



**LIETUVOS TRANSPORTO SAUGOS ADMINISTRACIJOS
DIREKTORIUS**

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

2020 m. kovo 10 d. Nr. 2BE-85
Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo 19 straipsnio 2 dalies nuostatomis:

1. T v i r t i n u Oro eismo paslaugų teikimo tvarkos aprašą (pridedama).
2. N u s t a t a u, kad šis įsakymas nustatyta tvarka skelbiamas Teisės aktų registre ir Lietuvos transporto saugos administracijos interneto svetainėje.

Administracijos direktoriaus pavaduotojas,
pavaduojantis Administracijos direktorių

Justas Rašomavičius

ORO EISMO PASLAUGŲ TEIKIMO TVARKOS APRAŠAS

I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Oro eismo paslaugų teikimo tvarkos aprašas (toliau – Tvarkos aprašas) nustato oro eismo paslaugų (toliau – OEP) teikimo sąlygas ir tvarką.

2. Teikiant OEP Tvarkos aprašo nuostatos taikomos atsižvelgiant į 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (OL 2012 L 281, p. 1), su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2016 m. liepos 20 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/1185 (OL 2016 L 196, p. 3) (toliau – Reglamentas (ES) Nr. 923/2012).

3. Tvarkos apraše vartojamos sąvokos ir santrumpos:

3.1. Sąvokos:

3.1.1. **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;

3.1.2. **aerodromo skrydžių informacijos paslaugos** (toliau – AFIS) – skrydžių informacijos ir įspėjimo skelbimo paslaugos, teikiamos nevaldomame aerodrome ir prie jo;

3.1.3. **būtinoji ryšio charakteristika** (toliau – RCP) – operatyvinio ryšio reikalavimai, skirti užtikrinti, kad būtų vykdomos specifinės oro eismo vadybos funkcijos;

3.1.4. **cikliškas dubliavimo patikrinimas** (toliau – CRC) – matematinis algoritmas, taikomas skaitmeninei duomenų išraiškai, kuri naudojant užtikrinama, kad duomenys nebūtų prarasti ar pakitę;

3.1.5. **konferencinis ryšys** – ryšių priemonės, kuriomis tiesioginiu kalbiniu ryšiu vienu metu gali susisiekti trys ar daugiau adresatų;

3.1.6. **navigacija pagal technines galimybes** (toliau – PBN) – rajono oro navigacija tam tikroje oro erdvės dalyje (zonoje), 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);

3.1.7. **navigacijos charakteristika** – orlaivių ir skrydžių įgulų reikalavimų rinkinys, skirtas PBN nustatytoje oro erdvėje užtikrinti. Yra dviejų tipų charakteristikos:

3.1.7.1. **būtiniosios navigacijos charakteristika** (toliau – RNP) – rajono oro navigacijos charakteristika, kurioje pateikiami stebėsenos ir įspėjimo parametrų reikalavimai, žymimi santrumpa RNP (pvz., RNP 4, RNP APCH);

3.1.7.2. **rajono navigacijos charakteristika** (toliau – RNAV) – rajono oro navigacijos charakteristika, kurioje nėra stebėsenos ir įspėjimo parametrų reikalavimų ir kuri žymima santrumpa RNAV (pvz., RNAV 5, RNAV 1);

3.1.8. **oro navigacijos duomenų nuoseklumas** – garantijos, kad oro navigacijos duomenys ir jų reikšmės neprarastos ir nepakito nuo jų parengimo ar sankcionuoto pakeitimo laiko, lygis;

3.1.9. **oro eismo srauto vadyba** – paslaugos, kurių tikslas yra palaikyti saugų, reguliarų ir operatyvų skrydžių srautą ir užtikrinti, kad skrydžių valdymo pralaidumas būtų naudojamas maksimaliai ir skrydžių intensyvumas atitiktų OEP teikėjo paskelbtą pralaidumą;

3.1.10. **oro eismo paslaugų teikėjas** – susisiektų ministro įsakymu paskirtas juridinis asmuo, kuris turi atitinkamą oro navigacijos paslaugų teikėjo pažymėjimą ir taikos ar karo padėties metu teikia OEP civiliniams ir valstybės orlaiviams;

3.1.11. **paskelbtas pralaidumas** – skrydžių valdymo sistemos ir 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, įrangą ir kitus veiksnius, kurie gali nulemti skrydžio vadovo, atsakingo už oro erdvę, darbo krūvį;

3.1.12. **perduodantysis padalinys** – skrydžių valdymo padalinys, perduodantis atsakomybę už orlaiviui teikiamas skrydžių valdymo paslaugas kitam skrydžių valdymo padaliniui, esančiam šio orlaivio skrydžio maršrute;

3.1.13. **perimantysis padalinys** – skrydžių valdymo padalinys, perimantis orlaivio valdymą;

3.1.14. **perono valdymo paslaugos** – paslaugos, teikiamos perone su užvestais varikliais stovintiems ir judantiems orlaiviams bei transporto priemonėms reguliuoti;

3.1.15. **priartėjimas tūpti** – 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 ir vykdant dviejų posūkių (hipodrominę) 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;

3.1.16. **radionavigacinė paslauga** – pagalbinės informacijos ar buvimo vietos nustatymo paslauga, skirta veiksmingiems ir saugiams skrydžiams, ir teikiama viena arba keliomis radionavigacinėmis priemonėmis;

3.1.17. **rajono oro navigacijos maršrutas** – OEP maršrutas orlaiviams, galintiems naudotis rajono oro navigacija;

3.1.18. **RCP tipas** – sutartinis kodas, reiškiantis atitinkamą ryšio laiko, nepertraukiamumo, tinkamumo ir vientisumo parametrų visumą (pvz., RCP 240);

3.1.19. **saugos valdymo sistema** – sisteminis saugos vadybos metodas, paremtas organizacine struktūra, atskaitomybe, politika ir procedūromis;

3.1.20. **spausdinamasis ryšys** – ryšys, kurio metu kiekviename pranešimų grandinės terminale pateikiamas savaime ir nuolat spausdinamas visų pranešimų, teikiamų šia grandine, išrašas;

3.1.21. **stoties nuokrypis** – nulinio labai aukšto dažnio visakrypčio radijo švyturio (toliau – VOR) radialo nukrypimas nuo tikrosios šiaurės, nustatytas VOR stoties kalibravimo metu;

3.1.22. **tarptautinė NOTAM tarnyba** – valstybės paskirta tarnyba keistis tarptautiniais NOTAM.

3.2. Santrumpos:

3.2.1. ACAS – susidūrimų ore vengimo sistema;

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

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

3.2.4. AIP – oro navigacijos informacinis rinkinys;

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

3.2.6. ATIS – aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo paslauga;

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

3.2.8. DME – toliamatis;

3.2.9. HF – aukšto dažnio diapazonas;

3.2.10. ILS – tūpimo pagal prietaisus sistema;

3.2.11. KTT – kilimo ir tūpimo takas;

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

3.2.13. OFIS – operatyvieji skrydžių informacijos pranešimai;

3.2.14. PBN – navigacija pagal technines galimybes;

3.2.15. RVR – KTT matomumo nuotolis;

3.2.16. SMR – antžeminio judėjimo radiolokatorius;

3.2.17. SPT – skrydžių pagal prietaisus taisyklės;

3.2.18. QNH – slėgio reikšmė pagal vidutinį jūros lygį;

3.2.19. VHF – labai aukšto dažnio diapazonas;

3.2.20. VST – vizualiųjų skrydžių taisyklės;

3.2.21. WGS-84 – Pasaulinė geodezinė sistema, patvirtinta 1984 metais.

3.3. Kitos Tvarkos apraše vartojamos sąvokos ir santrumpos atitinka nustatytas Reglamente (ES) Nr. 923/2012, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatyme ir Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklėse, patvirtintose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 285 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių patvirtinimo“.

II SKYRIUS BENDROSIOS TAISYKLĖS

1 skirsnis. Įgaliojimų apimties nustatymas

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

5. Oro erdvės dalis virš atvirosios jūros arba nenustatytos priklausomybės oro erdvė, kur teikiamos OEP, nustatomos remiantis tarpvalstybinėmis oro navigacijos sutartimis, kurias tvirtina Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) Taryba, pagal kurias Lietuva prisiima

atsakomybę už OEP teikimą šiose oro erdvės dalyse ir užtikrina, kad minėtosios paslaugos būtų teikiamos pagal Tvarkos aprašą.

2 skirsnis. OEP rūšys

6. OEP rūšys:

6.1. skrydžių valdymo paslaugos:

6.1.1. rajono skrydžių valdymo paslaugos;

6.1.2. prieigų skrydžių valdymo paslaugos;

6.1.3. aerodromo skrydžių valdymo paslaugos;

6.2. skrydžių informacijos paslaugos;

6.3. įspėjimo skelbimo paslaugos.

3 skirsnis. OEP poreikio nustatymas

7. OEP teikimo poreikis nustatomas atsižvelgiant į:

7.1. atitinkamą oro eismo rūšį;

7.2. oro eismo intensyvumą;

7.3. meteorologines sąlygas;

7.4. kitus svarbius veiksnius.

8. Nustatant poreikį teikti OEP atitinkamame rajone neatsižvelgiama į tai, ar orlaivyje įrengtas ACAS, ar ne.

4 skirsnis. Oro erdvės dalių skirstymas ir valdomieji aerodromai

9. Jeigu OEP teikiamos nustatytose oro erdvės dalyse arba aerodromuose, tos oro erdvės dalys turi būti atitinkamai suskirstytos, atsižvelgiant į jose teikiamas OEP.

10. Oro erdvės dalys arba aerodromai skirstomi į:

10.1. skrydžių informacijos regionus, kuriuose teikiamos skrydžių informacijos ir įspėjimo skelbimo paslaugos;

10.2. skrydžių valdymo rajonus ir aerodromo skrydžių valdymo zonas, kur skrydžių valdymo paslaugos teikiamos skrydžiams pagal SPT; toms valdomosios oro erdvės dalims, kuriose OEP taip pat teikiamos, ir skrydžiams pagal VST, turi būti priskirtos B, C arba D oro erdvės klasės; skrydžių valdymo rajonai ir skrydžių valdymo zonos, esančios skrydžių informacijos regione, sudaro dalį šio skrydžių informacijos regiono;

10.3. valdomuosius aerodromus, kuriuose teikiamos skrydžių valdymo paslaugos skirtos eismui reguliuoti.

5 skirsnis. Oro erdvės klasifikacija

11. Oro erdvės dalys į klases skirstomos pagal Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo nuostatas ir 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 ir jiems turi būti teikiamos tik šioje erdvėje teikiamos paslaugos.

6 skirsnis. PBN nustatymas

13. Taikant PBN, navigacijos charakteristikas nustato OEP teikėjas.

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

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

7 skirsnis. RCP tipų nustatymas

16. RCP tipus nustato LTSA arba jos įgaliotas OEP teikėjas. Kai taikoma, RCP tipai nustatomi remiantis regioninėmis oro navigacijos sutartimis, kurias sudaro OEP teikėjai.

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

8 skirsnis. OEP padalinių įsteigimas ir paskyrimas

18. OEP teikėjas steigia skrydžių informacijos punktus skrydžių informacijos ir įspėjimo 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 įspėjimo skelbimo paslaugoms teikti skrydžių valdymo rajonuose, aerodromo skrydžių valdymo zonose ir valdomuose aerodromuose OEP teikėjas steigia OEP skrydžių valdymo padalinius.

9 skirsnis. 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. OEP ribas nustato OEP teikėjas Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimu Nr. 285 „Dėl Lietuvos Respublikos oro erdvės organizavimo taisyklių patvirtinimo“, nustatyta tvarka. 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 visus tame regione esančius OEP maršrutus.

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 Tvarkos aprašo 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 Tvarkos aprašo 24, 25 ir 26 punktuose nurodyti reikalavimai.

29. Kai norima sumažinti OEP teikėjų skaičių skrydžiams, vykdomiems dideliuose aukščiuose, gali būti kuriami viršutiniai skrydžių informacijos regionai ir skrydžių valdymo rajonai. Tokiu atveju viršutiniai skrydžių informacijos regionai ar skrydžių valdymo rajonai turi būti išdėstomi taip, kad apimtų kelis žemutinius regionus ar rajonus ir jų šoninės ribos sutaptų su 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 artėjama 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 aerodromo skrydžių valdymo zona yra išsidėsčiusi už skrydžių valdymo rajono šoninių ribų, jos viršutinė riba turi būti nustatoma tokia aukštyje, 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.

10 skirsnis. OEP teikimo padalinių ir OEP oro erdvės ženklėjimas

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 ženklina 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 ženklina pagal padalinio, kurio atsakomybei yra priskirta minėta oro erdvė, pavadinimą.

11 skirsnis. OEP maršrutų sudarymas ir ženklinimas

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

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 ženklina:

40.1. pagal Tvarkos aprašo 1 priede išdėstytus ženklinimo principus, išskyrus standartinius išvykimo ir atvykimo maršrutus;

40.2. pagal Tvarkos aprašo 3 priede išdėstytus reikalavimus, jei standartiniai išvykimo ir atvykimo maršrutai ir su jais susijusios procedūros apskritai ženklina.

12 skirsnis. 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 tankio ar kitų techninių ir 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, jeigu maršruto ruožas tiesinis, arba radialų sankirtoje, jeigu maršruto ruožo kryptis keičiasi.

13 skirsnis. Pagrindinio punkto nustatymas ir ženklinimas

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

44. Pagrindiniai punktai ženklina ženkla.

45. Pagrindiniai punktai nustatomi ir ženklina pagal Tvarkos aprašo 2 priede išdėstytus principus.

14 skirsnis. Standartinių orlaivių riedėjimo maršrutų nustatymas ir ženklinimas

46. Jeigu 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 ženklina ženklinami ženklais, kurie turi skirtis nuo kilimo ir tūpimo takų ir OEP maršrutų ženklų.

15 skirsnis. Lietuvos kariuomenės ir OEP teikėjo tarpusavio koordinavimas

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

49. Tarp OEP teikimo ir LK turi būti sudaromi susitarimai dėl apsiikeitimo skubia ir operatyvia informacija bei duomenimis, siekiant užtikrinti orlaivių skrydžių saugą ir operatyvumą.

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

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

16 skirsnis. Veiklos, keliančios pavojų orlaiviams, koordinavimas

52. 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.

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

54. Susitariant turi būti įvertinta:

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

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

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

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

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

57. 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.

17 skirsnis. Oro navigacijos duomenys

58. Oro navigacijos duomenų, susijusių su OEP, nustatymas ir pranešimas turi būti tikslūs ir nuoseklūs, kaip numatyta Tvarkos aprašo 4 priede, pagal nustatytas kokybės sistemos procedūras. Oro navigacijos duomenų tikslumo reikalavimai turi būti 95 proc. patikimumo lygio, todėl turi būti išskirti

trys orlaivio buvimo vietos duomenų taškai: stebėjimo taškas (pvz., navigacinių priemonių vietos), apskaičiuotasis taškas (skaičiavimai pagal žinomus stebėjimo taškus erdvėje, kontroliniai taškai) ir įvardytas taškas (pvz., skrydžių informacijos regiono ribų taškai).

59. Geografinės platumos ir ilgumos koordinatės nustatomos pagal pasaulinę geodezinę sistemą WGS-84 ir pranešamos OEP teikėjui. Būtina išskirtinai paženklinti tas geografines koordinates, kurios buvo transformuotos į WGS-84 koordinates matematiniu būdu ir kurių lauko matavimo tikslumas neatitinka Tvarkos aprašo 4 priede išdėstytų reikalavimų.

60. Matavimo tikslumo laipsnis ir pagal jį atlikti skaičiavimai turi būti tokie, kad gauti operaciniai navigaciniai skrydžio dalių duomenys neviršytų maksimaliai leistino nukrypimo ribų, atsižvelgiant į atitinkamą atskaitos sistemą, nurodytą Tvarkos aprašo 4 priede.

18 skirsnis. Sąveika tarp OEP ir meteorologijos paslaugų teikėjų

61. 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:

61.1. galėtų pranešti MPT padaliniams ne tik indikatorių rodmenis, bet ir kitus meteorologinius duomenis, dėl kurių gali būti susitarta, kai jie yra stebimi OEP teikimo padalinių arba apie juos praneša orlaivių įgulos;

61.2. 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;

61.3. 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.

62. 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.

19 skirsnis. Sąveika tarp oro navigacijos informacijos tarnybų ir OEP teikėjo

63. 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 ir OEP teikėjų, atsakingų už OEP. Jei oro navigacijos informacijos paslaugas ir OEP teikia to paties juridinio asmens skirtingi padaliniai, OEP teikėjas turi nustatyti informacijos apsikeitimo tarp OEP teikėjo oro navigacijos informacijos padalinio ir padalinių, atsakingų už OEP, tvarką. Tuomet OEP teikimo padaliniai galės skubiai perduoti oro navigacijos informacijos padaliniui šiuos duomenis:

63.1. informaciją apie aerodromo techninę būklę;

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

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

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

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

65. Ypač svarbi yra oro navigacijos informacija ir jos pakeitimai, kuriuos praneša AIRAC. OEP teikimo padaliniai, pateikdami neapdorotą informaciją / duomenis oro navigacijos informacijos padaliniais, turi laikytis nustatyto tarptautinio AIRAC įsigaliojimo termino, įskaitant ir 14 dienų siuntimo paštu laiką.

66. OEP teikimo padaliniai, atsakingi už neapdorotos oro navigacijos informacijos / duomenų teikimą oro navigacijos informacijos padaliniais, turi atsižvelgti į oro navigacijos duomenų kokybės reikalavimus, išdėstytus Tvarkos aprašo 4 priede.

20 skirsnis. Minimalus absoliutusias skrydžių aukštis

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

21 skirsnis. Teikiant OEP naudojamas laikas

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

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

70. OEP teikimo padalinių laikrodžiai ir kiti laiką įrašantys prietaisai turi būti atitinkamai tikrinami, kad jų rodomas laikas nesiskirtų nuo pasaulinio koordinuotojo laiko (UTC) daugiau nei 30 sekundžių.

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

22 skirsnis. Aukščiamočio nustatymas

72. Vykdamas skrydžius, aukščiamočio nustatymui taikomi reikalavimai, tvirtinami LTSA.

23 skirsnis. OEP saugos valdymas

73. Siekdamas užtikrinti saugias OEP oro erdvėje ir aerodromuose, OEP teikėjas sukuria saugos valdymo sistemą. Saugos valdymo sistema turi atitikti Eurokontrolės saugos priežiūros reikalavimus, ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką.

74. Minimalūs OEP teikėjo saugos valdymo sistemos reikalavimai:

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

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

74.3. numatyti nuolatinę saugos stebėseną ir reguliariai ją vertinti;

74.4. numatyti nuolatinio saugos valdymo sistemos tobulinimo veiksmus.

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

76. Kiekvienas skrydžių valdymo sistemos pakeitimas, susijęs su sauga, taip pat ir sumažintasis orlaivių skirstymo minimumas arba kitos naujos procedūros gali būti įgyvendinti 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.

24 skirsnis. Bendros atskaitos sistemos

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

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

79. Oro navigacijos tikslais kaip laiko skaičiavimo sistema naudojamas Grigaliaus kalendorius ir UTC. Tais atvejais, kai naudojama kita laiko atskaitos sistema, apie tai turi būti paskelbta AIP.

25 skirsnis. Kalbos mokėjimo reikalavimai

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

26 skirsnis. Nenumatytų atvejų planai

81. 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. Jeigu reikia, veiksmų planai turi būti rengiami padedant ICAO ir bendradarbiaujant su kitomis organizacijomis ir institucijomis, atsakingomis už OEP teikimą kaimyninėse oro erdvės dalyse, ir su kitais suinteresuotais oro erdvės naudotojais. Nenumatytų atvejų planai rengiami pagal Tvarkos aprašo 5 priede pateiktą metodinę medžiagą.

III SKYRIUS

SKRYDŽIŲ VALDYMO PASLAUGŲ ORGANIZAVIMAS

1 skirsnis. Skrydžių valdymo paslaugų teikimo organizavimas

82. Skrydžių valdymo paslaugos turi būti teikiamos pagal Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo nuostatas.

83. Rajono skrydžių valdymo paslaugas turi teikti:

83.1. rajono skrydžių valdymo padalinys;

83.2. 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.

84. Prieigų skrydžių valdymo paslaugas turi teikti:

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

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

85. Aerodromo skrydžių valdymo paslaugas turi teikti vietinis aerodromo skrydžių valdymo padalinys arba kitoje vietoje dislokuotas aerodromo arba prieigų skrydžių valdymo padalinys, aprūpintas nuotolinėmis ryšio, vizualaus stebėjimo ir signalinių žiburių įrenginių valdymo priemonėmis, užtikrinančiomis nuotolinį skrydžių valdymo paslaugų teikimą atitinkamame aerodrome, kuriame nėra įsteigto vietinio aerodromo skrydžių valdymo padalinio arba tokio padalinio darbas yra sustabdytas.

86. Orlaivių judėjimo krypties ir išduotų leidimų informacija ekrane atvaizduojama taip, kad būtų galima iškart išanalizuoti padėtį, palaikyti efektyvų oro eismo srautą ir išlaikyti reikiamą orlaivių skirstymą.

87. OEP teikimo padaliniai turi būti aprūpinti įranga, įrašančia OEP teikimo padalinyje vykstančius pokalbius ir kitus garsus ir išsaugančia šį įrašą mažiausiai 24 valandas.

88. Skrydžių valdymo tarnybų leidimuose numatomas skirstymas turi atitikti Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo nuostatas.

89. Be orlaivių skirstymo būdų, nustatytų Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priede, papildomai gali būti taikomas kombinuotasis skirstymas, susidedantis iš vertikalų skirstymo intervalų ir vieno iš horizontalaus skirstymo intervalų, kurie gali būti mažesni, bet ne didesni, negu pusė kiekvieno atskirai taikomo kombinuotojo skirstymo elemento intervalo. Kombinuotasis skirstymas taikomas tik pagal atitinkamas regionines oro navigacijos sutartis.

90. Visoje oro erdvėje, kurioje tarp 290 ir 410 skrydžių lygių yra taikomas 300 m (1000 pėdų) sumažinto vertikalaus skirstymo minimumas, 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.

91. Regioninėse sutartyse turi būti numatyta keitimosi programos rezultatais stebėsenos tvarka.

2 skirsnis. Atsakomybė už skrydžių valdymą

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

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

3 skirsnis. Atsakomybės už skrydžių valdymą perdavimas

94. 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.

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

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

96.1. jeigu orlaivis yra netoli aerodromo ir:

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

96.1.2. šiame aerodrome vyrauja nusistovėjusios vizualiosios meteorologinės sąlygos;

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

96.3. jeigu orlaivis nutūpė.

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

97.1. kai aerodrome vyrauja vizualiosios meteorologinės sąlygos:

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

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

97.2. kai aerodrome vyrauja skrydžių pagal prietaisus meteorologinės sąlygos:

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

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

98. 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.

99. Atsakomybė už orlaivio skrydžio valdymą perduodama iš vieno skrydžių valdymo padalinio kitam tik sutikus perimančiam skrydžio valdymą padaliniui, kaip numatyta Tvarcos aprašo 100 ir 101 punktuose.

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

100.1. jeigu skrydžio valdymo perdavimas vykdomas naudojant radiolokacinius ar 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;

100.2. jeigu skrydžio valdymo perdavimas vykdomas naudojant ADS-C duomenis, tada skrydžio valdymo perdavimo informacijoje turi būti orlaivio buvimo vieta, išreikšta keturiais matmenimis, ir prireikus kita būtinoji informacija.

101. Skrydžio valdymą perimantis skrydžių valdymo padalinys privalo:

101.1. nurodyti, ar jis 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;

101.2. suteikti tolesnį maršruto skrydžių valdymo tarnybos leidimą arba nurodyti kitą informaciją, būtiną orlaivio įgulai turėti skrydžio valdymo perdavimo metu.

102. 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.

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

4 skirsnis. Skrydžių vadovo leidimai

104. Skrydžių vadovo leidimai suteikiami pagal Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo ir Tvarkos aprašo III skyriaus, reglamentuojančio skrydžių valdymo paslaugų teikimo organizavimą, nuostatas.

105. Kai maršruto skrydžių valdymo tarnybos leidimui gauti naudojamos duomenų perdavimo ryšio linijos, turi būti užtikrintas abipusis kalbinis radijo ryšys tarp orlaivio ir skrydžių valdymo padalinio, atsakingo už orlaivio valdymą esamame skrydžio etape.

5 skirsnis. Oro eismo srautų vadyba

106. 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.

107. 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.

108. 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.

6 skirsnis. Radiolokacinių ir ADS-B sistemų naudojimas

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

7 skirsnis. SMR naudojimas

110. Kai antžeminio judėjimo laukas yra prastai matomas iš OEP teikimo padalinio ar kai norima pagerinti vizualų antžeminį transporto priemonių judėjimo stebėjimą, naudojamas SMR, kad būtų:

110.1. užtikrinta orlaivių ir transporto priemonių, judančių manevravimo lauke, stebėseną;

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

110.3. teikiamos rekomendacijos ir kita pagalba užtikrinant saugų ir efektyvų orlaivių ir kitų transporto priemonių judėjimą manevravimo lauke.

IV SKYRIUS SKRYDŽIŲ INFORMACIJOS PASLAUGOS

1 skirsnis. Skrydžių informacijos paslaugų apimtis

111. Skrydžių informacijos paslaugos turi būti teikiamos laikantis Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo nuostatų.

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

2 skirsnis. OFIS teikimas

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

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

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

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

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

118. HF pranešimuose teikiama informacija, nurodyta Tvarkos aprašo 129 punkte, turi atitikti regioninėse oro navigacijos sutartyse nustatytus reikalavimus.

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

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

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

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

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

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

125. HF OFIS perduodama informacija atnaujinama iškart po pasikeitimo.

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

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

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

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

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

129.2. informacija apie aerodromą:

129.2.1. aerodromo pavadinimas;

129.2.2. stebėjimo laikas;

129.2.3. svarbi operatyvioji informacija;

129.2.4. vėjo kryptis, greitis ir maksimalus vėjo greitis;

129.2.5. matomumas ir, jei tai taikoma, RVR;

129.2.6. faktinis oras;

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

129.2.8. meteorologijos prognozė aerodromui.

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

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

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

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

134. VHF OFIS turi būti nenutrūkstami ir kartotiniai.

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

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

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

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

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

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

140.1. aerodromo pavadinimas;

140.2. stebėjimo laikas;

140.3. tęsimui naudojamas KTT;

140.4. svarbi informacija apie KTT būklę ir, jeigu būtina, sukibimo koeficientas;

140.5. informacija apie radijo navigacijos paslaugų prieinamumo pasikeitimus;

140.6. jeigu numatoma, laukimo zona, kurioje galima laukti;

140.7. vėjo kryptis, greitis ir maksimalus vėjo greitis;

140.8. matomumas ir, jeigu taikoma, RVR;

140.9. faktinis oras;

140.10. 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 yra;

140.11. oro temperatūra;

140.12. rasos taško temperatūra;

140.13. QNH aukščiamačiui nustatyti;

140.14. papildoma informacija apie faktinį orą ir, jeigu būtina, vėjo poslinkis;

140.15. tūpimo prognozė, jeigu turima;

140.16. naujausi SIGMET pranešimai.

141. Kalbinė ATIS turi būti teikiama pagal Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedo ir Tvarkos aprašo 142–153 punktų nuostatas.

142. Kalbiniai ATIS yra teikiami aerodromuose, kuriuose reikalaujama sumažinti OEP teikimo padalinio VHF abipusio oro ir žemės ryšio kanalų apkrovą. Jeigu tokie pranešimai perduodami, juos sudaro:

142.1. viena transliacija atvykstantiems orlaiviams;

142.2. viena transliacija išvykstantiems orlaiviams;

142.3. bendra transliacija atvykstantiems ir išvykstantiems orlaiviams;

142.4. dvi transliacijos atitinkamai atvykstantiems ir išvykstantiems orlaiviams aerodromuose, kai viena bendra transliacija atvykstantiems ir išvykstantiems orlaiviams užtruktų pernelyg ilgai.

143. Atskiras VHF dažnis, jei įmanoma, turi būti naudojamas kalbiniams ATIS pranešimams. Jeigu 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 ir navigacinių priemonių atpažinimas suderinamas su pranešimu taip, kad pastarasis nebūtų sunaikintas.

144. Kalbiniams ATIS pranešimams perduoti draudžiama naudoti kalbinį ILS kanalą.

145. Kalbinių pranešimų perdavimas turi būti nepertraukiamas ir kartotinis.

146. Reikalinga orlaivių įguloms informacija, susijusi su artėjimu tūpti, tūpimu ir kilimu, kuri yra įtraukiama į ATIS pranešimus, nedelsiant perduodama atitinkamam OEP teikimo padaliniiui (padaliniams), jeigu minėtą pranešimą rengė ne tas padalinys (padaliniai).

147. 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.

148. 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.

149. 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.

150. Jeigu D-ATIS papildo kalbinį ATIS ir reikia atnaujinti ATIS, kalbinis ATIS ir D-ATIS turi būti atnaujinami vienu metu.

151. Jeigu perduodami kalbiniai ATIS ir / arba D-ATIS, tada:

151.1. perduodama informacija turi būti susijusi tik su vienu aerodromu;

151.2. perduodama informacija turi būti atnaujinama iškart po svarbaus pasikeitimo;

151.3. už ATIS pranešimų rengimą ir platinimą atsako OEP teikimo padaliniai;

151.4. atskiri ATIS pranešimai ženklina ICAO raidiniu ženklu, priskiriant juos iš eilės perduodamiems ATIS pranešimams; ženklinama turi būti pagal abėcėlę;

151.5. meteorologinė informacija turi būti paimama iš vietinių reguliariųjų arba specialiųjų meteorologinių pranešimų.

152. Jeigu meteorologinės sąlygos sparčiai keičiasi, ATIS pranešime turi būti nurodoma, kad svarbi informacija apie orą bus perduota pradinio radijo ryšio su OEP teikimo padaliniu metu.

153. ATIS pranešimo turinys turi būti kuo trumpesnis. Papildoma informacija, pavyzdžiui, informacija, kurią galima gauti iš AIP ir NOTAM, įtraukiama tik ypatingomis aplinkybėmis.

V SKYRIUS ĮSPĖJIMO SKELBIMAS

1 skirsnis. Įspėjimo skelbimas

154. Įspėjimo skelbimo paslaugos turi būti teikiamos laikantis Reglamento (ES) Nr. 923/2012 nuostatų.

155. Skrydžių informacijos punktai arba rajono skrydžių valdymo padalinys yra pagrindiniai padaliniai, kurie renka visą informaciją apie patekusį į ekstremaliąją situaciją, kaip ji suprantama pagal Reglamentą (ES) Nr. 923/2012 (toliau – ekstremalioji situacija), orlaivį, kuris yra atitinkamame skrydžių informacijos regione arba skrydžių valdymo rajone, ir perduoda ją atitinkamam aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui.

156. Tuo atveju, kai aerodromo skrydžių valdymo padalinio arba prieigų skrydžių valdymo padalinio valdomas orlaivis patenka į ekstremaliąją situaciją, minėtieji padaliniai privalo nedelsdami 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 ekstremaliosios situacijos tarpsnis yra toks, kad apie jį pranešti nebūtina rajono skrydžių valdymo padaliniams ir skrydžių informacijos punktams arba atitinkamam aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui.

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

2 skirsnis. Pranešimas aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui

158. Visomis aplinkybėmis, kai toks pranešimas gali būti tikslingas, OEP teikėjo padalinys turi nedelsdamas pranešti (išskyrus atvejį, nurodytą Tvarkos aprašo 164 punkte) aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui apie įtarimą, kad orlaivis pateko į ekstremaliąją situaciją, Tvarkos aprašo 7 priede nustatyta tvarka.

159. Pranešime informacija turi būti pateikiama tokia tvarka:

159.1. kodinis pranešimo pavadinimas (INCERFA, ALERFA arba DETRESFA), priklausomai nuo ekstremaliosios situacijos stadijos;

159.2. pranešimą pateikiantis padalinys ir asmuo;

159.3. ekstremaliosios situacijos pobūdis;

159.4. svarbi informacija iš skrydžio plano;

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

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

159.7. orlaivio spalva ir kiti atpažinimo ženklai;

159.8. pavojingasis krovinys, jeigu toks buvo gabenamas;

159.9. visi veiksmai, kurių ėmėsi pranešimą teikiantis padalinys;

159.10. kitos pastabos.

160. Jeigu pranešimo perdavimo aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui metu OEP teikimo padaliniai neturi dalies šių taisyklių 159 punkte nurodytos informacijos, jie stengiasi ją gauti prieš paskelbdami pavojaus stadiją, jeigu pagrįstai įsitikina, kad tokia stadija bus.

161. OEP teikėjas, pateikęs Tvarkos aprašo 158 punkte nurodytą pranešimą, nedelsdamas praneša Aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui visą reikiamą papildomą informaciją, ypač apie ekstremaliosios situacijos tolesnių stadijų raidą arba informaciją, kad ekstremaliosios situacijos buvo išvengta.

3 skirsnis. Ryšio priemonių naudojimas

162. Prireikus OEP teikimo padaliniai turi naudoti visas turimas ryšių priemones ryšiui su patekusiu į ekstremaliąją situaciją orlaiviu užmegzti ir palaikyti, taip pat siųsti paklausimus apie šį orlaivį.

4 skirsnis. Patekusio į ekstremaliąją situaciją orlaivio skrydžio maršruto žymėjimas

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

5 skirsnis. Informacijos teikimas orlaivio naudotojui

164. Kai rajono skrydžių valdymo vadavietė ar skrydžių informacijos punktas nusprendžia, kad dėl orlaivio kilo abejonų ar jam gresia pavojus, jeigu įmanoma, prieš pranešdami ekstremaliosios situacijos stadiją aeronautikos gelbėjimo koordinaciniam centrui, tai turi aptarti su orlaivio naudotoju.

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

VI SKYRIUS

RYŠIŲ, NAUDOJAMŲ OEP TEIKTI, REIKALAVIMAI

1 skirsnis. Oreivystės judrioji radijo ryšio tarnyba (abipusis oro ir žemės ryšys)

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

167. Kai yra nustatyti RCP tipai, naudojami oro eismo vadybai, OEP teikimo padaliniai gali būti aprūpinti papildomomis ryšio priemonėmis, nenumatytomis Tvarkos aprašo 166 punkte, kurios leidžia jiems teikti OEP atitinkamai su paskirtais RCP tipais.

168. 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.

169. 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.

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

171. 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.

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

173. 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.

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

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

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

2 skirsnis. Fiksuotojo aviacijos ryšio paslaugos (abipusis žemės ir žemės ryšys)

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

178. Kai yra nustatyti RCP tipai, naudojami oro eismo vadybos funkcijoms, OEP teikimo padaliniai, be Tvarkos aprašo 177 punkto reikalavimų taikymo, gali būti aprūpinti ryšio įranga, kuria galėtų teikti OEP atitinkamai su paskirtais RCP tipais.

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

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

179.1.1. rajono skrydžių valdymo padaliniu;

179.1.2. prieigų skrydžių valdymo padaliniais;

179.1.3. aerodromo skrydžių valdymo padaliniais;

179.1.4. AFIS tarnybomis (pagal galimybę).

179.2. Rajono skrydžių valdymo padalinys (be to, kad turi turėti tiesioginį ryšį su skrydžių informacijos punktu, kaip numatyta Tvarkos aprašo 179.1 papunktyje) turi palaikyti ryšį su padaliniais, teikiančiais skrydžių valdymo paslaugas jo atsakomybės rajone:

179.2.1. prieigų skrydžių valdymo padaliniais;

179.2.2. aerodromo skrydžių valdymo padaliniais;

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

179.3. 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 Tvarkos aprašo 179.1 ir 179.2 papunkčiuose) turi palaikyti ryšį su atitinkamo aerodromo skrydžių valdymo padaliniu (padaliniais) ir, jeigu jis (jie) įkurtas (-i) kaip atskiras (-i) vienetas (-ai), su atitinkama oro navigacijos informacijos tarnyba.

179.4. Aerodromo skrydžių valdymo padalinys (be to, kad turi tiesioginį ryšį su skrydžių informacijos punktu, rajono skrydžių valdymo ir prieigų skrydžių valdymo padaliniais, kaip numatyta Tvarkos aprašo 179.1, 179.2 ir 179.3 papunkčiuose) turi palaikyti ryšį su atitinkama oro navigacijos informacijos tarnyba.

180. 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):

180.1. atitinkamais Karinių oro pajėgų (toliau – KOP) padaliniais (jei reikia ir kitais LK kariniais vienetais);

180.2. MPT padaliniu, teikiančiu paslaugas minėtiems padaliniams;

180.3. aviacijos laidinio ryšio stotimi, teikiančia paslaugas minėtiems padaliniams;

180.4. atitinkamomis orlaivių naudotojų organizacijomis ar įmonėmis;

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

180.6. tarptautine NOTAM tarnyba, teikiančia paslaugas minėtiems padaliniams.

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

181.1. atitinkamais KOP padaliniais (jei reikia ir kitais LK kariniais vienetais);

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

181.3. MPT padaliniu, teikiančiu paslaugas minėtiems padaliniams;

181.4. aviacijos laidinio ryšio stotimi, teikiančia paslaugas minėtiems padaliniams;

181.5. tarnyba ar padaliniu, teikiančiu perono valdymo paslaugas, jeigu jis įkurtas atskirai.

182. Ryšio priemonės, skirtos ryšiui su Tvarkos aprašo 180.1 ir 181.1 papunkčiuose nurodytais padaliniais palaikyti, turi užtikrinti greitą ir patikimą ryšį tarp atitinkamų OEP teikimo padalinių ir KOP padalinių (jei reikia ir kitų LK karinių vienetų), atsakingų už orlaivio gaudymo operacijas OEP teikimo padalinių atsakomybės erdvėje.

183. Ryšio priemonės, skirtos ryšiui su Tvarkos aprašo 179 punkte, 180.1, 181.1, 181.2 ir 181.3 papunkčiuose nurodytais padaliniais palaikyti, turi būti aprūpinamos įrenginiais, užtikrinančiais:

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

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

184. Visais atvejais, neapibrėžtais Tvarkos aprašo 183 punkte, ryšio priemonės turėtų užtikrinti:

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

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

185. Visais atvejais, kai reikia automatinio duomenų perdavimo skrydžių valdymo sistemai ir atvirkščiai, būtina turėti atitinkamas automatinio įrašymo priemones. Padaryti įrašai turi būti saugomi ne trumpiau kaip 30 dienų.

186. Ryšio priemonės, skirtos ryšiui tarp Tvarkos aprašo 179 ir 180 punktuose nurodytų padalinių palaikyti, prireikus papildomos vaizdo arba garso ryšio priemonėmis, pavyzdžiui, uždaros grandinės televizijos arba atskiomis informacijos apdorojimo sistemomis.

187. Ryšio priemonės, skirtos ryšiui su Tvarkos aprašo 179.1, 179.2 ir 179.3 papunkčiuose nurodytais padaliniais palaikyti, turėtų būti aprūpinamos tiesioginio kalbinio ryšio įrenginiais, skirtais konferenciniam ryšiui.

188. Ryšio priemonės, skirtos ryšiui su Tvarkos aprašo 179.4 papunktyje nurodytu padaliniu palaikyti, turi būti aprūpintos tiesioginiu kalbiniu ryšiu, t. y. konferenciniu ryšiu, užmezgamu per 15 sekundžių.

189. Visos tiesioginio kalbinio ryšio priemonės arba duomenų perdavimo ryšio priemonės, skirtos ryšiui tarp OEP teikimo padalinių bei OEP teikimo padalinių ir atitinkamų KOP padalinių (jei reikia ir kitų LK karinių vienetų) palaikyti, turi būti aprūpintos automatinio įrašymo įtaisu.

190. Visos tiesioginio kalbinio ryšio ir duomenų perdavimo ryšio linijomis priemonės, skirtos ryšiui tarp Tvarkos aprašo 179 ir 180 punktuose nurodytų padalinių palaikyti, turėtų būti aprūpintos automatinio įrašymo. Padaryti įrašai turi būti saugomi mažiausiai 30 dienų.

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

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

191.1.1. Šias ryšio priemones sudaro įrenginiai pranešimams teikti tokia forma, kad įrašas būtų visada išsaugotas ir perduotas regioninėse oro navigacijos sutartyse nustatytu laiku;

191.1.2. 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 jeigu 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, o kitiems tikslams ryšys paprastai turi būti užmezgamas per 15 sekundžių;

191.1.3. Kai susitarta su kaimyninėmis valstybėmis ir siekiama išvengti priverstinių tūpimų arba sumažinti jų skaičių nukrypus nuo paskirtojo kelio, priemonės ryšiui tarp kaimyninių skrydžių informacijos punktų arba rajono skrydžių valdymo padalinių, išskyrus minimas Tvarkos aprašo 191.1.2 papunktyje, 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.

191.2. Esant ypatingoms aplinkybėms, kaimyniniai OEP teikimo padaliniai turi palaikyti ryšį tarpusavyje.

191.3. 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 palaikyti ryšį su paslaugas teikiančiu kaimyniniu skrydžių valdymo padaliniu.

191.4. Ryšio priemonės, skirtos ryšiui tarp Tvarkos aprašo 191.2 ir 191.3 papunkčiuose nurodytų padalinių palaikyti, turi užtikrinti tiesioginį kalbinį ryšį arba kartu ir ryšį per duomenų perdavimo ryšio liniją su automatinio įrašymo, kuriais ryšys užmezgamas iškart, kai skrydžių valdymas perduodamas radiolokatoriumi arba ADS-B ar ADS-C; kitais tikslais ryšys paprastai užmezgamas per 15 sekundžių.

191.5. Visais atvejais, kai reikia automatinio duomenų pasikeitimo tarp skrydžių valdymo sistemų, įranga turi būti aprūpinta automatinio įrašymo priemonėmis. Padaryti įrašai turi būti saugomi ne trumpiau kaip 30 dienų.

192. 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.

3 skirsnis. Antžeminio transporto judėjimo valdymo paslaugos

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

194. Tam tikromis sąlygomis manevravimo lauke esančioms transporto priemonėms ir asmenims valdyti turėtų būti naudojami atskiri ryšio kanalai. Šie kanalai turi būti aprūpinti automatinio įrašymo priemonėmis.

195. Įrašai turi būti saugomi ne trumpiau kaip 30 kalendorinių dienų.

4 skirsnis. Aviacijos radionavigacinės paslaugos

196. 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 ir mokymo metu.

197. Automatiniai įrašai turi būti saugomi ne trumpiau kaip 30 dienų. Jeigu įrašai yra svarbūs avarijų ir incidentų tyrimui, jie turėtų būti saugomi iki tyrimo pabaigos.

VII SKYRIUS INFORMACIJOS, SKIRTOS OEP TEIKTI, REIKALAVIMAI

1 skirsnis. Meteorologijos informacija

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

2 skirsnis. Informacija apie sąlygas aerodrome ir įrenginių naudojimo būklę

199. 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.

3 skirsnis. Informacija apie navigacijos paslaugų būklę

200. OEP teikimo padaliniai turi būti nuolat informuojami apie jų atsakomybės rajone 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.

201. Informaciją apie Tvarkos aprašo 200 punkte minimų įrenginių ir įrangos būklę, taip pat radijo navigacijos paslaugų ir vizualių priemonių pasikeitimus OEP teikimo padaliniai turėtų gauti reikiamu laiku prieš pradėdant naudoti atitinkamą priemonę.

4 skirsnis. Informacija apie nepilotuojamus oro balionus

202. Nepilotuojamųjų oro balionų naudotojai pagal Reglamento (ES) Nr. 923/2012 2 priedėlio nuostatas turi teikti atitinkamiems OEP teikimo padaliniams išsamią informaciją apie nepilotuojamųjų oro balionų skrydžius.

5 skirsnis. Informacija, susijusi su vulkaninio aktyvumo reiškiniais

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

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

6 skirsnis. Informacija apie radioaktyvias medžiagas ir nuodingųjų cheminių medžiagų debesis

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

206. Tvarkos aprašo 199–205 punktuose minima informacija OEP teikimo padaliniams turi būti teikiama abipusio susitarimo tvarka.

VIII SKYRIUS BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

207. Be Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priede ir šiose taisyklėse išdėstytų reikalavimų, teikiant OEP turi būti vadovaujamosi pagal toliau išvardytų ICAO dokumentų nustatytas sąlygas ir tvarką:

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

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

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

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

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

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

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

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

I. OEP maršrutų ir RNP tipų ženklai

1. OEP ir RNP tipų maršruto ženklų sistemos naudojimas atitinkamame (-uose) OEP maršruto ruože (-uose), maršrute (-uose) ar rajone leidžia pilotams ir OEP teikimo padaliniams:
 - 1.1. tiksliai nurodyti bet koki maršrutą, nenaudojant geografinių koordinatų ar 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 pirmiausiai arba išskirtinai naudojasi tik tam tikro tipo orlaiviai.
2. Ženklų naudojimas užtikrina:
 - 2.1. OEP maršruto ženklinimą;
 - 2.2. pavadinimai nedubliuojami;
 - 2.3. jų taikymą tiek antžeminėms, tiek ir orlaiviuose esančioms automatinėms sistemoms;
 - 2.4. jų naudojimo paprastumą;
 - 2.5. neribotą jų įvairovės išplėtimo galimybę, jei to prireiktų.
3. Valdomieji, konsultaciniai ir nevaldomieji OEP maršrutai, išskyrus standartinius atvykimo ir išvykimo maršrutus, ženklinami toliau nurodytu būdu.

II. Ženklo sandara

4. OEP maršruto ženklą turi sudaryti pagrindinis ženklas, kuris prireikus papildomas prieš jį einančia 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. F – maršrute ar jo dalyje teikiamos tik konsultacinės paslaugos;

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

III. Pagrindinių ženklų paskyrimas

8. Pagrindiniai OEP maršruto ženklai priskiriami pagal šiuos principus:

8.1. tas pats pagrindinis ženklas paskiriamas visam pagrindinio maršruto ruožui, 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.

IV. Ženklų naudojimas ryšio metu

9. Spausdinamo 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 pridedamosios 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

I. Pagrindinių taškų nustatymas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Jeigu reikia paženklinti pagrindinį tašką, naudojamą OEP teikti, kuris nesutampa su radionavigacinės priemonės buvimo vieta, jis ženklinamas atskiru lengvai ištariamu unikaliu 5 raidžių

kodiniu pavadinimu. Kodinis pavadinimas vartojamas ir kaip pavadinimas, ir kaip taško kodinis ženklas.

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

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

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

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

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

IV. Ženklų naudojimas ryšiuose

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

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

V. Pagrindiniai taškai, naudojami pranešimuose

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

15. Nustatant šiuos taškus, atsižvelgiama į tokius veiksnius:

15.1. teikiamų OEP rūšis;

15.2. oro eismo intensyvumą;

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

15.4. orlaivio greitį;

15.5. taikomą skirstymo minimumą;

15.6. oro erdvės struktūros sudėtingumą;

15.7. naudojamus skrydžių valdymo metodus;

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

15.9. skrydžių valdymo perdavimo tvarką (procedūras);

15.10. saugos ir paieškos ir gelbėjimo aspektus;

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

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

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

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

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

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

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

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

STANDARTINIŲ IŠVYKIMO IR ATVYKIMO MARŠRUTŲ IR JŲ PROCEDŪRŲ ŽENKLINIMO PRINCIPAI

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

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

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

II. Ženklių sandara

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

III. 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) ir atsižvelgiant į šio priedo 4.4 papunkčio reikalavimus, kiekvienam maršrutui paskiriamas atskiras maršruto ženklas.

IV. 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“.

V. Aiškių kalbinių ir kodinių ženklų pavyzdžiai

Eil. Nr.	Standartinis maršrutas	Aiškus kalbinis ženklas	Kodinis ženklas	Reikšmė
1.	Standartinis išvykimo maršrutas – pagal prietaisus	KLAIPĖDA ONE DEPARTURE	KLA 1	Ženklas reiškia standartinį išvykimo pagal prietaisus maršrutą, kuris baigiasi pagrindiniame taške KLAIPĖDA (pagrindinis ženklas). KLAIPĖDA yra radionavigacinė priemonė, ženklinama KLA (kodinis ženklas). Galiojimo ženklas ONE (1 kodiniame ženkle) reiškia, kad vis dar galioja originali maršruto versija, arba kad anksčiau buvusi versija NINE (9) pakeista į dabar galiojančią versiją ONE (1) (žr. šio priedo 10 punktą). Kai ženklo nėra (žr. šio priedo 4.3 papunktį ir 7 punktą), reiškia, kad yra sudarytas tik vienas su KLAIPĖDA susijęs maršrutas, tai yra išvykimo maršrutas
2.	Standartinis atvykimo maršrutas – pagal prietaisus	ELEKA TWO ECHO ARRIVAL	ELEKA 2 E	Šis ženklas reiškia standartinį atvykimo pagal prietaisus maršrutą, kuris prasideda pagrindiniame taške ELEKA (pagrindinis ženklas). ELEKA yra pagrindinis taškas, nepaženklintas pagal radionavigacinės priemonės buvimo vietą, todėl jam paskirtas penkių raidžių kodinis pavadinimas pagal šių taisyklių 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 VST	DIVLA FIVE DELTA DEPARTURE VISUAL	DIVLA 5 D	Šis ženklas žymi standartinį išvykimo maršrutą valdomiems skrydžiams pagal VST, kuris baigiasi DIVLA pagrindiniame taške, kuris nėra paženklintas pagal radionavigacinės priemonės buvimo vietą. Galiojimo indikatorius FIVE (5) ženklina, kad ankstesnė versija FOUR (4) pakeista į dabar galiojančią versiją FIVE (5). Maršruto indikatorius DELTA (D) ženklina vieną iš daugelio maršrutų, sudarytų su nuoroda DIVLA.
----	---	-----------------------------------	-----------	--

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

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

VII. Aiškaus kalbinio ir kodinio ženklo 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) ženkлина 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) ženkлина vieną iš daugelio maršrutų, sudarytų su nuoroda DUKAT, ir yra konkreti raidė, skirta šiam maršrutui.

VIII. Ženklų naudojimas ryšiuose

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

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

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

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 km įvardytas	1×10^{-3} reguliarusis
2. Draudžiamų, ribojamų ir pavojingų zonų ribų taškai (už skrydžių valdymo rajonų / zonų ribų)	2 km įvardytas	1×10^{-3} reguliarusis
3. Draudžiamų, ribojamų ir pavojingų zonų ribų taškai (skrydžių valdymo rajonų / zonų ribų)	100 m apskaičiuotasis	1×10^{-5} pagrindinis
4. Skrydžių valdymo rajonų / zonų ribų taškai	100 m apskaičiuotasis	1×10^{-5} pagrindinis
5. Maršrutinių navigacinių priemonių, kontrolinių taškų, laukimo, standartinių atvykimo / išvykimo maršrutų taškai (punktai)	100 m stebimasis / apskaičiuotasis	1×10^{-5} pagrindinis
6. Kliūtys 1 zonoje (visoje šalies teritorijoje)	50 m stebimasis	1×10^{-3} reguliarusis
7. Kliūtys 2 zonoje (išorinė aerodromo ribų dalis)	5 m stebimasis	1×10^{-5} pagrindinis
8. Priartėjimo tūpti kontroliniai taškai, priartėjimo tūpti taškai arba kiti svarbūs kontroliniai taškai (punktai), susiję su artėjimo tūpti pagal prietaisus	3 m stebimasis / apskaičiuotasis	1×10^{-5} pagrindinis

schemomis		
Vietos aukštis / absoliutusias aukštis / aukštis: 1. KTT slenksčio praskridimo aukštis, tikslusis artėjimas tūpti	0,5 m apskaičiuotas	1×10^{-8} kritinis
2. Kliūtis perskridimo absoliutusias aukštis / aukštis	pagal PANS-OPS (Dok. 8168)	1×10^{-5} pagrindinis
3. Kliūtys 1 zonoje (visoje šalies teritorijoje) vietos aukštis	30 m stebimasis	1×10^{-3} reguliarusis
4. Kliūtys 2 zonoje (išorinė aerodromo ribų dalis)	3 m stebimasis	1×10^{-5} pagrindinis
5. DME, vietos aukštis	30 m (100 pėdų) stebimasis	1×10^{-5} pagrindinis
6. Absoliutusias aukštis artėjimo tūpti pagal prietaisus schemoje	pagal PANS-OPS (Dok. 8168)	1×10^{-5} pagrindinis
7. Minimalus absoliutusias aukštis	50 m apskaičiuotasis	1×10^{-3} Reguliarusis
Nuokrypis ir magnetinis nukrypimas: 1. VHF navigacinės priemonės stoties nuokrypis, naudojamas techniniam derinimui	1 laipsnis stebimasis	1×10^{-5} pagrindinis
2. Nekryptinio radijo švyturio navigacinės priemonės magnetinis nuokrypis	1 laipsnis stebimasis	1×10^{-3} reguliarusis

Pelengas:		
1. Oro kelio ruožai	1/10 laipsnio apskaičiuotasis	1×10^{-3} Reguliarusis
2. Maršruto ir aerodromo skrydžių valdymo rajono kontroliniai taškai	1/10 laipsnio apskaičiuotasis	1×10^{-3} reguliarusis
3. Standartinių atvykimo / išvykimo maršrutų ruožai	1/10 laipsnio apskaičiuotasis	1×10^{-3} reguliarusis
4. Artėjimo tūpti pagal prietaisus schemų kontroliniai taškai	1/100 laipsnio apskaičiuotasis	1×10^{-5} pagrindinis
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

NENUMATYTŲ ATVEJŲ PLANAVIMO METODINĖ MEDŽIAGA

I. Įžanga

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

II. Nenumatytų atvejų planų statusas

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

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

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

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

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

IV. Parengiamieji veiksmai

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

7. Parengiamieji veiksmai turi apimti:

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

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

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

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

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

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

V. Koordinacija

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

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

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

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

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

VI. Nenumatytų atvejų planų parengimas, paskelbimas ir įgyvendinimas

14. Nenumatytų atvejų planų rengimas priklauso nuo daugelio faktorių, tarp jų ir nuo to, ar oro erdvė, kurioje suprastėja paslaugos, naudojama tarptautinės civilinės aviacijos reikmėms. Lietuvos Respublikos oro erdvė nenumatytais atvejais gali būti naudojama tik leidus oro eismo paslaugų teikėjui ar bendru sutarimu. Priešingu atveju, į nenumatytų atvejų veiksmus turi būti įtrauktas Lietuvos Respublikos oro erdvės apskridimas. Tokie veiksmai rengiami ir derinami su kaimyninėmis šalimis. Suprastėjus paslaugoms arba negalint jų teikti oro erdvėje virš atviros jūros ar nenustatyto suvereniteto oro erdvėje, nenumatytų atvejų šalinimas ir tolesnių veiksmų koordinavimas, priklausomai nuo konkrečių sąlygų, įskaitant siūlomo alternatyvaus paslaugų prastėjimo laipsnį, gali būti laikinai 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, kuriems reikės paslaugų, kiekį ir tipus, esamą OEP būklę, OEP ryšio įrangą, meteorologijos tarnybą ir oro navigacijos informacijos tarnybą. Priklausomai nuo aplinkybių, planuojant nenumatytus atvejus, reikia atsižvelgti į šiuos pagrindinius elementus:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ORO EISMO INFORMACIJOS PERDAVIMAS IŠ ORLAIVIŲ IR TAIKOMOS PROCEDŪROS

I. Įžanga ir taikomos radijo transliacijos

1. Oro eismo informacijos perdavimas iš orlaivių (toliau – TIBA) yra skirtas informuoti netoli esančius orlaivius ir teikti pranešimus ir su jais susijusią papildomą konsultacinę informaciją nustatyto VHF radiotelefoniniu dažniu.
2. TIBA turi būti taikomas tik kai būtina ir tik kaip laikina priemonė.
3. TIBA procedūros taikomos nustatytoje oro erdvės dalyje, kurioje reikia papildyti OEP teikėjo informaciją apie susidūrimo už valdomos oro erdvės ribų pavojų arba kai yra laikinai sutrikęs normalus OEP teikimas.
4. Tokias oro erdvės dalis nustato OEP teikėjas ir nustatyto būdu apie tai paskelbia oro navigacijos informacijos leidinyje arba NOTAM pranešime, nurodymas VHF radiotelefoninį dažnį, pranešimo formatą ir naudojamas taisykles. Kai šio priedo 3 punkte nurodyta situacija susijusi su keliomis šalimis, oro erdvė paskiriama sudarius regioninę oro navigacijos sutartį ir paskelbus tai dok. 7030.
5. Kai išskiriamos tokios oro erdvės dalys, OEP teikėjas turi nustatyti, kas kiek laiko jos bus peržiūrimos; tačiau peržiūrėti jas reikia ne rečiau kaip kas 12 mėnesių.

II. 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 ir kita TIBA dažniu.

III. TIBA pranešimų klausymasis ir teikimas

8. TIBA dažnio reikia pradėti klausytis likus 10 minučių iki įskridimo į nustatytąją zoną ir visą laiką iki 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 transliacija vykdoma:
 - 9.1. likus 10 min. iki įskridimo į nustatytą zoną arba, jei orlaivis kyla iš aerodromo, esančio nustatytoje zonoje, 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 transliacijos būdai:

10.1. TIBA pranešimai, išvardyti šio priedo 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 ir 9.7 papunkčiuose, 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 šio priedo 9.1 papunktyje)*

(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 orlaivio nėra arti pranešimo taško, jo 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, TIBA transliacija, nurodyta šio priedo 9.5 papunktyje, 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 TIBA transliacija, nurodytas šio priedo 9.6 papunktyje, 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. TIBA transliacijos, kuriose 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 TIBA transliacija nėra susijusi su potencialia rizika, pranešimų priėmimo patvirtinti nereikia.

IV. 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, esančios 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, kur 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 ir pranešti 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 ir apie tai pranešti atitinkamu OEP dažniu.

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

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

Padėtis arba įvykis	Eil. Nr.	Turima informacija	Ekstremaliosios situacijos stadijos		
			abejonės stadija – INCERFA	pavojaus stadija – ALERFA	nelaimės stadija – DETRESFA
Nėra jokio radijo ryšio su orlaiviu	1.	Abipusio radijo ryšio praradimo faktas nustatytas naudojant oro eismo paslaugų (toliau – ATS) teikimui naudojamą stebėjimo sistemą. Orlaivio žymė su SSR atsakiklio kodu 7600 stebima situacijos vaizduoklio ekrane.	Neskelbiama	Neskelbiama	Neskelbiama
	2.	Orlaivio žymė be SSR atsakiklio kodo 7600 stebima situacijos vaizduoklio ekrane, tačiau orlaivio įgula, suderintu (leistu) laiku neužmezga radijo ryšio arba kai buvo nesėkmingai bandyta tokį ryšį užmegzti, priklausomai nuo to, kas įvyko anksčiau.	Skelbiama po 5 min. nuo suderinto (leisto) laiko ar pirmojo bandymo užmegzti radijo ryšį	Skelbiama po 15 min. nuo INCERFA stadijos paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu	Skelbiama po 10 min. nuo ALERFA stadijos paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu
	3.	Orlaivio įgula suderintu (leistu) laiku neužmezga radijo ryšio arba kai buvo nesėkmingai bandyta tokį ryšį užmegzti, priklausomai nuo to, kas įvyko anksčiau. Orlaivio buvimo vieta nežinoma ir nepavyksta gauti jokios informacijos apie jį iš kitų šaltinių.	Skelbiama po 5 min. nuo suderinto (leisto) laiko ar pirmojo bandymo užmegzti radijo ryšį	Skelbiama po 15 min. nuo INCERFA stadijos paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu	Skelbiama po 10 min. nuo ALERFA stadijos paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu
Orlaivio radiolokacinės žymės dingimas	4.	Radiolokacinė orlaivio žymė dinga, radijo ryšio su orlaiviu nėra ir jo	Neskelbiama	Skelbiama po 5 min. nuo radiolokacinės žymės dingimo,	Skelbiama po 5 min. nuo ALERFA stadijos paskelbimo,

		buvimo vieta nežinoma ir nepavyksta gauti jokios informacijos apie jį iš kitų šaltinių.		jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu	jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu
Orlaivio nukrypimas nuo OEP teikėjo padalinio leidimo	5.	Nukrypimo nuo OEP teikėjo padalinio leidimo faktas nustatytas naudojant ATS teikimui naudojamą stebėjimo sistemą. Orlaivio žymė stebima situacijos vaizduoklio ekrane.	Neskelbiama	Skelbiama, kai stebimas orlaivio nukrypimas nuo nustatyto (prieš tai leisto) skrydžio maršruto ir radijo ryšio su orlaiviu nėra	Skelbiama, kai stebimas arba įtariamas orlaivio priverstinis avarinis žemėjimas ir radijo ryšio su orlaiviu nėra
Orlaivis neatskrido į aerodromą arba lauko aikštelę	6.	Turima informacija, kad orlaivis neatskrido į nevaldomą aerodromą / lauko aikštelę, kurio / kurios eismo zona yra nevaldomoje oro erdvėje, radijo ryšio su orlaiviu nėra, orlaivio buvimo vieta nežinoma ir nepavyksta gauti jokios informacijos apie jį iš kitų šaltinių.	Skelbiama po 30 min. nuo planuoto atskridimo (tūpimo) laiko, tačiau apie galimą stadijos paskelbimą informuojama ne vėliau kaip likus 10 min. iki stadijos paskelbimo	Skelbiama po 10 min. nuo INCERFA stadijos paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu	Skelbiama po 10 min. nuo ALERFA stadijos paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu
	7.	Orlaivio įgula gavo OEP teikėjo padalinio leidimą tūpti valdomame aerodrome ir nenuitūpė per 5 minutes nuo apskaičiuotojo tūpimo laiko, orlaivio buvimo vieta nežinoma, radijo ryšio su orlaiviu nėra.	Neskelbiama	Skelbiama po 5 min. nuo leidimo tūpti išdavimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu, papildomai informuojama aerodromo priešgaisrinė gelbėjimo tarnyba	Skelbiama gavus informaciją apie orlaivio avariją arba po 5 min. nuo ALERFA stadijos paskelbimo, jeigu per šį laiką nepavyko užmegzti radijo ryšio su orlaiviu
Gaisras, gedimai ir kitos ekstremaliosios situacijos orlaivyje skrydžio metu	8.	Gautas skubos signalas PAN PAN PAN (arba SSR kodas 7700) ir (arba) informacija, kad situacija orlaivyje blogėja, bet įgula nepraneša apie ketinimą vykdyti priverstinį tūpimą.	Neskelbiama	Skelbiama per 5 min. nuo informacijos gavimo	Skelbiama, kai pagal aplinkybes būtina vykdyti paieškos ir gelbėjimo operaciją
	9.	Gautas nelaimės signalas MAYDAY	Neskelbiama	Skelbiama per 5 min nuo informacijos	Skelbiama, kai pagal aplinkybes būtina

		(arba SSR kodas 7700) ir (arba) informacija, kad situacija orlaivyje blogėja ir vykdomas priverstinis tūpimas.		gavimo	vykdyti paieškos ir gelbėjimo operaciją
Priverstinis tūpimas ne aerodrome	10.	Gauta informacija arba pagrįstai manoma, kad orlaivio įgula ketina vykdyti, vykdo arba įvykdė priverstinį tūpimą ir būtina organizuoti paieškos ir gelbėjimo operaciją.	Neskelbiama	Neskelbiama	Skelbiama per 5 min. nuo informacijos gavimo
Neteisėto įsikišimo atvejai	11.	Turima informacija, kad orlaivis tapo neteisėto įsikišimo objektu (gautas įgulos pranešimas, SSR kodas 7500, arba informacija iš kitų šaltinių).	Neskelbiama	Skelbiama per 5 min. nuo informacijos gavimo	Skelbiama, kai pagal aplinkybes būtina vykdyti paieškos ir gelbėjimo operaciją
Sprogmuo orlaivyje	12.	Gauta informacija, kad orlaivyje yra sprogmuo.	Neskelbiama	Skelbiama per 5 min. nuo informacijos gavimo	Skelbiama, kai pagal aplinkybes būtina vykdyti paieškos ir gelbėjimo operaciją
Nepakankamos degalų atsargos	13.	Iš orlaivio įgulos gauta informacija, kad degalų atsargos orlaivyje negarantuoja saugios skrydžio baigties.	Neskelbiama	Neskelbiama	Skelbiama per 5 min. nuo informacijos gavimo