GEN 1.7 SKIRTUMAI, PALYGINTI SU ICAO STANDARTAIS, REKOMENDUOJAMA PRAKTIKA IR PROCEDŪROMIS

1 priedas Personalo licencijavimas, Keturioliktas leidimas, Pakeitimas 178

1 skyrius

1.2.2.1

Pagal Čikagos konvencijos 1 priedo reikalavimus trečiojoje šalyje išduotos licencijos galiojimas patvirtinamas pagal ES reglamentą

4 skyrius

4.7

Aviacijos stoties operatoriaus licencijos kategorija Lietuvoje nenaudojama

2 priedas Skrydžių taisyklės, Dešimtas leidimas, Pakeitimas 46

3 skyrius

3.2.2

Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3210 b punkte nustatyta:
„b) Orlaivis, kuriam žinoma, kad kitas orlaivis negali tinkamai manevruoti, duoda šiam orlaiviui kelią.“

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) Sklandytuvų lenkimas. Sklandytuvas, kuris lenkia kitą sklandytuvą, gali pasukti į dešinę arba į kairę.“

3.2.3.2

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):
*„2) visuose aerodromo judėjimo lauke esančiuose orlaiviuose **kiek įmanoma** įjungiami žiburiai, skirti orlaivio konstrukcijos matmenims paženklinti (išskyrus atvejus, kai orlaiviai nejuda ir yra kitaip tinkamai apšviesti);“*

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:
*„bet kokį tarptautinį skrydį, **nebent atitinkamos valstybės nustatytų kitaip.**“*
- kalbant apie VST ir SPT skrydžius, kuriuos numatoma vykdyti naktį, į Sąjungos reglamentą SERA.4001 b punkto 6 papunktyje įtrauktas papildomas reikalavimas:
„6) skrydį, kurį numatoma vykdyti naktį, jeigu išvykstama iš šalia aerodromo esančios teritorijos.“
Šis skirtumas taip pat nurodytas aprašant skirtumą (4 skyrius, 4.3 punktas), taikomą VST.

GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

Annex 1 Personnel Licensing, Fourteenth Edition, Amdt 178

Chapter 1

1.2.2.1

Validation of license issued in compliance with the requirements of Annex 1 to the Chicago Convention by a third country shall be validated in accordance with EU Regulation

Chapter 4

4.7

The aeronautical station operator license category is not used in Lithuania

Annex 2 Rules of the Air, Tenth Edition, Amdt 46

Chapter 3

3.2.2

New Provision. Implementing Regulation (EU) No. 923/2012, SERA.3210(b), specifies:
“b) An aircraft that is aware that the manoeuvrability of another aircraft is impaired shall give way to that aircraft.”

3.2.2.4

New Provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3210(c)(3)(i) differs from ICAO Standard in Annex 2, 3.2.2.4 by specifying that:
“i) Sailplanes overtaking. A sailplane overtaking another sailplane may alter its course to the right or to the left.”

3.2.3.2

Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.3215(b)(2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 2, 3.2.3.2(b) of the text in bold):
*“2) unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, **as far as practicable**;”*

3.3.1.2

ICAO Annex 2, 3.3.1.2 is replaced with Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.4001(b).
The differences between this ICAO Standard and this Union regulation are as follows:
- with regards to VFR flights planned to operate across international borders, the Union regulation (SERA.4001(b)(5)) differs from the ICAO Standard in Annex 2, 3.3.1.2(e) with the addition of the text in bold, as follows:
*“any flight across international borders, **unless otherwise prescribed by the States concerned.**”*
- with regard to VFR and IFR flights planned to operate at night, an additional requirement is inserted to Union regulation SERA.4001(b)(6)as follows:
“6) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome”
This difference is also addressed in Difference (Chapter 4, 4.3) below for VFR.

3.6.2.2	3.6.2.2
Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.8020 b punkto 2 papunktis nuo ICAO 2 priedo 3.6.2.2 c punkto standarto skiriasi taip:	Implementing Regulation (EU) No. 923/2012 SERA.8020 (b)(2) differs from ICAO Annex 2, standard 3.6.2.2 c) by stating that:
Tikrojo oro greičio pokytis: jei vidutinis tikrasis oro greitis kreiseriniame lygyje tarp pranešimo taškų skiriasi arba manoma, kad skirsis plius ar minus 5 procentais nuo tikrojo oro greičio, nurodyto skrydžio plane, atitinkamas oro eismo paslaugų padalinys apie tai turi būti informuotas	Variation in true airspeed: if the average true airspeed at cruising level between reporting points varies or is expected to vary by plus or minus 5 per cent of the true airspeed, from that given in the flight plan, the appropriate air traffic services unit shall be so informed
3.6.5.2	3.6.5.2
3.6.5.2.1 Jei IFR skrydis susiduria su vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis (VMC) ir pilotas nusprendžia tęsti skrydį VMC sąlygomis, Reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.14083 c punkto 6 papunktis taip pat reikalauja nustatyti SSR atsakiklyje A režimo kodą 7601, kad informuotų ATS padalinį apie savo ketinimą tęsti skrydį VMC sąlygomis ir tūpti artimiausiame tinkamame aerodrome.	3.6.5.2.1 If an IFR flight encounters visual meteorological conditions (VMC) and the pilot in command decides to continue to fly in VMC, Regulation (EU) No 923/2012, point SERA.14083 (c) (6) also requires the pilot to set Mode A Code 7601 in order to inform the ATS unit about their intention to continue to fly in VMC and land at the nearest suitable aerodrome.
3.6.5.2.2 Reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.14083 c punkte nustatyta, kad taikant tiek procedūrinį, tiek stebėjimu grindžiamą oro eismo valdymą turi būti laikomasi bendro 20 minučių laiko parametro prieš koreguojant greičio ir vertikalųjį profilį pagal pateiktą skrydžio planą, atsižvelgiant į jo pakeitimus, perduotus CHG (Change) ir DLA (Delay) pranešimais.	3.6.5.2.2 Regulation (EU) No 923/2012, SERA.14083 (c) requires a common time parameter of 20 minutes to be observed for both procedural and surveillance environment before adapting the speed and vertical profile in accordance with the filed plan, as amended by the modification (CHG) and delay (DLA) messages.
3.8	3.8
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.	The words ‘in distress’ of Chapter 3 Part 3.8, are not included in Union law, thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions contained in Appendix 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in Attachment A, are not contained in Union law.
4 skyrius	**Chapter 4**
4.3	4.3
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: *„c) Jeigu taip nustato kompetentinga institucija, naktiniai VST skrydžiai gali būti leidžiami tokiomis sąlygomis:* *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:* *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 erdvėse ir esant mažesniam 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*	New provision. ICAO Annex 2, 4.3, is replaced with Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.5005(c). The difference is that Implementing Regulation (EU) No 923/2012 adds requirements under which VFR flights at night may be permitted, as follows: *“c) When so prescribed by the competent authority, VFR flights at night may be permitted under the following conditions:* *1) if leaving the vicinity of an aerodrome, a flight plan shall be submitted;* *2) flights shall establish and maintain two-way radio communication on the appropriate ATS communication channel, when available;* *3) the VMC visibility and distance from cloud minima as specified in Table S5-1 shall apply except that:* *i) the ceiling shall not be less than 450 m (1 500 ft);* *ii) except as specified in (c)(4), the reduced flight visibility provisions specified in Table S5-1(a) and (b) shall not apply;* *iii) in airspace classes B, C, D, E, F and G, at and below 900 m (3 000 ft) above MSL or 300 m (1 000 ft) above terrain, whichever is the higher, the pilot shall maintain continuous sight of the surface;* *iv) for helicopters in airspace classes F and G, flight visibility shall not be less than 3 km, provided that the pilot maintains continuous sight of the surface and if manoeuvred at a speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or*

©2012 ORO NAVIGACIJA

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:
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

ICAO 2 priedo 4.6 punktas pakeičiamas Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.5005, f punkte nustatant kliūties perskridimo aukščio kriterijus:
„f) Išskyrus atvejus, kai orlaiviui būtina kilti arba tūpti, arba kai yra gautas kompetentingos institucijos leidimas, VST skrydis nevykdomas:
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.****“*

3 priedas Meteorologinis tarptautinės oro navigacijos aprūpinimas, Dvidešimtas leidimas, Pakeitimas 80

4 skyrius

4.6.1.1

MET REPORT/SPECIAL pranešimuose nurodomos vėjo krypties magnetinės reikšmės

4.7.3

MET REPORT/SPECIAL pranešimuose EYSA AD nenaudojamas automatinių vietinių pranešimų identifikatorius AUTO

6 skyrius

6.3.1

TREND prognozės EYKA AD ir EYPA AD nesudaromos

7 skyrius

7.4.1

Vėjo poslinkio perspėjimai EYKA AD, EYPA AD ir EYSA AD nesudaromi

obstacles in time to avoid collision; and

v) for mountainous terrain, higher VMC visibility and distance from cloud minima may be prescribed;

4) ceiling, visibility and distance from cloud minima lower than those specified 4.3(c) above may be permitted for helicopters in special cases, such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting;

5) except when necessary for take-off or landing, or except when specifically authorized by the competent authority, a VFR flight at night shall be flown at a level which is not below the minimum flight altitude established by the State whose territory is overflown, or, where no such minimum flight altitude has been established:
i) over high terrain or in mountainous areas, at a level which is at least 600 m (2 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft;
ii) elsewhere than as specified in (i), at a level which is at least 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle located within 8 km of the estimated position of the aircraft.”

4.6

ICAO Annex 2, 4.6, is replaced with Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.5005, introducing the obstacle clearance criteria in (f), as follows:
“f) Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:
1) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;
2) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) ***above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.****”*

Annex 3 Meteorological Service for International Air Navigation, Twentieth Edition, Amdt 80

Chapter 4

4.6.1.1

In MET REPORT/SPECIAL reports the surface wind mean direction is reported in magnetic degrees

4.7.3

In MET REPORT/SPECIAL reports for EYSA AD, the AUTO identifier of automatic local reports is not used

Chapter 6

6.3.1

Trend forecasts for EYKA AD and EYPA AD are not prepared

Chapter 7

7.4.1

Wind shear warnings for EYKA AD, EYPA AD and EYSA AD are not prepared

3 papildymas 4 skyrius	**Appendix 3 Chapter 4**
4.1.5.1 MET REPORT/SPECIAL pranešimuose nurodomos vėjo krypties magnetinės reikšmės	4.1.5.1 In MET REPORT/SPECIAL reports the surface wind mean direction is reported in magnetic degrees
4.3.6.6 METAR pranešimuose tais atvejais, kai per 10 minučių laikotarpį RVR 1 minutės vidurkio vertės pakinta daugiau kaip 50 m ar daugiau kaip 20 procentų vidutinės vertės, imant didesniąją iš jų, tuomet vietoje 10 minučių vidurkio vertės nurodomos 1 minutės vidurkio minimali ir maksimali vertės	4.3.6.6 In METAR reports, if the 1-minute RVR values during the 10-minute period vary from the mean value by more than 50 m or more than 20 per cent of the mean value, whichever is greater, the 1-minute mean minimum and the 1-minute mean maximum values are reported instead of the 10-minute mean value
4.5.3 EYVI AD debesų pado aukštis pranešamas aerodromo aukščio atvykstantiems ir išvykstantiems orlaiviams atžvilgiu	4.5.3 At EYVI AD the height of cloud base is reported above aerodrome elevation to arriving and to departing aircraft
4.5.4.5 a) EYSA AD automatiniuose pranešimuose kodas “///” nenaudojamas debesų tipo kodo vietoje	4.5.4.5 a) At EYSA AD in automated reports “///” is not used for replacement of cloud type
10 papildymas 1 skyrius	**Appendix 10 Chapter 1**
1.1 METAR AUTO pranešimai EYSA AD išleidžiami 28 ir 58 minutę	1.1 METAR AUTO reports at EYSA AD are issued at the 28th and 58th minute
4 priedas Oro navigacijos žemėlapiai, Vienuoliktas leidimas, Pakeitimas 61	**Annex 4 Aeronautical Charts, Eleventh Edition, Amdt 61**
4 skyrius. Aerodromo kliūčių žemėlapis – ICAO. B tipo	**Chapter 4. Aerodrome obstacle chart – ICAO. Type B**
4.2.1 Šis žemėlapis dar nerengiamas	4.2.1 This chart is not yet produced
5 skyrius. Aerodromo vietovės ir kliūčių žemėlapis – ICAO (elektroninė versija)	**Chapter 5. Aerodrome terrain and obstacle chart – ICAO (Electronic)**
5.2.1 Šis žemėlapis neprieinamas 4 zonai	5.2.1 This chart is not available for Area 4
6 skyrius. Tiksliojo artėjimo tūpti vietovės žemėlapis – ICAO	**Chapter 6. Precision approach terrain chart – ICAO**
6.2.1 Kauno RWY 08, Palangos, Šiaulių ir Vilniaus RWY 19 aerodromų žemėlapiai nerengiami	6.2.1 These charts are not produced for Kaunas RWY 08, Palanga, Šiauliai and Vilnius RWY 19 aerodromes
7 skyrius. Maršrutinis žemėlapis - ICAO	**Chapter 7. Enroute chart - ICAO**
7.2.1 Šis žemėlapis nerengiamas	7.2.1 This chart is not produced
9 skyrius. Standartinio išskridimo pagal prietaisus žemėlapis (SID) – ICAO	**Chapter 9. Standard departure chart - Instrument (SID) – ICAO**
9.2 Šis žemėlapis nerengiamas Šiaulių aerodromui	9.2 This chart is not produced for Šiauliai aerodrome
9.9.4.3 Atitinkama navigacijos duomenų kodavimo informacija neskelbiama antroje žemėlapio pusėje arba atskirame lape	9.9.4.3 Appropriate data to support navigation database coding is not published on the verso of the chart or as a separate sheet
10 skyrius. Standartinio atskridimo pagal prietaisus žemėlapis (STAR) – ICAO	**Chapter 10. Standard arrival chart - Instrument (STAR) – ICAO**
10.2 Šis žemėlapis nerengiamas Šiaulių aerodromui	10.2 This chart is not produced for Šiauliai aerodrome
10.9.4.3	10.9.4.3

©2012 ORO NAVIGACIJA

Atitinkama navigacijos duomenų kodavimo informacija neskelbiama antroje žemėlapio pusėje arba atskirame lape

Appropriate data to support navigation database coding is not published on the verso of the chart or as a separate sheet

11 skyrius. Artėjimo tūpti pagal prietaisus žemėlapis – ICAO

11.10.9

Atitinkama navigacijos duomenų kodavimo informacija neskelbiama antroje žemėlapio pusėje arba atskirame lape (išskyrus RNP žemėlapiuose)

Chapter 11. Instrument approach chart – ICAO

11.10.9

Appropriate data to support navigation database coding is not published on the verso of the chart or as a separate sheet (except RNP charts)

14 skyrius. Aerodromo eismo schema – ICAO

14.2

Kauno, Palangos bei Šiaulių aerodromų eismo schemose kartu pateiktos orlaivių stovėjimo aikštelių ir pastatymo schemos - ICAO

Chapter 14. Aerodrome ground movement chart – ICAO

14.2

The chart is produced in combination with the Aircraft parking/docking chart - ICAO for Kaunas, Palanga and Šiauliai aerodromes

15 skyrius. Orlaivių stovėjimo aikštelių ir pastatymo schema – ICAO

15.2

Kauno, Palangos bei Šiaulių aerodromų orlaivių stovėjimo aikštelių ir pastatymo schemose kartu pateiktos eismo schemos - ICAO

Chapter 15. Aircraft parking/docking chart – ICAO

15.2

The chart is produced in combination with the Aerodrome ground movement chart - ICAO for Kaunas, Palanga and Šiauliai aerodromes

16 skyrius. Pasaulio oro navigacijos žemėlapis – ICAO 1:1 000 000

16.2.1

Šis žemėlapis nerengiamas

Chapter 16. World aeronautical chart – ICAO 1:1 000 000

16.2.1

This chart is not yet produced

18 skyrius. Oro navigacijos žemėlapis – ICAO mažo mastelio

18.2

Šis žemėlapis nerengiamas

Chapter 18. Aeronautical navigation chart – ICAO small scale

18.2

This chart is not yet produced

19 skyrius. Kurso žymėjimo žemėlapis – ICAO

19.2

Šis žemėlapis nerengiamas

Chapter 19. Plotting chart – ICAO

19.2

This chart is not yet produced

20 skyrius. Elektroninis oro navigacijos žemėlapis – ICAO

20.2.1

Šis žemėlapis nerengiamas

Chapter 20. Electronic aeronautical chart display – ICAO

20.2.1

This chart is not yet produced

5 priedas Matavimo vienetai naudojami ore ir žemėje, Penktas leidimas, Pakeitimas 17

Nėra

Annex 5 Units of Measurement to be used in Air and Ground Operations, Fifth Edition, Amdt 17

NIL

6 priedas Orlaivių naudojimas

Annex 6 Operation of Aircraft

I dalis - Tarptautinis komercinis oro susisiekimas - lėktuvai, Dvyliktas leidimas, Pakeitimas 48

Nėra

Part I - International Commercial Air Transport – Aeroplanes, Twelfth Edition, Amdt 48

NIL

II dalis - Tarptautinė bendroji aviacija - lėktuvai, Vienuoliktas leidimas, Pakeitimas 40

Nėra

Part II - International General Aviation — Aeroplanes, Eleventh Edition, Amdt 40

NIL

III dalis - Tarptautinės operacijos - sraigtasparniai, Vienuoliktas leidimas, Pakeitimas 27

Nėra

Part III - International Operations — Helicopters, Eleventh Edition, Amdt 27

NIL

7 priedas Orlaivių nacionaliniai ir registravimo ženklai, Šeštas leidimas, Pakeitimas 7

Nėra

Annex 7 Aircraft Nationality and Registration Marks, Sixth Edition, Amdt 7

NIL

8 priedas Orlaivių tinkamumas skraidyti, Tryliktas leidimas, Pakeitimas 109

Nėra

Annex 8 Airworthiness of Aircraft, Thirteenth Edition, Amdt 109

NIL

9 priedas Formalumų supaprastinimas, Šešioliktas leidimas, Pakeitimas 29

Nėra

Annex 9 Facilitation, Sixteenth Edition, Amdt 29

NIL

10 priedas Aviacijos ryšiai

Annex 10 Aeronautical Telecommunications

I tomas – Radijo navigacijos priemonės, Aštuntas leidimas, Pakeitimas 93

Nėra

Volume I — Radio Navigation Aids, Eighth Edition, Amdt 93

NIL

II tomas - Ryšio procedūros, įskaitant ir su statusu PANS, Septintas leidimas, Pakeitimas 92

5 skyrius

5.2.1.7.3.2.3

SERA.14055 Radiotelefonijos procedūros

b) „2) Atsakant į minėtą kreipimąsi nurodomas besikreipiančiosios stoties šaukinys, po jo nurodomas atsakančiosios stoties šaukinys, ir laikoma, kad tai yra raginimas besikreipiančiajai stočiai siųsti pranešimą. Kai ryšys perkeliamas toje pačioje OEP tarnyboje, OEP tarnybos šaukinį galima praleisti, jei tai leidžia kompetentinga institucija.“

Volume II - Communication Procedures including those with PANS Status, Seventh Edition, Amdt 92

Chapter 5

5.2.1.7.3.2.3

SERA.14055 Radiotelephony procedures

b) “2) The reply to the above calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, which shall be considered an invitation to proceed with transmission by the station calling. For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted, when so authorized by the competent authority.”

III tomas – Ryšio sistemos, Antras leidimas, Pakeitimas 91

Nėra

Volume III — Communication Systems, Second Edition, Amdt 91

NIL

IV tomas – Stebėjimo ir susidūrimų išvengimo sistemos, Penktas leidimas, Pakeitimas 91

Nėra

Volume IV — Surveillance and Collision Avoidance Systems, Fifth Edition, Amdt 91

NIL

V tomas – Oro navigacijos radijo dažnių spektro panaudojimas, Trečias leidimas, Pakeitimas 88A

Nėra

Volume V — Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization, Third Edition, Amdt 88A

NIL

11 priedas Oro eismo paslaugos, Penkioliktas leidimas, Pakeitimas 52

Annex 11 Air Traffic Services, Fifteenth Edition, Amdt 52

2 skyrius

2.6.1; 2.6.3

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.

Chapter 2

2.6.1; 2.6.3

Exemption possibility. Implementing Regulation (EU) No 923/2012 paragraph SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 knot speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

2.26.5

Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3401 d punkto 1 papunktis nuo ICAO 11 priedo 2.26.5 standarto skiriasi taip:
*„Tikrinant laiką, jis nurodomas **bent** artimiausios minutės tikslumu“*

2.26.5

Implementing Regulation (EU) No 923/2012 SERA.3401 (d) (1) differs from ICAO Annex 11, standard 2.26.5 by stating that

*“Time checks shall be given **at least** to the nearest minute”*

©2012 ORO NAVIGACIJA

3 skyrius

3.1

Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.5010 dalyje nustatyta:

SERA.5010 Specialieji VST skrydžiai, vykdomi skrydžių valdymo zonose

Specialieji VST skrydžiai gali būti leidžiami skrydžių valdymo zonoje, jeigu yra gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas. Išskyrus atvejus, kai sraigtasparniams ypatingais atvejais, pvz., medicininiams skrydžiams, paieškos ir gelbėjimo operacijoms ir gaisrų gesinimo atveju tai leidžia kompetentinga institucija, taikomos tokios papildomos sąlygos:

a) tokie skrydžiai gali būti vykdomi tik dieną, nebent kompetentinga institucija yra leidusi kitaip;
b) pilotui:
   1) vengiant debesų ir matant žemės paviršių;
   2) skrydžio matomumas yra ne mažesnis kaip 1 500 m, o sraigtasparniams – ne mažesnis kaip 800 m;
   3) 140 mazgų IAS arba mažesniu greičiu, kad laiku būtų pastebėtas kitas orlaivis arba kliūtys ir išvengta susidūrimo; ir
c) skrydžių valdymo tarnyba neišduoda specialųjį VST skrydį vykdančiam orlaiviui leidimo kilti arba tūpti skrydžių valdymo zonoje esančiame aerodrome ar įskristi į aerodromo eismo zoną arba aerodromo eismo ratą, jeigu meteorologinės sąlygos, apie kurias pranešta, yra prastesnės nei toliau nurodyti mažiausieji dydžiai:

1) matomumas nuo žemės yra ne mažiau kaip 1 500 m, o sraigtasparniams – ne mažiau kaip 800 m;
2) debesų padas yra ne mažiau kaip 180 m (600 pėdų).

3.3.4

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.

3.7.3.1

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

Chapter 3

3.1

New provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.5010, specifies:

SERA.5010 Special VFR in control zones

Special VFR flights may be authorized to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied:

a) such flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;
b) by the pilot:
   1) clear of cloud and with the surface in sight;
   2) the flight visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
   3) at speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and
c) an air traffic control unit shall not issue a Special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

1) the ground visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
2) the ceiling is not less than 180 m (600 ft)

3.3.4

New provision. Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8005(b), specifies:

b) Clearances issued by air traffic control units shall provide separation:

1) between all flights in airspace Classes A and B;
2) between IFR flights in airspace Classes C, D and E;
3) between IFR flights and VFR flights in airspace Class C;
4) between IFR flights and special VFR flights;
5) between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority;

except that, when requested by the pilot of an aircraft and agreed by the pilot of the other aircraft and if so prescribed by the competent authority for the cases listed under (b) above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3 050 m (10 000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions.

3.7.3.1

Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015, specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1 of the text in bold):

e) Read-back of clearances and safety-related information

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, aukščiamačio nuostatos, SSR kodai, **naujai priskirti ryšio kanalai**, lygio nurodymai, kurso ir greičio nurodymai, ir
iv) pereinamieji lygiai, nurodyti skrydžių vadovo arba ATIS transliacijose.

3.7.3.1.1

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.

12 priedas Paieška ir gelbėjimas, Aštuntas leidimas, Pakeitimas 18

Nėra

13 priedas Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas, Dvyliktas leidimas, Pakeitimas 18

Nėra

14 priedas Aerodromai

Tomas I — Aerodromo projektavimas ir veikla, Devintas leidimas, Pakeitimas 17

2 skyrius

2.9.5

Kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklei apibūdinti vartojami papildomi terminai, būtent „SLIDUS ŠLAPIAS“

2.12

Specifikacija buvo iš dalies perkelta. Perkelta specifikacija yra Rekomendacinėje medžiagoje GM1 ADR.OPS.A.005 vizualaus artėjimo tūpti indikatorių sistemose

3 skyrius

3.3.1

Kilimo ir tūpimo tako posūkio trinkelės suteikimas yra sąlyginis dėl žodžių „jei reikia“ įtraukimo į CS (Sertifikavimo specifikacijos)

5 skyrius

5.2.1.3

Kilimo ir tūpimo tako šoninės juostos žymėjimas taip pat gali tęstis per sankryžą

5.3.5.44

CS numato dar vieną atvejį, kai objektas arba esamo objekto pratęsimas gali prasiskverbti pro kliūčių apsaugos paviršių

1) The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:

i) ATC route clearances;
ii) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, **taxi** and backtrack on any runway; and
iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, **newly assigned communication channels**, level instructions, heading and speed instructions; and
iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.

3.7.3.1.1

Implementing Regulation (EU) No 923/2012, paragraph SERA.8015(e) (2), specifies (with the addition to ICAO Standard in Annex 11, 3.7.3.1.1 of the text in bold):

2) Other clearances or instructions, including conditional clearances **and taxi instructions,** shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.

Annex 12 Search and Rescue, Eighth Edition, Amdt 18

NIL

Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation, Twelfth Edition, Amdt 18

NIL

Annex 14 Aerodromes

Volume I — Aerodrome Design and Operations, Ninth Edition, Amdt 17

Chapter 2

2.9.5

Additional terms are used for the description of the runway surface condition, namely ‘SLIPPERY WET’

2.12

The specification has been partially transposed. The transposed specification is in Guidance Material GM1 ADR.OPS.A.005 visual approach indicator systems

Chapter 3

3.3.1

The provision of the runway turn pad is conditional due to the inclusion of the words "if required" in the CS (Certification Specifications)

Chapter 5

5.2.1.3

Runway side stripe markings may also continue across the intersection

5.3.5.44

The CS foresees one more case where an object or an extension to an existing object may penetrate the obstacle protection surface

©2012 ORO NAVIGACIJA

5.3.5.45

CS nenumato esamų objektų pašalinimo, kaip nurodyta specifikacijoje

9 skyrius

9.2.2

AMC (Priimtinos atitikties priemonės) nenumato specialisto aprūpinimo gaisro gesinimo įranga, atitinkančia pavojų ir riziką

9.2.4

Be atitinkamoje specifikacijoje numatytų atvejų, CS leidžia turėti įrangą / įrenginius ir po saugos įvertinimo dėl saugos ir reguliarumo

Tomas II — Sraigtasparnių uostai, Penktas leidimas, Pakeitimas 9

Nėra

15 priedas Oro navigacijos informacijos paslaugos, Šešioliktas leidimas, Pakeitimas 42

5 skyrius

5.2.5.1

– Kauno, Palangos bei Šiaulių aerodromų eismo schemos pateiktos kartu su orlaivių stovėjimo aikštelių ir pastatymo schemomis – ICAO;
– Aerodromo vietovės ir kliūčių žemėlapis – ICAO (elektroninė versija) neprieinamas 4 zonai;
– Kauno, Palangos bei Šiaulių aerodromų orlaivių stovėjimo aikštelių ir pastatymo schemos pateiktos kartu su eismo schemomis – ICAO;
– Tiksliojo artėjimo tūpti vietovės žemėlapis – ICAO nerengiamas Kauno RWY 08, Palangos, Šiaulių ir Vilniaus RWY 19

5.3.2

AIP duomenų rinkinys nerengiamas

5.3.4

Aerodromo kartografavimo duomenų rinkinys nerengiamas

5.3.5

Skrydžių pagal prietaisus procedūrų duomenų rinkinys nerengiamas

6 skyrius

6.3.2.3

Įgyvendinimo reglamento (ES) 2017/373 AIS.TR.330(a) nuostatos aiškiai neapima visų NOTAM atsiradimo atvejų. Be to, jos neapima kosminio oro NOTAM atvejo ir neapibrėžia NOTAM atsiradimo atvejų dėl radijo navigacijos, oras-žemė ryšio paslaugų ir oro navigacijos pavojų.

16 priedas Aplinkosauga

Tomas I - Orlaivių triukšmas, Aštuntas leidimas, Pakeitimas 14

Nėra

5.3.5.45

The CS doe s not foresee the removal of existing objects as prescribed in the specification

Chapter 9

9.2.2

The AMC (Acceptable Means of Compliance) does not foresee the provision of specialist fire-fighting equipment appropriate to the hazard and risk

9.2.4

In addition to the cases foreseen in the relevant specification, the CS allows the presence of equipment/ installations also after a safety assessment regarding safety and regularity

Volume II — Heliports, Fifth Edition, Amdt 9

NIL

Annex 15 Aeronautical Information Services, Sixteenth Edition, Amdt 42

Chapter 5

5.2.5.1

– Aerodrome Ground Movement Charts are produced in combination with the Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO for Kaunas, Palanga and Šiauliai aerodromes;
– Aerodrome Terrain and Obstacle Chart – ICAO (Electronic) is not available for Area 4;
– Aircraft Parking/Docking Chart is produced in combination with the Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO for Kaunas, Palanga and Šiauliai aerodromes;
– Precision Approach Terrain Chart – ICAO is not produced for Kaunas RWY 08, Palanga, Šiauliai and Vilnius RWY 19

5.3.2

AIP data set is not provided

5.3.4

Aerodrome mapping data sets are not provided

5.3.5

Instrument flight procedure data sets are not provided

Chapter 6

6.3.2.3

The provisions of Implementing Regulation (EU) 2017/373 AIS.TR.330(a) do not cover explicitly all cases of NOTAM origination. Also, they do not cover the case of space weather NOTAM and do not define cases of NOTAM origination for radio navigation, air-ground communication services and air-navigation hazards.

Annex 16 Environmental Protection

Volume I - Aircraft Noise, Eighth Edition, Amdt 14

NIL

Tomas II - Orlaivių variklių emisijos, Penktas leidimas, Pakeitimas 11

Nėra

Volume II - Aircraft Engine Emissions, Fifth Edition, Amdt 11

NIL

Tomas III - Lėktuvo CO2 emisija, Pirmas leidimas, Pakeitimas 2

Nėra

Volume III - Aeroplane CO2 emissions, First Edition, Amdt 2

NIL

Tomas IV - Tarptautinės aviacijos taršos kompensavimo ir mažinimo schema (CORSIA), Antras leidimas, Pakeitimas 1

Nėra

Volume IV - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), Second Edition, Amdt 1

NIL

17 priedas Saugumas, Dvyliktas leidimas, Pakeitimas 18

Annex 17 Security, Twelfth Edition, Amdt 18

Doc 8973 Aviacijos saugumo vadovas

11.2.6.18 (a)

Nuo 2022 m. sausio 1 d. EYVI/EYKA/EYPA nuolatiniai oro uosto leidimai darbuotojams išduodami be vizualiai nurodytos galiojimo datos.

Nuolatinių asmeninių leidimų galiojimas programuojamas elektroniniu būdu. Lietuvos oro uostų apsaugos darbuotojai ir Viešojo saugumo tarnybos prieigos taškuose ir oro uoste tikrina visų tipų leidimus naudodami mobiliuosius skaitytuvus, kurie leidžia nustatyti elektroniniu būdu programuojamų leidimų galiojimą. Skirtumas nuo ICAO standarto, atliktas pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2015/1998 1.2.5.1 e).

Doc 8973 Aviation Security Manual

11.2.6.18 (a)

Since 01 January 2022 EYVI/EYKA/EYPA permanent airport permits for staff are issued without the visually indicated validity date.

The validity of permanent personal permits is programmed electronically. At the access points and at the airside, security staff of Lithuanian Airports and the Public Security Service check the permits of all types by using mobile scanners, which allows to determine the validity of electronically programmed permits. Difference from ICAO standard done according Commission Implementing Regulation (EU) 2015/1998 1.2.5.1 (e).

18 priedas Saugus pavojingų krovinių vežimas oru, Ketvirtas leidimas, Pakeitimas 12

Nėra

Annex 18 The Safe Transport of Dangerous Goods by Air, Fourth Edition, Amdt 12

NIL

19 priedas Saugos valdymas, Antras leidimas, Pakeitimas 1

Nėra

Annex 19 Safety Management, Second Edition, Amdt 1

NIL

Doc 10066 Oro navigacijos paslaugų procedūros Oro navigacijos informacijos valdymas, Pirmas leidimas, Pakeitimas 1

6 skyrius

6.1.4.3

Pranešimai apie nustatytų pavojingų, ribojamų ar draudžiamų zonų aktyvavimą ir apie veiklą, reikalaujančią laikino oro erdvės apribojimo, išskyrus gelbėjimo darbus, turi būti paskelbti ne vėliau kaip prieš 1 dieną iki nurodytų zonų aktyvavimo

Doc 10066 Procedures for air navigation services Aeronautical information Management, First Edition, Amdt 1

Chapter 6

6.1.4.3

At least one day advance notice shall be given of the activation of established danger, restricted or prohibited areas and of activities requiring temporary airspace restrictions other than for emergency operations

Doc 4444 Oro eismo valdymas Šešioliktas leidimas, Pakeitimas 10

Nėra

Doc 4444 Air Traffic Management, Sixteenth Edition, Amdt 10

NIL

©2012 ORO NAVIGACIJA