

GEN 1.7 SKIRTUMAI, PALYGINTI SU ICAO STANDARTAIS, REKOMENDACIJOMIS IR PROCEDŪROMIS

1.7.1 SKIRTUMAI, PALYGINTI SU ICAO STANDARTAIS, REKOMENDACIJOMIS IR PROCEDŪROMIS

Pavadinimas	Nuoroda	Skirtumai	
1 priedas Personalo licencijavimas			
1 skyrius	1.2	Išduodama: -skrydžių valdymo elektronikos specialisto licencija; -Lengvojo orlaivio piloto licencija.	
	2.3.3.1.1	Kandidatas kaip orlaivio pilotas turi būti skraidęs ne mažiau kaip 45 valandas.	
	2.3.4.1.1	Kandidatas kaip sraigtasparnio pilotas turi būti skraidęs ne mažiau kaip 45 valandas.	
	4 skyrius	4.3.1	Išduodant Skrydžių vadovo licenciją, laikomasi šios tvarkos: kandidatas, baigęs mokymo kursą, laiko teorinius egzaminus, po to išduodama Skrydžių vadovo mokinio licencija, suteikianti teisę jos savininkui prižiūrimam instruktoriaus, pradėti mokymą Skrydžių valdymo padalinyje.
	4.7	Ši licencija neišduodama.	
	1.2.9.7 a)	Kalbos 4 (darbinis) lygis vertinamas kas 4 metai.	
2 priedas Skrydžių taisyklės			
3 skyrius	3.2.2	Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3210 b punkte nustatyta: <i>„b) Orlaivis, kuriam žinoma, kad kitas orlaivis negali tinkamai manevruoti, duoda šiam orlaiviui kelią.“</i>	
	3.2.2.4	Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3210 c punkto 3 dalies i papunktis skiriasi nuo ICAO 2 priedo 3.2.2.4 punkto tuo, kad nurodoma, jog: <i>„i) Sklandytuvų lenkimas. Sklandytuvas, kuris lenkia kitą sklandytuvą, gali pasukti į dešinę arba į kairę.“</i>	
	3.2.3.2 b)	Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3215 b punkto 2 dalyje nustatyta (ICAO 2 priedo standarto 3.2.3.2 dalies b punktą papildžius paryškintu tekstu): <i>„2) visuose aerodromo judėjimo lauke esančiuose orlaiviuose kiek įmanoma įjungiami žiburiai, skirti orlaivio konstrukcijos matmenims paženklininti (išskyrus atvejus, kai orlaiviai nejudą ir yra kitaip tinkamai apšviesti);“</i>	
	3.2.5 c) ir d)	Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3225 punktas skiriasi nuo ICAO 2 priedo standarto 3.2.5 punkto c papunkčio ir 3.2.5 punkto d papunkčio tuo, kad jame nurodyta, jog c ir d punktai netaikomi oro balionams: <i>„c) išskyrus oro balionus, kildamas arba artėdamas tūpti, visus posūkius daro kairėn, nebent skrydžių valdymo tarnyba nurodytų kitaip; d) išskyrus oro balionus, kyla ir tūpia prieš vėją, nebent dėl saugos, kilimo ir tūpimo tako padėties arba oro eismo nustatoma, kad tikslinga pasirinkti kitą kryptį.“</i>	
		3.3.1.2	ICAO 2 priedo 3.3.1.2 punktas pakeičiamas Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.4001 b punktu. Šio ICAO standarto ir šio Sąjungos reglamento skirtumai: - kalbant apie numatomus tarptautinius skrydžius pagal VST, Sąjungos reglamentas (SERA.4001 punkto b papunkčio 5 dalis) skiriasi nuo ICAO 2 priedo standarto 3.3.1.2 punkto e papunkčio tuo, kad jame įterptas paryškintas tekstas: <i>„bet kokį tarptautinį skrydį, nebent atitinkamos valstybės nustatytą kitaip.“</i> - kalbant apie VST ir SPT skrydžius, kuriuos numatoma vykdyti naktį, į Sąjungos reglamentą SERA.4001 b punkto 6 papunktyje įtrauktas papildomas reikalavimas: <i>„6) skrydį, kurį numatoma vykdyti naktį, jeigu išvykstama iš šalia aerodromo esančios teritorijos.“</i> Šis skirtumas taip pat nurodytas aprašant skirtumą (4 skyrius, 4.3 punktas), taikomą VST.

Pavadinimas	Nuoroda	Skirtumai
	3.8 ir 2 priedėlis	3 skyriaus 3.8 dalyje esantys žodžiai „patyręs nelaimę“ į Sąjungos teisės aktus neįtraukti, todėl palydos misijų taikymo sritis platesnė – jos taikomos visų rūšių skrydžiams, kuriems prašoma tokios paslaugos. Be to, Sąjungos teisės aktuose nėra 2 priedėlio 1.1–1.3 dalių (įskaitytinai) ir A priedo nuostatų.
4 skyrius	4.3	<p>Nauja nuostata. ICAO 2 priedo 4.3 punktas pakeičiamas Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.5005 c punktu. Skirtumas tas, kad į Įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 923/2012 įtraukiami reikalavimai, pagal kuriuos VST skrydžiai naktį gali būti leidžiami:</p> <p>„c) Jeigu taip nustato kompetentinga institucija, naktiniai VST skrydžiai gali būti leidžiami tokiomis sąlygomis:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) jeigu išskrendama iš šalia aerodromo esančios teritorijos, pateikiamas skrydžio planas; 2) skrydžio metu užmezgamas ir palaikomas abipusis radijo ryšys atitinkamu oro eismo paslaugų ryšio kanalu (jeigu jis prieinamas); 3) taikomi S5–1 lentelėje nurodyti RMS matomumo ir atstumo nuo debesų mažiausieji dydžiai, tačiau: <ol style="list-style-type: none"> i) debesų padas turi būti ne žemiau kaip 450 m (1 500 pėdų); ii) išskyrus c punkto 4 papunkčio nuostatą, netaikomos S5–1 lentelės a ir b punktuose pateiktos sumažėjusio skrydžio matomumo nuostatos; iii) B, C, D, E, F ir G klasės oro erdvėje ir žemiau kaip 900 m (3 000 pėdų) virš MSL arba 300 m (1 000 pėdų) virš žemės paviršiaus, atsižvelgiant į tai, kuris didesnis, pilotas turi nuolat matyti paviršių; iv) sraigtasparniams F ir G klasės oro erdvėje ir esant mažesniau kaip 900 m (3 000 pėdų) skrydžio matomumui virš MSL arba 300 m (1 000 pėdų) virš žemės paviršiaus, atsižvelgiant į tai, kuris didesnis, skrydžio matomumas turi būti ne mažiau kaip 3 km, su sąlyga, kad pilotas nuolat mato paviršių ir jeigu manevruojama tokiu greičiu, kad laiku būtų pastebėtas kitas orlaivis arba kliūtis ir išvengta susidūrimo; ir v) kalnuotam paviršiui kompetentinga institucija gali nustatyti didesnius RMS matomumo ir atstumo nuo debesų mažiausiuosius dydžius; 4) mažesni nei 3 punkte nurodytieji debesų pado, matomumo ir atstumo nuo debesų mažiausieji dydžiai gali būti leidžiami sraigtasparniams ypatingais atvejais, pvz., medicininių skrydžių, paieškos ir gelbėjimo operacijų arba gaisrų gesinimo atvejais; 5) išskyrus atvejus, kai orlaiviui būtina kilti arba tūpti, arba kai yra gautas kompetentingos institucijos leidimas, skrydis pagal VST naktį vykdomas tokiame lygyje, kuris nebūtų mažesnis už mažiausiąjį absoliutųjį skrydžio aukštį, nustatytą valstybės, virš kurios teritorijos skrendama, o jeigu toks mažiausias skrydžio aukštis nenustatytas: <ol style="list-style-type: none"> i) virš aukštos vietovės arba kalnų vietovėse – lygyje, kuris yra bent 600 m (2 000 pėdų) virš aukščiausios kliūties, esančios 8 km spinduliu nuo apskaičiuotosios orlaivio padėties; ii) kitur nei nurodyta i punkte – lygyje, kuris yra bent 300 m (1 000 pėdų) virš aukščiausios kliūties 8 km spinduliu nuo apskaičiuotosios orlaivio padėties.“
	4.6	<p>ICAO 2 priedo 4.6 punktas pakeičiamas Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.5005, f punkte nustatant kliūties perskridimo aukščio kriterijus:</p> <p>„f) Išskyrus atvejus, kai orlaiviui būtina kilti arba tūpti, arba kai yra gautas kompetentingos institucijos leidimas, VST skrydis nevykdomas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) virš tankiai apgyvendintų didelių miestų rajonų, miestų ir gyvenviečių, taip pat žmonių sambūrio atvirose vietose – žemiau kaip 300 m (1 000 pėdų) virš aukščiausios kliūties 600 m spinduliu nuo orlaivio; 2) kitais atvejais nei nurodyta 1 punkte – žemiau kaip 150 m (500 pėdų) virš žemės ar vandens paviršiaus arba 150 m (500 pėdų) virš aukščiausios kliūties, esančios 150 m (500 pėdų) spinduliu nuo orlaivio.“

Pavadinimas	Nuoroda	Skirtumai
3 priedas Meteorologinis tarptautinės oro navigacijos aprūpinimas		
1 dalis SARP's esmė		
4 skyrius		Meteorologiniai stebėjimai ir pranešimai
	4.6.1.1	MET REPORT/SPECIAL pranešimuose nurodomos vėjo krypties magnetinės reikšmės.
	4.7.3	MET REPORT/SPECIAL pranešimuose Šiaulių aerodrome nenaudojamas automatinį vietinių pranešimų identifikatorius AUTO.
5 skyrius		Stebėjimai iš orlaivių ir pranešimai
	5.2a)	Reguliarūs stebėjimai iš orlaivių neatliekami.
6 skyrius		Orų prognozės
	6.3	Tūpimo prognozės Kauno, Palangos ir Šiaulių aerodromams nesudaromos.
	6.3.3	Tendencijos prognozė (TREND) ta pati teikiama MET REPORT ir METAR pranešimuose.
	6.4	Kilimo prognozės Kauno, Palangos ir Šiaulių aerodromams nesudaromos, Vilniaus aerodromui sudaromos pagal užklausą.
	7.4.1	Vėjo poslinkio perspėjimai Kauno, Palangos ir Šiaulių aerodromams nesudaromi.
2 dalis Papildymai ir priedai		
	4.1.5.1	MET REPORT/SPECIAL pranešimuose nurodomos vėjo krypties magnetinės reikšmės.
	4.3.5	Kauno ir Vilniaus aerodromų MET REPORT/SPECIAL pranešimuose, skaičiuojant RVR, naudojamas 100%, 30%, 10% ir 3% RWY žiburių šviesos intensyvumas. Palangos aerodrome – 100% RWY žiburių šviesos intensyvumas.
	4.8.1.5 b)	A3-2 lentelė. Kauno aerodrome METAR/SPECI pranešimuose kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės informacijoje visuomet nurodoma ta pati kilimo ir tūpimo tako žymė, nepriklausomai nuo naudojamos kilimo ir tūpimo tako krypties.
4 priedas Oro navigacijos žemėlapiai		
4 skyrius		Aerodromo kliūčių žemėlapis – ICAO. B tipo
	4.2.1	Šis žemėlapis nerengiamas.
5 skyrius		Aerodromo vietovės ir kliūčių žemėlapis – ICAO (elektroninė versija).
	5.2.1	Šis žemėlapis neprieinamas 4 zonai.
6 skyrius		Tiksliojo artėjimo tūpti vietovės žemėlapis – ICAO
	6.2.1	Kauno RWY 26 ir Vilniaus RWY 02 aerodromų žemėlapiai yra rengiami.
11 skyrius		Artėjimo tūpti pagal prietaisus žemėlapis – ICAO
	11.10.9	Atitinkama navigacijos duomenų kodavimo informacija neskelbiama antroje žemėlapio pusėje arba atskirame lape.
15 skyrius		Orlaivių stovėjimo aikštelių ir pastatymo schema – ICAO
	15.2.1	Tik Vilniaus aerodromo žemėlapis yra rengiamas.
16 skyrius		Pasaulio oro navigacijos žemėlapis – ICAO 1:1 000 000
	16.2.1	Šis žemėlapis nerengiamas.
18 skyrius		Oro navigacijos žemėlapis – ICAO mažo mastelio
	18.2.1	Šis žemėlapis nerengiamas.

Pavadinimas	Nuoroda	Skirtumai
19 skyrius		Kurso žymėjimo žemėlapis – ICAO
	19.2.1	Šis žemėlapis nerengiamas.
20 skyrius		Elektroninis oro navigacijos žemėlapis – ICAO
	20.2.1	Šis žemėlapis nerengiamas.
21 skyrius		ATC minimalaus absoliutaus aukščio stebėjimo žemėlapis – ICAO
	21.2.1	Šis žemėlapis nerengiamas.
5 priedas Matavimo vienetai naudojami ore ir žemėje		
		Skirtumų nėra
6 priedas Orlaivių naudojimas		
1 dalis	Tarptautinis komercinis oro susisiekimas - lėktuvai	
	Naudojamas 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos Reglamentas (EEC) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje III priedas (EU-OPS).	
7 priedas Orlaivių nacionaliniai ir registravimo ženklai		
		Skirtumų nėra
8 priedas Orlaivių tinkamumas skraidyti		
	Naudojami JAR-21 "Orlaivių, su jais susijusių produktų ir dalių sertifikavimo tvarka" ir JAR-25 "Didieji lėktuvai".	
9 priedas Formalumų supaprastinimas		
		Rengiamas
10 priedas Aviacijos ryšiai		Skirtumų nėra
11 priedas Oro eismo paslaugos		
2 skyrius	2.6.1 punktas	Išimties galimybė. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.6001 dalyje orlaiviui leidžiama viršyti 250 mazgų greičio ribą, jeigu kompetentinga institucija tai patvirtina tam tikrų rūšių orlaiviams, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali išlaikyti šio greičio.
	2.25.5 punktas	Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3401 d punkto 1 papunktis nuo ICAO 11 priedo 2.25.5 standarto skiriasi taip: <i>„Tikrinant laiką, jis nurodomas bent artimiausios minutės tikslumu“</i>
3 skyrius		Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.8005 dalies b punkte nurodyta: b) Skrydžių valdymo tarnybų suteikiamais leidimais numatomas toliau nurodytas skirstymas: 1) tarp visų skrydžių A ir B klasių oro erdvėje; 2) tarp visų SPT skrydžių C, D ir E klasių oro erdvėje; 3) tarp visų SPT skrydžių ir VST skrydžių C klasės oro erdvėje; 4) tarp visų SPT skrydžių ir specialiųjų VST skrydžių; 5) tarp specialiųjų VST skrydžių, nebent kitaip nustatytų kompetentinga institucija; išskyrus atvejus, kai to prašo orlaivio pilotas ir tam pritaria kito orlaivio pilotas ir jei kompetentingos institucijos taip numatyta b punkte nurodytiems atvejams, D ir E klasių oro erdvėje pilotui gali būti suteiktas leidimas, jeigu jis pats išlaiko skirstymą tam tikroje skrydžio žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) dalyje dieną, aukštėjant arba žemėjant, vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis.

Pavadinimas		Nuoroda	Skirtumai
			Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.8015 dalyje nurodyta (ICAO standarto 11 priedo 3.7.3.1 punktą papildžius paryškintu tekstu): e) Leidimų ir su sauga susijusios informacijos pakartojimas 1) Skrydžio įgula pakartoja skrydžių vadovui su sauga susijusias balsu perduotų skrydžių valdymo tarnybos leidimų ir nurodymų dalis. Visuomet reikia pakartoti šiuos dalykus: i) skrydžių valdymo tarnybos maršruto leidimai; ii) 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 iii) kilimo ir tūpimo tako užimtumas, aukščiamacio nuostatos, SSR kodai, naujai priskirti ryšio kanalai , lygio nurodymai, kurso ir greičio nurodymai, ir iv) pereinamieji lygiai, nurodyti skrydžių vadovo arba ATIS transliacijose.
			Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.8015 dalies e punkto 2 dalyje nurodyta (ICAO standarto 11 priedo 3.7.3.1.1 punktą papildžius paryškintu tekstu): 2) 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.
	3 skyrius		Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.5010 dalyje nustatyta: SERA.5010 Specialieji VST skrydžiai, vykdomi skrydžių valdymo zonos Specialieji VST skrydžiai gali būti leidžiami skrydžių valdymo zonoje, jeigu yra gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas. Išskyrus atvejus, kai sraigasparniams ypatingais atvejais, pvz., medicininiams skrydžiams, paieškos ir gelbėjimo operacijoms ir gaisrų gesinimo atveju tai leidžia kompetentinga institucija, taikomos tokios papildomos sąlygos: a) pilotui: 1) vengiant debesų ir matant žemės paviršių; 2) skrydžio matomumas yra ne mažesnis kaip 1 500 m, o sraigasparniams – ne mažesnis kaip 800 m; 3) 140 mazgų IAS arba mažesniu greičiu, kad laiku būtų pastebėtas kitas orlaivis arba kliūtys ir išvengta susidūrimo; ir b) skrydžių valdymo tarnybai: 1) tik dieną, nebent kompetentinga institucija yra leidusi kitaip; 2) matomumas nuo žemės yra ne mažiau kaip 1 500 m, o sraigasparniams – ne mažiau kaip 800 m; 3) debesų padas yra ne mažiau kaip 180 m (600 pėdų).
	5 skyrius		Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.12005 dalyje nustatyta: b) Kompetentingos institucijos prireikus nustato kitas sąlygas, apie kurias, su jomis susidūrę ar jas pastebėję, praneša visi orlaiviai.
12 priedas Paieška ir gelbėjimas			
			Skirtumų nėra
13 priedas Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas			
			Skirtumų nėra
14 priedas Aerodromai			
			Skirtumų nėra
15 priedas Oro navigacijos informacijos paslaugos			
	4 skyrius		AIP
		4.1.3 b)	Kauno, Palangos bei Šiaulių aerodromų eismo schemos pateiktos kartu su orlaivių stovėjimo aikštelių ir pastatymo schemomis - ICAO.
		4.1.3 d)	Aerodromo vietovės ir kliūčių žemėlapis –ICAO (elektroninė versija) neprieinamas 4 zonai.

Pavadinimas		Nuoroda	Skirtumai
		4.1.3 e)	Kauno, Palangos bei Šiaulių aerodromų orlaivių stovėjimo aikštelių ir pastatymo schemos pateiktos kartu su eismo schemomis - ICAO.
		4.1.3 g)	ATC minimalaus absoliutaus aukščio stebėjimo žemėlapis ICAO nerengiamas.
		4.1.3 i)	Tiksliojo artėjimo tūpti vietovės žemėlapis – ICAO yra rengiamas Kauno ir Vilniaus aerodromams.
	7 skyrius		Oro navigacijos informacijos aplinkraščiai (AIC)
		7.2.1.4	Skirtinga spalva pažymėti AIC nerengiami.
	10 skyrius		Vietovės ir kliūčių duomenų elektroninė versija
			Nėra
	1 papildymas		AIP turinys
	1 dalis		Bendroji
		GEN 3.5.7	VOLMET paslaugos
			Nėra
	2 dalis		Maršrutai
		ENR 3.1	Žemutiniai ATS maršrutai
			Nėra
		ENR 3.2	Viršutiniai ATS maršrutai
			Nėra
		ENR 3.4	Sraigtasparnių maršrutai
			Tie patys maršrutai kaip ir orlaivių.
		ENR 3.5	Kiti maršrutai
		Nėra	
ENR 4.2		Specialiosios navigacijos sistemos	
		Nėra	
ENR 4.3		Pasaulinė navigacijos palydovinė sistema (GNSS)	
	Nėra		
ENR 4.5	Antžeminiai oro navigacijos žiburiai – maršrute		
	Nėra		
	ENR 5.2	Karinių pratybų, mokymų zonos bei priešlėktuvinės gynybos atpažinimo zona (ADIZ).	
		Yra parengtos karinių pratybų ir mokymo zonos.	
	ENR 5.6	Paukščių migracijos/susitelkimai ir jautrios gyvūnijos vietos	
		Yra parengtos Kauno, Palangos ir Vilniaus aerodromų paukščių migracijos/susitelkimo schemos. Jautrios gyvūnijos vietų schema nerengiama.	
	3 dalis		Aerodromai
		AD 2.8	Peronų, riedėjimo takų ir vietos patikrinimų duomenys
		4)	Nėra
		AD 2.24	Aerodromų žemėlapiai
5); 11)		Nėra	

Pavadinimas	Nuoroda	Skirtumai
	AD 3	Sraigtasparnių uostai
		Nėra
16 priedas Aplinkosauga		Rengiamas
17 priedas Saugumas		Skirtumų nėra
18 priedassaugus pavojingų krovinių vežimas oru		
		Rengiamas

Pavadinimas	Nuoroda	Skirtumai
Doc 4444 Oro navigacijos paslaugų procedūros – Skrydžių taisyklės ir oro eismo paslaugų teikimo taisyklės		
2 papildymas	8	Be kariniams skrydžiams naudojamų orlaivių, dar ir muitinės ir policijos orlaivių naudotojai ICAO skrydžio plano 8 punkte turi įrašyti raidę "M".
Doc 7030 Regioninės papildomosios procedūros		
		Rengiamos
Doc 8400 ICAO santrumpos ir kodai		
		Skirtumų nėra

1.7.2 DUOMENYS PILNAI NEATITINKANTYS DUOMENŲ KOKYBĖS REIKALAVIMŲ, NURODYTŲ KOMISIJOS REGLAMENTE (EB) 73/2010 (ADQ)

Duomenų elementas	AIP skyrius	Neatitikimo priežastis	Pastabos

SPECIALUSIS TUŠČIAS PUSLAPIS