oras;
- 200.15. 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, jei įmanoma;
- 200.16. oro temperatūra;
- 200.17. rasos taško temperatūra;
- 200.18. duomenys aukščiamaiui nustatyti;
- 200.19. kita turima informacija apie svarbius meteorologinius reiškinius artėjimo tūpti zonoje, įskaitant vėjo poslinkį ir operatyviąją informaciją apie faktinius orus;
- 200.20. aerodromo meteorologinių sąlygų tendencijos prognozė (TREND), jei turima;
- 200.21. specialūs ATIS nurodymai.
- 201. ATIS informacijos eilė išvykstantiems sudaro:
 - 201.1. aerodromo pavadinimas;
 - 201.2. išvykimo ženklas;
 - 201.3. sutarties tipas, jei ryšys yra palaikomas per D-ATIS;
 - 201.4. ATIS pranešimo ženklas;
 - 201.5. stebėjimo laikas, jei tai būtina;
 - 201.6. kilimui naudojamas KTT (takai) bei avariniam stabdymui naudojamos sistemos, galinčios sukelti pavojų, būklė;
 - 201.7. svarbi informacija apie KTT paviršiaus būklę ir, jei būtina, sukibimo koeficientą;
 - 201.8. numatomas išvykimo atidėjimas;
 - 201.9. pereinamasis lygis, jei taikomas;
 - 201.10. kita svarbi informacija;
 - 201.11. vėjo kryptis ir greitis bei svarbūs pokyčiai ir išsami informacija, kai yra naudojamų KTT/arba jų dalių vėjo davikliai ir tos informacijos prašo orlaivių naudotojai;
 - 201.12. matomumas ir, jei taikoma, KTT matomumo nuotolis (RVR);
 - 201.13. faktinis oras;
 - 201.14. debesys žemiau 5000 pėdų arba žemiau aukščiausio minimalaus sektoriaus absoliutaus aukščio priklausomai nuo to, kuris yra didesnis; audros debesys; kai dangus apsiniaukęs – vertikalus matomumas, jei įmanoma;
 - 201.15. oro temperatūra;
 - 201.16. rasos taško temperatūra;
 - 201.17. duomenys aukščiamaiui nustatyti;
 - 201.18. visa turima informacija apie svarbius meteorologinius reiškinius aukštėjimo zonoje, įskaitant vėjo poslinkį;
 - 201.19. aerodromo meteorologinių sąlygų tendencijos prognozė (TREND), jei turima;
 - 201.20. specialūs ATIS nurodymai.

202. Pilotui paprašius, skrydžių informacijos operatyvų pranešimą turi perduoti atitinkamas OEP teikimo padalinys.

V. ALIARMO SKELBIMAS

Aliarmo skelbimas

203. Aliarmo skelbimo paslaugos turi būti teikiamos:

203.1. visiems orlaiviams, kuriems teikiamos skrydžių valdymo paslaugos;

203.2. jei įmanoma, kitiems orlaiviams, kurių skrydžiams buvo pateiktas užpildytas skrydžio planas ar apie kuriuos skrydžių valdymo padaliniams yra žinoma kitokiu būdu;

203.3. visiems orlaiviams, kuriuose, kaip žinoma arba manoma, įvykdytas neteisėtas įsikišimas.

204. Skrydžių informacijos punktai arba rajono skrydžių valdymo padalinys yra pagrindiniai padaliniai, kurie renka visą informaciją apie patekusį į avariją orlaivį, kuris yra atitinkamame skrydžių informacijos regione arba skrydžių valdymo rajone, ir perduoda tą informaciją atitinkamam aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui.

205. Tuo atveju, kai aerodromo skrydžių valdymo padalinio arba prieigų skrydžių valdymo padalinio valdomas orlaivis patenka į avariją, minėtieji padaliniai privalo nedelsti ir pranešti apie tai atsakingiems skrydžių informacijos punktams arba rajono skrydžių valdymo padaliniams, kurie toliau perduoda šią informaciją atitinkamam aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui, išskyrus tuos atvejus, kai avarijos tarpsnis yra toks, kad apie jį pranešti nebūtina rajono skrydžių valdymo padaliniams ir skrydžių informacijos punktams arba atitinkamam aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui.

206. Kiekvienu atveju, kai situacija yra pavojinga, aerodromo skrydžių valdymo padalinys arba prieigų skrydžių valdymo padalinys pirmiausia turi informuoti atitinkamas vietas gelbėjimo ir avarinės tarnybas, galinčias suteikti skubią pagalbą, bei imtis kitų reikiamų priemonių jų veiksmams paspartinti.

Pranešimas aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui

207. Visomis aplinkybėmis, kai toks pranešimas gali būti tikslingas, OEP teikėjas turi nedelsti (išskyrus atvejį, nurodytą 213 punkte) ir pranešti aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui apie numanomą į avariją patekusį orlaivį tokia tvarka:

207.1. abejonės stadija INCERFA (išskyrus tuos atvejus, kai neabejojama dėl orlaivio ir jame esančių žmonių saugumo), kai:

207.1.1. per 30 min. nėra jokio ryšio su orlaiviu, skaičiuojant nuo to momento, kai ryšys turėjo būti užmegztas, arba nuo to laiko, kai buvo nesėkmingai bandyta tokį ryšį užmegzti, priklausomai nuo to, kas įvyko anksčiau;

207.1.2. jeigu orlaivis neatvyksta per 30 minučių nuo įgulos pranešto apskaičiuotojo atskridimo laiko arba OEP teikimo padalinio apskaičiuotojo laiko priklausomai nuo to, kas įvyko vėliau;

207.2. pavojaus stadija ALERFA (išskyrus tuos atvejus, kai yra faktų, dėl kurių imama būgštauti dėl orlaivio ir jame esančių žmonių saugos), kai:

207.2.1. esant abejonės stadijai, nepavyksta užmegzti ryšio su orlaiviu arba sužinoti ką nors apie jį iš kitų šaltinių;

207.2.2. orlaiviui, kuriam buvo duotas leidimas tūpti, nepavyksta nutūpti per 5 minutes nuo apskaičiuotojo tūpimo laiko ir su orlaiviu nepavyko atnaujinti ryšio;

207.2.3. gauta informacija rodo, kad orlaivyje atsirado techninių nesklandumų, bet ne tokių, kad orlaivis priverstinai tūptų;

207.2.4. yra žinoma ar numanoma, kad orlaivyje įvykdytas neteisėtas įsikišimas;

207.3. nelaimės stadija DETRESFA (išskyrus tuos atvejus, kai yra aišku, kad orlaiviui ir

jame esantiems asmenims negresia pavojus ir skubi pagalba nėra būtina), kai:

207.3.1. esant pavojaus stadijai, tolesnės pastangos užmegzti ryšį su orlaiviu arba sužinoti ką nors apie orlaivį siunčiant daugiau paklausimų yra nesėkmingos ir dėl to akivaizdu, kad orlaivis galėjo patekti į nelaimę;

207.3.2. manoma, kad orlaivyje baigėsi degalai arba esantis jų kiekis yra nepakankamas skrydžio saugai užtikrinti;

207.3.3. gaunama informacija, kad orlaivyje atsirado techninių nesklandumų ir jis gali priverstinai tūpti;

207.3.4. gaunama informacija arba yra aišku, kad orlaivis tuoj priverstinai tūps ar jau nutūpė.

208. Pranešime informacija turi būti pateikiama tokia tvarka:

208.1. INCERFA, ALERFA arba DETRESFA priklausomai nuo avarijos stadijos;

208.2. pranešimą pateikiantis padalinys ir asmuo;

208.3. avarijos pobūdis;

208.4. svarbi informacija iš skrydžio plano;

208.5. paskutinio palaikiusio ryšį padalinio naudotos priemonės ir ryšio laikas;

208.6. pranešimas apie paskutinę buvimo vietą ir jos nustatymo būdas;

208.7. orlaivio spalva ir kiti atpažinimo ženklai;

208.8. pavojingas kroviny, jei toks buvo gabenamas;

208.9. visi veiksmai, kurių ėmėsi pranešimą pateikiantis padalinys;

208.10. kitos pastabos.

209. Jeigu pranešimo perdavimo aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui metu OEP teikimo padaliniai neturi dalies šių taisyklių 208 punkte išdėstytos informacijos, jie stengiasi ją gauti prieš paskelbdami pavojaus stadiją, jeigu pagrįstai įsitikinama, kad tokia stadija bus.

210. OEP teikėjas, pateikęs šių taisyklių 207 punkte nurodytą pranešimą, aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui nedelsdamas praneša visą reikiamą papildomą informaciją, ypač apie avarijos tolesnių stadijų raidą, arba informaciją, kad avarijos buvo išvengta.

Ryšio priemonių naudojimas

211. Prireikus OEP teikimo padaliniai turi naudoti visas turimas ryšių priemones ryšiui su patekusiu į avariją orlaiviu užmegzti ir palaikyti bei siųsti paklausimus apie šį orlaivį.

Patekusio į avariją orlaivio skrydžio maršruto žymėjimas

212. Kai manoma, kad orlaivis pateko į avariją, jo skrydžio maršrutas turi būti žymimas žemėlapyje, siekiant nustatyti galimą būsimą jo buvimo vietą ir maksimalų nuotolį nuo paskutinės žinomos buvimo vietos. Kitų netoliese skrendančių orlaivių skrydžio maršrutai taip pat turi būti žymini žemėlapyje, siekiant nustatyti galimas jų buvimo vietas ir maksimalias degalų atsargas skrydžiui.

Informacijos teikimas orlaivio naudotojui

213. Kai rajono skrydžių valdymo vadavietė ar skrydžių informacijos punktas nusprendžia, kad orlaivis yra abejonės ar pavojaus stadijoje, jei įmanoma, reikia pasitarti su orlaivio naudotoju prieš pranešant avarijos stadiją aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui.

214. Visa rajono skrydžių valdymo vadavietės arba skrydžių informacijos punkto aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui perduota informacija nedelsiant, jei įmanoma, turi būti perduota orlaivio naudotojui.

Informacija kitam orlaiviui, esančiam netoli orlaivio, patekusio į avariją

215. Jeigu OEP teikimo padalinys nustato, kad orlaivis pateko į avariją, jis pagal galimybes kuo skubiau praneša kitam netoli esančiam orlaiviui apie avarijos pobūdį, išskyrus šių taisyklių 216 punkte numatytus atvejus.

216. Jeigu OEP teikimo padaliniui yra žinoma arba jis numano, kad orlaivyje vyksta neteisėtas įsikišimas, abipusio oro ir žemės ryšio metu negalima užsiminti apie avarinės padėties pobūdį, išskyrus atvejus, kai apie tai yra pranešta iš to orlaivio ir įsitikinta, kad toks pranešimas nekenks padėčiai.

VI. RYŠIŲ, NAUDOJAMŲ OEP TEIKTI, REIKALAVIMAI

Mobiliojo aviacijos ryšio paslaugos (abipusis oro ir žemės ryšys)

217. Abipusiam oro ir žemės ryšiui, naudojamam OEP teikti, turi būti naudojamas radiotelefoninis ir/arba duomenų perdavimo ryšio linijos ryšys.

218. Kai yra nustatyti būtinosios ryšio charakteristikos (toliau – RCP) tipai, naudojami oro eismo vadybai, OEP teikimo padaliniai gali būti aprūpinti papildomomis ryšio priemonėmis, nenumatytomis taisyklių 217 punkte, kurios leidžia jiems teikti OEP atitinkamai su paskirtais RCP tipais.

219. Tiesioginio kalbinio žemės ir oro ryšio bei ryšio per duomenų perdavimo linijas kanalai, naudojami skrydžių valdymo paslaugoms teikti, turi būti aprūpinami įrašymo priemonėmis. Šiomis priemonėmis padaryti įrašai turi būti saugomi ne mažiau nei 30 dienų.

220. Abipusio oro ir žemės ryšio priemonėmis turi būti palaikomas ryšys tarp teikiančio skrydžių informacijos paslaugas punkto ir aprūpinto reikiama įranga orlaivio, esančio bet kurioje skrydžių informacijos regiono vietoje.

221. Abipusio oro ir žemės ryšio priemonės skrydžių informacijos paslaugoms teikti turi užtikrinti abipusį, tiesioginį, greitą, nenutrūkstamą ir be atmosferinių trukdžių ryšį.

222. Abipusio oro ir žemės ryšio priemonėmis turi būti palaikomas abipusis oro ir žemės ryšys tarp teikiančiojo rajono skrydžių valdymo paslaugas padalinio ir reikiama įranga aprūpinto orlaivio, esančio bet kurioje skrydžių valdymo rajono (rajonų) vietoje.

223. Abipusio oro ir žemės ryšio priemonės rajono skrydžių valdymo paslaugoms teikti turi užtikrinti abipusį, tiesioginį, greitą, nenutrūkstamą ir be atmosferinių trukdžių ryšį.

224. Abipusio oro ir žemės ryšio priemonės turi užtikrinti abipusį, tiesioginį, greitą, nenutrūkstamą ir be atmosferinių trukdžių ryšį tarp padalinio, teikiančio prieigų skrydžių valdymo paslaugas, ir aprūpinto reikiama įranga to padalinio valdomo orlaivio.

225. Jeigu padalinys, teikiantis prieigų skrydžių valdymo paslaugas, veikia kaip atskiras vienetas, abipusis oro ir žemės ryšys vykdomas ryšio kanalais, skirtais išimtinai tik jam naudoti.

226. Abipusio oro ir žemės ryšio priemonės turi užtikrinti abipusį, tiesioginį, greitą, nenutrūkstamą ir be atmosferinių trukdžių ryšį tarp aerodromo skrydžių valdymo vadovybės ar AFIS tarnybos ir aprūpinto tinkama įranga orlaivio, esančio 25 jūrmylių (45 km) nuotoliu nuo atitinkamo aerodromo.

227. Priklausomai nuo atitinkamų sąlygų, manevravimo lauke eismo valdymas gali būti aprūpinamas atskirais ryšio kanalais.

Fiksuotojo aviacijos ryšio paslaugos (abipusis žemės ir žemės ryšys)

228. Abipusiam žemės ir žemės ryšiui, naudojamam OEP teikti, turi būti taikomas tiesioginis kalbinis ir / arba duomenų perdavimo ryšio linijos ryšys.

229. Kai yra nustatyti RCP tipai, naudojami oro eismo vadybos funkcijoms, OEP teikimo padaliniai, be taisyklių 228 punkto reikalavimų, gali būti aprūpinti ryšio įranga, kuria

galėtų teikti OEP atitinkamai su paskirtais RCP tipais.

230. Ryšys skrydžių informacijos regione ir viršutiniame skrydžių informacijos regione tarp OEP teikimo padalinių turi atitikti šiuos reikalavimus:

230.1. skrydžių informacijos punktas turi turėti galimybę palaikyti ryšį su šiais padaliniais, teikiančiais paslaugas jo atsakomybės rajone:

230.1.1. rajono skrydžių valdymo padaliniu;

230.1.2. prieigų skrydžių valdymo padaliniais;

230.1.3. aerodromo skrydžių valdymo padaliniais;

230.1.4. AFIS tarnybomis (pagal galimybę).

230.2. Rajono skrydžių valdymo padalinys (be to, kad turi turėti tiesioginį ryšį su skrydžių informacijos punktu, kaip numatyta šių taisyklių 230.1 punkte) turi palaikyti ryšį su padaliniais, teikiančiais skrydžių valdymo paslaugas jos atsakomybės rajone:

230.2.1. prieigų skrydžių valdymo padaliniais;

230.2.2. aerodromo skrydžių valdymo padaliniais;

230.2.3. oro navigacijos informacijos tarnybomis, jeigu jos įkurtos kaip atskiri vienetai.

230.3. Prieigų skrydžių valdymo padalinys (be to, kad turi turėti galimybę palaikyti tiesioginį ryšį su skrydžių informacijos punktu ir rajono skrydžių valdymo padaliniu, kaip yra numatyta šių taisyklių 230.1 ir 231.2 punktuose), turi palaikyti ryšį su atitinkamo aerodromo skrydžių valdymo padaliniu (padaliniais), o jei jie įkurti kaip atskiri vienetai – su atitinkama oro navigacijos informacijos tarnyba.

230.4. Aerodromo skrydžių valdymo padalinys (be to, kad turi tiesioginį ryšį su skrydžių informacijos punktu, rajono skrydžių valdymo ir prieigų skrydžių valdymo padaliniais, kaip numatyta šių taisyklių 230.1, 230.2 ir 230.3 punktuose) turi palaikyti ryšį su atitinkama oro navigacijos informacijos tarnyba.

231. Ryšiui tarp OEP teikimo padalinių ir kitų tarnybų arba padalinių užtikrinti, skrydžių informacijos punktai ir rajono skrydžių valdymo padaliniai turi palaikyti ryšį su šiomis tarnybomis (padaliniais):

231.1. atitinkamais LK KOP padaliniais;

231.2. MPT padaliniu, teikiančiu paslaugas minėtiems padaliniais;

231.3. aviacijos laidinio ryšio stotimi, teikiančia paslaugas minėtiems padaliniais;

231.4. atitinkamomis orlaivių naudotojų organizacijomis ar įmonėmis;

231.5. aeronautikos gelbėjimo koordinaciniu centru arba kita atitinkama gelbėjimo tarnyba;

231.6. tarptautine NOTAM tarnyba, teikiančia paslaugas minėtiems padaliniais.

232. Prieigų skrydžių valdymo ir aerodromo skrydžių valdymo padaliniai turi palaikyti ryšį su šiomis tarnybomis (padaliniais):

232.1. atitinkamais LK KOP padaliniais;

232.2. avarinėmis gelbėjimo tarnybomis (tarp jų greitąją medicinos pagalbą, priešgaisriniais ir gelbėjimo padaliniais ir kt.);

232.3. MPT padaliniu, teikiančiu paslaugas minėtiems padaliniais;

232.4. aviacijos laidinio ryšio stotimi, teikiančia paslaugas minėtiems padaliniais;

232.5. tarnyba ar padaliniu, teikiančiais perono valdymo paslaugas, jeigu jie įkurti atskirai.

233. Ryšio priemonės, skirtos ryšiui su taisyklių 231.1 ir 232.1 punktuose nurodytais padaliniais palaikyti, turi užtikrinti greitą ir patikimą ryšį tarp atitinkamų OEP teikimo padalinių ir LK KOP padalinių, atsakingų už orlaivio gaudymo operacijas OEP teikimo padalinių atsakomybės erdvėje.

234. Ryšio priemonės, skirtos ryšiui su šių taisyklių 230, 231.1, 232.1, 232.2 ir 232.3 punktuose nurodytais padaliniais palaikyti, turi būti aprūpinamos įrenginiais, užtikrinančiais:

234.1. tiesioginį kalbinį ryšį arba kartu ir ryšį per duomenų perdavimo ryšio liniją, kad ryšys perduodant skrydžių valdymą naudojant radiolokatorių ar ADS-B būtų užmegztas iškart, o kitais tikslais – paprastai užmezgamas per 15 sekundžių;

234.2. spausdintinį ryšį, kai yra būtina įrašyti; o pranešimo perdavimo laikas tokiu ryšiu trunka ne ilgiau kaip 5 minutes.

235. Visais atvejais, neapibrėžtais šių taisyklių 234 punkte, ryšio priemonės turėtų užtikrinti:

235.1. tiesioginį kalbinį ryšį arba kartu ir ryšį duomenų perdavimo linija, kuriais ryšys paprastai užmezgamas per 15 sekundžių;

235.2. spausdintinį ryšį, kai būtina įrašyti; o pranešimo perdavimo laikas – ne ilgesnis negu 5 minutės.

236. Visais atvejais, kai reikia automatinio duomenų perdavimo OEP kompiuteriams ir atvirkščiai, būtina turėti atitinkamas automatinio įrašymo priemones. Padaryti įrašai turi būti saugomi mažiausiai 30 dienų.

237. Ryšio priemonės, skirtos ryšiui tarp 230 ir 231 punktuose nurodytų padalinių palaikyti, prireikus papildomos vaizdo arba garso ryšio priemonėmis, pavyzdžiui, uždaros grandinės televizijos arba atskiromis informacijos apdorojimo sistemomis.

238. Ryšio priemonės, skirtos ryšiui palaikyti su padaliniais, nurodytais šių taisyklių 232.1, 232.2 ir 232.3 punktuose, turėtų būti aprūpinamos tiesioginio kalbinio ryšio įrengimais, skirtais konferenciniam ryšiui.

239. Ryšio priemonės, skirtos ryšiui palaikyti su padaliniu, nurodytu šių taisyklių 232.4 punkte, turi būti aprūpintos tiesioginiu kalbiniu ryšiu, t.y. vadinamuoju konferenciniu ryšiu, užmezgamu per 15 sekundžių.

240. Visos tiesioginio kalbinio ryšio priemonės arba duomenų perdavimo ryšio priemonės, skirtos ryšiui tarp OEP teikimo padalinių bei OEP teikimo padalinių ir atitinkamų LK KOP padalinių palaikyti, turi būti aprūpintos automatinio įrašymo įtaisais.

241. Visos tiesioginio kalbinio ryšio ir duomenų perdavimo ryšio linijomis priemonės, skirtos ryšiui palaikyti tarp padalinių, nurodytų šių taisyklių 231 ir 232 punktuose, turėtų būti aprūpintos automatinio įrašymo. Padaryti įrašai turi būti saugomi mažiausiai 30 dienų.

242. Ryšys tarp skrydžių informacijos regionų / viršutinių skrydžių informacijos regionų turi atitikti tokius reikalavimus:

242.1. skrydžių informacijos punktai ir rajono skrydžių valdymo padaliniai turi būti aprūpinti priemonėmis ryšiui su kaimyniniais skrydžių informacijos punktais ir rajono skrydžių valdymo padaliniais palaikyti:

242.1.1. šias ryšio priemones sudaro įrengimai pranešimams teikti tokia forma, kad būtų visada išsaugotas įrašas ir perduotas regioninėse oro navigacijos sutartyse nustatytu laiku;

242.1.2. jeigu regioninėse oro navigacijos sutartyse nenumatyta kitaip, ryšiui tarp rajono skrydžių valdymo padalinių, teikiančių paslaugas kaimyniniams skrydžių valdymo rajonams, palaikyti naudojamos priemonės turi būti aprūpintos tiesioginio kalbinio, o jei būtina, ir duomenų perdavimo ryšio linija, įranga su automatinio įrašymo, kuriais ryšys gali būti užmezgamas iškart, jeigu valdymas perduodamas radiolokatoriumi, ADS-B ar ADS-C duomenimis, o kitiems tikslams ryšys paprastai turi būti užmezgamas per 15 sekundžių;

242.1.3. kai susitarta su kaimyninėmis valstybėmis ir siekiant išvengti priverstinių tūpimų arba sumažinti jų skaičių nukrypęs nuo paskirtojo kelio, priemonės ryšiui tarp kaimyninių skrydžių informacijos punktų arba rajono skrydžių valdymo padalinių, išskyrus minimas šių taisyklių 242.1.2 punkte, turi būti aprūpintos tiesioginio kalbinio ryšio arba kartu ir ryšio per duomenų perdavimo ryšio liniją priemonėmis, aprūpintomis automatinio įrašymo įtaisais ir užtikrinančiomis, kad ryšys paprastai būtų užmezgamas per 15 sekundžių.

242.2. esant ypatingoms aplinkybėms, kaimyniniai OEP teikimo padaliniai turi turėti ryšį tarpusavyje;

242.3. visais atvejais, kai yra būtina suteikti orlaiviui leidimą įskristi į kaimyninį skrydžių valdymo rajoną, prieš pat jam išvykstant, prieigų skrydžių valdymo padalinys ir / arba aerodromo skrydžių valdymo padalinys turi turėti ryšį su paslaugas teikiančiu kaimyniniu skrydžių valdymo padaliniu;

242.4. ryšio priemonės, skirtos ryšiui palaikyti tarp padalinių, nurodytų taisyklių 242.2

ir 242.3 punktuose, turi užtikrinti tiesioginį kalbinį ryšį arba kartu ir ryšį per duomenų perdavimo ryšio liniją su automatiniu įrašymu, kuriais ryšys užmezgamas iškart, kai skrydžių valdymas perduodamas radiolokatoriumi arba ADS-B ar ADS-C duomenimis, o kitais tikslais ryšys paprastai užmezgamas per 15 sekundžių;

242.5. visais atvejais, kai reikia automatinio duomenų pasikeitimo tarp OEP teikimo padalinių kompiuterių, įranga turi būti aprūpinta automatinio įrašymo priemonėmis. Padaryti įrašai turi būti saugomi mažiausiai 30 dienų.

243. Turi būti nustatytos atitinkamos tiesioginio kalbinio ryšio procedūros, užtikrinančios neatidėliotiną ryšį su kaimyniniu OEP teikimo padaliniu, nutraukiant tuo metu vykstantį ne tokį skubų ryšį, kai yra būtina suderinti klausimus, susijusius su orlaivių sauga.

Antžeminio transporto judėjimo valdymo paslaugos

244. Aerodromo skrydžių valdymo padaliniai turi būti aprūpinti abipusio radiotelefoninio ryšio priemonėmis, skirtomis valdyti transporto priemones manevravimo lauke, išskyrus tuos atvejus, kai taikomas vizualiųjų signalų sistemos ryšys.

245. Esant tam tikroms sąlygoms, manevravimo lauke esančių transporto priemonių ir asmenų valdymas turėtų būti aprūpinamas atskirais ryšio kanalais. Šie kanalai turi būti aprūpinti automatinio įrašymo priemonėmis.

246. Įrašai turi būti saugomi 30 dienų.

Aviacijos radionavigacinės paslaugos

247. Pirminio ir antrinio radiolokacinio stebėjimo arba per kitas sistemas (pvz., ADS-B, ADS-C) gauti duomenys, naudojami kaip pagalbinė priemonė OEP teikti, turėtų būti automatiškai įrašomi tam, kad juos būtų galima naudoti avarijų ir incidentų tyrimų metu, vykstant paieškos ir gelbėjimo darbus, vertinant skrydžių valdymo ir stebėjimo sistemas bei mokymo metu.

248. Automatiniai įrašai turi būti saugomi bent 30 dienų. Jeigu įrašai yra svarbūs avarijų ir incidentų tyrimui, jie turėtų būti saugomi iki tyrimo pabaigos.

VII. INFORMACIJOS, SKIRTOS TEIKTI OEP, REIKALAVIMAI

Meteorologijos informacija

249. Naujausią informaciją apie esamas ir prognozuojamas meteorologines sąlygas, būtinas atitinkamoms funkcijoms vykdyti, OEP teikimo padaliniams teikia aplinkos ministro paskirtas juridinis asmuo, turintis atitinkamą oro navigacijos paslaugų teikėjo pažymėjimą.

250. Meteorologijos paslaugų teikimo tvarką ir sąlygas rengia CAA su Lietuvos hidrometeorologijos tarnyba prie Aplinkos ministerijos, o tvirtina aplinkos ministras ir susisiekimo ministras.

251. Kai kompiuterio apdoroti aukštybiniai stebėjimo duomenys yra perduodami OEP teikimo padaliniams skaitmenine forma, tai duomenų turinys, formatas ir perdavimo tvarka turėtų būti tokia, kaip numatyta atitinkamuose susitarimuose tarp MPT ir OEP teikėjo.

Informacija apie sąlygas aerodrome ir įrenginių naudojimo būklę

252. Aerodromo skrydžių valdymo padaliniai ir padaliniai, teikiantys prieigų skrydžių valdymo paslaugas, turi būti nuolat informuojami apie aerodromo judėjimo lauko naudojimo ypatingas sąlygas, taip pat laikiną pavojų ir visų aerodrome (aerodromuose) esančių įrenginių naudojimo būklę.

Informacija apie navigacijos paslaugų būklę

253. OEP teikimo padaliniai turi būti nuolat informuojami apie jų atsakomybės ribose esančias ar teikiamas radijo navigacijos paslaugas ir vizualias priemones, kurios yra svarbios orlaivių kilimo, išvykimo, artėjimo tūpti ir tūpimo procedūroms, taip pat radijo navigacines paslaugas ir vizualias priemones, svarbias orlaivių judėjimui žeme.

254. Informaciją apie šių taisyklių 253 punkte minimų įrenginių ir įrangos būklę bei radijo navigacijos paslaugų ir vizualių priemonių pasikeitimus OEP teikimo padaliniai turėtų gauti reikiamu laiku prieš naudojant atitinkamą priemonę.

Informacija apie nepilotuojamus oro balionus

255. Nepilotuojamų oro balionų naudotojai pagal Lietuvos Respublikos skrydžių taisykles turi teikti atitinkamiems OEP teikimo padaliniams išsamią informaciją apie nepilotuojamų oro balionų skrydžius.

Informacija, susijusi su vulkaninio aktyvumo reiškiniiais

256. OEP teikimo padaliniai turi būti informuojami apie vulkaninio aktyvumo reiškinius bei apie vulkaninių pelenų debesis, kurie gali turėti įtakos skrydžiams jų atsakomybės oro erdvėje pagal nustatytas vietines procedūras.

257. Rajono skrydžių valdymo padaliniai bei skrydžių informacijos punktai turi būti aprūpinami informacija apie vulkaninių pelenų debesis, teikiama asocijuoto Vulkaninių debesų konsultacinio centro.

Informacija apie radioaktyviasias medžiagas ir nuodingųjų cheminių medžiagų debesis

258. OEP teikimo padaliniams turi būti pranešama apie jų atsakomybės oro erdvėje aptiktas radioaktyviasias ar nuodingąsias chemines medžiagas, kurios gali turėti įtakos skrydžiams.

259. Taisyklių 252–258 punktuose minima informacija OEP teikimo padaliniams turi būti teikiama pagal susitarimą.

VIII. BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

260. Be šiose taisyklėse išdėstytų reikalavimų, teikiant oro eismo paslaugas turi būti vadovaujamosi žemiau išvardintuose Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos dokumentuose nustatytomis sąlygomis ir tvarka:

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

260.2. Dok. 8126-AN/872 „Oro navigacijos informacijos tarnybų vadovas“.

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

260.4. Dok. 7030/4 „Papildomos regioninės taisyklės“.

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

260.6. Dok. 8697 „Oro navigacijos žemėlapių vadovas“.

260.7. Dok. 9368 „Skrydžių pagal prietaisus schemų parengimo vadovas“.

NAVIGACIJOS CHARAKTERISTIKŲ IR ORO EISMO PASLAUGŲ (OEP) MARŠRUTŲ, IŠSKYRUS STANDARTINIUS IŠVYKIMO IR ATVYKIMO MARŠRUTUS, ŽENKLINIMO PRINCIPAI

Pakeistas priedo pavadinimas:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

OEP maršrutų ir RNP tipų ženklai

1. Naudodamiesi OEP ir RNP tipų maršruto ženklų sistema, kuri taikoma atitinkamame OEP maršruto ruože (ruožuose), maršrute (maršrutuose) ar rajone, tiek pilotai, tiek ir OEP teikimo padaliniai, atsižvelgdami į automatizavimo reikalavimus, gali:

1.1. suteikti vienareikšmę nuorodą OEP maršrutui apibūdinti be geografinių koordinatų ir kitų priemonių;

1.2. susieti OEP maršrutą su tam tikra vertikalia oro erdvės struktūra, kai taikoma;

1.3. nurodyti reikiamą navigacinės charakteristikos tikslumo lygį, skrendant OEP maršrutu arba atitinkame rajone;

1.4. nurodyti, kad maršrutu visų pirma arba išskirtinai naudojasi tik tam tikro tipo orlaiviai.

2. Maršrutų ir RNP tipų ženklinimo sistemoje:

2.1. būtų galima paženklinti OEP maršrutą paprastu ir unikaliu būdu;

2.2. būtų išvengta dubliavimo;

2.3. esamus duomenis būtų galima naudoti tiek antžeminėms, tiek ir orlaiviuose esančioms automatinėms sistemoms;

2.4. šia sistema būtų kuo paprasčiau naudotis;

2.5. būtų išplėtimo galimybė, jei to prireiktų.

3. Valdomieji, konsultaciniai ir nevaldomieji OEP maršrutai, išskyrus standartinius atvykimo ir išvykimo maršrutus, ženklinami toliau nurodytu būdu.

Ženklo sandara

4. OEP maršruto ženklą turi sudaryti pagrindinis ženklas, kuris prireikus papildomas prieš jį einančiu priešdėliu (raide), kaip aprašyta 6 punkte, arba papildoma po jo einančia raide, kaip aprašyta 7 punkte:

4.1. ženklą turi sudaryti daugiausia 6 simboliai;

4.2. jei tik įmanoma, ženklas sudaromas daugiausia iš penkių raidžių.

5. Pagrindinis ženklas sudaromas iš vienos abėcėlės raidės ir skaičiaus nuo 1 iki 999:

5.1. raidės parenkamos iš toliau pateiktų:

5.1.1. A, B, G, R – maršrutams, kurie sudaro regioninių OEP maršrutų tinklo dalį ir nėra regiono navigacijos maršrutai;

5.1.2. L, M, N, P – rajono oro navigacijos maršrutams, kurie sudaro dalį regioninių OEP maršrutų tinklo;

5.1.3. H, J, V, W – maršrutams, kurie nesudaro regioninių OEP maršrutų tinklo ir nėra regiono navigacijos maršrutai;

5.1.4. Q, T, Y, Z – rajono oro navigacijos maršrutams, kurie nesudaro regioninių OEP maršrutų dalies.

6. Tais atvejais, kai būtina, priekyje pridedamos tokios papildomos raidės:

6.1. K – žemutiniams maršrutams;

6.2. U – maršrutams arba jų dalims, sudarytiems viršutinėje oro erdvės dalyje;

6.3. S – maršrutams, skirtiems tik viršgarsiniams orlaiviams greitėjimo, lėtėjimo ir

viršgarsinio skrydžio metu.

7. Kai numato OEP teikėjas arba regioninės oro navigacijos sutartys, prie pagrindinio atitinkamo OEP maršruto ženklo pridedama papildoma raidė, siekiant nurodyti teikiamos paslaugos tipą arba posūkio charakteristiką, būtiną atitinkamame maršrute, pagal šiuos punktus:

7.1. RNP 1 tipo maršrutams SL 200 ir aukščiau raidė Y rodo, kad visi nuo 30 iki 90 laipsnių posūkiai maršrute atliekami leistinu RNP nuokrypiu su 22,5 jūrmylių tangentinio lanko tarp tiesaus maršruto ruožų spinduliu (pvz., A123Y[1]);

7.2. RNP 1 tipo maršrutams SL 190 ir žemesniame lygyje raidė Z rodo, kad visi nuo 30 iki 90 laipsnių posūkiai maršrute atliekami leistinu RNP nuokrypiu su tangentinio lanko tarp tiesaus maršruto ruožų 15 jūrmylių spinduliu (pvz., G246Z[1]);

7.3. F – maršrute ar jo dalyje teikiamos tik konsultacinės paslaugos;

7.4. G – maršrute arba jo dalyje teikiamos tik skrydžių informacijos paslaugos.

Pagrindinių ženklų paskyrimas

8. Pagrindiniai OEP maršruto ženklai priskiriami pagal šiuos principus:

8.1. tas pats pagrindinis ženklas paskiriamas visam pagrindinio maršruto ilgiui, nepriklausomai nuo skrydžio metu praskrendamų aerodromo skrydžių valdymo rajonų, valstybių arba skrydžių informacijos regionų;

8.2. jeigu du ar daugiau pagrindinių maršrutų turi bendrą ruožą, tam ruožui priskiriami abiejų atitinkamų maršrutų ženklai, išskyrus tuos atvejus, kai sunku teikti OEP ir pagal bendrą susitarimą paskiriamas tik vienas ženklas;

8.3. vienam maršrutui priskirtas pagrindinis ženklas nebeskiriamas kitam maršrutui;

8.4. derinimo tikslais apie Lietuvos Respublikos OEP maršruto ženklų reikalavimus turi būti pranešama Europos regioninei ICAO būstinei.

Ženklų vartojimas ryšio metu

9. Spausdinto ryšio metu ženklas visada išreiškiamas ne mažiau negu dviem ir ne daugiau negu šešiais simboliais.

10. Kalbinio ryšio metu pagrindinė ženklo raidė tariama pagal ICAO abėcėlę.

11. Jeigu 6 punkte minimos pridedamosioms ženklo raidės K, U arba S vartojamos kalbiniame ryšyje, jos tariamos taip: K – KOPTER; U – UPPER; S – SUPERSONIC. „Kopter“ tariamas taip, kaip žodžio „helicopter“ antroji dalis, o žodžiai „upper“ ir „supersonic“ tariami taip kaip anglų kalboje.

12. Jeigu vartojamos raidės F, G Y arba Z, minimos 7 punkte, orlaivio įgulai nebūtina jų sakyti kalbinio ryšio metu.

PAGRINDINIŲ TAŠKŲ NUSTATYMO IR ŽENKLINIMO PRINCIPAI

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 susitarimą tarp kaimyninių skrydžių valdymo arba OEP teikimo padalinių.

Pagrindinių taškų, paženklintų pagal radionavigacinių priemonių buvimo vietą, ženklai

3. Nekodiniai pagrindinių taškų, paženklintų pagal radionavigacinių priemonių buvimo vietą, pavadinimai:

3.1. jeigu įmanoma, pagrindiniai taškai turi būti įvardyti pagal lengvai atpažįstamas ir žinomas geografines vietas;

3.2. pasirenkant pagrindinio taško pavadinimą, atsižvelgiama į šiuos reikalavimus:

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

3.2.2. 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;

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

3.2.4. 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. Jei 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.

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.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

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

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

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

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

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.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

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

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

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 punkto nuostatas.

Ženklų naudojimas ryšiuose

12. Pagrindiniam taškui įvardyti kalbiniame ryšyje paprastai vartojamas pavadinimas, parinktas pagal šio priedo 3–11 punktų nuostatas. Jeigu neaiški pagrindinio taško, nustatyto pagal radionavigacinę priemonę vadovaujantis 3 punktu, pavadinimo tartis, 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.

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 fazijų pradžią ir pabaigą (aukštėjimą, žemėjimą, krypties keitimą ir kt.);

15.9. skrydžių valdymo perdavimo tvarką (procedūras);

15.10. saugos bei paieškos ir gelbėjimo aspektus;

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

16. Pranešimo taškai nustatomi arba kaip privalomieji, arba kaip užklausiamieji.

17. Nustatant privalomuosius pranešimų taškus, taikomi šie principai:

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

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

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

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

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

20. Ne visais atvejais yra privaloma reguliariai pranešti praskrendamus privalomuosius pranešimo taškus. Daugiausiai 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 bei išvykstantys orlaiviai.

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

Oro eismo paslaugų teikimo taisyklių
3 priedas

STANDARTINIŲ IŠVYKIMO IR ATVYKIMO MARŠRUTŲ BEI JŲ PROCEDŪRŲ ŽENKLINIMO PRINCIPAI

Standartinių atvykimo ir išvykimo maršrutų ir su jais susijusių procedūrų ženklai

Šiame tekste terminas „maršrutas“ reiškia maršrutą bei jo schemas.

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 dorojimo ir vaizdinio pateikimo reikalavimus, naudojamus orlaiviuose teikiant OEP;

1.4. būtų lengva operatyviai naudoti;

1.5. būtų išvengta jų dubliavimo;

1.6. prireikus jų galima būtų išplėsti.

2. Kiekvienas maršrutas ženklinamas aiškiu kodinio pavadinimo ženklu.

3. Kalbinio ryšio naudojami ženklai turi būti lengvai atskiriami nuo standartinių išvykimo arba atvykimo maršrutų ir juos turi būti lengva tarti.

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 4.1.1 punkte;

5.1.2. galiojimo ženklas, nurodytas 4.1.2 punkte;

5.1.3. maršruto ženklas, nurodytas 4.1.3 punkte, jei būtina.

Ženklių 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), atsižvelgiant į 4.4 punkto reikalavimus, kiekvienam maršrutui paskiriamas atskiras maršruto ženklas.

Galiojimo ženklų paskyrimas

8. Galiojimo ženklas paskiriamas kiekvienam esamu 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“.

Aiškių kalbinių bei kodinių ženklų pavyzdžiai

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. 10). Kai ženklo nėra (žr. 4.3 ir 7), reiškia, kad yra sudarytas tik vienas su KLAIPĖDA susijęs maršrutas, šiuo atveju išvykimo maršrutas

Nr.	Standartinis maršrutas	Aiškus kalbinis ženklas	Kodinis ženklas	Reikšmė
2.	Standartinis atvykimo maršrutas – pagal prietaisus	ELEKA TWO ECHO ARRIVAL	ELEKA 2E	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 2 priedą. Galiojimo ženklas TWO (2) ženklina, kad ankstesnė versija ONE (1) pakeista į dabar galiojančią TWO (2). Maršruto ženklas ECHO (E) ženklina vieną iš daugelio maršrutų, sudarytų su nuoroda ELEKA, ir yra šiam maršrutui paskirta raidė
3.	Standartinis išvykimo maršrutas – pagal vizualiųjų skrydžių taisykles	DIVLA FIVE DELTA DEPARTURE VISUAL	DIVLA 5D	Šis ženklas ženklina standartinį išvykimo maršrutą valdomiems skrydžiams pagal VST, kuris baigiasi taške 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

Ženklų, naudojamų 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 punkto 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 11.1.2 punkte;

12.1.3. galiojimo ženklas, nurodytas 11.1.3 punkte;

12.1.4. maršruto ženklas, nurodytas 11.1.4 punkte;

12.1.5. kilimo ir tūpimo tako ženklas, nurodytas 11.1.6 punkte.

13. Ženklų paskyrimas:

13.1. MLS/RNAV tūpimo schemų ženklai paskiriami pagal 6 ir 7 punktų reikalavimus;

13.2. schemoms, kurios yra identiškos, bet skiriasi skrydžių joso profiliai, paskiriami atskiri maršruto ženklai;

13.3. visos MLS/RNAV artėjimo tūpti schemas oro uoste ženklinamos atskira maršruto

ženklų raide, kol panaudojamos visos raidės. Tik tada maršruto ženklų raidė gali kartotis. Neleidžiama skirti tą patį maršruto ženklą dviems maršrutams, naudojantiems tą pačią MLS antžeminę priemonę;

13.4. galiojimo ženklas artėjimo tūpti schemoms skiriamas pagal 8, 9 ir 10 punktų reikalavimus.

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 2 priedą. Galiojimo ženklas ONE (1) ženkliną 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) ženkliną vieną iš daugelio maršrutų, sudarytų su nuoroda DUKAT, ir yra konkreti raidė, skirta šiam maršrutui

Ženklių naudojimas ryšiuose

14. Kalbiniame ryšyje vartojamas tik nekodinis ženklas.

15. Spausdinamam arba kodiniam ryšiui palaikyti vartojamas tik kodinis ženklas.

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 bei kodinį ženklą, turi būti pateiktas skrydžių vadovų darbo vietose, kuriose šie maršrutai / schemos yra skiriami orlaiviams kaip dalis skrydžių vadovo leidimo arba yra kitaip svarbus teikti skrydžių valdymo paslaugas.

17. Kai įmanoma, darbo vietose turi būti pateikti ir grafiškai pavaizduoti maršrutai / schemos.

ORO NAVIGACIJOS DUOMENŲ KOKYBĖS REIKALAVIMAI

Oro navigacijos duomenys	Tikslumas ir duomenų tipas	Nuoseklumo lygis ir klasifikacija
Platuma ir ilguma: 1. Skrydžių informacijos regiono ribų taškai 2. Draudžiamos, ribojimo ir pavojingos zonos ribų taškai (už skrydžių valdymo rajonų / zonų ribų) 3. Draudžiamos, ribojimo ir pavojingos zonos ribų taškai (skrydžių valdymo rajonų / zonų ribų) 4. Skrydžių valdymo rajonų / zonų ribų taškai 5. Maršrutinių navigacinių priemonių, kontrolinių taškų, laukimo, standartinių atvykimo / išvykimo maršrutų taškai (punktai) 6. Kliūtys 1 zonoje (visoje šalies teritorijoje) 7. Kliūtys 2 zonoje (išorinė aerodromo ribų dalis) 8. Priartėjimo tūpti kontroliniai taškai, priartėjimo tūpti taškai arba kiti svarbūs kontroliniai taškai (punktai), susiję su artėjimo tūpti pagal prietaisus schemomis	2 km įvardytas 2 km įvardytas 100 m apskaičiuotasis 100 m apskaičiuotasis 100 m stebimasis / apskaičiuotasis 50 m stebimasis 5 m stebimasis 3 m Stebimasis / apskaičiuotasis	1 x 10 ⁻³ reguliarusis 1 x 10 ⁻³ reguliarusis 1 x 10 ⁻⁵ pagrindinis 1 x 10 ⁻⁵ pagrindinis 1 x 10 ⁻⁵ pagrindinis 1 x 10 ⁻³ reguliarusis 1 x 10 ⁻⁵ pagrindinis 1 x 10 ⁻⁵ pagrindinis
Vietos aukštis / absoliutusias aukštis / aukštis: 1. KTT slenksčio Praskridimo aukštis, tikslusis artėjimas tūpti 2. Kliūties perskridimo absoliutusias aukštis / aukštis 3. Kliūtys 1 zonoje (visoje šalies teritorijoje) vietos aukštis 4. Kliūtys 2 zonoje (išorinė aerodromo ribų dalis) 5. Toliamačio įranga (DME), vietos aukštis 6. Absoliutusias aukštis artėjimo tūpti pagal prietaisus schemeje 7. Minimalus absoliutusias aukštis	0,5 m apskaičiuotas pagal PANS-OPS (Dok. 8168) 30 m stebimasis 3 m stebimasis 30 m (100 pėdų) stebimasis pagal PANS-OPS (Dok. 8168) 50 m apskaičiuotasis	1 x 10 ⁻⁸ kritinis 1 x 10 ⁻⁵ pagrindinis 1 x 10 ⁻³ reguliarusis 1 x 10 ⁻⁵ pagrindinis 1 x 10 ⁻⁵ pagrindinis 1 x 10 ⁻⁵ pagrindinis 1 x 10 ⁻³ reguliarusis
Nuokrypis ir magnetinis nukrypimas: 1. VHF navigacinės priemonės stoties nuokrypis, naudojamas techniniam derinimui 2. Nekryptinio radijo švyturio navigacinės priemonės magnetinis nuokrypis	1 laipsnis stebimasis 1 laipsnis stebimasis	1 x 10 ⁻⁵ pagrindinis 1 x 10 ⁻³ reguliarusis
Pelengas: 1. Oro kelio ruožai 2. Maršruto ir aerodromo skrydžių valdymo rajono kontroliniai taškai 3. Standartinių atvykimo / išvykimo maršrutų ruožai 4. Artėjimo tūpti pagal prietaisus schemų kontroliniai taškai	1/10 laipsnio apskaičiuotasis 1/10 laipsnio apskaičiuotasis 1/10 laipsnio apskaičiuotasis 1/100 laipsnio apskaičiuotasis	1 x 10 ⁻³ reguliarusis 1 x 10 ⁻³ reguliarusis 1 x 10 ⁻³ reguliarusis 1 x 10 ⁻⁵ pagrindinis

Oro navigacijos duomenys	Tikslumas ir duomenų tipas	Nuoseklumo lygis ir klasifikacija
Ilgis / nuotolis / matmuo:		
1. Oro kelio ruožų ilgis	1/10 km apskaičiuotasis	1×10^{-3} reguliarusis
2. Maršruto kontrolinių taškų nuotolis	1/10 km apskaičiuotasis	1×10^{-3} reguliarusis
3. Standartinių atvykimo / išvykimo maršrutų ruožų ilgis	1/10 km apskaičiuotasis	1×10^{-5} pagrindinis
4. Standartinių atvykimo / išvykimo maršrutų ir artėjimo tūpti pagal prietaisus schemų kontrolinių taškų nuotolis	1/10 km apskaičiuotasis	1×10^{-5} pagrindinis

Oro eismo paslaugų teikimo taisyklių
5 priedas

NENUMATYTŲ ATVEJŲ PLANAVIMO METODINĖ MEDŽIAGA

Ižanga

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 tokiomis sąlygomis išsaugoti galimybę naudoti pagrindinių oro kelių sistemą.

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 atstatytas tinkamas paslaugų teikimas, atitinkantis regioninį oro navigacinį planą.

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 bei 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 (Žin., 2000, Nr. [94-2918](#); 2008, Nr. [63-2379](#)) 15 straipsnio 3 dalies nuostatas, tenka paslaugas teikiančiai šaliai arba jos paskirtam paslaugų teikėjui, jei tik įgaliojimas nebuvo atšauktas.

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, darbo konfliktų, 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 yra vietos darbo konfliktas;

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), kuri dėl prastėjančių OEP ar jų žlugimo galės visą parą nuolat teikti naujausią informaciją apie situaciją ir atitinkamus veiksmus, kol sistema bus atnaujinta ir pradės normaliai veikti. Tokioje centrinėje tarnyboje ar šalia jos reikia sukurti veiksmų paslaugų teikimo sutrikimo metu koordinavimo grupę.

8. CAA derina nenumatytų atvejų planus ir kontroliuoja, kaip jie vykdomi.

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 tikslius 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. Tuo atveju, 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 vienodo teksto NOTAM pranešimas, kurį būtina išsiųsti per nustatytą laiką.

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 nenumatytą atvejų veiksmus turi būti įtrauktas Lietuvos Respublikos oro erdvės apskridimas. Tokie veiksmai rengiami bei 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 perduotas 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 kiekį ir tipus, kuriems reikės paslaugų, 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 vykdyti aukštėjimą ir žemėjimą 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.

Papildyta priedu:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

ORO EISMO INFORMACIJOS PERDAVIMAS IŠ ORLAIVIŲ (TIBA) IR ATITINKAMOS PROCEDŪROS

Ižanga ir taikomos radijo transliacijos

1. TIBA yra skirta informuoti netoli esančius orlaivius, teikiant pranešimus ir su jais susijusią papildomą konsultacinę informaciją nustatytu VHF radiotelefoniniu dažniu.
2. TIBA turi būti įdiegta tik kai būtina ir tik kaip laikina priemonė.
3. TIBA procedūros taikomos nustatytoje oro erdvėje, kurioje reikia papildyti OEP teikėjo informaciją apie susidūrimo pavojų už valdomos oro erdvės ribų arba kai yra laikinai sutrikęs normalus OEP teikimas.
4. Tokias zonas atitinkamose oro erdvės dalyse nustato OEP teikėjas bei nustatytu būdu apie tai paskelbia oro navigacijos informacijos leidinyje arba NOTAM pranešime, nurodant VHF radiotelefoninį dažnį, pranešimo formatą ir naudojamas taisykles. Kai 3 punkte nurodyta situacija susijusi su keliomis šalimis, oro erdvė paskiriama sudarius regioninę oro navigacijos sutartį ir paskelbus tai dok. 7030.
5. Kai nustatomos tokios zonos, OEP teikėjas turi nustatyti, kas kiek laiko jos bus peržiūrimos; tačiau peržiūrėti jas reikia ne rečiau nei kas 12 mėnesių.

Radijo transliacijų apimtis

6. Naudojamas VHF radiotelefoninis dažnis turi būti nustatytas ir paskelbtas visame regione. Tačiau laikinai sutrikus paslaugos teikimui valdomoje oro erdvėje galima paskelbti, kad dažnis, paprastai naudojamas OEP teikti šioje oro erdvėje, laikinai bus naudojamas kaip VHF radiotelefoninis dažnis TIBA pranešimams.
7. Kai VHF yra naudojamas oro ir žemės ryšiui tarp OEP teikėjo ir orlaivio, o orlaivis turi tik dvi VHF stotis, viena turi būti nustatyta OEP teikimo dažniu, o kita TIBA dažniu.

TIBA pranešimų klausymasis ir teikimas

8. TIBA dažnio reikia pradėti klausytis likus 10 minučių iki įskridimo į nustatytąją oro erdvę, kol ji bus palikta. Orlaiviai, kylantys iš aerodromų, esančių nustatytoje oro erdvėje, klausytis dažnio turi pradėti iškart po pakilimo iki išskridimo iš šios oro erdvės.
9. Radijo transliavimas vykdomas:
 - 9.1. likus 10 min. iki įskridimo į nustatytą oro erdvę arba, jei orlaivis kyla iš aerodromo, esančio nustatytoje oro erdvėje, kaip įmanoma greičiau po kilimo;
 - 9.2. likus 10 min. iki pranešimo taško kirtimo;
 - 9.3. likus 10 min. iki kirtimo ar įskridimo į OEP maršrutą;
 - 9.4. kas 20 min., skrendant nuo vieno pranešimo taško į kitą;
 - 9.5. kai įmanoma, likus 2–5 min. iki skrydžio lygio keitimo;
 - 9.6. skrydžių lygio keitimo metu;
 - 9.7. bet kuriuo kitu metu, kai, piloto manymu, tai būtina.
10. Radijo transliavimo būdai:
 - 10.1. Radijo pranešimai, išskyrus tuos, kuriuose nurodomi skrydžio lygio pasikeitimai, radijo pranešimai, išvardyti 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 ir 9.7 punktuose, turi būti perduodami tokia forma:

ALL STATIONS (šis kreipinys būtinas radijo eismo transliacijai pradėti)
(šaukinys)
FLIGHT LEVEL (skaičiai) (arba CLIMBING* TO FLIGHT LEVEL (skaičiai) (kryptis)
(*Kylančio orlaivio iš aerodromo, kuris yra nustatytoje oro erdvėje, radijo transliavimui (nurodytam 9.1 punkte)
(OEP maršrutas) (arba DIRECT FROM (vieta) TO (vieta)

POSITION (vieta**) AT (laikas)

ESTIMATING (kitas pranešimo taškas arba kirtimo ar įskridimo į nurodytą maršrutą taškas) AT (laikas)

*(**Kai orlaivis nėra arti pranešimo taško, buvimo vietą reikia nurodyti pagal galimybes kuo tiksliau ir bet kuriuo atveju artimiausių 30 min. platumos ir ilgumos tikslumu)*

(šaukinys)

FLIGHT LEVEL (skaičiai)

(kryptis)

Pavyzdys:

„ALL STATIONS WINDAR 671 FLIGHT LEVEL 350 NORTHWEST BOUND DIRECT FROM PUNTA SAGA TO PAMPA POSITION SOUTH EAST AT 2358 ESTIMATING CROSSING ROUTE LIMA THREE ONE AT 4930 SOUTH 1920 EAST 0012 WINDAR 671 FLIGHT LEVEL 350 NORTHWEST BOUND OUT“.

10.2. Prieš keičiant skrydžio lygį, radijo transliavimas, nurodytas 9.5 punkte, turi būti tokios formos:

ALL STATIONS

(šaukinys)

(kryptis)

(OEP maršrutas) (arba DIRECT FROM (vieta) TO (vieta)

LEAVING FLIGHT LEVEL (skaičiai) FOR FLIGHT LEVEL (skaičiai) AT (vieta ir laikas).

10.3. Keičiant skrydžio lygį radijo transliavimas, nurodytas 9.6 punkte, turi būti tokios formos (išskyrus atvejus, nurodytus 10.4 punkte):

ALL STATIONS

(šaukinys)

(kryptis)

(OEP maršrutas) (arba DIRECT FROM (vieta) TO (vieta)

LEAVING FLIGHT LEVEL (skaičiai) NOW FROM FLIGHT LEVEL (skaičiai)

Po to:

ALL STATIONS

(šaukinys)

MAINTAINING FLIGHT LEVEL (skaičiai).

10.4. Radijo transliavimai, kuriuose nurodomi laikini skrydžių lygio pakeitimai tam, kad būtų išvengta susidūrimo rizikos, turi būti tokios formos:

ALL STATIONS

(šaukinys)

LEAVING FLIGHT LEVEL (skaičiai) NOW FROM FLIGHT LEVEL (skaičiai)

Po to, kaip įmanoma greičiau:

ALL STATIONS

(šaukinys)

RETURNING FLIGHT LEVEL (skaičius) NOW.

10.5. Jei radijo transliavimas nėra susijęs su potencialia rizika, pranešimų priėmimo patvirtinti nereikia.

Atitinkamos veiklos procedūros

11. Kreiserinio skrydžio lygio pakeitimai:

11.1. Pilotas gali nuspręsti, kad siekiant išvengti patekimo į pavojingų oro sąlygų zoną ar dėl kitų nustatytų priežasčių nėra būtina keisti kreiserinio lygio.

11.2. Kai skrydžių lygio pakeitimas yra neišvengiamas, jį keičiant visi esami orlaivio žiburiai, kurie gerina orlaivio pastebimumą, turi būti įjungti.

12. Jei išklauses kito orlaivio oro eismo informacijos pranešimą pilotas nusprendžia,

kad reikia imtis neatidėliotinų veiksmų susidūrimo rizikai išvengti ir to negalima pasiekti laikantis dešinės pusės nuo skrydžio kelio (Skrydžių taisyklės nurodytos ICAO 2 priede), pilotas turi:

12.1. apsispręsti, kad nėra kito tinkamesnio veiksmo ir neatidėliotinai žemėti 500 pėdų (150 m) arba 1000 pėdų (300 m), jei skrydis vykdomas aukščiau 290 skrydžių lygio zonoje, kurioje taikomas 2000 pėdų (600 m) vertikalus skirstymo minimumas;

12.2. įjungti visus įmanomus orlaivio žiburius, kurie gerina vizualų orlaivio pastebimumą;

12.3. kaip įmanoma greičiau atsakyti į radijo pranešimą, pranešant apie veiksmus, kurių imamasi;

12.4. pranešti apie veiksmą, kurio buvo imtasi, atitinkamu OEP dažniu;

12.5. kaip įmanoma greičiau grįžti į normalų skrydžio lygį, apie tai pranešant atitinkamu OEP dažniu.

13. Nepriklausomai nuo veiksmų, kurių buvo imtasi, perduodant oro eismo informaciją ir ją patvirtinant, visada reikia laikytis įprastos radijo transliavimo tvarkos.

Papildyta priedu:

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

Pakeitimai:

1.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-130](#), 2010-03-04, Žin., 2010, Nr. 29-1349 (2010-03-13), i. k. 1102210ISAK0003-130

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2007 m. lapkričio 16 d. įsakymo Nr. 3-361 "Dėl Oro eismo paslaugų teikimo taisyklių patvirtinimo" pakeitimo