

---

<sup>1</sup> In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.



Briuselis, ...

C

Projektas

**KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) Nr. .../...**

[...]

**kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. .../..., kuriuo nustatomos bendros skraidymo taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų, ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 2096/2005, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010**

**(Tekstas svarbus EEE)**

Projektas

**KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) Nr. .../...**

[...]

**kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. .../..., kuriuo nustatomos bendros skraidymo taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų, ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 2096/2005, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010**

**(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 549/2004, nustatantį bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą, kurį iš dalies keičia 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1070/2009, iš dalies keičiantis Reglamentus (EB) Nr. 549/2004, (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004 ir (EB) Nr. 552/2004, kad būtų pagerintas Europos aviacijos sistemos veikimas ir tvarumas (toliau – Pagrindų reglamentas)<sup>(2)</sup>, ypač į jo 5 ir 8 straipsnius,

atsižvelgdama į 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo, kurį iš dalies keičia 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1070/2009, iš dalies keičiantis Reglamentus (EB) Nr. 549/2004, (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004 ir (EB) Nr. 552/2004, kad būtų pagerintas Europos aviacijos sistemos veikimas ir tvarumas (toliau – Oro erdvės reglamentas)<sup>(3)</sup>, ypač į jo 4 straipsnį,

atsižvelgdama į 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą, kurį iš dalies keičia 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1108/2009 (toliau – EASA pagrindinis reglamentas), ypač į jo 8, 8b straipsnius ir Vb priedą,

---

<sup>2</sup> OL L 300, 2009 11 14, p. 34.

<sup>3</sup> OL L 300, 2009 11 14, p. 34.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

*1 straipsnis*

Komisijos reglamentas (ES) Nr. .../... iš dalies keičiamas taip:

1. 2 straipsnyje papildomai įrašomos šios apibrėžtys:

„Orlaivio stebėjimas“ – vieno ar kelių meteorologinių elementų vertinimas, atliekamas iš skrendančio orlaivio.

„AIRMET informacija“ – meteorologinių stebėjimų biuro teikiama informacija apie nustatytų meteorologinių reiškinių buvimą arba numatomą buvimą maršrute, kurie gali pakenkti nedideliame aukštyje skrendančių orlaivių saugai ir kurie dar nebuvo įtraukti į prognozę, pateiktą skrydžiams nedideliame aukštyje atitinkamame skrydžio informacijos regione arba jo dalyje.

„Skrydžio ataskaita“ – skrendančios orlaivio ataskaita, parengta laikantis padėties ir operatyvinės ir (arba) meteorologinės atskaitomybės reikalavimų.

„Oro eismo valdymo nurodymas“ – skrydžių valdymo tarnybos duodami nurodymai, kuriais reikalaujama pilotui imtis tam tikrų veiksmų.

„Automatinė aerodromo informacijos paslauga (ATIS)“ – automatinis naujausios įprastos informacijos teikimas atskrendantiems ir išskrendantiems orlaiviams visą parą arba nustatyta tokios informacijos dalis:

- a. „automatinė aerodromo informacijos paslauga per duomenų svetainę (D-ATIS)“ – ATIS teikimas per duomenų svetainę;
- b. „automatinė balsu teikiamos aerodromo informacijos paslauga (Voice-ATIS)“ – ATIS teikimas ištisinėmis ir pasikartojančiomis kalbinėmis pranešimų transliacijomis.

„Leidimo riba“ – vieta, kurioje orlaiviui suteikiamas skrydžių valdymo tarnybos leidimas.

„Toliau skrydžio maršrute esančių tarnybų suteikiamas leidimas“ – leidimas, kurį orlaiviui suteikia skrydžių valdymo tarnyba, kuri nėra tą orlaivį tuo metu kontroliuojanti tarnyba.

„Operatyvinio reikšmingumo debesis“ – debesis, kurio pado aukštis yra žemiau kaip 1 500 m (5 000 pėdų) arba žemiau aukščiausio mažiausiojo sektoriaus aukščio virš jūros lygio (taikant didesnę vertę), arba bet kurio aukščio audros debesis ar kylantis audros debesis.

„Prognozė“ – pranešimas apie numatomas meteorologines sąlygas nustatytam laikui arba laikotarpiui ir nustatytam rajonui arba oro erdvės daliai.

„Privalomo radijo ryšio turėjimo zona (RMZ)“ – nustatytų matmenų oro erdvė, kurioje privaloma turėti ir naudoti radijo ryšio įrangą.

„Radijo navigacijos tarnyba“ – tarnyba, teikianti rekomendacinę informaciją ar padėties duomenis veiksmingam ir saugiam orlaivio naudojimui užtikrinti, padedant vienai ar kelioms radijo navigacijos pagalbinėms priemonėms.

„Kilimo ir tūpimo tako matomumo nuotolis (RVR)“ – nuotolis, kuriuo orlaivio pilotas kilimo ir tūpimo tako vidurio linijoje mato jo paviršiaus ženklus ar kilimo ir tūpimo taką ženklinančius ar jo vidurio liniją rodančius žiburius.

„SIGMET informacija“ – meteorologinių stebėjimų biuro teikiama informacija apie nustatytą meteorologinių reiškinių buvimą arba numatomą buvimą maršrute, kurie gali pakenkti orlaivių skrydžių saugai.

„Nuklydęs orlaivis“ – orlaivis, kuris smarkiai nukrypo nuo numatyto maršruto arba praneša, kad pasiklydo.

„Eismo išvengimo rekomendacija“ – oro eismo paslaugų padalinio teikiama rekomendacija, kuria pilotui nurodomi manevrai, kaip išvengti susidūrimo.

„Eismo informacija“ – oro eismo paslaugų padalinio teikiama informacija, kuria pilotas įspėjamas apie kitą žinomą ar stebimą oro eismą jo skrydžio vietoje arba numatyta maršrute ir padėti pilotui išvengti susidūrimo.

„Valdymo perdavimo vieta“ – nustatyta vieta orlaivio skrydžio maršrute, kur atsakomybė už skrydžio valdymo paslaugos teikimą orlaiviui iš vieno valdymo padalinio arba vietos perduodama kitam (-ai).

„Pereinamasis lygis“ – žemiausias skrydžio lygis, kurį galima naudoti virš pereinamojo aukščio.

„Atsakiklio privalomo turėjimo zona (TMZ)“ – nustatytą matmenų oro erdvė, kurioje privalu turėti bei naudotis barometrinio aukščio duomenų atsakikliais.

„Neatpažintas orlaivis“ – orlaivis, kuris buvo pastebėtas skrendantis tam tikrame rajone ir apie kurį pranešta, bet kurio tapatumas nenustatytas.“

2. Komisijos reglamento (ES) Nr. .../... priedas papildomas B dalimi, pateikta šio reglamento priede.

## 2 straipsnis

1. Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.
2. Jis taikomas nuo [XX/XX/XX].

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, [...]

*Europos Komisijos vardu*

[...]

*Pirmininkas*

## PRIEDAS

### **B dalis. Oro navigacijos paslaugų reikalavimai**

#### **1 skyrius. Oro eismo paslaugos**

##### **1.1 Bendrosios nuostatos**

1.1.1 Oro eismo paslaugų tikslai

1.1.1.1 Oro eismo paslaugų tikslai:

- a) užkirsti kelią orlaivių susidūrimams;
- b) užkirsti kelią manevravimo rajone esančių orlaivių ir tenykščių kliūčių susidūrimams;
- c) užtikrinti ir palaikyti tvarkingą oro eismo srautą;
- d) teikti rekomendacijas ir informaciją, naudingą saugiams ir veiksmingiems skrydžiams;
- e) pranešti atitinkamoms organizacijoms apie orlaivį, kuriam reikia paieškos ir gelbėjimo pagalbos, ir pagal poreikius padėti tokioms organizacijoms.

1.1.2 Orlaivio naudotojo ir oro eismo paslaugų tarpusavio koordinavimas

1.1.2.1 Oro eismo paslaugų padaliniai, vykdydami savo užduotis, tinkamai atsižvelgia į orlaivių naudotojų reikalavimus, kylančius iš jų prievolių pagal atitinkamas Europos Sąjungos orlaivių naudojimo taisykles, ir, jei to prašo orlaivių naudotojai, teikia jiems ar jų paskirtiems atstovams tokią jų turimą informaciją, kuri suteikia galimybę jiems arba jų paskirtiems atstovams vykdyti savo pareigas.

1.1.2.2 Jei to prašo orlaivio naudotojas, pranešimai (įskaitant padėties pranešimus), kuriuos gauna oro eismo paslaugų padaliniai ir kurie yra susiję su orlaivio, kurio skrydžių valdymo paslaugas teikia tas orlaivio naudotojas, skrydžiais, jei tik įmanoma, nedelsiant pateikiami orlaivio naudotojui arba paskirtam atstovui pagal vietoje sutartas procedūras.

1.1.3 Oro eismo paslaugų laikas

1.1.3.1 Aerodromų skrydžių valdymo bokštai prieš orlaiviui imant riedėti į kilimo vietą pilotui pateikia tikslų laiką, nebent susitarta, kad pilotas jį gautų iš kitų šaltinių. Be to, pateikus prašymą, oro eismo paslaugų padaliniai, nurodo orlaiviui tikslų laiką. Kontrolinis laikas pateikiamas pusės minutės tikslumu.

##### **1.2 Oro erdvės klasifikacija**

1.2.1 Valstybės narės, atsižvelgdamos į savo poreikius, suskirsto oro erdvę pagal šią oro erdvės klasifikaciją ir pagal 4 priedėlio nuostatas:

*A klasė.* Leidžiami tik skrydžiai pagal IFR. Visiems skrydžiams teikiamos oro eismo valdymo paslaugos ir jie atskiriami vienas nuo kito. Visiems skrydžiams reikalaujamas nuolatinis kalbinis ryšys tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų. Visiems skrydžiams turi būti gautas ATC leidimas.

*B klasė.* Leidžiami skrydžiai pagal IFR ir VFR. Visiems skrydžiams teikiamos oro eismo valdymo paslaugos ir jie atskiriami vienas nuo kito. Visiems skrydžiams reikalaujamas nuolatinis kalbinis ryšys tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų. Visiems skrydžiams turi būti gautas ATC leidimas.

*C klasė.* Leidžiami skrydžiai pagal IFR ir VFR. Visiems skrydžiams teikiamos oro eismo valdymo paslaugos ir skrydžiai pagal IFR atskiriami nuo kitų skrydžių pagal IFR ir nuo skrydžių pagal VFR. Pateikus prašymą, skrydžiai pagal VFR atskiriami nuo skrydžių pagal IFR ir gauna informaciją apie kitų skrydžių pagal VFR eismą ir eismo išvengimo rekomendacijas. Visiems skrydžiams reikalaujamas nuolatinis kalbinis ryšys tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų. Skrydžiams pagal VFR 250 mazgų oro greičio pagal rodmenis (IAS) apribojimas taikomas žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL. Visiems skrydžiams turi būti gautas ATC leidimas.

*D klasė.* Leidžiami skrydžiai pagal IFR ir VFR ir visiems skrydžiams teikiamos oro eismo valdymo paslaugos. Pateikus prašymą, skrydžiai pagal IFR atskiriami nuo kitų skrydžių pagal IFR ir gaunama informacija apie skrydžių pagal VFR eismą ir eismo išvengimo rekomendacijas. Pateikus prašymą skrydžiams pagal VFR, gaunama informacija apie kitų skrydžių pagal VFR eismą ir eismo išvengimo rekomendacijas. Visiems skrydžiams būtinas nuolatinis kalbinis ryšys tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų ir taikomas 250 mazgų IAS greičio apribojimas žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL. Visiems skrydžiams turi būti gautas ATC leidimas.

*E klasė.* Leidžiami skrydžiai pagal IFR ir VFR. Skrydžiams pagal IFR teikiamos oro eismo valdymo paslaugos ir jie atskiriami nuo kitų skrydžių pagal IFR. Visiems skrydžiams, jei įmanoma, teikiama informacija apie eismą. Skrydžiams pagal IFR reikalaujamas nuolatinis kalbinis ryšys tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų. Visiems skrydžiams 250 mazgų IAS greičio apribojimas taikomas žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL. Visiems skrydžiams pagal IFR turi būti gautas ATC leidimas. E klasė netaikoma kontroliuojamoms zonoms.

*F klasė.* Leidžiami skrydžiai pagal IFR ir VFR. Pateikus prašymą, visiems esamiems skrydžiams pagal VFR suteikiama oro eismo rekomendacijų paslauga ir visiems skrydžiams teikiamos skrydžio informacijos paslaugos. Nuolatinis kalbinis ryšys tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų reikalaujamas skrydžiams pagal IFR, besinaudojantiems rekomendacinėmis paslaugomis ir visi skrydžiai pagal IFR turi turėti galimybę užmegzti nuolatinį kalbinį ryšį tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų. Visiems skrydžiams 250 mazgų IAS greičio apribojimas taikomas žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL. ATC leidimas nebūtinai.

*G klasė.* Pateikus prašymą, skrydžiai pagal IFR ir VFR leidžiami ir suteikiama skrydžio informacija. Visi skrydžiai pagal IFR turi turėti galimybę užmegzti nuolatinį kalbinį ryšį tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų. Visiems skrydžiams 250 mazgų IAS greičio apribojimas taikomas žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL. ATC leidimas nebūtinai.

- 1.2.2 F klasės įgyvendinimas laikomas laikinąja priemone tol, kol ją bus galima pakeisti kita klasifikavimo sistema.

### **1.3 Ryšio ir SSR atsakiklio reikalavimai**

#### **1.3.1 Privalomo radijo ryšio turėjimo zona (RMZ)**

1.3.1.1 Skrydžiai pagal VFR, vykdomi E, F arba G klasių oro erdvės dalyse, ir skrydžiai pagal IFR, vykdomi F arba G klasių oro erdvės dalyse, kompetentingos institucijos priskirtose privalomo radijo ryšio turėjimo zonoms (RMZ), turi nuolat klausytis kalbinio ryšio tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų ir prireikus užmegzti abipusį ryšį atitinkamu ryšio kanalu arba laikytis kitų nuostatų, kurias tai konkrečiai oro erdvei nustatė kompetentinga institucija.

1.3.1.2 Prieš įskrisdami į privalomo radijo ryšio turėjimo zoną, pilotai atitinkamu ryšio kanalu pirmiausia kreipiasi į stotį jos šaukiniu, toliau nurodo savo šaukinį, orlaivio tipą, padėtį, lygį, skrydžio ketinimus ir kitą kompetentingos institucijos nustatytą informaciją.

#### **1.3.1 Atsakiklio privalomo turėjimo zona (TMZ)**

1.3.2.1 Visi skrydžiai, vykdomi oro erdvėje, kurią kompetentinga institucija priskyrė atsakiklio privalomo turėjimo zonoms (TMZ), turi turėti A ir C arba S režimais galinčius veikti SSR

atsakiklius ir jais naudotis arba laikytis kitų nuostatų, kurias tai konkrečiai oro erdvei nustatė kompetentinga institucija.

1.3.3 Oro erdvė, priskirta privalomo radijo ryšio turėjimo zonoms arba atsakiklio privalomo turėjimo zonoms, turi būti tinkamai nurodyta aviacijos informacijos leidiniuose.

#### **1.4 Paslaugos orlaiviui avariniu atveju**

1.4.1 Jei žinoma arba manoma, kad orlaivis atsidūrė avarinėje padėtyje, įskaitant ir neteisėtą įsikišimą, oro eismo paslaugų padaliniai orlaiviui skiria didžiausią dėmesį, suteikia pagalbą ir pirmenybę prieš kitus orlaivius, kokia tik gali būti būtina atsižvelgiant į aplinkybes.

1.4.2 Kai orlaivyje įvyksta arba įtariamas neteisėtas įsikišimas, oro eismo paslaugų padaliniai nedelsdami reaguoja į orlaivio prašymus. Su skrydžio sauga susijusi informacija toliau perduodama ir imamasi būtinų veiksmų padėti atlikti visus skrydžio etapus, ypač saugų orlaivio nutūpimą.

1.4.3 Kai orlaivyje įvyksta arba įtariamas neteisėtas įsikišimas, oro eismo paslaugų padaliniai, laikydamiesi vietoje sutartų procedūrų, nedelsdami informuoja atitinkamą valstybės paskirtą instituciją ir keičiasi būtina informacija su orlaivio naudotoju arba jo paskirtu atstovu.

#### **1.5 Nenumatyti atvejai skrydžio metu**

1.5.1 Nuklydęs arba neatpažintas orlaivis

1.5.1.1 Kai tik oro eismo paslaugų padalinys sužino apie nuklydusį orlaivį, jis imasi visų 1.5.1.1.1 ir 1.5.1.1.3 nurodytų priemonių, kad padėtų orlaiviui ir apsaugotų jo skrydį.

1.5.1.1.1 Jei orlaivio padėtis nežinoma, oro eismo paslaugų padalinys:

- a) pabando užmegzti abipusį ryšį su orlaiviu, nebent toks ryšys jau palaikomas;
- b) pasinaudoja visomis turimomis priemonėmis jo padėčiai nustatyti;
- c) informuoja kitus oro eismo paslaugų padalinius, į kurių rajoną galėjo būti nuklydęs ar dar gali nuklysti orlaivis, atsižvelgdamas į visus veiksnius, kurie esamomis aplinkybėmis galėjo turėti poveikį orlaivio navigacijai;
- d) pagal vietoje sutartas procedūras informuoja atitinkamus karinius padalinius ir pateikia jiems atitinkamą skrydžio planą ir kitus su nuklydusiu orlaiviu susijusius duomenis;
- e) prašo iš c ir d punktuose nurodytų padalinių ir iš kitų skrendančių orlaivių bet kokios pagalbos užmezgant ryšį su orlaiviu ir nustatant jo padėtį.

1.5.1.1.2 d ir e punktų reikalavimai taikomi ir oro eismo paslaugų padaliniams, informuojamiems pagal c punktą.

1.5.1.1.3 Kai nustatoma orlaivio padėtis, oro eismo paslaugų padalinys:

- a) praneša orlaiviui jo padėtį ir taisomuosius veiksmus, kurių reikia imtis. Šis pranešimas turi būti pateiktas iškart, kai ATS sužino, kad yra sulaikymo galimybė ar kitas pavojus orlaivio saugai, ir
- b) prireikus teikia kitiems oro eismo paslaugų padaliniams ir atitinkamiems kariniams padaliniams reikiamą informaciją apie nuklydusį orlaivį ir bet kokias tam orlaiviui pateiktas rekomendacijas.

1.5.1.2 Kai tik oro eismo paslaugų padalinys sužino apie jo rajone esantį neatpažintą orlaivį, jis stengiasi nustatyti orlaivio tapatumą, jei tai būtina oro eismo paslaugoms teikti arba to reikalauja



atitinkamos karinės institucijos pagal vietoje sutartas procedūras. Tuo tikslu oro eismo paslaugų padalinys imasi priemonių, kurios iš šių yra tinkamos minėtomis aplinkybėmis:

- a) pabando užmegzti abipusį ryšį su orlaiviu;
- b) teiraujasi kitų skrydžio informacijos regiono oro eismo paslaugų padalinių apie skrydį ir paprašo jų pagalbos užmezgant abipusį ryšį su orlaiviu;
- c) teiraujasi gretimų skrydžio informacijos regionus aptarnaujančių oro eismo paslaugų padalinių apie skrydį ir paprašo jų pagalbos užmezgant abipusį ryšį su orlaiviu;
- d) bando gauti informaciją iš kitų rajone esančių orlaivių.

1.5.1.2.1 Jei būtina, oro eismo paslaugų padalinys informuoja atitinkamą karinį padalinį, kai tik nustatomas orlaivio tapatumas.

1.5.1.3 Nustačius nuklydusį arba neatpažintą orlaivį turi būti atsižvelgta į tai, kad orlaivyje galimas neteisėtas įsikišimas. Jei oro eismo paslaugų padalinys mano, kad nuklydusiame arba neatpažintame orlaivyje galimas neteisėtas įsikišimas, pagal vietoje sutartas procedūras nedelsiant informuojama atitinkama valstybės paskirta institucija.

## 1.5.2 Civilinio orlaivio sulaikymas

1.5.2.1 Kai tik oro eismo paslaugų padalinys sužino, kad rajone, už kurį jis atsakingas, sulaikomas orlaivis, jis imasi tokių iš šių priemonių, kurios yra tinkamos tomis aplinkybėmis:

- a) pabando užmegzti abipusį ryšį su sulaikytu orlaiviu bet kokiomis turimomis priemonėmis, įskaitant 121,5 MHz avarinį radijo dažnį, nebent toks ryšys jau palaikomas;
- b) informuoja sulaikyto orlaivio pilotą apie sulaikymą;
- c) užmezga ryšį su sulaikymo valdymo padaliniu, palaikančiu abipusį ryšį su sulaikančiuoju orlaiviu, ir teikia jam turimą informaciją apie orlaivį;
- d) jei reikia, perduoda pranešimus tarp sulaikančiojo orlaivio arba sulaikymo valdymo padalinio ir sulaikyto orlaivio;
- e) glaudžiai bendradarbiaudamas su sulaikymo valdymo padaliniu, imasi visų būtinų priemonių, kad užtikrintų sulaikyto orlaivio saugą;
- f) informuoja gretimų skrydžio informacijos regionų oro eismo paslaugų padalinius, jei atrodo, kad orlaivis nuklydo iš šių gretimų skrydžio informacijos regionų.

1.5.2.2 Kai tik oro eismo paslaugų padalinys sužino, kad rajone, už kurį jis neatsakingas, sulaikomas orlaivis, jis imasi tokių iš šių priemonių, kurios yra tinkamos tomis aplinkybėmis:

- a) informuoja oro eismo paslaugų padalinį, kurio erdvėje vykdomas sulaikymas, teikdamas šiam padaliniui turimą informaciją, padėsiančią nustatyti orlaivio tapatumą, ir paprašo jo imtis veiksmų, nurodytų 1.5.2.1;
- b) perduoda pranešimus tarp sulaikyto orlaivio ir atitinkamo oro eismo paslaugų padalinio, sulaikymo valdymo padalinio ar sulaikančiojo orlaivio.

## 2 skyrius. Oro eismo valdymo paslaugos

### 2.1 Taikymas

2.1.1 Oro eismo valdymo paslaugos teikiamos:

- a) visiems skrydžiams pagal IFR A, B, C, D ir E klasių oro erdvėje;

- b) visiems skrydžiams pagal VFR B, C ir D klasių oro erdvėje;
- c) visiems skrydžiams pagal specialiąsias VFR;
- d) visam eismui valdomuose aerodromuose.

## 2.2 Oro eismo valdymo paslaugos veikimas

2.2.1 Kad galėtų teikti oro eismo valdymo paslaugą, oro eismo paslaugų padalinys:

- a) gauna informaciją apie numatytą kiekvieno orlaivio judėjimą arba nukrypimus nuo jo ir naujausią informaciją apie kiekvieno orlaivio tikrąją skrydžio eigą;
- b) iš gautos informacijos nustato žinomų orlaivių padėtį vieną kito atžvilgiu;
- c) suteikia leidimus ir informaciją, siekdamas užkirsti kelią savo valdomų orlaivių susidūrimui, ir padeda bei palaiko tvarkingą eismo srautą;
- d) prireikus koordinuoja leidimus su kitais padaliniais:
  - 1) jei orlaivis kliudytų eismui, kurį valdo kiti padaliniai;
  - 2) prieš perduodamas orlaivio valdymą kitiems padaliniais.

2.2.2 Oro eismo paslaugų padalinių suteikiamais leidimais numatomas toliau nurodytas skirstymas, išskyrus atvejus, kai to prašo orlaivio pilotas ir tam pritaria kito orlaivio pilotas ir jei kompetentingosios institucijos numatyta pagal b punkte nurodytą atvejį, D ir E klasių oro erdvėje pilotui gali būti suteiktas leidimas, jeigu jis pats palaiko skirstymą tam tikroje skrydžio žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) dalyje dieną, aukštėjant arba žemėjant, vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis:

- a) tarp visų skrydžių A ir B klasių oro erdvėje;
- b) tarp visų skrydžių pagal IFR C, D ir E klasių oro erdvėje;
- c) tarp visų skrydžių pagal IFR ir VFR C klasės oro erdvėje;
- d) tarp visų skrydžių pagal IFR ir pagal specialiąsias VFR;
- e) tarp skrydžių pagal specialiąsias VFR, nebent kitaip nustatytą kompetentinga institucija.

2.2.3 Išskyrus atvejus, kai gali būti taikomas skirstymo minimumų sumažinimas netoli aerodromų, skirstymą oro eismo valdymo padalinys gali nustatyti bent vienu iš šių būdų:

- a) vertikaliuoju skirstymu, sudaromu priskiriant skirtingus lygius, parinktus iš kreiserinių aukščių lentelės, pateiktos šio reglamento priedo 2 priedėlyje, išskyrus tai, kad ten nustatyta lygio ir kelio koreliacija netaikoma, kai kitaip nurodyta atitinkamuose aviacinės informacijos leidiniuose arba oro eismo valdymo leidimuose. Vertikaliuoju skirstymo vardinis minimumas iki FL410 imtinai yra 300 m (1 000 pėdų), o aukščiau šio lygio – 600 m (2 000 pėdų);
- b) horizontaliuoju skirstymu, sudaromu nustatant:
  - 1) išilginį skirstymą, išlaikant intervalą tarp tuose pačiuose susijungiančiuose ar abipusiuose keliuose skraidančių orlaivių, išreikštą laiku arba atstumu, arba
  - 2) skersinį skirstymą, išlaikant orlaivius skirtinguose maršrutuose arba skirtinguose geografiniuose rajonuose.

## 2.3 Skirstymo minimumai

- 2.3.1 Konkrečioje oro erdvės dalyje taikomus skirstymo minimumus parengia už oro eismo paslaugų teikimą atsakingas ANSP ir patvirtina atitinkama kompetentinga institucija.
- 2.3.2 Orlaiviams, kurie perskrenda iš vienos kaimyninės oro erdvės į kitą, ir maršrutuose, kurie yra arčiau už bendrą kaimyninių oro erdvių ribą nei tomis aplinkybėmis taikytini skirstymo minimumai, skirstymo minimumai parenkami konsultuojantis ANSP, atsakingoms už oro eismo paslaugų teikimą kaimyninėse oro erdvėse.
- 2.3.3 Informacija apie parinktus skirstymo minimumus ir jų taikymo sritis pranešama:
  - a) atitinkamiems oro eismo valdymo padaliniais ir
  - b) pilotams ir orlaivių naudotojams per aviacinės informacijos leidinius, kai skirstymas grindžiamas tuo, kad orlaivyje naudojamos nustatytos pagalbinės navigacijos priemonės arba navigacijos technologijos.

## **2.4 Oro eismo valdymo leidimai**

- 2.4.1 Oro eismo valdymo leidimai grindžiami vien oro eismo valdymo paslaugos teikimo reikalavimais.
- 2.4.2 Leidimų turinys
  - 2.4.2.1 Oro eismo valdymo leidime nurodoma:
    - a) orlaivio tapatumas, nurodytas skrydžio plane;
    - b) leidimo riba;
    - c) skrydžio maršrutas;
    - d) skrydžio lygis (-iai) visam maršrutui arba jo daliai ir lygio pakeitimai, jei reikia;
    - e) visi būtini nurodymai ar informacija apie kitus dalykus, pvz., artėjimo tūpti ar išvykimo manevrus, ryšį ir leidimo galiojimo pabaigos laiką.
  - 2.4.3 Transgarsinio skrydžio leidimai
    - 2.4.3.1 Oro eismo valdymo leidimas, skirtas viršgarsinio skrydžio transgarsinio greitėjimo fazei, turi galioti bent iki tos fazės pabaigos.
    - 2.4.3.2 Oro eismo valdymo leidimu, skirtu orlaivio lėtėjimui ir žemėjimui nuo viršgarsinio iki ikigarsinio skrydžio transgarsinio greitėjimo fazei, stengiamasi užtikrinti nepertraukiamą žemėjimą transgarsinės fazės metu.
  - 2.4.4 Leidimų ir su sauga susijusios informacijos pakartojimas
    - 2.4.4.1 Skrydžio įgula pakartoja skrydžių vadovui su sauga susijusias balsu perduotą ATC leidimų ir nurodymų dalis. Visuomet reikia pakartoti šiuos dalykus:
      - a) ATC maršruto leidimai;
      - b) leidimai ir nurodymai įriedėti į bet kokį kilimo ir tūpimo taką, tūpti ant jo, kilti nuo jo, sustoti prieš įriedant į jį, kirsti jį, riedėti į jį ir juo priešinga kilimui ar tūpimui kryptimi ir
      - c) kilimo ir tūpimo tako užimtumas, aukščiačiajo nuostatos, SSR kodai, naujai priskirti ryšio kanalai, lygio nurodymai, krypties ir greičio nurodymai, ir
      - d) pereinamieji lygiai, nurodyti skrydžių vadovo arba ATIS transliacijose.
    - 2.4.4.1.1 Kiti leidimai ar nurodymai, įskaitant sąlyginius leidimus ir riedėjimo nurodymus, perskaitomi arba patvirtinami taip, kad būtų aiškiai parodyta, jog jie suprasti ir jų bus laikomasi.

- 2.4.4.1.2 Skrydžių vadovas išklauso pakartojimo, kad įsitikintų, jog leidimą ar nurodymą tinkamai patvirtino skrydžio įgula, ir nedelsdamas pataiso bet kokius pakartojant išgirstus netikslumus.
- 2.4.4.2 CPDLC pranešimų pakartojimas balsu nebūtinai, nebent ANSP nurodytų kitaip.
- 2.4.5 Leidimų koordinavimas
- 2.4.5.1 Oro eismo valdymo leidimas koordinuojamas tarp oro eismo valdymo padalinių, kad apimtų visą orlaivio maršrutą ar nustatytą jo dalį, kaip aprašyta 2.4.5.1.1–2.4.5.4 nuostatose.
- 2.4.5.1.1 Orlaiviui suteikiamas leidimas visam maršrutui iki pirmojo numatyto tūpimo aerodromo:
- kai prieš išvykimą buvo įmanoma sukoordinuoti leidimą tarp visų padalinių, pro kurių valdymo rajoną orlaivis perskris, arba
  - kai yra pagrįstai įsitikinta, kad išankstinis koordinavimas bus galimas tarp tų padalinių, pro kurių valdymo rajoną orlaivis vėliau perskris.
- 2.4.5.2 Kai koordinavimas pagal 2.4.5.1.1 nuostatas nepasiektas arba nenumatytas, orlaiviui leidimas suteikiamas tik iki tos vietos, kurioje koordinavimą galima pagrįstai užtikrinti; prieš pasiekiant tokią vietą arba tokioje vietoje orlaiviui suteikiamas tolesnis leidimas, atitinkamai pateikus užlaikymo nurodymus.
- 2.4.5.2.1 Kai nurodo ATS padalinys, orlaivis susisiekiama su toliau maršrute esančiu oro eismo valdymo padaliniu, kad gautų tolesnį leidimą prieš valdymo perdavimo vietą.
- 2.4.5.2.1.1 Gaudamas toliau skrydžio maršrute esančių tarnybų suteikiamą leidimą orlaivis palaiko būtiną abipusį ryšį su esamuoju oro eismo valdymo padaliniu.
- 2.4.5.2.1.2 Leidimas, išduotas kaip toliau skrydžio maršrute esančių tarnybų suteiktas leidimas, turi būti pilotui aiškiai atpažįstamas.
- 2.4.5.2.1.3 Toliau skrydžio maršrute esančių tarnybų suteikiami leidimai neturi pakeisti pradinio skrydžio profilio jokioje oro erdvėje, išskyrus priskirtą oro eismo valdymo padaliniui, atsakingam už toliau skrydžio maršrute esančių tarnybų leidimo suteikimą, nebent tai yra koordinuojama.
- 2.4.5.3 Kai orlaivis ketina išskristi iš valdymo rajono aerodromo ir įskristi į kitą valdymo rajoną per trisdešimties minučių laikotarpį arba kitą nustatytą laikotarpį, sutartą tarp atitinkamų rajono valdymo centrų, koordinavimas su tolesnio rajono valdymo centru turi būti atliktas prieš suteikiant išvykimo leidimą.
- 2.4.5.4 Kai orlaivis ketina palikti valdymo rajoną skrydžiui už valdomos oro erdvės ribų ir vėliau vėl įskris į tą patį ar kitą valdymo rajoną, gali būti išduotas leidimas nuo išvykimo vietos iki pirmojo numatyto tūpimo aerodromo. Toks leidimas ar jo pataisos galioja tik toms skrydžio dalims, kurios vyksta valdomoje oro erdvėje.

## **2.5 Asmenų ir transporto priemonių valdymas aerodromuose**

- 2.5.1 Asmenų ar transporto priemonių, įskaitant velkamus orlaivius, judėjimą aerodromo manevravimo zonoje valdo aerodromo skrydžių valdymo bokštas, kad būtų išvengta pavojaus jiems ar tupiantiems, riedantiems ar kylantiems orlaiviams.
- 2.5.2 Kai taikomos prasto matomumo sąlygų procedūros:
- asmenų ir transporto priemonių aerodromo manevravimo zonoje turi būti ne daugiau nei būtina, ypatingą dėmesį atkreipiant į reikalavimus apsaugoti ILS / MLS jautrią (-ias) zoną (-as), kai atliekami veiksmai naudojant II arba III kategorijos tikslumo prietaisus;
  - laikantis 2.5.3 nuostatų, mažiausia atskirtis tarp transporto priemonių ir riedančių orlaivių turi būti tokia, kaip nustatyta ANSP ir patvirtina kompetentingos institucijos, atsižvelgiant į turimas pagalbines priemones;

- c) kai tame pačiame kilimo ir tūpimo take nuolatos atliekami veiksmai naudojant mišrios ILS ir MLS II arba III kategorijos tikslumo prietaisus, turi būti apsaugotos labiau apribotos ILS arba MLS svarbios ir jautrios zonos.

2.5.3 Avarinių tarnybų transporto priemonėms, vykstančioms į pagalbą nelaimę patyrusiam orlaiviui, suteikiama pirmenybė prieš visą kitą antžeminį eismą.

2.5.4 Laikantis 2.5.3 nuostatų, manevravimo zonoje esančios transporto priemonės turi laikytis šių taisyklių:

- a) transporto priemonės ir orlaivį velkančios transporto priemonės turi duoti kelią tupiantiems, kylantiems ar riedantiems orlaiviams;
- b) transporto priemonės turi duoti kelią kitoms orlaivius velkančioms transporto priemonėms;
- c) transporto priemonės turi duoti kelią kitoms transporto priemonėms pagal oro eismo paslaugų padalinio nurodymus;
- d) nepaisant a, b ir c punktų nuostatų, transporto priemonės ir orlaivį velkančios transporto priemonės turi laikytis aerodromo valdymo bokšto duodamų nurodymų.

## 2.6 Specialiosios VFR valdymo zonose

2.6.1 Skrydžiai pagal specialiąsias VFR gali būti vykdomi valdymo zonoje, gavus ATC leidimą. Išskyrus atvejus, kai kompetentinga institucija suteikia leidimą ypatingais atvejais, pvz., medicininiais skrydžiams, paieškos ir gelbėjimo skrydžiams ir gaisrui gesinti, taikomos šios sąlygos:

- a) pilotui:
  - i) skridimas ne debesyse ir matant paviršių;
  - ii) skrydžio matomumas yra ne mažesnis kaip 1 500 m arba, kai tai sraigtasparniai, ne mažesnis kaip 800 m;
  - iii) 140 mazgų ar mažesnis IAS greitis, kad būtų pakankama galimybė laiku pastebėti kitą eismą, bet kurias kliūtis ir taip išvengti susidūrimo, ir
- b) ATC:
  - i) tik dieną, nebent kitaip leistų kompetentinga institucija;
  - ii) matomumas ant žemės yra ne mažesnis kaip 1 500 m arba, kai tai sraigtasparniai, ne mažesnis kaip 800 m;
  - iii) apatinė debesų riba yra ne žemiau kaip 180 m (600 pėdų).

## 3 skyrius. Skrydžio informacijos paslaugos

### 3.1 Taikymas

3.1.1 Skrydžio informacijos paslaugą atitinkami oro eismo paslaugų padaliniai teikia visiems orlaiviams, kuriems ta informacija greičiausiai yra svarbi ir:

- a) kuriems teikiama oro eismo valdymo paslauga arba
- b) kurie kitaip žinomi atitinkamiems oro eismo valdymo padaliniais.

3.1.2 Skrydžio informacijos gavimas neatleidžia orlaivio įgulos vado nuo jokios atsakomybės ir įgulos vadas priima galutinį sprendimą dėl bet kokių siūlomų skrydžio plano pakeitimų.

3.1.3 Kai oro eismo paslaugų padaliniai teikia tiek skrydžio informacijos paslaugą, tiek oro eismo valdymo paslaugą, oro eismo valdymo paslaugos teikimui suteikiama pirmenybė prieš skrydžio informacijos teikimo paslaugą, jei to reikia oro eismo valdymo paslaugai teikti.

### **3.2 Skrydžio informacijos paslaugos taikymo sritis**

3.2.1 Skrydžio informacijos paslauga apima atitinkamos, toliau nurodytos ir bet kurios kitos, galinčios turėti poveikį saugai, informacijos teikimą:

- a) SIGMET ir AIRMET informacijos;
- b) informacijos apie vulkaninį aktyvumą prieš išsiveržimą, ugnikalnių išsiveržimą ir vulkaninių pelenų debesis;
- c) informacijos apie radioaktyviųjų medžiagų arba toksiškų cheminių medžiagų išmetimą į atmosferą;
- d) informacijos apie radijo navigacijos paslaugų prieinamumą;
- e) informacijos apie aerodromų ir susijusios infrastruktūros sąlygų pasikeitimus, įskaitant informaciją apie aerodromo judėjimo zonų būklę, kai ji prastėja dėl sniego, ledo arba gilių vandens telkinių;
- f) informacijos apie nepilotuojamus nevaldomus balionus.

3.2.2 Skrydžiams teikiama skrydžio informacijos paslauga, be 3.2.1 nurodytų elementų, apima šios informacijos teikimą:

- a) apie oro sąlygas, praneštas ar prognozuojamas išvykimo, paskirties ir atsarginiuose aerodromuose;
- b) apie C, D, E, F ir G klasių oro erdvėje skraidančių orlaivių susidūrimo pavojus;
- c) skrydžiams virš vandens, jei įmanoma ir pilotui paprašius – bet kokios turimos informacijos, pvz., apie tame rajone esančių laivų radijo šaukinį, padėtį, tikrąjį kelią, greitį ir kt.

3.2.3 Skrydžiams pagal VFR teikiama skrydžio informacijos paslauga, be 3.2.1 nurodytų elementų, apima turimos informacijos apie eismą ir oro sąlygas skrydžio maršrute, dėl kurių skrydis pagal vizualiųjų skrydžių taisykles greičiausiai taptų neįmanomas, teikimą.

### **3.3 Automatinė aerodromo informacijos paslauga (ATIS)**

3.3.1 ATIS pranešimų naudojimas kryptiniuose (pa)klausimo ir (arba) atsakymo siuntimuose

3.3.1.1 Pilotui paprašius, atitinkamas oro eismo paslaugų padalinys siunčia atitinkamą (-us) ATIS pranešimą (-us).

3.3.1.2 Jei teikiama kalbinis ATIS ir (arba) D-ATIS:

- a) orlaivis patvirtina informacijos gavimą, užmezgęs ryšį atitinkamai su ATS padaliniu, teikiančiu artėjimo tūpti valdymo paslaugą, su aerodromo valdymo bokštu arba su aerodromo skrydžio informacijos tarnyba (AFIS), ir
- b) atitinkamas oro eismo paslaugų padalinys, atsakydamas į orlaivio ATIS pranešimo gavimo patvirtinimą, arba, jei tai atvykstantis orlaivis, kitu laiku, kurį gali nustatyti kompetentinga institucija, pateikia orlaiviui esamą aukščiaučio nuorodą.

- 3.3.1.3 Aktualiaame ATIS pranešime, kurio gavimą patvirtino atitinkamas orlaivis, esanti informacija neturi būti įtraukta į tiesioginę transliaciją orlaiviui, išskyrus aukščiamo nuorodą, kuri turi būti pateikta pagal 3.3.1.2.
- 3.3.1.4 Jei orlaivis patvirtina nebeaktualaus ATIS pranešimo gavimą, orlaiviui nedelsiant nusiunčiamas bet kuris informacijos elementas, kurį būtina atnaujinti.
- 3.3.2 Atvykstančių ir išvykstančių orlaivių ATIS
- 3.3.2.1 ATIS pranešimuose, kuriuose yra tiek atvykimo, tiek išvykimo informacija, turi būti šie informacijos elementai, pateikiami išvardyta tvarka:
- a) aerodromo pavadinimas;
  - b) atvykimo ir (arba) išvykimo nuoroda;
  - c) ryšio tipas, jei ryšys perduodamas per D-ATIS;
  - d) žymuo;
  - e) stebėjimo laikas, jei taikoma;
  - f) numatomas artėjimo tūpti tipas;
  - g) naudojamas (-i) kilimo ir tūpimo takas (-ai); galimas pavojus dėl stabdymo sistemos, jei yra;
  - h) svarbios kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygos ir, jei tinka, stabdymo galimybės;
  - i) užlaikymo atidėjimas, jei taikoma;
  - j) pereinamasis lygis, jei taikoma;
  - k) kita esminė operatyvinė informacija;
  - l) pažemio vėjo kryptis ir greitis, įskaitant reikšmingus pokyčius, ir, jei turimi pažemio vėjo jutikliai, skirti specialiai naudojami kilimo ir tūpimo tako (u) dalims, ir informacijos prašo orlaivio naudotojai – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, kuriai skirta ta informacija, nuoroda;
  - m) matomumas ir, jei taikoma, RVR; <sup>(4)</sup>
  - n) esamos oro sąlygos; (\*)
  - o) debesys žemiau kaip 1 500 m (5 000 pėdų) arba žemiau didžiausio mažiausio sektoriaus aukščio (taikant didesnę vertę); audros debesys; jei dangus apniukęs – vertikalusis matomumas, jei nustatytas (\*)
  - p) oro temperatūra;
  - q) rasos taško temperatūra;
  - r) aukščiamo nuorodą (-os);
  - s) bet kokia turima informacija apie reikšmingus meteorologinius reiškinius artėjimo tūpti ir aukštėjimo rajonuose, įskaitant vėjo poslinkį, ir informacija apie naujausias svarbias oro sąlygas;
  - t) tendencijų prognozė, jei turima, ir

---

<sup>4</sup> \*) Šiuos elementus pakeičia terminas „CAVOK“, kai stebėjimo metu vienu sykiu susidaro šios sąlygos: a) matomumas 10 km arba didesnis ir žemiausias matomumas nepraneštas; b) nėra operatyvinio reikšmingumo debesų ir c) nėra aviacijai reikšmingų oro sąlygų.

- u) specialieji ATIS nurodymai.

### 3.3.3 Atvykstančių orlaivių ATIS

3.3.3.1 ATIS pranešimuose, kuriuose yra tik atvykimo informacija, turi būti šie informacijos elementai, pateikiami išvardyta tvarka:

- a) aerodromo pavadinimas;
- b) atvykimo nuoroda;
- c) ryšio tipas, jei ryšys perduodamas per D-ATIS;
- d) žymuo;
- e) stebėjimo laikas, jei tinka;
- f) numatomas artėjimo tūpti tipas;
- g) pagrindinis (-iai) kilimo ir tūpimo takas (-ai); galimas pavojus dėl sustabdymo sistemos, jei yra;
- h) svarbios kilimo ir tūpimo tako paviršiaus sąlygos ir, jei tinka, stabdymo galimybės;
- i) užlaikymo atidėjimas, jei tinka;
- j) pereinamasis lygis, jei taikoma;
- k) kita esminė operatyvinė informacija;
- l) pažemio vėjo kryptis ir greitis, įskaitant reikšmingus pokyčius, ir, jei turimi pažemio vėjo jutikliai, skirti specialiai naudojamoms kilimo ir tūpimo tako (-ų) dalims, ir informacijos prašo orlaivio naudotojai – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, kuriai skirta ta informacija, nuoroda;
- m) matomumas ir, jei taikoma, RVR; (\*)
- n) esamos oro sąlygos; (5)
- o) debesys žemiau kaip 1 500 m (5 000 pėdų) arba žemiau didžiausio mažiausiojo sektoriaus aukščio (taikant didesnę vertę); audros debesys; jei dangus apniukęs – vertikalusis matomumas, jei nustatytas; (\*)
- p) oro temperatūra;
- q) rasos taško temperatūra;
- r) aukščiamachio nuoroda (-os);
- s) bet kokia turima informacija apie svarbius meteorologinius reiškinius artėjimo tūpti rajone, įskaitant vėjo poslinkį, ir informacija apie naujausias svarbias oro sąlygas;
- t) tendencijų prognozė, jei turima, ir
- u) specialieji ATIS nurodymai.

### 3.3.4 Išvykstančių orlaivių ATIS

3.3.4.1 ATIS pranešimuose, kuriuose yra tik išvykimo informacija, turi būti šie informacijos elementai, pateikiami išvardyta tvarka:

---

<sup>5</sup> \*) Šiuos elementus pakeičia terminas „CAVOK“, kai stebėjimo metu vienu sykiu susidaro šios sąlygos: a) matomumas 10 km arba didesnis ir žemiausias matomumas nepraneštas; b) nėra operatyvinio reikšmingumo debesų ir c) nėra aviacijai reikšmingų oro sąlygų.



- a) aerodromo pavadinimas;
- b) išvykimo nuoroda;
- c) ryšio tipas, jei ryšys perduodamas per D-ATIS;
- d) žymuo;
- e) stebėjimo laikas, jei tinka;
- f) kilimui skirtas (-i) kilimo ir tūpimo takas (-ai); galimą pavojų kelianti sustabdymo sistema, jei yra;
- g) reikšmingos kilimui skirto (-u) kilimo ir tūpimo tako (-u) paviršiaus sąlygos ir, jei taikoma, stabdomasis poveikis;
- h) išvykimo atidėjimas, jei tinka;
- i) pereinamasis lygis, jei taikoma;
- j) kita esminė operatyvinė informacija;
- k) pažemio vėjo kryptis ir greitis, įskaitant reikšmingus pokyčius, ir, jei turimi pažemio vėjo jutikliai, skirti specialiai naudojami kilimo ir tūpimo tako (-u) dalims, ir informacijos prašo orlaivio naudotojai – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, kuriai skirta ta informacija, nuoroda;
- l) matomumas ir, jei taikoma, RVR; (\*)
- m) esamos oro sąlygos; (6)
- n) debesis žemiau kaip 1 500 m (5 000 pėdų) arba žemiau didžiausio mažiausiojo sektoriaus aukščio (taikant didesnę vertę); audros debesis; jei dangus apniukęs – vertikalusis matomumas, jei nustatytas; (\*)
- o) oro temperatūra;
- p) rasos taško temperatūra;
- q) aukščiamacio nuoroda (-os);
- r) bet kokia turima informacija apie svarbius meteorologinius reiškinius aukštėjimo rajone, įskaitant vėjo poslinkį;
- s) tendencijų prognozė, jei turima, ir
- t) specialieji ATIS nurodymai.

#### 4 skyrius. Įspėjimo paslaugos

##### 4.1 Taikymas

###### 4.1.1 Oro eismo paslaugų padalinai teikia įspėjimo paslaugas:

- a) visiems orlaiviams, kuriems teikiama oro eismo valdymo paslauga;
- b) jei įmanoma, visiems kitiems orlaiviams, pateikusiems skrydžio planą ar kitaip žinomiems oro eismo tarnyboms, ir

---

<sup>6</sup> \*) Šiuos elementus pakeičia terminas „CAVOK“, kai stebėjimo metu vienu sykiu susidaro šios sąlygos: a) matomumas 10 km arba didesnis ir žemiausias matomumas nepraneštas; b) nėra operatyvinio reikšmingumo debesų ir c) nėra aviacijai reikšmingų oro sąlygų.

- c) bet kuriam orlaiviui, kuriame, kaip žinoma ar manoma, įvyko neteisėtas įsikišimas.

## **4.2 Informacija orlaiviams, esantiems netoli avarinės padėties orlaivio**

- 4.2.1 Kai oro eismo paslaugų padalinys nustatė, kad orlaivis patyrė avariją, kai tik įmanoma, kiti skrendantieji netoli šio orlaivio informuojami apie avarinės situacijos pobūdį, išskyrus 4.2.2 numatytus atvejus.
- 4.2.2 Jei oro eismo paslaugų padalinys žino ar mano, kad orlaivyje įvyko neteisėtas įsikišimas, ATS pokalbiuose su orlaiviu nenurodomas ypatingosios padėties pobūdis, nebent tai pirmiausia paminėta pranešimuose iš atitinkamo orlaivio ir įsitikinta, kad dėl tokio nurodymo padėtis neblogės.

## **5 skyrius. Su meteorologija susijusios paslaugos. Orlaivio stebėjimai ir ataskaitos kalbiniu ryšiu**

### **5.1 Orlaivio stebėjimų tipai**

- 5.1.1 Bet kurios skrydžio fazės metu atliekami šie orlaivio stebėjimai:

- a) specialieji orlaivio stebėjimai ir
- b) kiti ypatingieji orlaivio stebėjimai.

### **5.2 Specialieji orlaivio stebėjimai**

- 5.2.1 Specialiuosius stebėjimus atlieka ir apie juos praneša visi orlaiviai, jei susiduriama su šiomis sąlygomis arba jos stebimos:

- a) vidutinė arba didelė turbulencija arba
- b) vidutinis arba didelis apledėjimas, arba
- c) stipri kalnų banga, arba
- d) audros be krušos, kurios yra miglotos, įsiterpusios, plačiai pasklidusios arba audros fronte, arba
- e) audros su kruša, kurios yra miglotos, įsiterpusios, plačiai pasklidusios arba audros fronte, arba
- f) didelė dulkių audra arba didelė smėlio audra, arba
- g) vulkaninių pelenų debesis, arba
- h) vulkaninis aktyvumas prieš išsiveržimą arba ugnikalnių išsiveržimas.

- 5.2.2 Kompetentingos institucijos prireikus nustato kitas sąlygas, apie kurias, su jomis susidūrę ar jas pastebėję, turi pranešti visi orlaiviai.

### **5.3 Kiti ypatingieji orlaivio stebėjimai**

- 5.3.1 Kai susiduriama su kitomis 5.2.1 neišvardytomis meteorologinėmis sąlygomis, pvz., vėjo poslinkiu, kurios, įgulos vado nuomone, gali pakenkti saugai arba gerokai sumažinti kitų orlaivio skrydžių veiksmingumą, įgulos vadas, kai tik įmanoma, informuoja atitinkamą oro eismo paslaugų padalinį.

### **5.4 Orlaivio stebėjimų pranešimas kalbiniu ryšiu**

5.4.1 Apie orlaivio stebėjimus skrydžio metu pranešama stebėjimo metu arba iškart, kai tik tai tampa įmanoma.

5.4.2 Apie stebimą orlaivį pranešama iš oro laikantis 5 priedėlio techninių specifikacijų.

## **5.5 Keitimasis orlaivių pranešimais iš oro**

5.5.1 ATS padaliniai, kai tik įmanoma, perduoda specialiuosius ir ypatinguosius orlaivių pranešimus iš oro:

- a) kitiems atitinkamiems orlaiviams;
- b) atitinkamam meteorologinių stebėjimų biurui (MWO) ir
- c) kitiems atitinkamiems ATS padaliniams.

5.5.2 Pranešimai orlaiviui kartojami tiek kartų ir tiek laiko, kiek nustatė atitinkamas ATS padalinys.

#### 4 PRIEDĖLIS. ATS ORO ERDVĖS KLASĖS. TEIKIAMOS PASLAUGOS IR SKRYDŽIO REIKALAVIMAI

(B dalies 1 skyriaus 1.2.1 punkto nuoroda)

<i>Klasė</i>	<i>Skrydžio tipas</i>	<i>Sudarytas skirstymas</i>	<i>Teikiama paslauga</i>	<i>Greičio apribojimas (*)</i>	<i>Radio ryšio galimybės reikalavimas</i>	<i>Būtinai nuolatinis abipusis kalbinis ryšys tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų</i>	<i>Gavus ATC leidimą</i>
<b>A</b>	Tik IFR	Visi orlaiviai	Skrydžių valdymo paslauga	Netaikoma	Taip	Taip	Taip
<b>B</b>	IFR	Visi orlaiviai	Skrydžių valdymo paslauga	Netaikoma	Taip	Taip	Taip
	VFR	Visi orlaiviai	Skrydžių valdymo paslauga	Netaikoma	Taip	Taip	Taip
<b>C</b>	IFR	IFR iš IFR IFR iš IFR	Skrydžių valdymo paslauga	Netaikoma	Taip	Taip	Taip
	VFR	VFR iš IFR	1) Oro eismo valdymo paslauga atskirumui nuo IFR; 2) VFR/VFR eismo informacija (ir, pateikus prašymą, eismo išvengimo rekomendacija)	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Taip	Taip	Taip
<b>D</b>	IFR	IFR iš IFR	Oro eismo valdymo paslauga, eismo informacija apie skrydžius pagal VFR (ir, pateikus prašymą, eismo išvengimo rekomendacija)	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Taip	Taip	Taip

<i>Klasė</i>	<i>Skrydžio tipas</i>	<i>Sudarytas skirstymas</i>	<i>Teikiama paslauga</i>	<i>Greičio apribojimas (*)</i>	<i>Radio ryšio galimybės reikalavimas</i>	<i>Būtinasis nuolatinis abipusis kalbinis ryšys tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų</i>	<i>Gavus ATC leidimą</i>
	VFR	Jokio	IFR/IFR ir VFR/VFR eismo informacija (ir, pateikus prašymą, eismo išvengimo rekomendacijas).	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 AMSL pėdų)	Taip	Taip	Taip
<b>E</b>	IFR	IFR iš IFR	Skrydžių valdymo paslauga ir, jei įmanoma, eismo informacija apie skrydžius pagal VFR	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 AMSL pėdų)	Taip	Taip	Taip
	VFR	Jokio	Informaciją apie eismą, jei įmanoma.	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 AMSL pėdų)	Ne (**)	Ne (**)	Ne
<b>F</b>	IFR	IFR iš IFR, jei įmanoma	Pateikus prašymą, oro eismo rekomendacijų paslauga; skrydžio informacijos paslauga	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 AMSL pėdų)	Taip (***)	Ne (***)	Ne

<i>Klasė</i>	<i>Skrydžio tipas</i>	<i>Sudarytas skirstymas</i>	<i>Teikiama paslauga</i>	<i>Greičio apribojimas (*)</i>	<i>Radio ryšio galimybės reikalavimas</i>	<i>Būtinasis nuolatinis abipusis kalbinis ryšys tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų</i>	<i>Gavus ATC leidimą</i>
	VFR	Jokio	Pateikus prašymą, skrydžio informacijos paslauga	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne
<b>G</b>	IFR	Jokio	Pateikus prašymą, skrydžio informacijos paslauga	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Taip (**)	Ne (**)	Ne
	VFR	Jokio	Pateikus prašymą, skrydžio informacijos paslauga	250 mazgų IAS greitis žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL	Ne (**)	Ne (**)	Ne

(\*) Kai pereinamojo lygio aukštis žemesnis kaip 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL, vietoj 10 000 pėdų turėtų būti naudojamas FL100.

(\*\*) RMZ pilotai turi nuolat klausytis kalbinio ryšio tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų ir prirėikus užmegzti abipusį ryšį atitinkamu ryšio kanalu.

<i>Klasė</i>	<i>Skrydžio tipas</i>	<i>Sudarytas skirstymas</i>	<i>Teikiama paslauga</i>	<i>Greičio apribojimas (*)</i>	<i>Radio ryšio galimybės reikalavimas</i>	<i>Būtinasis nuolatinis abipusis kalbinis ryšys tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų</i>	<i>Gavus ATC leidimą</i>
<p>(**) Kalbinis ryšys tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų būtinasis skrydžiams, dalyvaujantiems teikiant rekomendacijų paslaugą. RMZ pilotai turi nuolat klausytis kalbinio ryšio tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų ir prareikus užmegzti abipusį ryšį atitinkamu ryšio kanalu.</p>							

## 5 PRIEDĖLIS

### ORO NAVIGACIJOS PASLAUGŲ REIKALAVIMAI

#### TECHNINĖS SPECIFIKACIJOS, SUSIJUSIOS SU ORLAIVIO STEBĖJIMAIŠ IR PRANEŠIMAIŠ IŠ ORO, TEIKIAMAIS KALBINIU RYŠIU

#### 1. PRANEŠIMŲ IŠ ORO TURINYS

##### 1.1 SPECIALIEJI PRANEŠIMAI IŠ ORO

1.1.1 Specialiuose orlaivio pranešimuose iš oro turi būti šie elementai:

Pranešimo tipo žymuo

1 skirsnis (padėties informacija)

Orlaivio šaukinys

Padėtis arba koordinatės (platuma ir ilguma)

Laikas

Skrydžio lygis arba lygių intervalas

3 skirsnis (meteorologinė informacija)

Sąlyga, dėl kurios prirėikė pateikti specialųjį pranešimą iš oro, kurią reikia pasirinkti iš B dalies 5 skyriaus 5.2.1 punkte pateikto sąrašo.

#### 2. SPECIALIOSIOS NUOSTATOS, SUSIJUSIOS SU PRANEŠIMU APIE VĖJO POSLINKĮ IR VULKANINIUS PELENUS

##### 2.1 Pranešimas apie vėjo poslinkį

2.1.1 Pranešant apie orlaivio stebėtą vėjo poslinkį, su kuriuo susidurta aukštėjimo ir artėjimo tūpti skrydžio fazėse, turi būti nurodytas orlaivio tipas.

2.1.2 Kai buvo pranešta apie vėjo poslinkio sąlygas arba jos prognozuotos aukštėjimo arba artėjimo tūpti skrydžio fazėse, įgulos vadas, kai tik įmanoma, praneša atitinkamam oro eismo paslaugų padaliniui, nebent jis žino, kad atitinkamą oro eismo paslaugų padalinį jau informavo anksčiau praskridęs orlaivis.

##### 2.2 Pranešimas apie vulkaninį aktyvumą po skrydžio

2.2.1 Orlaiviui atskridus į aerodromą, orlaivio naudotojas arba skrydžio įgulos narys nedelsdamas pateikia aerodromo meteorologijos tarnybai užpildytą vulkaninio aktyvumo ataskaitą arba, jei tokia tarnyba orlaivio įgulos nariams nėra lengvai pasiekama, užpildyta forma pateikiama pagal vietos susitarimus, kuriuos sudarė meteorologijos tarnyba ir orlaivio naudotojas.

2.2.2 Meteorologijos tarnybos gauta užpildyta vulkaninio aktyvumo ataskaita nedelsiant perduodama meteorologinio stebėjimo biurui, atsakingam už meteorologinių suvestinių apie skrydžio informacijos regioną, kuriame vulkaninis aktyvumas buvo stebėtas, teikimą.



## *Priedo papildymas*

Bendrai sutartų skirtumų, apie kuriuos reikia pranešti ICAO pagal šio reglamento 5 straipsnį, sąrašas:

### **B DALIS**

**Skirtumai tarp B dalies ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 11 priede (13-asis leidimas, iki 47-B pataisos imtinai) ir 3 priede (17-asis leidimas, iki 75 pataisos imtinai) pateiktų tarptautinių standartų.**

<b>Skirtumas A11-01</b> ICAO 11 priedas 2 skyrius	Nauja nuostata. Sąjungos reglamento 1.5.1.1.2 punkte, pagrįstame ICAO 11 priedo 2.24.1.1.1 punkto pastaba, nurodyta:  1.5.1.1.2. d ir e punktų reikalavimai taikomi ir oro eismo paslaugų padaliniam, informuojamiems pagal c punktą.
<b>Skirtumas A11-02</b> ICAO 11 priedas 2 skyrius	Nauja nuostata. Sąjungos reglamento 1.5.1.1.3 punkte, pagrįstame ICAO 11 priedo 2.24.1.1.2 punktu ir 2.24.1.1 punkto pastaba, nurodyta:  1.5.1.1.3. Kai nustatoma orlaivio padėtis, oro eismo paslaugų padalinys:  a) praneša orlaiviui jo padėtį ir taisomuosius veiksmus, kurių reikia imtis. Šis pranešimas turi būti pateiktas iškart, kai ATS sužino, kad yra sulaikymo galimybė ar kyla kitas pavojus orlaivio saugai, ir  b) prireikus teikia kitiems oro eismo paslaugų padaliniam ir atitinkamiems kariniams padaliniam reikiamą informaciją apie nuklydusį orlaivį ir bet kokias tam orlaivius pateiktas rekomendacijas.
<b>Skirtumas A11-03</b> ICAO 11 priedas 2 skyrius	Nauja nuostata. Sąjungos reglamento 1.5.1.3 punkte, pagrįstame ICAO 11 priedo 2.23.3 punkto 1 pastaba ir 2.24.1.3 punktu, nurodyta:  1.5.1.3. Nustačius nuklydusį arba neatpažintą orlaivį turi būti atsižvelgta į tai, kad orlaivyje galimas neteisėtas įsikišimas. Jei oro eismo paslaugų padalinys mano, kad nuklydusiame arba neatpažintame orlaivyje galimas neteisėtas įsikišimas, pagal vietoje sutartas procedūras nedelsiant informuojama atitinkama valstybės paskirta institucija.

<p><b>Skirtumas A11-04</b> ICAO 11 priedas 3 skyrius</p>	<p>Nauja nuostata. Sąjungos reglamento 2.2.2 punkte nurodyta:</p> <p>2.2.2. Oro eismo paslaugų padalinių suteikiamais leidimais numatomas toliau nurodytas skirstymas, išskyrus kai to prašo orlaivio pilotas ir tam pritaria kito orlaivio pilotas ir jei kompetentingosios institucijos taip numatyta b punkte nurodytas atvejis, D ir E klasių oro erdvėje skrydžiui gali būti suteiktas leidimas, jeigu jis pats palaiko skirstymą tam tikroje skrydžio žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) dalyje dieną, aukštėjant arba žemėjant, vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) tarp visų skrydžių A ir B klasių oro erdvėje;</li> <li>b) tarp visų skrydžių pagal IFR C, D ir E klasių oro erdvėje;</li> <li>c) tarp visų skrydžių pagal IFR ir VFR C klasės oro erdvėje;</li> <li>d) tarp visų skrydžių pagal IFR ir pagal specialiąsias VFR;</li> <li>e) tarp skrydžių pagal specialiąsias VFR, nebent kitaip nustatytų kompetentinga institucija.</li> </ul>
<p><b>Skirtumas A11-05</b> ICAO 11 priedas 3 skyrius</p>	<p>Sąjungos reglamento 2.4.4.1 punkte nurodyta (papildant 11 priedo 11. 3.7.3.1 punkte pateiktą ICAO standartą pabrauktu tekstu):</p> <p>2.4.4. Leidimų ir su sauga susijusios informacijos pakartojimas</p> <p>2.4.4.1. Skrydžio įgula pakartoja skrydžių vadovui su sauga susijusias balsu perduotų ATC leidimų ir nurodymų dalis. Visuomet reikia pakartoti šiuos dalykus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) ATC maršruto leidimai;</li> <li>b) leidimai ir nurodymai įriedėti į bet kokį kilimo ir tūpimo taką, tūpti ant jo, kilti nuo jo, sustoti prieš įriedant į jį, kirsti jį, <u>riedėti</u> į jį ir juo priešinga kilimui ar tūpimui kryptimi ir</li> <li>c) kilimo ir tūpimo tako užimtumas, aukščiamacio nuostatos, SSR kodai, <u>naujai priskirti ryšio kanalai</u>, skrydžio lygio nurodymai, krypties ir greičio nurodymai, ir</li> <li>d) pereinamieji lygiai, nurodyti skrydžių vadovo arba ATIS</li> </ul>

<p><b>Skirtumas A11-06</b> ICAO 11 priedas 3 skyrius</p>	<p>transliacijose.</p> <p>Sjungos reglamento 2.4.4.1.1 punkte nurodyta (papildant 11 priedo 3.7.3.1.1 punkte pateiktą ICAO standartą pabrauktu tekstu):</p> <p>2.4.4.1.1. Kiti leidimai ar nurodymai, įskaitant sąlyginius leidimus <u>ir riedėjimo nurodymus</u>, pakartojami arba patvirtinami taip, kad būtų aišku, jog jie suprasti ir jų bus laikomasi.</p> <p>Nauja nuostata. Sąjungos reglamento 2.6 punkte nurodyta:</p>
<p><b>Skirtumas A11-07</b> ICAO 11 priedas 3 skyrius</p>	<p><b>2.6 Specialiosios VFR valdymo zonose</b></p> <p>2.6.1. Skrydžiai pagal specialiąsias VFR gali būti vykdomi valdymo zonoje, gavus ATC leidimą. Išskyrus atvejus, kai kompetentinga institucija suteikia leidimą ypatingais atvejais, pvz., medicininiais skrydžiams, paieškos ir gelbėjimo skrydžiams ir gaisrui gesinti, taikomos šios sąlygos:</p> <p>a) pilotui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) skridimas ne debesyse ir matant paviršiu;</li> <li>ii) skrydžio matomumas yra ne mažesnis kaip 1 500 m arba, kai tai sraigtasparniai, ne mažesnis kaip 800 m;</li> <li>iii) 140 mazgų ar mažesnis IAS greitis, kad pilotas turėtų pakankamai laiko pastebėti kitą eismą, bet kurias kliūtis ir taip išvengti susidūrimo, ir</li> </ul> <p>b) ATC:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) tik dieną, nebent kitaip leistų kompetentinga institucija;</li> <li>ii) matomumas ant žemės yra ne mažesnis kaip 1 500 m arba, kai tai sraigtasparniai, ne mažesnis kaip 800 m;</li> <li>iii) apatinė debesų riba yra ne žemiau kaip 180 m (600 pėdų).</li> </ul>
<p><b>Skirtumas A11-08</b> ICAO 11 priedas</p>	<p>Nauja nuostata. Sąjungos reglamento 3.1.2 punkte, pagrįstame ICAO 11 priedo 4.1.1 punkto pastaba, nurodyta:</p> <p>3.1.2 Skrydžio informacijos gavimas neatleidžia orlaivio įgulos vado nuo jokios atsakomybės ir įgulos vadas priima galutinį sprendimą dėl bet kokių siūlomų skrydžio plano pakeitimų.</p>

<p>4 skyrius</p> <p><b>Skirtumas A3-01</b></p> <p>ICAO 3 priedas</p> <p>5 skyrius</p>	<p>Nauja nuostata. Sąjungos reglamento 5.2.2 punkte nurodyta:</p> <p>5.2.2. Kompetentingos institucijos prirėikus nustato kitas sąlygas, apie kurias, su jomis susidūrę ar jas pastebėję, turi pranešti visi orlaiviai.</p>
---	---