

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2016/1185**2016 m. liepos 20 d.**

kuriuo dėl bendrųjų skrydžių taisyklių ir veiklos nuostatų dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų (standartizuotų Europos skrydžių taisyklių C dalies) atnaujinimo ir užbaigimo iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012 ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 730/2006

(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. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo ⁽¹⁾, 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 įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinančio Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB ⁽²⁾, ypač į jo 8b straipsnio 6 dalį,

kadangi:

- (1) Reglamento (EB) Nr. 551/2004 4 straipsnyje reikalaujama, kad Komisija priimtų skrydžių taisyklių ir vienodo oro erdvės klasifikavimo nuostatų įgyvendinimo taisykles. Sąjungos skrydžių taisyklės buvo parengtos dviem etapais. I etapu (standartizuotų Europos skrydžių taisyklių (SERA) A dalis) Komisija, padedama Eurokontrolės, Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – agentūra) ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO), parengė Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos (toliau – Čikagos konvencija) 2 priedo perkėlimo į Sąjungos teisę priemones. II etapu (SERA B dalis) į Sąjungos teisę perkeltos Čikagos konvencijos 3 ir 11 priedų atitinkamos nuostatos. Šio darbo rezultatas yra Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012 ⁽³⁾ – vienas Sąjungos teisės aktas, kuriame sujungtos minėtos A ir B dalys;
- (2) dabar reikėtų užbaigti rengti Įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 923/2012 – į jį įtraukti likusias svarbias ICAO nuostatas, visų pirma nustatytas Čikagos konvencijos 10 priede ir dokumente Nr. 4444 (PANS-ATM), į kuriuos įtraukta su skrydžiais susijusių taisyklių ir kurie dar nebuvo perkelti į Sąjungos teisę;
- (3) šio reglamento nuostatomis turėtų būti remiamos ir papildomos su oro eismo paslaugų teikimu susijusios taisyklės, įtrauktos į Čikagos konvencijos 10 priedo II tomą ir 11 priedą, ICAO dokumentą Nr. 4444 (PANS ATM) ir bendrieji reikalavimai, nustatyti pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 8b straipsnį, kad būtų užtikrintas paslaugų teikimo ir pilotų bei kitų subjektų veiksmų pagal šį reglamentą nuoseklumas;
- (4) be to, Įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 923/2012 reikėtų suderinti su Komisijos reglamentais (ES) Nr. 965/2012 ⁽⁴⁾ ir (ES) Nr. 139/2014 ⁽⁵⁾, kad būtų užtikrintas civilinės aviacijos saugos reglamentavimo nuoseklumas;

⁽¹⁾ O L L 96, 2004 3 31, p. 20.

⁽²⁾ O L L 79 2008 3 19, p. 1.

⁽³⁾ 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (O L L 281, 2012 10 13, p. 1).

⁽⁴⁾ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (O L L 296, 2012 10 25, p. 1).

⁽⁵⁾ 2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros (O L L 44, 2014 2 14, p. 1).

- (5) dėl tos pačios priežasties ir siekiant aiškiau išdėstyti taikomas taisykles, Reglamente (EB) Nr. 730/2006 ⁽¹⁾ nustatytos taisyklės turėtų būti įterptos į Įgyvendinimo reglamentą (ES) Nr. 923/2012;
- (6) todėl Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas, o Komisijos reglamentas (EB) Nr. 730/2006 – panaikintas;
- (7) reikėtų numatyti pakankamą pereinamąjį laikotarpį, kad valstybės narės, orlaivių naudotojai, oro navigacijos paslaugų teikėjai ir kitos suinteresuotosios šalys galėtų tinkamai įgyvendinti šį reglamentą, įskaitant naujų procedūrų paskelbimą ir naudotojų bei susijusių darbuotojų mokymą. Tačiau šio reglamento nuostatos dėl skubių Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 pakeitimų atsižvelgiant į naujausius Čikagos konvencijos 2 ir 11 priedų pakeitimus ar Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 įgyvendinimo patirtį turėtų būti taikomos jau nuo ankstesnės tinkamos datos, atsižvelgiant į Oro navigacijos informacijos reguliavimo ir kontrolės (angl. santr. AIRAC) sistemos pranešimo datas;
- (8) šiame reglamente numatytos priemonės parengtos remiantis agentūros nuomone, pateikta pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 17 straipsnio 2 dalies b punktą ir 19 straipsnio 1 dalį;
- (9) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 549/2004 ⁽²⁾ 5 straipsniu įsteigto Bendro dangaus komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012 iš dalies keičiamas taip:

1) 1 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Šis reglamentas taikomas ir valstybių narių kompetentingoms institucijoms, oro navigacijos paslaugų teikėjams, aerodromų eksploatuotojams, taip pat atitinkamam antžeminiam personalui, dalyvaujančiam orlaivių naudojimo veikloje.“;

b) pridedama 4 dalis:

„4. Šis reglamentas netaikomas aviamodeliams ir žaisliniams orlaiviams. Tačiau valstybės narės užtikrina, kad būtų nustatytos nacionalinės taisyklės, kuriomis užtikrinama, kad aviamodeliai ir žaisliniai orlaiviai būtų naudojami taip, kad pavojus civilinės aviacijos saugai, asmenims, turtui ar kitiems orlaiviams būtų kuo mažesnis.“

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 punktą išbraukiamas;

b) 25 punktą pakeičiamas taip:

„25. riedėjimas oru – sraigtasparnio arba orlaivio su vertikalojo kilimo ir tūpimo funkcija (VTOL) judėjimas virš aerodromo paviršiaus; paprastai naudojamas žemės atoveikis, o antžeminis greitis yra mažesnis kaip 37 km/h (20 mazgų)“;

c) 27 ir 28 punktai pakeičiami taip:

„27. konsultacinės oro eismo paslaugos – konsultacinėje oro erdvėje teikiamos paslaugos, kuriomis siekiama, kiek įmanoma, užtikrinti orlaivių, skrendančių pagal skrydžių planus, parengtus laikantis skrydžių pagal prietaisus taisyklių (SPT), skirstymą;

28. skrydžių valdymo tarnybos (SVT) leidimas – leidimas orlaiviui atlikti veiksmus skrydžių valdymo tarnybos nustatytais sąlygomis“;

⁽¹⁾ 2006 m. gegužės 11 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 730/2006 dėl oro erdvės klasifikavimo ir skrydžių pagal regimųjų skrydžių taisykles vykdymo (RST) virš 195 skrydžių lygio (OL L 128, 2006 5 16, p. 3).

⁽²⁾ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 1).

d) 33, 34 ir 35 punktai pakeičiami taip:

- „33. oro eismo paslaugų (OEP) oro erdvės – raidėmis pažymėtos nustatyto dydžio oro erdvės, kuriose galimi tam tikro tipo skrydžiai ir kurioms yra nustatytos oro eismo paslaugos ir orlaivių naudojimo taisyklės;
34. OEP pranešimų tarnyba – padalinys, įsteigtas pranešimams apie oro eismo paslaugas ir skrydžių planams, pateikiamiems prieš išskridimą, priimti;
35. OEP tarnyba – bendrasis terminas, galintis reikšti skrydžių valdymo tarnybą, skrydžių informacijos centrą, aerodromo skrydžių informacijos tarnybą arba oro eismo paslaugų pranešimų tarnybą;“;

e) įterpiamas 34a punktas:

- „34a. OEP stebėjimo paslauga – paslauga, tiesiogiai teikiama naudojant OEP apžvalgos sistemą;“;

f) 38 punktas pakeičiamas taip:

- „38. atsarginis aerodromas – aerodromas, į kurį orlaivis gali skristi, jei neįmanoma arba nepatartina tęsti skrydžio į paskirties aerodromą arba jame tūpti, ir kuriame yra būtinos tarnybos bei įranga, kuriame galima užtikrinti atitiktį orlaivio veikimo charakteristikų reikalavimams ir kuris veikia numatytu naudojimosi metu. Atsarginiai aerodromai:
- a) kilimo atsarginis aerodromas – atsarginis aerodromas, kuriame orlaivis galėtų tūpti netrukus po kilimo, jeigu būtina ir jeigu neįmanoma pasinaudoti išskridimo aerodromu;
- b) maršruto atsarginis aerodromas – atsarginis aerodromas, kuriame orlaivis galėtų tūpti, jeigu skrisdamas turėtų nukrypti nuo nustatyto maršruto;
- c) paskirties atsarginis aerodromas – atsarginis aerodromas, kuriame orlaivis galėtų tūpti, jeigu būtų neįmanoma arba nepatartina tūpti numatytame paskirties aerodrome;“;

g) įterpiamas 48a punktas:

- „48a. sutartinio automatinio priklausomojo stebėjimo (ADS-C) sutartis – pranešimų perdavimo planas, kuriame nustatytos ADS-C duomenų perdavimo sąlygos (t. y. OEP tarnybai reikalingi duomenys ir ADS-C pranešimų dažnis, dėl kurių turi būti sutarta prieš pradėnant naudoti ADS-C sistemą oro eismo paslaugoms teikti);“;

h) 71 punktas pakeičiamas taip:

- „71. apskaičiuotasis atskridimo laikas (AAL): SPT skrydžių – apskaičiuotasis orlaivio atskridimo laikas virš navigacijos priemonėmis numatyto paskirties punkto, nuo kurio ketinama pradėti artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą, o jeigu aerodrome nėra navigacijos priemonių – orlaivio atskridimo virš aerodromo laikas; VST skrydžių – apskaičiuotasis orlaivio atskridimo virš aerodromo laikas;“;

i) įterpiamas 89a punktas:

- „89a. artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija – artėjimas tūpti ir tūpimas naudojantis navigacinių orientyrų prietaisais pagal artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrą. Yra du artėjimo tūpti pagal prietaisus būdai:
- a) dvimatė (2D) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kuriai naudojami tik šoniniai navigaciniai orientyrai ir
- b) trimatė (3D) artėjimo tūpti pagal prietaisus operacija, kuriai naudojami ir šoniniai, ir vertikalieji navigaciniai orientyrai;“;

- j) 90 punkto a, b ir c papunkčiai pakeičiami taip:
- „a) netikslojo artėjimo tūpti (NPA) procedūrą. Tai artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra, skirta A tipo dvimatėms artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijoms;
 - b) artėjimo tūpti pagal vertikaliuosius orientyrus (APV) procedūrą. Tai artėjimo tūpti pagal prietaisus naudojant nustatytų charakteristikų navigaciją (PBN) procedūra, skirta A tipo trimatėms artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijoms;
 - c) tikslojo artėjimo tūpti (PA) procedūrą. Tai artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra, skirta A arba B tipo trimatėms artėjimo tūpti pagal prietaisus operacijoms, kurioms naudojamos navigacijos sistemos (ILS, MLS, GLS ir I kategorijos SBAS);“;
- k) įterpiamas 94a punktas:
- „94a. mažiausiasis degalų kiekis – terminas, kuriuo apibūdinama padėtis, kai orlaivio degalų yra telikę tiek, kad būtina tūpti tam tikrame aerodrome ir papildomai delsti negalima;“;
- l) įterpiami 95a ir 95b punktai:
- „95a. Aviamodelis – nepilotuojamas ne žaislinis orlaivis, kurio naudojimo masė neviršija kompetentingos institucijos nustatytų ribų, kuris gali ilgą laiką skristi atmosferoje ir kuris naudojamas tik parodomajai arba pramogų veiklai;
- 95b. kalnuota vietovė – nelygaus reljefo vietovė, kurioje 18,5 km (10,0 jūrmylių) nuotoliu teritorijos aukščio pokytis viršija 900 m (3 000 pėdų);“;
- m) 114 punktas pakeičiamas taip:
- „114. kilimo ir tūpimo tako parengiamojo starto vieta – kilimo ir tūpimo takui, kliūčių ribojimo paviršiui ar tūpimo pagal prietaisus sistemos (ILS) arba mikrobangės tūpimo sistemos (MLS) kritinei (jautriai) zonai apsaugoti nustatyta vieta, kurioje riedantys orlaiviai ir važiuojančios transporto priemonės turi sustoti ir laukti, išskyrus atvejus, kai aerodromo skrydžių valdymo vadavietė leidžia kitaip;“;
- n) 116 punktas pakeičiamas taip:
- „116. saugai svarbus personalas – asmenys, įskaitant įgulos narius, orlaivio techninės priežiūros personalą, aerodromo naudojimo personalą, gelbėjimo, gaisro gesinimo, techninės priežiūros personalą, personalą, kuriam leidžiama be palydos patekti į judėjimo zoną, ir skrydžių vadovus, kurie, netinkamai atlikdami savo pareigas ir funkcijas, gali kelti grėsmę aviacijos saugai;“;
- o) įterpiamas 129a punktas:
- „129a. žaislinis orlaivis – nepilotuojamas orlaivis, suprojektuotas arba skirtas naudoti vien tik arba ne vien tik žaisti jaunesniems kaip 14 metų vaikams;“.
- 3) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) 1 dalyje įvadinė frazė pakeičiama taip:
- „1. Kompetentingos institucijos savo iniciatyva arba atitinkamų subjektų prašymu gali atleisti atskirus subjektus arba tam tikrų kategorijų subjektus nuo bet kurių šio reglamento reikalavimų laikymosi, jeigu jie vykdo toliau išvardytą viešojo intereso veiklą ir rengia saugaus šios veiklos vykdymo mokymus;“;
- b) 3 dalies pabaigoje pridedama ši pastraipa:
- „Šis straipsnis taikomas nepažeidžiant ir sraigtasparnių naudojimo minimumų, nurodytų kompetentingos institucijos pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 (*) V priedą suteiktuose specialiuosiuose patvirtinimuose.

(*) 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).“

4) Priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento priedą.

2 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 730/2006 panaikinamas.

3 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2017 m. spalio 12 d.

Tačiau šios nuostatos taikomos nuo 2016 m. rugpjūčio 18 d.:

- 1) 1 straipsnio 1 dalis;
- 2) 1 straipsnio 2 dalies f, i, j, l ir o punktai;
- 3) 1 straipsnio 3 dalis;
- 4) 2 straipsnis;
- 5) priedo 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 13, 15, 16, 19, 21, 22 punktai, 26 punkto b ir c papunkčiai, 27 ir 28 punktai.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2016 m. liepos 20 d.

Komisijos vardu
Pirmininkas
Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAS

Igyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 priedas iš dalies keičiamas taip:

1) **SERA.2001** taisyklė pakeičiama taip:

„SERA.2001 Taikymas

Nepažeidžiant SERA.1001 taisyklės, laikantis 1 straipsnio šis priedas taikomas visų pirma oro erdvės naudotojams ir orlaiviams:

- a) skrendantiems į Sąjungą, skraidantiems Sąjungoje arba skrendantiems iš Sąjungos;
- b) turintiems Sąjungos valstybės narės nacionalinius bei registracijos ženklus ir skraidantiems bet kurioje oro erdvėje, jeigu jie nepažeidžia valstybės, kurios jurisdikcijoje yra teritorija, virš kurios skrendama, paskelbtų taisyklių.

Šis priedas taip pat taikomas valstybių narių kompetentingoms institucijoms, oro navigacijos paslaugų teikėjams (ONPT), aerodromų naudotojams ir atitinkamam antžeminiam personalui, dalyvaujančiam orlaivių naudojimo veikloje.“

2) **SERA.3215** taisyklės a punktas iš dalies keičiamas taip:

a) 2 papunktis pakeičiamas taip:

„2. navigacinius žiburius, rodančius stebėtoji santykinę orlaivio skrydžio trajektoriją (netaikoma oro balionams). Kiti žiburiai, jeigu juos per klaidą galima palaikyti navigaciniais žiburiais, nejungiami.“;

b) 3 papunktis išbraukiamas.

3) **SERA.4001** taisyklės d punkto įžanginis sakinyss pakeičiamas taip:

„Jei kompetentinga institucija vidaus VST skrydžiams nėra nustačiusi trumpesnio laikotarpio, kiekvieno skrydžio, jeigu jį vykdant ketinama kirsti valstybių sienas arba jam teikti skrydžių valdymo paslaugas arba konsultacines oro eismo paslaugas, planas pateikiamas ne vėliau kaip likus 60 minučių iki išskridimo, o jeigu planas teikiamas per skrydį, tokiu laiku, kad būtų užtikrinta, jog atitinkama skrydžių valdymo tarnyba jį gaus ne vėliau kaip prieš 10 minučių iki tada, kai orlaivis, kaip numatyta, pasieks.“

4) **SERA.5001** taisyklės S5–1 lentelės (***) išnašos b punktas pakeičiamas taip:

„b) sraigtasparniams leidžiama skristi esant mažesniai nei 1 500 m, bet ne mažesniai nei 800 m skrydžio matomumui, jeigu manevruojama tokiu greičiu, kad laiku būtų pastebėtas kitas orlaivis arba kliūtis ir išvengta susidūrimo.“

5) **SERA.5005** taisyklė iš dalies keičiama taip:

a) c punktas iš dalies keičiamas taip:

i) 3 papunkčio ii ir iii papunkčiai pakeičiami taip:

„ii) netaikomos S5–1 lentelės a ir b punktuose pateiktos sumažėjusio skrydžio matomumo nuostatos;

iii) B, C, D, E, F ir G klasių oro erdvėje ir žemiau kaip 900 m (3 000 pėdų) AMSL arba 300 m (1 000 pėdų) virš žemės paviršiaus, atsižvelgiant į tai, kuris aukštis didesnis, pilotas turi nuolat matyti paviršių ir“;

ii) 3 papunkčio iv papunktis išbraukiamas;

iii) 3 papunkčio v papunktis pakeičiamas taip:

„v) kalnuotoje vietovėje kompetentinga institucija gali nustatyti didesnius RMS matomumo ir atstumo nuo debesų mažiausiuosius dydžius.“;

iv) 4 papunktis išbraukiamas;

b) d punktas pakeičiamas taip:

„d) VST skrydžiai nevykdomi:

1) transgarsiniu ir viršgarsiniu greičiu, nebent leistų kompetentinga institucija;

2) virš 195 SL. Šio reikalavimo išimtys:

i) valstybės narės yra rezervavusios, jei įmanoma, oro erdvę, kurioje gali būti leista vykdyti VST skrydžius, arba

ii) oro erdvėje iki 285 skrydžių lygio ir jame imtinai, jei atsakinga OEP tarnyba valstybių narių nustatyta tvarka yra išdavusi ir atitinkamame oro navigacijos informaciniame rinkinyje paskelbusi leidimą toje oro erdvėje vykdyti VST skrydžius.“

6) **SERA.5010** taisyklė pakeičiama taip:

„Specialiuosius VST skrydžius gali būti leidžiama vykdyti skrydžių valdymo zonoje, jeigu yra gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas. Ypatingais atvejais, kai, pvz., policijos, medicinos, paieškos ir gelbėjimo operacijoms ir gaisrams gesinti (sąrašas neišsamus), tokius skrydžius sraigtasparniais leidžia kompetentinga institucija, taikomos tokios papildomos sąlygos:

a) tokie specialieji VST 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 pastebėti kiti orlaiviai ar kliūtys ir išvengta susidūrimo, ir

c) skrydžių valdymo tarnyba neišduoda specialųjų VST skrydžių 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 prie žemės yra mažesnis kaip 1 500 m, o sraigtasparniams – mažesnis kaip 800 m;

2. apatinė debesų riba yra žemiau kaip 180 m (600 pėdų).“

7) **SERA.5015** taisyklės c punktas papildomas 3 papunkčiu:

„3. SPT skrydžio pakeitimas VST skrydžiu priimtinas tik tuomet, kai įgulos vado pranešimą, kuriame yra speciali frazė „NUTRAUKIU SPT SKRYDĮ“ („CANCELLING MY IFR FLIGHT“) kartu su turimojo skrydžio plano pakeitimais, jei jų yra, gavo OEP tarnyba. OEP tarnyba nei tiesiogiai, nei remdamasi išvada, nesiūlo SPT skrydžio pakeisti VST skrydžiu.“

8) **SERA.6001** taisyklė pakeičiama taip:

„SERA.6001 Oro erdvių klasifikacija

a) Valstybės narės oro erdvę suskirsto pagal šią oro erdvių klasifikaciją ir 4 priedėlių:

1. *A klasė*. Leidžiami tik SPT skrydžiai. Visus skrydžius vykdančioms orlaiviams teikiamos skrydžių valdymo paslaugos ir jie atskiriami vienas nuo kito. Reikalaujama, kad vykdančios orlaivius būtų palaikomas nuolatinis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys. Visiems skrydžiams turi būti gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas.

2. *B klasė.* Leidžiami SPT ir VST skrydžiai. Visus skrydžius vykdančioms orlaiviams teikiamos skrydžių valdymo paslaugos ir jie atskiriami vienas nuo kito. Reikalaujama, kad vykdančios visus skrydžius būtų palaikomas nuolatinis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys. Visiems skrydžiams turi būti gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas.
 3. *C klasė.* Leidžiami SPT ir VST skrydžiai. Visus skrydžius vykdančioms orlaiviams teikiamos skrydžių valdymo paslaugos, o SPT skrydžius vykdančios orlaiviams atskiriami nuo kitų SPT skrydžių ir nuo VST skrydžių. VST skrydžius vykdančios orlaiviams atskiriami nuo SPT skrydžių ir gauna eismo informaciją apie kitus VST skrydžius, o paprašius – eismo išvengimo patarimus. Reikalaujama, kad vykdančios visus skrydžius būtų palaikomas nuolatinis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys. VST skrydžiams 250 mazgų oro greičio pagal rodmenis (IAS) apribojimas taikomas žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL, išskyrus atvejus, kai gaunamas kompetentingos institucijos patvirtinimas, skirtas tų tipų orlaiviams, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali skristi minėtu greičiu. Visiems skrydžiams turi būti gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas.
 4. *D klasė.* Leidžiami SPT ir VST skrydžiai ir visus skrydžius vykdančioms orlaiviams teikiamos skrydžių valdymo paslaugos. SPT skrydžius vykdančios orlaiviams atskiriami nuo kitų SPT skrydžių ir gauna eismo informaciją apie VST skrydžius, o paprašius – eismo išvengimo patarimus. VST skrydžius vykdančios orlaiviams gauna eismo informaciją apie visus kitus skrydžius, o paprašius – eismo išvengimo patarimus. Reikalaujama, kad vykdančios visus skrydžius būtų palaikomas nuolatinis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys, o vykdančios visus skrydžius žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL taikomas 250 mazgų IAS greičio apribojimas, išskyrus atvejus, kai gaunamas kompetentingos institucijos patvirtinimas, skirtas tų tipų orlaiviams, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali skristi minėtu greičiu. Visiems skrydžiams turi būti gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas.
 5. *E klasė.* Leidžiami SPT ir VST skrydžiai. SPT skrydžius vykdančioms orlaiviams teikiamos skrydžių valdymo paslaugos ir jie atskiriami nuo kitų SPT skrydžių. Visus skrydžius vykdančioms orlaiviams, jei įmanoma, teikiama informacija apie eismą. Reikalaujama, kad vykdančios SPT skrydžius būtų palaikomas nuolatinis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys. Vykdančios visus skrydžius žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL taikomas 250 mazgų IAS greičio apribojimas, išskyrus atvejus, kai gaunamas kompetentingos institucijos patvirtinimas tų tipų orlaiviams, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali skristi minėtu greičiu. Visiems SPT skrydžiams turi būti gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas. E klasė netaikoma skrydžių valdymo zonoms.
 6. *F klasė.* Leidžiami SPT ir VST skrydžiai. Visiems SPT skrydžius vykdančioms orlaiviams, besinaudojantiems konsultacinėmis oro eismo paslaugomis, teikiamos minėtos paslaugos, o paprašius – visiems skrydžius vykdančioms orlaiviams teikiamos skrydžių informacijos paslaugos. Nuolatinis orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinis ryšys reikalaujamas vykdančios SPT skrydžius, kai orlaivis naudojami konsultacinėmis paslaugomis, o visi SPT skrydžius vykdančios orlaiviams turi turėti galimybę užmegzti kalbinį ryšį su antžeminėmis tarnybomis. Vykdančios visus skrydžius žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL taikomas 250 mazgų IAS greičio apribojimas, išskyrus atvejus, kai gaunamas kompetentingos institucijos patvirtinimas, skirtas tų tipų orlaiviams, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali skristi minėtu greičiu. Skrydžių valdymo tarnybos leidimo nereikalaujama.
 7. *G klasė.* Leidžiami SPT ir VST skrydžiai, paprašius juos vykdančioms orlaiviams teikiamos skrydžių informacijos paslaugos. Visi SPT skrydžius vykdančios orlaiviams turi turėti galimybę užmegzti kalbinį ryšį su antžeminėmis tarnybomis. Vykdančios visus skrydžius žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) AMSL taikomas 250 mazgų IAS greičio apribojimas, išskyrus atvejus, kai gaunamas kompetentingos institucijos patvirtinimas, skirtas tų tipų orlaiviams, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali skristi minėtu greičiu. Skrydžių valdymo tarnybos leidimo nereikalaujama.
8. Priskyrimas prie F klasės laikomas laikinąja priemone tol, kol ją bus galima pakeisti kita klase.
- b) Oro erdvė pagal klasifikaciją suskirstoma pagal valstybių narių poreikius, išskyrus tai, kad visa oro erdvė virš 195 SL laikoma C klasės oro erdve.“

9) Įterpiama **SERA.7002** taisyklė:

„SERA.7002 Informavimas apie susidūrimo pavojų, kai teikiamos apžvalga grindžiamos OEP

- a) Kai pastebima, kad identifikuoto valdomojo skrydžio trajektorija kertasi su nežinomo orlaivio trajektorija ir laikoma, kad kyla susidūrimo pavojus, valdomojo skrydžio pilotui, kai tik praktiškai įmanoma:
1. pranešama apie nežinomą orlaivį ir, jei pilotas prašo arba jei skrydžių vadovo nuomone tai pagrįsta atsižvelgiant į situaciją, pasiūlomas išvengiamasis veiksmas ir
 2. pranešama, kai konfliktinės situacijos nebelieka.“

10) Įterpiama **SERA.8012** taisyklė:

„SERA.8012 Valkčio turbulencijos skirstymo taikymas

a) Valkčio turbulencijos mažiausieji skirstymo dydžiai taikomi orlaiviui artėjimo tūpti ir išskridimo etapuose šiomis aplinkybėmis:

1. orlavis skrenda tiesiai paskui kitą orlaivį tame pačiame aukštyje arba mažiau kaip 300 m (1 000 pėdų) žemiau jo; arba
2. abu orlaiviai naudojami tuo pačiu kilimo ir tūpimo taku arba lygiagrečiais kilimo ir tūpimo takais, kuriuos skiria mažiau nei 760 m (2 500 pėdų); arba
3. orlavis kerta ką tik nuskridusio kito orlaivio trajektoriją tame pačiame aukštyje arba mažiau kaip 300 m (1 000 pėdų) žemiau jo.“

11) SERA.8015 taisyklė iš dalies keičiama taip:

a) a punktas pakeičiamas taip:

„a) Skrydžių valdymo tarnybos leidimai grindžiami tik šiais skrydžių valdymo paslaugos teikimo reikalavimais:

1. Leidimai išduodami tik siekiant paspartinti ir išskirstyti oro eismą ir grindžiami žinomomis eismo sąlygomis, nuo kurių priklauso orlaivių naudojimo sauga. Tokios eismo sąlygos apima ne tik ore ir manevravimo lauke, kurio kontrolė vykdoma, esančius orlaivius, bet ir kitų transporto priemonių eismą ar kitas nestacionarias kliūtis naudojamame manevravimo lauke.
2. Skrydžių valdymo tarnybos prireikus suteikia tokius skrydžių valdymo tarnybos leidimus, kad užkirstų kelią susidūrimui bei paspartintų ir palaikytų tvarkingą oro eismo srautą.
3. Skrydžių valdymo tarnybos leidimai išduodami iš anksto, siekiant užtikrinti, kad jie būtų perduoti į orlaivį tinkamu laiku ir būtų galima tinkamai laikytis jų sąlygų.“

b) d punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:

„3. skrydžio maršrutas ...

- i) skrydžio maršrutas išsamiai nurodomas kiekviename leidime, jei manoma, kad to reikia, ir
- ii) frazė „leidžiama skristi suplanuotu maršrutu“ („cleared via flight planned route“) nevartojama išduodant pakartotinį leidimą.“;

c) įrašomi ea, eb ir ec punktai:

„ea) Leidimo pakeitimai, susiję su maršrutu arba lygiu

1. Išduodant leidimą pakeisti maršrutą arba lygį, leidime tiksliai nurodomas pakeitimo pobūdis.
2. Kai dėl eismo sąlygų negalima leisti atlikti prašomo pakeitimo, vartojamas žodis „NEGALIMA“ („UNABLE“). Kai tai pagrįsta atsižvelgiant į aplinkybes, siūlomas alternatyvus maršrutas arba lygis.

eb) Leidimas, susijęs su aukščio matavimu

1. Vykdamas skrydžius erdvės dalyse, kuriose nustatytas pereinamasis absoliutusis aukštis, orlaivio vertikalioji padėtis nurodoma, išskyrus toliau 5 papunktyje numatytus atvejus, absoliučiuju aukščiu, kai nurodomas pereinamąjį absoliutųjį aukštį atitinkantis arba mažesnis aukštis, ir skrydžio lygiais, kai nurodomas pereinamąjį lygį atitinkantis arba didesnis aukštis. Perskrendant pereinamąjį sluoksnį, vertikalioji padėtis nurodoma skrydžio lygiais, kai orlavis aukštėja, ir absoliučiuju aukščiu, kai orlavis žemėja.
2. Pereinamasis lygis skrydžio įgulai nurodomas pakankamai iš anksto prieš jį pasiekiant, kai orlavis žemėja.

3. QNH aukščiamąčio nuostatis įtraukiamas į žemėjimo leidimą, kai leidimas pirmą kartą duodamas mažesniame nei pereinamasis lygis absoliučiajame aukštyje, į artėjimo tūpti leidimus ar leidimus įskristi į eismo ratą, taip pat į riedėjimo leidimus išskrendantiems orlaiviams, išskyrus atvejus, kai žinoma, kad orlaivis jau gavo specialiai jam perduotą informaciją.
4. QFE aukščiamąčio nuostatis pateikiamas orlaiviui jo prašymu arba reguliariai, laikantis vietos tvarkos.
5. Kai orlaivis, kuriam buvo duotas leidimas tūpti, baigia artėjimą tūpti pagal atmosferos slėgį aerodromo lygyje (QFE), vertikalioji orlaivio padėtis nurodoma aukščiau virš aerodromo lygio vykdant tą skrydžio dalį, kurioje galima naudoti QFE, išskyrus tai, kad ji išreiškiama aukščiau virš kilimo ir tūpimo tako slenksčio lygio:
 - i) kilimo ir tūpimo pagal prietaisus takuose, jei slenkstis yra ne mažiau kaip 2 m (7 pėdomis) žemiau už aerodromo lygį; ir
 - ii) tiksliojo artėjimo tūpti takuose.

ec) Sąlyginiai leidimai

Sąlyginės frazės, pvz., „paskui tupiantį orlaivį“ arba „po išskrendančio orlaivio“, nevartojamos judėjimui, susijusiam su naudojamu (-ais) kilimo ir tūpimo taku (-ais), išskyrus atvejus, kai atitinkamą orlaivį ar transporto priemonę mato atitinkamas skrydžių vadovas ir pilotas. Duodamo leidimo sąlygą sudarantis orlaivis arba transporto priemonė yra pirmas orlaivis/transporto priemonė, kertantis (-i) kito, su juo susijusio, orlaivio kelią. Visais atvejais sąlyginis leidimas duodamas tokia eilės tvarka ir jį sudaro:

1. šaukinys;
2. sąlyga;
3. leidimas ir
4. trumpas sąlygos pakartojimas.“

12) SERA.8020 taisyklės a punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:

„3. Apie nukrypimą nuo 1 papunktyje nustatytų reikalavimų pranešama OEP tarnybai.“

13) SERA.8020 taisyklės b punkto 3 papunktis pakeičiamas taip:

„3. apskaičiuotojo laiko pasikeitimas: jeigu paaiškėja, kad apskaičiuotasis kito atitinkamo pranešimo punkto, skrydžių informacijos regiono ribos perskridimo arba atvykimo į paskirties aerodromą (atsižvelgiant į tai, kuris iš jų yra pirmas) laikas daugiau nei 2 minutėmis skiriasi nuo laiko, apie kurį pranešta OEP tarnybai arba nuo laiko, kurį yra nustačiusi kompetentinga institucija, atitinkamai OEP tarnybai kuo skubiau pranešama apie apskaičiuotojo laiko pasikeitimą.“

14) SERA.8025 taisyklė papildoma 2 ir 3 punktais:

„2. Jei valdomajam skrydžiui padaryta prievolės pranešti privalomo pranešimo punktuose išimtis, pilotai, išskyrus atvejus, kai buvimo vieta pranešama automatiškai, vėl praneša buvimo vietą kalbiniu ryšiu arba naudodami CPDLC:

- i) gavę tokį nurodymą;
- ii) gavę pranešimą, kad OEP apžvalgos paslaugos teikimas nutrauktas, arba
- iii) gavę pranešimą apie OEP apžvalgos identifikacijos praradimą.

3. Buvimo vietos pranešimų formatas turi atitikti 5 priedėlio A punkto nuostatas.“

15) SERA.8035 taisyklės b punktas pakeičiamas taip:

„b) Valstybės narės laikosi atitinkamų nuostatų dėl ryšio trikdžių, priimtų pagal Čikagos konvenciją. Komisija imasi reikiamų priemonių, kad ne vėliau kaip iki 2017 m. gruodžio 31 d. tos nuostatos būtų perkeltos į Sąjungos teisę ir taip būtų nustatyta bendra Europos tvarka dėl ryšio trikdžių.“

16) SERA.9010 taisyklė iš dalies keičiama taip:

a) b punkto 12 ir 13 papunkčiai pakeičiami taip:

„12. pažemio vėjo kryptis (magnetiniais laipsniais) ir greitis, įskaitant reikšmingus pokyčius, ir, jei turimi pažemio vėjo jutikliai, specialiai skirti naudojamoms kilimo ir tūpimo tako (-ų) dalims, ir informacijos prašo orlaivio naudotojai, – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, su kuria susijusi ta informacija, nuoroda;

13. matomumas ir, jei taikoma, RVR (*) ir, jei matomumas/RVR jutikliai specialiai skirti naudojamoms kilimo ir tūpimo tako (-ų) dalims ir informacijos prašo orlaivio naudotojai, – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, su kuria susijusi ta informacija, nuoroda;

(*) Šiuos elementus pakeičia terminas „CAVOK“, kai stebėjimo metu vienu sykiu susidaro šios sąlygos: a) matomumas – 10 km arba didesnis, o mažiausias matomumas nepraneštas; b) nėra operatyvinio reikšmingumo debesų ir c) nėra aviacijai reikšmingų oro sąlygų.“;

b) c punkto 12 ir 13 papunkčiai pakeičiami taip:

„12. pažemio vėjo kryptis (magnetiniais laipsniais) ir greitis, įskaitant reikšmingus pokyčius, ir, jei turimi pažemio vėjo jutikliai, specialiai skirti naudojamoms kilimo ir tūpimo tako (-ų) dalims, ir informacijos prašo orlaivio naudotojai – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, su kuria susijusi ta informacija, nuoroda;

13. matomumas ir, jei taikoma, RVR (*) ir, jei matomumas/RVR jutikliai specialiai skirti naudojamoms kilimo ir tūpimo tako (-ų) dalims ir informacijos prašo orlaivio naudotojai – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, su kuria susijusi ta informacija, nuoroda;

(*) Šiuos elementus pakeičia terminas „CAVOK“, kai stebėjimo metu vienu sykiu susidaro šios sąlygos: a) matomumas – 10 km arba didesnis, o mažiausias matomumas nepraneštas; b) nėra operatyvinio reikšmingumo debesų ir c) nėra aviacijai reikšmingų oro sąlygų.“;

c) d punkto 11 ir 12 papunkčiai pakeičiami taip:

„11. pažemio vėjo kryptis (magnetiniais laipsniais) ir greitis, įskaitant reikšmingus pokyčius, ir, jei turimi pažemio vėjo jutikliai, specialiai skirti naudojamoms kilimo ir tūpimo tako (-ų) dalims, ir informacijos prašo orlaivio naudotojai, – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, su kuria susijusi ta informacija, nuoroda;

12. matomumas ir, jei taikoma, RVR (*) ir, jei matomumas/RVR jutikliai specialiai skirti naudojamoms kilimo ir tūpimo tako (-ų) dalims ir informacijos prašo orlaivio naudotojai, – kilimo ir tūpimo tako ir jo dalies, su kuria susijusi ta informacija, nuoroda;

(*) Šiuos elementus pakeičia terminas „CAVOK“, kai stebėjimo metu vienu sykiu susidaro šios sąlygos: a) matomumas – 10 km arba didesnis, o mažiausias matomumas nepraneštas; b) nėra operatyvinio reikšmingumo debesų ir c) nėra aviacijai reikšmingų oro sąlygų.“

17) SERA.10001 taisyklė papildoma b ir c punktais:

„b) Jei kompetentinga institucija nėra nustaciusi kitaip, orlaiviai, kuriuose įrengtos tinkamos dvikrypčio radijo ryšio priemonės, kas dvidešimt keturiasdešimt minučių po paskutinio ryšio seanso, neatsižvelgiant į tai, koks buvo jo tikslas, praneša tik tai, kad skrydis vyksta pagal planą; tokius pranešimus sudaro orlaivio atpažinimo kodas ir žodžiai „Skrydis vyksta normaliai“ („Operations normal“).

c) Pranešimas „Skrydis vyksta normaliai“ perduodamas iš orlaivio atitinkamai antžemeinei OEP tarnybai.“

- 18) SERA.11001 taisyklės a ir b punktai ir SERA.11005 taisyklės a punktas išbraukiami, o pačios SERA.11001 ir SERA.11005 taisyklės pakeičiamos taip:

„SERA.11001 Bendrosios nuostatos

- c) Jei žinoma arba manoma, kad orlaivis atsidūrė ekstremaliojoje situacijoje, įskaitant neteisėtą kišimąsi, OEP tarnybos orlaiviui skiria didžiausią dėmesį, suteikia pagalbą ir pirmenybę prieš kitus orlaivius, kiek tai gali būti būtina atsižvelgiant į aplinkybes.
- d) Tolesni skrydžių valdymo veiksmai grindžiami piloto ketinimais, bendra oro eismo situacija ir nenumatytojo atvejo tikralaikiais pokyčiais.

SERA.11005 Neteisėtas kišimasis

- aa) Neteisėto kišimosi atveju orlaivis mėgina nustatyti atsakiklio kodą 7500 ir pranešti atitinkamai oro eismo paslaugų tarnybai apie visas svarbias su tuo susijusias aplinkybes ir visus dėl susiklosčiusių aplinkybių būtinus nukrypimus nuo turimojo skrydžio plano, kad oro eismo paslaugų tarnyba galėtų suteikti šiam orlaiviui pirmenybę ir kuo labiau sumažintų šio orlaivio galimybes sutrukdyti kitų orlaivių eismui.
- ab) Jeigu orlaivis tampa neteisėto kišimosi objektu, įgulos vadas mėgina kuo greičiau nutūpti artimiausiame tinkamame aerodrome arba nustatytame aerodrome, kurį yra paskyrusi kompetentinga institucija, nebent dėl orlaivyje susiklosčiusių aplinkybių reikėtų elgtis kitaip.
- b) Kai orlaivis tampa arba įtariama, kad jis tapo neteisėto kišimosi objektu, oro eismo paslaugų tarnybos nedelsdamos reaguoja į orlaivio prašymus. Su skrydžio sauga susijusi informacija toliau perduodama ir imamasi būtinų veiksmų padėti atlikti visus skrydžio etapus, ypač saugų orlaivio nutūpimą.
- c) Kai orlaivis tampa arba įtariama, kad jis tapo neteisėto kišimosi objektu, OEP tarnybos, laikydamosi vietoje sutartų procedūrų, nedelsdamos informuoja atitinkamą valstybės paskirtą instituciją ir keičiasi būtina informacija su orlaivio naudotoju arba jo paskirtu atstovu.“

- 19) SERA.11010 taisyklė iš dalies keičiama taip:

- a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„SERA.11010 Nuklydęs arba neatpažintas orlaivis“;

- b) a punkto 3 papunkčio i papunktis pakeičiamas taip:

„i) praneša orlaiviui jo buvimo vietą ir taisomuosius veiksmus, kurių reikia imtis. Šis pranešimas pateikiamas iškart, kai OEP tarnyba sužino, kad yra sulaikymo galimybė ar kitas pavojus orlaivio saugai ir“;

- 20) įterpiamos SERA.11012 ir SERA.11013 taisyklės:

„SERA.11012 Mažiausiasis degalų kiekis ir ekstremalioji situacija dėl degalų trūkumo

- a) Jei pilotas praneša apie mažiausiąjį degalų kiekį, skrydžių vadovas pilotą kuo greičiau informuoja apie numatomus vėlavimus arba kad vėlavimų nenumatoma.
- b) Kai dėl degalų likučio būtina skelbti nelaimės padėtį, pilotas pagal SERA.14095 apie tai nurodo naudodamas radiotelefoninį ryšį nelaimės signalu (MAYDAY), pageidautina, kad jį išstartų tris kartus, po to nurodo nelaimės sąlygos pobūdį (FUEL).

SERA.11013 Prastėjančio orlaivio naudojimo charakteristikos

- a) Kai dėl navigacijos, ryšių įrangos, aukščiamacio, skrydžio valdymo ar kitos sistemos gedimo ar prastėjančio veikimo orlaivio naudojimo charakteristikos prastėja tiek, kad jis neatitinka oro erdvėje, kurioje skrenda, taikomų reikalavimų, skrydžio įgula nedelsdama apie tai informuoja atitinkamą skrydžių valdymo tarnybą. Jeigu gedimas ar prastėjantis veikimas daro poveikį tuo metu taikomam skirstymo minimumui, skrydžių vadovas imasi veiksmų, kad nustatytų kitą tinkamą skirstymo rūšį arba skirstymo minimumą.

b) RNAV sistemos prastėjantis veikimas arba gedimas

Jei dėl RNAV sistemos gedimo arba prastėjančio veikimo orlaivis neatitinka reikalaujamų RNAV maršruto arba procedūros specifikacijų, pilotas prašo patikslinto leidimo.

c) Vertikaliosios navigacijos veiksmingumo, reikalaujamo sumažintų vertikaliojo skirstymo minimumų (RVSM) oro erdvėje, praradimas

1. Pilotas skrydžių valdymo tarnybai nedelsdamas praneša apie visas aplinkybes, kuriomis negalima užtikrinti vertikaliosios navigacijos veikimo charakteristikų atitikties RVSM oro erdvės reikalavimams. Tokiais atvejais, kai tik įmanoma, pilotas, prieš pradėdamas bet kokią nukrypimą nuo leisto maršruto ir (arba) skrydžio lygio, turi gauti patikslintą skrydžių valdymo tarnybos leidimą. Jei prieš pradėdant tokį nukrypimą patikslinto skrydžių valdymo tarnybos leidimo gauti neįmanoma, pilotas jį turi gauti kuo greičiau po to.

2. Vykdydami skrydžius RVSM oro erdvėje ar vertikaliai ją perskrisdami orlaiviu, kuris nėra patvirtintas RVSM skrydžiams vykdyti, pilotai praneša apie nepatvirtinimo statusą taip:

- i) pirmą kartą bandydami užmegzti ryšį bet kuriuo kanalu RVSM oro erdvėje;
- ii) kiekvieną kartą prašydami pakeisti skrydžio lygį ir
- iii) kiekvieną kartą patvirtindami gautą leidimą pakeisti skrydžio lygį.

3. Skrydžių vadovai aiškiai patvirtina iš orlaivio, pranešančio apie RVSM nepatvirtinimo statusą, gautus pranešimus.

4. Orlaivio įrangos veikimo prastėjimas, apie kurį praneša pilotas

- i) Kai RVSM skrydžiams patvirtinto orlaivio, skrendančio RVSM erdvėje, pilotas praneša, kad orlaivio įranga nebeatitinka RVSM reikalavimų, skrydžių valdymo tarnyba laiko orlaivį netinkamu RVSM skrydžiams vykdyti.
- ii) Skrydžių valdymo tarnyba nedelsdama imasi veiksmų, kad užtikrintų bent 600 m (2 000 pėdų) vertikalųjį atskyrimą arba atitinkamą horizontalųjį atskyrimą nuo visų kitų, su juo susijusių, orlaivių, skrendančių RVSM oro erdvėje. Orlaiviui, tapusiam netinkamam RVSM skrydžiams vykdyti, skrydžių valdymo tarnyba įprastai leidžia išskristi iš RVSM oro erdvės, kai tai įmanoma padaryti.
- iii) Kai tik praktiškai įmanoma, pilotai informuoja skrydžių valdymo tarnybą apie įrangos, kuri būtina atitiktčiai RVSM reikalavimams, tinkamo veikimo atkūrimą, jei tai įvyko.
- iv) Pirmoji apie orlaivio RVSM statuso pasikeitimą sužinojusi rajono skrydžių valdymo vadavietė, kai tinkama, koordinuoja veiksmus su gretimomis rajono skrydžių valdymo vadavietėmis.

5. Neprognuozuota stipri oro turbulencija

- i) Jeigu orlaivis skrisdamas RVSM oro erdvėje dėl oro sąlygų ar turbulencijos valkčio patenka į stiprią turbulenciją ir orlaivio pilotas mano, kad tai paveiks orlaivio galimybes išsilaikyti leidžiamajame skrydžio lygyje, jis apie tai praneša skrydžių valdymo tarnybai. Skrydžių valdymo tarnyba nustato tinkamą horizontalųjį skirstymą arba padidintą mažiausiąjį vertikalųjį skirstymą.
- ii) Skrydžių valdymo tarnyba, kiek tai įmanoma, tenkina piloto prašymus pakeisti skrydžio lygį ir (arba) maršrutą ir pagal poreikį perduoda eismo informaciją.
- iii) Skrydžių valdymo tarnyba siekia gauti pranešimus iš kitų orlaivių, kad nustatytų, ar RVSM taikymas turėtų būti sustabdytas visiškai arba tam tikrame skrydžio lygyje ir (arba) zonoje.
- iv) Rajono skrydžių valdymo vadavietė, laikinai sustabdanti RVSM taikymą, koordinuoja jį ir prireikus visus būtinus sektoriaus pajėgumų patikslinimus su gretimų rajonų skrydžių valdymo vadavietėmis, kad užtikrintų tvarkingą eismo perkėlimą.

6. Prognozuota stipri oro turbulencija

- i) Kai pagal meteorologinę prognozę numatoma stipri turbulencija RVSM oro erdvėje, skrydžių valdymo tarnyba nustato, ar turėtų būti laikinai sustabdytas RVSM taikymas, ir jei taip, kuriam laikui ir kuriame konkrečiame skrydžio lygyje (-iuose) ir (arba) srityje (-yse).

- ii) Jei RVSM taikymas bus laikinai sustabdytas, jį sustabdanti rajono skrydžių valdymo vadavietė koordinuoja su gretimų rajonų skrydžių valdymo vadavietėmis klausimus dėl eismui perkelti tinkamų skrydžių lygių, nebent ekstremaliosios situacijos skrydžio lygių paskirstymo schema jau nustatyta susitarimo raštu. RVSM taikymą laikinai sustabdanti rajono skrydžių valdymo vadavietė su gretimų rajonų skrydžių valdymo vadavietėmis prireikus koordinuoja ir atitinkamus sektoriaus pajėgumus.“

21) Įterpiama SERA.11014 taisyklė:

„SERA.11014 ACAS sprendžiamojo patarimo pranešimas (RA)

- a) Skrydžio metu naudojama ACAS II, išskyrus atvejus, numatytus minimalios įrangos sąraše, nustatytame Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 (*), tokiu režimu, kad aptikus per arti esantį kitą orlaivį skrydžio įgulai būtų rodomi RA. Ši nuostata netaikoma, jei RA rodymo režimas (tik pagal konsultacinių oro eismo paslaugų (TA) arba lygiavertį nurodymą) buvo išjungtas dėl neįprastos procedūros arba dėl veikimo charakteristikas ribojančių sąlygų.
- b) Jei pateikiamas ACAS RA, pilotai:
1. reaguoja nedelsdami pagal RA pateikiamus nurodymus, nebent tokiais veiksmais būtų keliamas pavojus orlaivio saugai;
 2. vykdo RA net jei RA prieštarauja skrydžių valdymo tarnybos manevravimo nurodymui;
 3. nevykdo priešingo manevro nei RA nurodytasis;
 4. kuo greičiau, kai tik bus įmanoma atsižvelgiant į skrydžio įgulos darbo krūvį, atitinkamai skrydžių valdymo tarnybai praneša apie kiekvieną RA, dėl kurio būtina nukrypti nuo galiojančio skrydžių valdymo tarnybos nurodymo ar leidimo;
 5. nedelsdami vykdo visus RA pasikeitimus;
 6. skrydžio trajektoriją keičia ne daugiau nei būtina, kad būtų įvykdytas RA;
 7. nedelsdami grįžta prie skrydžių valdymo nurodymų arba leidimo sąlygų, kai tik konfliktinė situacija išsprendžiama, ir
 8. skrydžių valdymo tarnybai praneša, kad vėl laikosi galiojančio leidimo sąlygų.
- c) Jei pilotas praneša apie ACAS RA, skrydžių vadovas nebando keisti orlaivio skrydžio trajektorijos, kol pilotas nepraneša „KONFLIKTINĖS SITUACIJOS NEBĖRA“ („CLEAR OF CONFLICT“).
- d) Kai orlaivis, laikydamasis RA, nukrypsta nuo savo skrydžių valdymo tarnybos leidimo ar nurodymo arba pilotas praneša apie RA, skrydžių vadovas nustoja būti atsakingas už to orlaivio ir bet kurio kito orlaivio, paveikto tiesiogiai dėl RA sukulto manevro, atskyrimo užtikrinimą. Skrydžių vadovas vėl tampa atsakingas už visų paveiktų orlaivių skirstymo užtikrinimą, kai:
1. skrydžių vadovas patvirtina skrydžio įgulos pranešimą, kad orlaivis vėl ėmė laikytis galiojančio leidimo sąlygų, arba
 2. skrydžių vadovas patvirtina skrydžio įgulos pranešimą, kad orlaivis vėl ėmė laikytis galiojančio leidimo sąlygų, ir duoda alternatyvų leidimą, kurį patvirtina skrydžio įgula.

(*) 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).“

22) SERA.11015 taisyklės e punkto S11–3 lentelė iš dalies keičiama taip:

- a) tekstas skiltyje „signalų reikšmė“, atitinkantis frazę „WILCO“, pakeičiamas taip:

„Supratau, vykdysiu“;

- b) langelyje po žodžiu „WILCO“ tekstas „Vykdy“ išbraukiamas.

23) SERA.12005 taisyklė papildoma c punktu:

„c) Skrydžio įgula pranešimus formuluoja naudodama formas, parengtas pagal 5 priedėlio A punkte nustatytą specialiųjų pranešimų iš oro formos pavyzdį. Šie pranešimai turi atitikti išsamius pranešimų teikimo nurodymus, pateiktus 5 priedėlio 2 punkte.

1. Skrydžio įgulos, perduodamos pranešimus iš oro, ir OEP tarnybos, persiūsdamos tokius pranešimus, vadovaujasi 5 priedėlyje pateiktais išsamiais nurodymais, įskaitant pranešimų formatus ir frazes.
2. Specialieji pranešimai iš oro apie pastebėtą ugnikalnių aktyvumą registruojami specialioje pranešimų iš oro apie ugnikalnių aktyvumą formoje. Formos, parengtos pagal 5 priedėlio B punkte pateiktą specialiųjų pranešimų iš oro apie ugnikalnių aktyvumą formos pavyzdį, pateikiamos skrydžių įguloms, vykdančioms skrydžius maršrutais, kuriuos galėtų paveikti vulkaninių pelenų debesys.“

24) SERA.12020 taisyklės a punkto 2 papunktis pakeičiamas taip:

„2. atitinkamam meteorologinių stebėjimų biurui (MWO) pagal 5 priedėlio 3 punktą ir“.

25) Pridedami 13 ir 14 skirsniai:

„13 SKIRSNIS

SSR atsakiklis

SERA.13001 SSR atsakiklio naudojimas

- a) Kai orlaivyje yra tinkamas naudoti SSR atsakiklis, pilotas užtikrina, kad atsakiklis veiktų visą laiką skrydžio metu, nepriklausomai nuo to, ar orlaivis yra oro erdvėje, kurioje OEP tikslais naudojami SSR, ar už jos ribų.
- b) Pilotai nenaudoja IDENT funkcijos, nebent to pareikalautų OEP tarnyba.
- c) Orlaiviams, kuriuose nėra pakankamo elektros energijos tiekimo, taikoma reikalavimo, kad atsakiklis veiktų visą laiką, išimtis, išskyrus atvejus, kai skrydis vykdomas oro erdvėje, kurioje kompetentingos institucijos sprendimu privaloma naudoti veikiančią atsakiklį.

SERA.13005 SSR atsakiklio A režimo kodo nuostatis

- a) Orlaivio, kuriame įrengtas SSR, pilotas, nurodydamas, kad orlaivis pateko į tam tikrą ekstremaliąją situaciją:
 1. nustato kodą 7700, kad nurodytų avarinę padėtį, nebent skrydžių valdymo tarnyba pilotui jau anksčiau davė nurodymą nustatyti tam tikrą atsakiklio kodą. Pastaruoju atveju pilotas vis tiek gali nustatyti 7700 kodą, jei esama konkrečių priežasčių manyti, kad taip elgtis būtų geriausia;
 2. nustato kodą 7600, kad nurodytų radijo ryšio gedimą;
 3. bando nustatyti kodą 7500, kad nurodytų neteisėtą įsikišimą. Jei tai pateisinama konkrečiomis aplinkybėmis, vietoj jo turėtų būti naudojamas kodas 7700.
- b) Išskyrus a punkte apibūdintus atvejus, pilotas:
 1. nustato kodus pagal OEP tarnybos nurodymus; arba
 2. jei OEP neduoda nurodymų dėl kodų nustatymo, pasirenka kodą 2000 arba kitą kodą, kaip nurodyta kompetentingos institucijos; arba
 3. jei nesinaudoja oro eismo paslaugomis, nustato kodą 7000, kad būtų galima geriau nustatyti orlaivius, kuriuose yra tinkama įranga, nebent kompetentinga institucija yra nustačiusi kitaip.

- c) Pastebėjus, kad padėties rodytuvo rodomas kodas skiriasi nuo orlaiviui paskirto kodo:
1. piloto prašoma patvirtinti nustatytą kodą ir, jei pagrįsta konkrečiomis aplinkybėmis, nustatyti teisingą kodą; ir
 2. jei paskirto ir rodomo kodų neatitikimas išlieka, piloto gali būti prašoma nustoti naudoti orlaivio atsakiklį. Atitinkamai informuojamas kitas valdymo punktas ir kitos su tuo susijusios tarnybos, kurios teikia OEP naudodamos SSR ir (arba) daugiapozicinės apžvalgos sistemą (MLAT).

SERA.13010 Barometrinio aukščio išvestinė informacija

- a) Kai orlaivyje yra tinkama naudoti C režimo įranga, pilotas nuolat naudoja šį režimą, nebent skrydžių valdymo tarnyba nurodytų kitaip.
- b) Jei kompetentinga institucija nėra nustačiusi kitaip, tinkamą įrangą turinti OEP tarnyba skrydžių vadovui rodomą iš barometrinio aukščio nustatytą lygio informaciją bent kartą patikrina pirmą kartą užmezgus ryšį su atitinkamu orlaiviu arba, jei tai neįmanoma, kuo greičiau po to.

SERA.13015 SSR atsakiklio S režimo orlaivio atpažinimo kodo nuostatis

- a) Orlaiviai, kuriuose įrengta S režimo įranga su orlaivio atpažinimo kodo funkcija, siunčia orlaivio atpažinimo kodą, kaip nurodyta ICAO skrydžio plano 7 punkte, arba, jei skrydžio planas nepateiktas, orlaivio registracijos ženklą.
- b) Jei padėties ekrane pastebima, kad orlaivio, kuriame įrengta S režimo įranga, siunčiamas orlaivio atpažinimo kodas skiriasi nuo kodo, kurio tikimasi iš to orlaivio, piloto prašoma patvirtinti ir, jei reikia, iš naujo nustatyti teisingą orlaivio atpažinimo kodą.
- c) Jei, gavus piloto patvirtinimą, kad S režimo orlaivio atpažinimo funkcijai nustatytas teisingas orlaivio atpažinimo kodas, neatitiktis išlieka, skrydžių vadovas imasi šių veiksmų:
1. informuoja pilotą, kad neatitiktis ir toliau išlieka;
 2. jei įmanoma, patikslina padėties ekrane rodomą orlaivio atpažinimo kodo ženklą; ir
 3. praneša kitam valdymo punktui ir visoms su tuo susijusioms tarnyboms, kurios orlaiviams identifikuoti naudoja S režimą, kad orlaivio siunčiamas orlaivio atpažinimo kodas yra klaidingas.

SERA.13020 SSR atsakiklio gedimas, kai orlaivyje turėti veikiantį atsakiklį privaloma

- a) Jeigu po išskridimo atsakiklis sugedo, skrydžių valdymo tarnybos stengiasi užtikrinti galimybę tęsti skrydį į paskirties aerodromą pagal skrydžio planą. Tačiau pilotai turėtų laikytis tam tikrų apribojimų.
- b) Jei atsakiklis sugedo ir jo veikimo negalima atkurti prieš išskrendant, pilotas privalo:
1. kuo anksčiau ir, pageidautina, prieš pateikiant skrydžio planą, informuoti OEP tarnybą;
 2. ICAO skrydžio plano formoje 10 punkte prie SSR įrašyti ženklą „N“, jeigu atsakiklis visiškai neveikia, arba, jei atsakiklis neveikia iš dalies, įrašyti ženklą, atitinkantį likusias atsakiklio galimybes; ir
 3. laikytis paskelbtų prašymo atleisti nuo reikalavimo orlaivyje turėti veikiantį SSR atsakiklį pateikimo procedūrų, jei jų yra.

14 SKIRSNIS

Kalbinio ryšio procedūros**SERA.14001 Bendrosios nuostatos**

Standartizuotos frazės vartojamos visose situacijose, kurioms jos numatytos. Tik kai standartizuotomis frazėmis negalima perduoti numatyto pranešimo, jis pranešamas paprasta kalba.

SERA.14005 Pranešimų kategorijos

- a) Oreivystės judriosios radijo ryšio tarnybos naudojamų pranešimų kategorijos ir ryšio užmezgimo bei pranešimų siuntimo eilės tvarka atitinka nustatytąsias S14–1 lentelėje.

S14–1 lentelė

Pranešimų kategorija ir radiotelefonijos signalų eilės tvarka	Radiotelefonijos signalas
a) Nelaimės signalai, nelaimės pranešimai ir su nelaime susiję pranešimai	MAYDAY
b) Skubūs pranešimai, įskaitant pranešimus, prieš kuriuos siunčiamas medicinos transporto signalas	PAN PAN arba PAN PAN MEDICAL
c) Pranešimai, susiję su pelengavimu	—
d) Skrydžio saugos pranešimai	—
e) Meteorologiniai pranešimai	—
f) Skrydžio reguliarumo pranešimai	—

- b) Nelaimės pranešimai ir su nelaime susiję pranešimai tvarkomi pagal SERA.14095 taisyklės nuostatas.
- c) Skubūs pranešimai ir skubios padėties ryšiai, įskaitant pranešimus, prieš kuriuos siunčiamas medicinos transporto signalas, tvarkomi pagal SERA.14095 taisyklės nuostatas.

SERA.14010 Skrydžio saugos pranešimai

Skrydžio saugos pranešimus sudaro:

- a) judėjimo pranešimai ir valdymo pranešimai;
- b) orlaivio naudotojo arba orlaivio pranešimai, tiesiogiai susiję su skrendančiu orlaiviu;
- c) meteorologiniai patarimai, tiesiogiai susiję su skrendančiu arba besiruošiančiu išskristi orlaiviu (teikiami individualiai arba transliuojami);
- d) kiti pranešimai, susiję su skrendančiu arba besiruošiančiu išskristi orlaiviu.

SERA.14015 Orlaivio ir antžeminių tarnybų ryšiui palaikyti vartojama kalba

- a) Orlaivio ir antžeminių tarnybų radiotelefoninis ryšys palaikomas anglų kalba arba antžeminėje stotyje įprastai vartojama kalba.

- b) Visose antžeminėse stotyse, aptarnaujančiose tarptautiniam oro susisiekimui naudojamus paskirtuosius aerodromus ir maršrutus, bet kurio orlaivio prašymu turi būti galima palaikyti ryšį anglų kalba. Jei kompetentinga institucija nėra konkrečiais atvejais nustatčiusi kitaip, aerodromuose, kuriuose per metus vykdoma daugiau kaip 50 000 tarptautinių SPT skrydžių, OEP tarnybos ir orlaivio tarpusavio pranešimai perduodami anglų kalba. Valstybės narės, kuriose šio reglamento įsigaliojimo dieną anglų kalba nėra vienintelė tokiuose aerodromuose OEP tarnybų ir orlaivių tarpusavio ryšiams vartojama kalba, gali nuspręsti netaikyti reikalavimo vartoti anglų kalbą ir atitinkamai informuoti Komisiją. Tokiu atveju tos valstybės narės ne vėliau kaip iki 2017 m. gruodžio 31 d. atlieka tyrimą dėl galimybės reikalauti, kad anglų kalba būtų vartojama tuose aerodromuose OEP tarnybų ir orlaivių tarpusavio ryšiams saugumo sumetimais ir taip būtų išvengta orlaivių įsibrovimo į užimtą kilimo ir tūpimo taką ar kitų pavojų saugai, kartu atsižvelgdamos į taikomas Sąjungos ir nacionalinės teisės nuostatas dėl kalbų vartojimo. Šio tyrimo rezultatus jos paskelbia viešai ir savo išvadas praneša agentūrai ir Komisijai.
- c) Kalbos, kuriomis galima palaikyti ryšį su konkrečia antžemine stotimi, įtraukiamos į oro navigacijos informacinius rinkinius ir kitą apie tokius objektus skelbiamą informaciją.

SERA.14020 Žodžių tarimas paraidžiui palaikant radiotelefonijos ryšį

Kai palaikant radiotelefonijos ryšį tikriniai vardai, tarnybinės santrumpos ir žodžiai, kurių rašyba neaiški, tariami paraidžiui, naudojama S14–2 lentelėje pateikta abėcėlė.

S14–2 lentelė

Radiotelefonijos paraidinio žodžių tarimo abėcėlė

Raidė	Žodis	Apytikslis tarimas (lotyniškėmis raidėmis)
A	ALFA	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE arba <u>SHAR</u> LEE
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH

Raidė	Žodis	Apytikslis tarimas (lotyniškomis raidėmis)
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM arba <u>OO</u> NEE FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

Apytikslio tarimo lotyniškomis raidėmis stulpelyje kirčiuotini skiemenys pabraukti.

SERA.14025 Kitų nei standartiniai išskridimo ir atvykimo maršrutai OEP maršrutų identifikavimo principai

a) OEP maršrutų žymenų naudojimas pranešimuose

1. Kalbinio ryšio pranešimuose pagrindinė žymens raidė tariama pagal tarimo paraidžiui abėcėlę, nustatytą S14-2 lentelėje.
2. Kai naudojami K, U arba S priešdėliai, kalbinio ryšio pranešimuose jie tariami taip:
 - i) K – KOPTER
 - ii) U – UPPER
 - iii) S – SUPERSONIC

- b) Žodis „kopter“ tariamas kaip žodyje „helicopter“, o žodžiai „upper“ ir „supersonic“ – kaip įprastai tariama anglų kalba.

SERA.14026 Pagrindiniai taškai

Paprastai pagrindiniai taškai kalbinio ryšio pranešimuose nurodomi paprastu pavadinimu, jei pagrindinis taškas yra paženklintas radionavigacijos priemonės vieta, arba unikaliu penkių raidžių kodiniu pavadinimu, jei pagrindinis taškas nepaženklintas radionavigacijos priemonės vieta. Jei paprastas radionavigacijos priemonės vietos pavadinimas nevertojamas, jis pakeičiamas kodiniu pavadinimu, kuris kalbinio ryšio pranešimuose tariamas pagal paraidinio tarimo abėcėlę.

SERA.14030 Žymų naudojimas standartiniams išskridimo ir atskridimo pagal prietaisus maršrutams

Standartiniai išskridimo ir atskridimo pagal prietaisus maršrutai kalbinio ryšio pranešimuose nurodomi paprastu pavadinimu.

SERA.14035 Skaičių perdavimas radiotelefoniniu ryšiu

a) Skaičių perdavimas

1. Visi perduodant orlaivio šaukinį, kursą, kilimo ir tūpimo tako numerį, vėjo kryptį ir greitį vartojami skaičiai perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį.
 - i) Skrydžio lygiai perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, išskyrus šimto kartotinius skrydžio lygius.
 - ii) Aukščiamacio nuostatis perduodamas atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, išskyrus 1 000 hPa nuostatį, kuris perduodamas kaip „VIENAS TŪKSTANTIS“ („ONE THOUSAND“).
 - iii) Visi skaičiai, naudojami perduodant atsakiklio kodus, perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, išskyrus tais atvejais, kai atsakiklio kodai yra tūkstančio kartotiniai, – tuomet informacija perduodama ištariant tūkstančių skaičių rodantį skaitmenį ir po jo žodį „TŪKSTANČIAI“ („THOUSAND“).
2. Visi skaičiai, naudojami perduodant kitą nei a punkto 1 papunktyje nurodytą informaciją, perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, išskyrus skaičius, kuriuos sudaro šimto arba tūkstančio kartotiniai, – tokie skaičiai perduodami ištariant kiekvieną šimtų arba tūkstančių skaičių nurodantį skaitmenį ir po jo atitinkamai žodį „ŠIMTAI“ („HUNDRED“) arba „TŪKSTANČIAI“ („THOUSAND“). Tūkstančių ir šimto kartotinių deriniai perduodami ištariant kiekvieną tūkstančių skaičių nurodantį skaitmenį ir po jo žodį „TŪKSTANČIAI“ („THOUSAND“), po to šimtų skaičių ir žodį „ŠIMTAI“ („HUNDRED“).
3. Tais atvejais, kai reikia patikslinti skaičių, perduotą kaip tūkstančio ir (arba) šimto kartotinį, skaičius perduodamas atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį.
4. Teikiant informaciją apie objekto arba konfliktingą situaciją keliančio orlaivio santykinę pelengą pagal 12 valandų laikrodžio skalę, informacija pateikiama ištariant skaitmenis kartu, pvz., „DEŠIMTA VALANDA“ („TEN O'CLOCK“) arba „VIENUOLIKTA VALANDA“ („ELEVEN O'CLOCK“).
5. Skaičiai su kableliu perduodami kaip nurodyta a punkto 1 papunktyje, o kablelis atitinkamoje sekoje nurodomas žodžiu „KABLELIS“ („DECIMAL“).
6. Nurodant labai aukšto dažnio (VHF) radiotelefonijos ryšio perdavimo kanalą naudojami visi šeši skaitinės žymos skaitmenys, išskyrus atvejį, kai penktas ir šeštas skaitmenys yra nuliai – tuomet nurodomi tik pirmieji keturi kanalo žymos skaitmenys.

SERA.14040 Skaičių tarimas

Jei ryšys palaikomas anglų kalba, perduodami skaičiai tariami kaip nurodyta S14–3 lentelėje:

S14–3 lentelė

Skaitvardis ar skaitvardžio elementas	Tarimas
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Kablelis	DAY-SEE-MAL
Šimtas	HUN-dred
Tūkstantis	TOU-SAND

SERA.14045 Perdavimo būdas

- Informacija perduodama glaustai, įprastu kalbėjimo tonu.
- Prireikus radiotelefonijos pranešimuose vartojami šie žodžiai ir frazės S14–4 lentelėje nurodyta reikšmė:

S14–4 lentelė

Frazė	Reikšmė
ACKNOWLEDGE	„Patvirtinkite, kad gavote ir supratote šį pranešimą.“
AFFIRM	„Taip.“

Frazė	Reikšmė
APPROVED	„Leidžiama atlikti siūlomą veiksmą.“
BREAK	„Nurodau pranešimo dalių skirtuką.“
BREAK BREAK	„Intensyvaus eismo aplinkoje nurodau skirtingiems orlaiviams siunčiamų pranešimų skirtuką.“
CANCEL	„Panaikinu anksčiau perduotą leidimą.“
CHECK	„Patikrinti sistemą arba procedūrą.“
CLEARED	„Leidžiama vykdyti toliau nurodytomis sąlygomis.“
CONFIRM	„Prašu patikrinti: (leidimą, nurodymą, veiksmą, informaciją).“
CONTACT	„Užmegzti ryšį su...“
CORRECT	„Teisingai“ arba „Tiksliai“.
CORRECTION	„Padaryta klaida perduodant šią informaciją (arba nurodytame pranešime). Teisingas variantas yra...“
DISREGARD	„Nepaisyti.“
HOW DO YOU READ	„Ar suprantama mano perduodama informacija?“ (žr. SERA.14070 taisyklės c punktą)
I SAY AGAIN	„Kartoju dėl aiškumo arba pabrėždamas.“
MAINTAIN	„Tęsti laikantis nurodytos (-ų) sąlygos (-ų)“ arba pažodine reikšme.
Monitor	„Klausytis (dažnis) dažniu.“
NEGATIVE	„Ne“ arba „Leidimas neduotas“, arba „Neteisingai“, arba „Negalima“.
OVER	„Pranešimą baigiau, laikiu jūsų atsakymo.“
OUT	„Ryšio seansas baigtas, atsakymo nelaukiama.“
READ BACK	„Pakartokite visą pranešimą arba nurodytą jo dalį tiksliai taip, kaip gavote.“
RECLEARED	„Padarytas paskutinio jums duoto leidimo pakeitimas ir šiuo nauju leidimu anuliuojamas jūsų ankstesnis leidimą arba jo dalis.“
REPORT	„Pateikite man šią informaciją...“
REQUEST	„Noriu žinoti...“ arba „Noriu gauti...“
ROGER	„Gavau visą jūsų paskutinį perduotą pranešimą.“

Frazė	Reikšmė
SAY AGAIN	„Pakartokite visą savo paskutinį pranešimą arba šią jo dalį.“
SPEAK SLOWER	„Kalbėkite lėčiau.“
STANDBY	„Palaukite, susisieksiu su jumis.“
UNABLE	„Negaliu vykdyti jūsų prašymo, nurodymo arba leidimo.“
WILCO	(„Vykdysiu“ santrumpa) „Supratau jūsų pranešimą ir laikysiuosi jame pateiktų nurodymų.“
WORDS TWICE	a) <i>Kaip prašymas</i> : „Prastas ryšys. Siųskite kiekvieną žodį arba žodžių grupę po du kartus.“ b) <i>Kaip informavimas</i> : „Ryšys prastas, todėl kiekvienas žodis arba žodžių grupė šiame pranešime bus siunčiami po du kartus.“

SERA.14050 Orlaivių radiotelefoniniai šaukiniai

a) Visas šaukinys

Orlaivio radiotelefoninis šaukinys yra vieno iš šių tipų:

1. a tipo – šaukinio rašmenys atitinka orlaivio registracijos ženklo rašmenis; arba
2. b tipo – orlaivio naudotojo telefoninė žyma, po jos keturi paskutiniai orlaivio registracijos ženklo rašmenys;
3. c tipo – orlaivio naudotojo telefoninė žyma, po jos skrydžio identifikatorius.

b) Sutrumpintas šaukinys

A punkte nurodyti orlaivio radiotelefoniniai šaukiniai, išskyrus c tipo šaukinius, gali būti sutrumpinti SERA.14055 taisyklės c punkte nustatytais aplinkybėmis. Sutrumpinti šaukiniai yra vieno iš šių tipų:

- 1) a tipo – pirmas registracijos ženklo rašmuo ir bent du paskutiniai šaukinio rašmenys;
- 2) b tipo – orlaivio naudotojo telefoninė žyma, po jos bent du paskutiniai šaukinio rašmenys;
- 3) c tipo – netrumpinta forma.

SERA.14055 Radiotelefonijos procedūros

a) Orlaisis negali keisti savo radiotelefoninio šaukinio skrydžio metu, išskyrus laikinai skrydžių valdymo tarnybos nurodymu saugai užtikrinti. Išskyrus atvejus, kai tai būtina dėl saugos, orlaiviui kilimo metu, paskutiniame galutinio artėjimo tūpti etape ir tūpimo riedos metu pranešimai neadresuojami.

b) Radiotelefoninio ryšio užmezgimas

1. Užmezgant ryšį visada naudojamas visas radiotelefoninis šaukinys. Užmezgdamas ryšį, orlaisis kreipiasi į stotį nurodydamas šaukiamos stoties žymą, o po jos nurodo šaukiančiosios stoties žymą.

2. Atsakant į minėtą kreipimąsi nurodomas besikreipiančiosios stoties šaukinys, po jo nurodomas atsakančiosios stoties šaukinys, ir laikoma, kad tai yra raginimas besikreipiančiajai stotčiai siųsti pranešimą. Kai ryšys perkeliamas toje pačioje OEP tarnyboje, OEP tarnybos šaukinį galima praleisti, jei tai leidžia kompetentinga institucija.
 3. Kai norima užmegzti ryšį, jis pradamas kreipimusi ir atsakymu, tačiau kai yra aišku, kad stotis, į kurią kreipiamasi, pranešimą gaus, besikreipiančioji stotis gali siųsti pranešimą nelaukdama atsakymo iš stoties, į kurią kreipiamasi.
- c) Vėlesni radiotelefoniniai ryšiai
1. Sutrumpinti radiotelefoniniai šaukiniai, kaip nustatyta pagal SERA.14050 taisyklės b punktą, gali būti naudojami tik po to, kai buvo užmegztas tinkamas ryšys, su sąlyga, kad dėl to nekils painiavos. Orlaivis naudoja savo sutrumpintą šaukinį tik po to, kai į jį taip kreipėsi oreivystės radijo ryšio stotis.
 2. Duodami skrydžių valdymo tarnybos leidimus ir tokius leidimus pakartodami, skrydžių vadovai ir pilotai visada prideda orlaivio, kuriam taikomas leidimas, šaukinį. Išskyrus minėtus atvejus, nuolatinį dvipusį ryšį po to, kai ryšys jau buvo užmegztas, leidžiama palaikyti be papildomo identifikavimo ar kreipimosi, kol ryšys baigiamas.

SERA.14060 VHF ryšio perkėlimas

- a) Atitinkama OEP tarnyba orlaiviui nurodo pereiti nuo vieno radijo dažnio prie kito pagal sutartas procedūras. Jeigu tokio nurodymo nėra, orlaivis, prieš pereidamas prie kito dažnio, apie tai praneša OEP tarnybai.
- b) Pirmą kartą užmegzdamas ryšį VHF dažniu ar tą dažnį palikdamas, orlaivis perduoda tokią informaciją, kai taip yra nustatęs už paslaugų teikimą atsakingas oro navigacijos paslaugų teikėjas ir tai yra patvirtinusi kompetentinga institucija.

SERA.14065 Orlaivio ir antžeminių tarnybų radiotelefonijos kalbinio ryšio kanalo perjungimo procedūros

- a) Jei už paslaugų teikimą atsakingas oro navigacijos paslaugų teikėjas nėra nustatęs kitaip ir to nėra patvirtinusi kompetentinga institucija, pradinį OEP tarnybos kreipimąsi po orlaivio ir antžeminių tarnybų kalbinio ryšio kanalo perjungimo sudaro šie elementai:
 1. OEP tarnybos, į kurią kreipiamasi, žyma;
 2. šaukinys ir, jei orlaivis priskiriamas prie stiprios valkčio turbulencijos kategorijos, žodis „Heavy“ arba „Super“, jei tą orlaivį yra taip identifikavusi kompetentinga institucija;
 3. lygis, įskaitant perskrendamą ir leistą lygius, jei neišlaikomas leistasis lygis;
 4. greitis, jei priskirtas skrydžių valdymo tarnybos, ir
 5. papildomi elementai, kai taip yra nustatęs už paslaugų teikimą atsakingas oro navigacijos paslaugų teikėjas ir tai yra patvirtinusi kompetentinga institucija.
- b) Pilotai turi pateikti informaciją apie lygį pagal artimiausius visus 30 m arba 100 pėdų, kaip rodo piloto aukščiamatis.
- c) Pirmas kreipimasis į aerodromo skrydžių valdymo bokštą

Orlaivio, kuriam prašoma teikti aerodromo skrydžių valdymo paslaugas, pirmąjį kreipimąsi sudaro:

1. OEP tarnybos, į kurią kreipiamasi, žyma;
2. šaukinys ir, jei orlaivis priskiriamas prie stiprios valkčio turbulencijos kategorijos, žodis „Heavy“ arba „Super“, jei tą orlaivį yra taip identifikavusi kompetentinga institucija;
3. buvimo vieta ir

4. papildomi elementai, kai taip yra nustatęs už paslaugų teikimą atsakingas oro navigacijos paslaugų teikėjas ir tai yra patvirtinusi kompetentinga institucija.

SERA.14070 Bandymo procedūros

a) Bandomojo pranešimo forma:

1. stoties, į kurią kreipiamasi, identifikatorius;
2. besikreipiančiosios stoties identifikatorius;
3. žodžiai „TIKRINU RYŠĮ“ („RADIO CHECK“);
4. naudojamas dažnis.

b) Atsakymas į bandomąjį pranešimą:

1. prašančios atlikti bandymą stoties identifikatorius;
2. atsakančios stoties identifikatorius;
3. informacija apie prašančios atlikti bandymą stoties girdimumą.

c) Atliekant bandymus naudojama ši girdimumo skalė:

Girdimumo skalė

1. 1 – negirdėti
2. 2 – retkarčiais girdėti
3. 3 – girdėti, bet silpnai
4. 4 – girdėti
5. 5 – puikiai girdėti

SERA.14075 Keitimasis pranešimais

a) Pranešimai turi būti glausti ir vienareikšmiški, formuluojami, kai įmanoma, naudojant standartines frazes.

1. Kai gauto pranešimo patvirtinimą siunčia orlaivis, patvirtinimą sudaro to orlaivio šaukinys.
2. Kai gauto pranešimo patvirtinimą orlaiviui siunčia OEP tarnyba, patvirtinimą sudaro orlaivio šaukinys, po jo, jei manoma esant būtina, OEP tarnybos šaukinys.

b) Pokalbio užbaigimas

Radiotelefoninį pokalbį priimančioji OEP tarnyba arba orlaivis užbaigia savo šaukiniu.

c) Pataisymai ir pakartojimai

1. Jei perduodant pranešimą buvo padaryta klaida, ištariamasis žodis „PATAISA“ („CORRECTION“), pakartojama paskutinė teisinga žodžių grupė ar frazė, po jos perduodama teisinga versija.
2. Jei gu pataisyti geriausia pakartojant visą pranešimą, vartojama frazė „PATAISA, KARTOJU“ („CORRECTION, I SAY AGAIN“) prieš perduodant pranešimą antrą kartą.
3. Jei priimančioji stotis abejoja, ar tiksliai išgirdo pranešimą, prašoma pakartoti visą pranešimą arba jo dalį.

4. Jei reikia pakartoti visą pranešimą, tai nurodoma žodžiais „PAKARTOKITE“ („SAY AGAIN“). Jei reikia pakartoti tik dalį pranešimo, vartojama frazė „PAKARTOKITE VISKĄ IKI...“ („SAY AGAIN ALL BEFORE...“) (pirmas gerai išgirstas žodis); arba „PAKARTOKITE NUO...“ („SAY AGAIN...“) (žodis prieš trūkstamą dalį) IKI... (TO...) (žodis po trūkstamos dalies); arba „PAKARTOKITE VISKĄ PO...“ („SAY AGAIN ALL AFTER...“) (paskutinis gerai išgirstas žodis)“.
- d) Jei, tikrinant atkartojimo tikslumą, aptinkama klaidingų dalių, atkartojimo išvadoje perduodami žodžiai „KLAIDA, KARTOJU“ („NEGATIVE I SAY AGAIN“) ir po to teisingas tų dalių variantas.

SERA.14080 Ryšių klausymasis ir tarnybos valandos

- a) Skrydžio metu orlaivyje nuolat klausomasi ryšių, kaip reikalauja kompetentinga institucija, ir klausymasis nenutraukiamas (išskyrus atvejus, kai tai būtina dėl saugos priežasčių) nepranešus atitinkamai OEP tarnybai.
1. Orlaiviuose, vykdančiuose tolimus skrydžius virš vandens arba skrydžius virš teritorijų, kuriose reikalaujama turėti aviacinį avarinį radijo švyturį (ELT), nuolat klausomasi ryšių VHF 121,5 MHz avariniu dažniu, išskyrus laikotarpius, kai orlaivis palaiko ryšį kitais VHF kanalais arba kai dėl orlaivio įrangos apribojimų arba igulos kabinoje vykdomų užduočių negalima vienu metu klausytis dviejų kanalų.
 2. Orlaivyje nuolat klausomasi ryšių VHF 121,5 MHz avariniu dažniu teritorijose arba skrendant maršrutais, kuriuose galimas orlaivio sulaikymas ar yra kita pavojinga situacija, ir tokį reikalavimą yra nustačiusi kompetentinga institucija.
- b) Oreivystės radijo ryšio stotyse nuolat klausomasi ryšių VHF 121,5 MHz avarinio dažnio kanalu tarnybos padalinių, kuriuose yra įrengtos, darbo valandomis. Kai dvi ar daugiau tokių stočių yra toje pačioje vietoje, reikalavimo nuolat klausytis ryšių 121,5 MHz dažniu turi laikytis viena iš jų.
- c) Kai orlaivyje arba OEP tarnyboje dėl kokios nors priežasties būtina nutraukti klausymąsi, jeigu įmanoma, apie tai pranešama kitoms su tuo susijusioms stotims, nurodant, kada numatoma vėl pradėti klausytis. Kai vėl pradeda klausytis, apie tai pranešama kitoms stotims. Kai klausymasis turi išlikti nutrauktas ilgesnį nei pirmajame pranešime nurodytą laikotarpį, patikslintas laikas, kada numatoma vėl pradėti klausytis, pranešamas iš pradžių nurodytu momentu arba apytikriai tuo momentu.

SERA.14085 Aklojo perdavimo naudojimas

- a) Jei orlaivis negali susisiekti skirtuoju kanalu, anksčiau naudotu kanalu ar kitu maršrutui tinkamu kanalu ir negali užmegzti ryšio su atitinkama OEP tarnyba, kita OEP tarnyba ar kitu orlaiviu naudodamasis visomis turimomis priemonėmis, jis skirtuoju kanalu (-ais) perduoda frazę „AKLasis PERDAVIMAS“ („TRANSMITTING BLIND“), perduoda savo pranešimą du kartus ir, jei reikia, nurodo adresatą (-us) kuriam (-iems) skirtas pranešimas.
- b) Jei orlaivis negali užmegzti ryšio dėl imtuvo gedimo, jis perduoda pranešimus nustatytu laiku pagal tvarkaraštį arba nustatytose vietose, naudojamu kanalu, prieš pranešimą perduodamas frazę „AKLasis PERDAVIMAS DĖL IMTUVO GEDIMO“ („TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE“). Orlaivis:
1. perduoda numatytą pranešimą, po to visą pranešimą pakartoja;
 2. nurodo kitą numatomą pranešimo perdavimo laiką;
 3. jei jam teikiamos OEP, perduoda informaciją apie igulos vado ketinimus dėl skrydžio tęsimo.

SERA.14087 Ryšio perdavimo metodo naudojimas

- a) Jei OEP tarnybai nepavyko susisiekti su orlaiviu po bandymų kreiptis į jį dažniais, kuriais, kaip manoma, orlaivis klausosi, jį:
1. prašo kitų OEP tarnybų pagalbos, kad šios bandytų užmegzti ryšį su orlaiviu ir prireikus perduotų pranešimus; ir

2. prašo kitų tuo maršrutu skrendančių orlaivių pagalbos, kad šie bandytų užmegzti ryšį su orlaiviu ir prireikus perduotų pranešimus.
- b) A punkto nuostatos taikomos ir šiais atvejais:
1. atitinkamos OEP tarnybos prašymu;
 2. kai pranešimo, kurį tikimasi gauti iš orlaivio, nebuvo gauta per tokį laikotarpį, kad galima įtarti ryšio priemonių gedimą.

SERA.14090 Specialiosios ryšio procedūros

a) Transporto priemonių judėjimas

Frazės, naudojamos transporto priemonių, išskyrus oro uosto vilkikus, judėjimui manevravimo lauke valdyti, yra tos pačios kaip orlaivių judėjimo valdymo frazės, išskyrus riedėjimo nurodymus; šiuo atveju palaikant ryšį su tokiomis transporto priemonėmis žodis „RIEDĖKITE“ („TAXI“) pakeičiamas žodžiu „VAŽIUOKITE“ („PROCEED“).

b) Konsultacinės oro eismo paslaugos

Teikiant konsultacines oro eismo paslaugas neduodama leidimų, tik teikiama patariamoji informacija, o nurodant orlaiviui siūlomą veiksma vartojamas žodis „advise“ (patariama) arba „suggest“ (siūloma).

c) Stiprios valkčio turbulencijos kategorijos nurodymas

1. Kai orlaivis, priskiriamas prie stiprios valkčio turbulencijos kategorijos, pirmą kartą užmezga radiotelefoninį ryšį su OEP tarnyba, iškart po orlaivio šaukinio nurodomas žodis „Heavy“.
2. Kai specialus kompetentingos institucijos nustatytas orlaivis, priskiriamas prie stiprios valkčio turbulencijos kategorijos, pirmą kartą užmezga radiotelefoninį ryšį su OEP tarnyba, iškart po orlaivio šaukinio nurodomas žodis „Super“.

d) Su nukrypimu dėl oro sąlygų susijusios procedūros

Kai pilotas užmezga ryšį su skrydžių valdymo tarnyba, greitas atsakymas gali būti gaunamas nurodant „BŪTINAS NUKRYPIMAS DĖL ORO“ („WEATHER DEVIATION REQUIRED“) ir taip parodant, kad prašoma pirmenybės gauti skrydžių valdymo tarnybos atsakymą tuo dažniu. Kai būtina, pilotas pradeda ryšį skubos signalu „PAN PAN“ (pageidautina, kad būtų ištariamas tris kartus).

SERA.14095 Nelaimės ir skubos radiotelefoninio ryšio procedūros

a) Bendrosios nuostatos

1. Nelaimės ir skubos pranešimų srautą sudaro visi radiotelefoniniai pranešimai, susiję atitinkamai su nelaimės ir skubos sąlygomis. Nelaimės ir skubos sąlygos apibrėžiamos taip:
 - i) *nelaimė (distress)* – būseną, kai gresia didelis ir (arba) neišvengiamas pavojus ir nedelsiant reikia pagalbos;
 - ii) *skuba (urgency)* – būseną, susijusią su orlaivio ar kitos transporto priemonės sauga arba su orlaivyje ar matomoje srityje esančio asmens sauga, kai skubi pagalba nebūtina.
2. Pradedant pirmą nelaimės arba skubos pranešimą siunčiamas atitinkamai radiotelefoninis nelaimės signalas „MAYDAY“ arba radiotelefoninis skubos signalas „PAN PAN“. Pradedant bet kurį vėlesnį nelaimės arba skubos pranešimą leidžiama naudoti radiotelefoninius nelaimės ir skubos signalus.
3. Pranešimų, adresuojamų į nelaimę patekusiam arba skubos būsenos orlaiviui, siuntėjas, atsižvelgdamas į aplinkybes, kuo labiau riboja tokių pranešimų skaičių, apimtį ir turinį.

4. Jei OEP tarnyba, kuriai adresuotas orlaivio nelaimės arba skubos pranešimas, nepatvirtina gavusi pranešimą, kitos OEP tarnybos teikia pagalbą, kaip nustatyta b punkto atitinkamai 2 ir 3 papunktyje.
 5. Su nelaimė ir skuba susiję pranešimai paprastai siunčiami tuo pačiu dažniu, kuriuo buvo pradėta siųsti tokius pranešimus, kol nusprendžiama, kad būtų galima suteikti geresnę pagalbą perkėlus šių pranešimų srautą į kitą dažnį.
 6. Apskritai nelaimės ir skubos ryšio radiotelefoniniai pranešimai diktuojami lėtai, aiškiai ištariant kiekvieną žodį, kad būtų lengviau užrašyti.
- b) Radiotelefoniniai nelaimės pranešimai
1. Į nelaimę patekusio orlaivio veiksmai

Be to, kad prieš pranešimą pagal a punkto 2 papunktį siunčiamas radiotelefoninis nelaimės signalas „MAYDAY“ (pageidautina, kad būtų ištariamasis tris kartus), nelaimės pranešimas, kurį turi siųsti į nelaimę patekęs orlaivis:

 - i) siunčiamas dažniu, kuris tuo metu naudojamas orlaivio ir antžeminių tarnybų ryšiui palaikyti;
 - ii) sudaromas iš kuo daugiau toliau išvardytų elementų, ištariamų aiškiai ir, jei įmanoma, tokia tvarka:
 - A) OEP tarnybos, į kurią kreipiamasi, pavadinimas (jei pakanka laiko ir galima pagal aplinkybes);
 - B) orlaivio atpažinimo kodas;
 - C) nelaimės sąlygos pobūdis;
 - D) įgulos vado ketinimai;
 - E) esama buvimo vieta, lygis ir kursas.
 2. OEP tarnybos, į kurią kreipiamasi, arba pirmos nelaimės pranešimo gavimą patvirtinusios OEP tarnybos veiksmai

OEP tarnyba, į kurią kreipiasi į nelaimę patekęs orlaivis, arba pirma nelaimės pranešimo gavimą patvirtinusi OEP tarnyba:

 - i) nedelsdama patvirtina nelaimės pranešimo gavimą;
 - ii) imasi ryšio kontrolės arba konkrečiai ir aiškiai perduoda šią pareigą ir informuoja orlaivį, jei pareiga perduodama; ir
 - iii) nedelsdama imasi veiksmų užtikrinti, kad visa būtina informacija būtų kuo greičiau prieinama:
 - A) su tuo susijusiai OEP tarnybai;
 - B) su tuo susijusio orlaivio naudotojui arba jo atstovui iš anksto nustatyta tvarka;
 - iv) prireikus perspėja kitas OEP tarnybas, kad būtų išvengta kitų ryšių perkėlimo į nelaimės pranešimų ryšiui naudojamą dažnį.
 3. Tylos režimo paskelbimas
 - i) Į nelaimę patekusiam orlaiviui arba nelaimės ryšio kontrolę vykdančiai OEP tarnybai leidžiama paskelbti tylos režimą visoms vietovės judriojo ryšio paslaugų stotims ar bet kuriai kitai stočiai, keliančiai trukdžius su nelaimė susijusiems pranešimams. Šiuos nurodymus pagal aplinkybes jis (ji) adresuoja visoms stotims arba tik vienai stočiai. Kiekvienu atveju jis (ji) nurodo:
 - A) „NUTRAUKTI SIUNTIMĄ“ („STOP TRANSMITTING“);
 - B) radiotelefoninį nelaimės signalą „MAYDAY“.

- ii) Signalus, nurodytus b punkto 3 papunkčio i papunktyje, naudoja tik į nelaimę patekęs orlaivis ir nelaimės pranešimų ryšio kontrolę vykdanči OEP tarnyba.

4. Visų kitų OEP tarnybų ir orlaivių veiksmai

- i) Nelaimės pranešimai turi visišką pirmenybę visų kitų pranešimų atžvilgiu ir apie juos žinančios OEP tarnybos ir orlaiviai nesiunčia pranešimų susijusiu dažniu, nebent:
 - A) nelaimės sąlyga atšaukiama arba nelaimės pranešimų srautas baigiamas;
 - B) visas nelaimės pranešimų srautas buvo perkeltas į kitus dažnius;
 - C) ryšį kontroliuojanti OEP tarnyba duoda leidimą;
 - D) patys turi suteikti pagalbą.
- ii) Visos OEP tarnybos ir visi orlaiviai, kurie žino apie nelaimės pranešimus, bet patys negali padėti į nelaimę patekusiam orlaiviui, vis tiek toliau klausosi perduodamų pranešimų, kol tampa aišku, kad pagalba teikiama.

5. Nelaimės pranešimų ryšio ir tylos režimo užbaigimas

- i) Kai orlaivis nebėra pavojuje, jis perduoda pranešimą, kuriuo atšaukiama nelaimės sąlyga.
- ii) Kai OEP tarnyba, kuri kontroliavo su nelaime susijusių pranešimų ryšį, sužino, jog nelaimės sąlygos galiojimas baigėsi, ji nedelsdama imasi veiksmų, kad ši informacija kuo anksčiau taptų prieinama:
 - A) su tuo susijusioms OEP tarnyboms;
 - B) su tuo susijusio orlaivio naudotojui arba jo atstovui iš anksto nustatyta tvarka.
- iii) Nelaimės ryšio ir tylos režimo sąlygų galiojimas užbaigiamas nelaimės pranešimų ryšiui naudotu dažniu ar dažniais perduodant pranešimą, kuriame yra žodžiai „NELAIMĖS PRANEŠIMŲ RYŠIO PABAIGA“ („DISTRESS TRAFIC ENDED“). Šį pranešimą perduoda tik ryšį kontroliuojanti OEP tarnyba kai, jai gavus b punkto 5 papunkčio i papunktyje nurodytą pranešimą, tai leidžia kompetentinga institucija.

c) Radiotelefoniniai skubos pranešimai

1. Orlaivio, pranešančio apie skubos sąlygą, veiksmai, išskyrus nurodytuosius c punkto 4 papunktyje

Be to, kad prieš pranešimą pagal a punkto 2 papunktį siunčiamas radiotelefoninis skubos signalas „PAN PAN“ (pageidautina, kad būtų ištariamas tris kartus, kiekvieną grupės žodį tariant kaip žodį „panne“ prancūzų kalba), skubos pranešimas, kurį turi siųsti į skubos sąlygas patekęs orlaivis:

- i) siunčiamas dažniu, kuris tuo metu naudojamas orlaivio ir antžeminių tarnybų ryšiui;
- ii) sudaromas iš tiek, kiek reikia, toliau išvardytų elementų, ištariamų aiškiai ir, jei įmanoma, tokia tvarka:
 - A) OEP tarnybos, į kurią kreipiamasi, pavadinimas;
 - B) orlaivio atpažinimo kodas;
 - C) skubos sąlygos pobūdis;
 - D) įgulos vado ketinimai;
 - E) esama buvimo vieta, lygis ir kursas;
 - F) kita naudinga informacija.

2. OEP tarnybos, į kurią kreipiamasi, arba pirmos skubos pranešimo gavimą patvirtinusios OEP tarnybos veiksmai

OEP tarnyba, į kurią kreipiasi apie skubos sąlygas pranešantis orlaivis, arba pirma skubos pranešimo gavimą patvirtinusi OEP tarnyba:

- i) patvirtina skubos pranešimo gavimą;
- ii) nedelsdama imasi veiksmų užtikrinti, kad visa būtina informacija būtų kuo greičiau prieinama:
 - A) su tuo susijusiai OEP tarnybai;
 - B) su tuo susijusio orlaivio naudotojui arba jo atstovui iš anksto nustatyta tvarka;
- iii) jei reikia, vykdo ryšio kontrolę.

3. Visų kitų OEP tarnybų ir orlaivių veiksmai

Skubos pranešimai turi visišką pirmenybę visų kitų pranešimų, išskyrus nelaimės pranešimus, atžvilgiu ir apie juos žinančios OEP tarnybos ir orlaiviai pasirūpina, kad netrukdytų perduoti skubius pranešimus.

4. Medicinos transportui naudojamo orlaivio veiksmai

- i) C punkto 4 papunkčio ii papunktyje aprašyto signalo naudojimas parodo, kad po to perduodamas pranešimas yra susijęs su saugomu medicinos transportu pagal 1949 m. Ženevos konvenciją ir papildomus protokolus.
- ii) Pranešant apie medicinos transportui naudojamą orlaivį ir jį identifikuojant, po radiotelefoninio skubos signalo „PAN PAN“ (pageidautina, kad būtų ištariamas tris kartus, kiekvieną grupės žodį tariant kaip žodį „panne“ prancūzų kalba), perduodamas medicinos transporto radiotelefoninis signalas „MAY-DEE-CAL“, tariamas kaip žodis „médical“ prancūzų kalba. Pirmiau aprašytų signalų naudojimas rodo, kad po jų siunčiamas pranešimas yra susijęs su saugomu medicinos transportu.

Pranešime pateikiami šie duomenys:

- A) šaukinys ar kitos pripažintos medicinos transporto identifikavimo priemonės;
- B) medicinos transporto buvimo vieta;
- C) medicinos transporto vienetų skaičius ir tipas;
- D) numatomas maršrutas;
- E) numatoma kelionės trukmė ir išvykimo ir atvykimo laikas, kai tinkama, ir
- F) kita informacija, pavyzdžiui, absoliutusias skrydžio aukštis, saugomieji radijo dažniai, vartojamos kalbos ir antrinio apžvalgos radaro režimai ir kodai.

5. OEP tarnybų, į kurias kreipiamasi, arba kitų medicinos transporto pranešimą gavusių stočių veiksmai

OEP tarnyboms, gavusioms medicinos transporto pranešimą, kai tinkama, taikomos c punkto 2 ir 3 papunkčių nuostatos.“

- 26) 1 priedėlis iš dalies keičiamas taip:

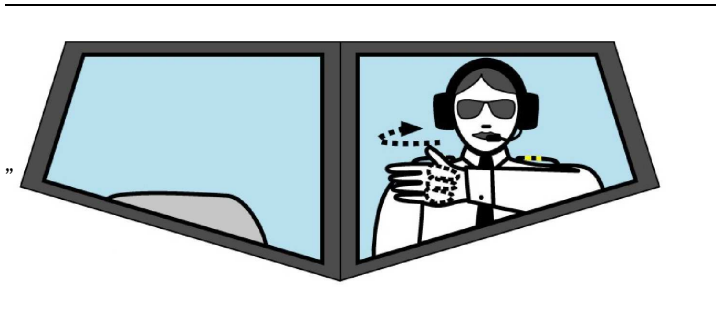
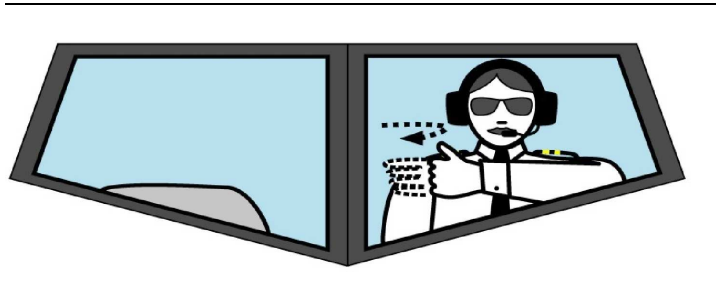
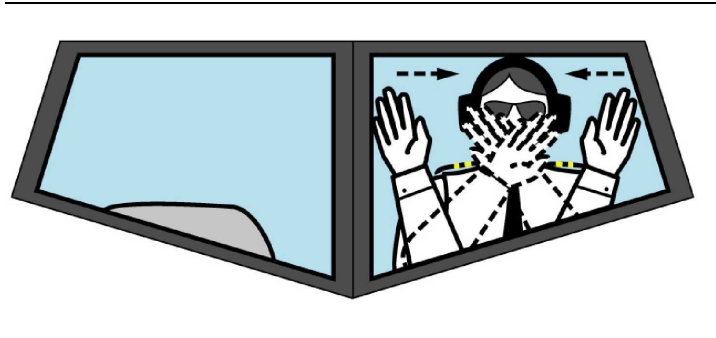
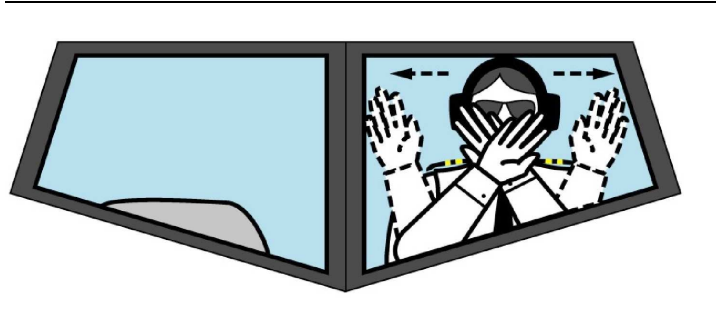
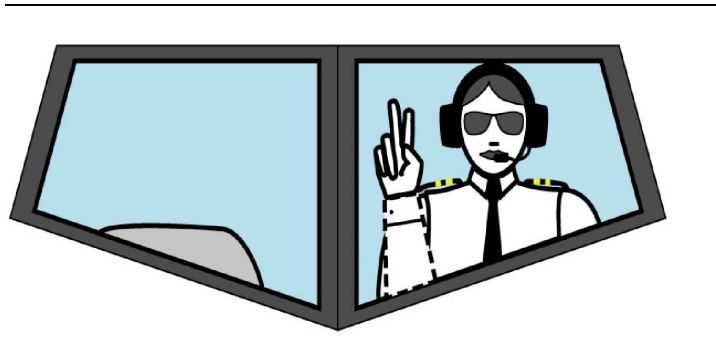
- a) 1.1.2 punktas pakeičiamas taip:

„1.1.2. Nelaimės ir skubos signalų perdavimo telekomunikacijų priemonėmis procedūros atliekamos pagal 14 skirsnį.“;

b) 3.2.4.1 punkto tekstas pakeičiamas taip:

„3.2.4.1. Vienos kontrastingos spalvos (baltos kilimo ir tūpimo takuose ir geltonos riedėjimo takuose) horizontalūs kryžiai (A1–6 pav.) ant kilimo ir tūpimo bei riedėjimo takų arba jų dalių rodo zoną, netinkamą orlaiviams judėti.“

c) 4.2.1.1, 4.2.1.2 ir 4.2.1.3 punktai pakeičiami šiuo paveikslėliu:

	<p>a) Stabdžiai nuspausti: ranka ištiestais pirštais pakeliama horizontaliai prieš veidą, po to sugniaužiamas kumštis;</p>
	<p>b) Stabdžiai atleisti: ranka sugniaužtu kumščiu pakeliama horizontaliai prieš veidą, po to kumštis atgniaužiamas.</p>
	<p>c) Pakišti trinkeles: rankos, ištiestos delnais į išorę, sukryžiuojamos prieš veidą;</p>
	<p>d) Ištraukti trinkeles: rankos, sukryžiuotos priešais veidą delnais į išorę, išskėčiamos.</p>
	<p>e) Pasirengęs paleisti variklį (-ius): Atitinkamas pakeltos vienos rankos pirštų skaičius rodo variklio, kuris bus paleistas, numerį.“</p>

27) 2 priedėlio 5.1.3 punktą pakeičiamas taip:

„5.1.3. Apie kiekvieną 5.1.2 punkte nurodytos prieš skrydį pateikiamos informacijos pasikeitimą turi būti pranešta atitinkamai OEP tarnybai ne vėliau kaip likus 6 valandoms iki numatyto paleidimo laiko, o jeigu skrydžiai vykdomi saulės ar kosminiams trukdžiams tyrinėti ir skrydžio laikas itin svarbus – ne vėliau kaip likus 30 minučių iki numatytos skrydžio pradžios.“

28) 4 priedėlio lentelė iš dalies keičiama taip:

a) skilties „Teikiama paslauga“ langelyje, skirtame C oro erdvės klasei ir VST skrydžio tipui, 2 punktą pakeičiamas taip:

„2) Skrydžių valdymo paslauga, VST/VST eismo informacija (ir paprašius – eismo išvengimo rekomendacija)“;

b) skilties „Teikiama paslauga“ langelyje, skirtame D oro erdvės klasei ir VST skrydžio tipui, tekstas pakeičiamas taip:

„Skrydžių valdymo paslauga, SPT/VST ir VST/VST eismo informacija (ir, pateikus prašymą, eismo išvengimo rekomendacija)“.

29) 5 priedėlis pakeičiamas taip:

„5 priedėlis

Techninės specifikacijos, susijusios su stebėjimais iš orlaivio ir kalbiniu ryšiu teikiamais pranešimais

A. PRANEŠIMŲ TEIKIMO NURODYMAI

MODEL AIREP SPECIAL

ITEM	PARAMETER	TRANSMIT IN TELEPHONY as appropriate
—	Message- type designator — special air-report	[AIREP] SPECIAL
Section 1	1	Aircraft identification <i>(aircraft identification)</i>
	2	Position POSITION <i>(latitude and longitude)</i> OVER <i>(significant point)</i> ABEAM <i>(significant point)</i> <i>(significant point) (bearing) (distance)</i>
	3	Time <i>(time)</i>
	4	Level FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET CLIMBING TO FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET DESCENDING TO FLIGHT LEVEL <i>(number)</i> or <i>(number)</i> METRES or FEET
	5	Next position and estimated time over <i>(position) (time)</i>
	6	Ensuuing significant point <i>(position)</i> NEXT
Section 2	7	Estimated time of arrival <i>(aerodrome) (time)</i>
	8	Endurance ENDURANCE <i>(hours and minutes)</i>
Section 3	9	Phenomenon encountered or observed prompting a special air-report: — Moderate turbulence TURBULENCE MODERATE — Severe turbulence TURBULENCE SEVERE — Moderate icing ICING MODERATE — Severe icing ICING SEVERE — Severe mountain wave MOUNTAINWAVE SEVERE — Thunderstorms without hail THUNDERSTORMS — Thunderstorms with hail THUNDERSTORMS WITH HAIL — Heavy dust/sandstorm DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY — Volcanic ash cloud VOLCANIC ASH CLOUD — Pre-eruption volcanic activity or volcanic eruption PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION

1. PRANEŠIMŲ IŠ ORO TURINYS
 - 1.1. **Pranešimai apie buvimo vietą ir specialieji pranešimai iš oro**
 - 1.1.1. Teikiant pranešimus apie buvimo vietą ir specialiuosius pranešimus iš oro A punkte nustatyto pavyzdžio 1 skirsnis yra privalomas, tačiau jo 5 ir 6 punktus galima praleisti. Visas 2 skirsnis (ar jo dalis) pridedamas (-a) tik tada, kai to paprašo operatorius ar jo skirtasis atstovas arba kai, įgulos vado nuomone, tai reikalinga. 3 skirsnis įtraukiamas į specialiuosius pranešimus iš oro.
 - 1.1.2. Iš SERA.12005 taisyklės a punkte pateikto sąrašo pasirenkamos sąlygos, dėl kurių prirėikė pateikti specialųjį pranešimą iš oro.
 - 1.1.3. Jeigu specialiuosiuose pranešimuose iš oro pateikiama informacija apie vulkaninį aktyvumą, po skrydžio pagal B punkte pateiktą vulkaninio aktyvumo ataskaitos formą (VAR pavyzdys) pateikiama vulkaninio aktyvumo ataskaita. Visi pastebėti elementai registruojami ir tinkamai nurodomi atitinkamose VAR pavyzdžio formos vietose.
 - 1.1.4. Pastebėjus reiškinį, dėl kurio būtina pateikti specialųjį pranešimą iš oro, specialusis pranešimas iš oro turi būti pateikiamas kuo greičiau.
 2. IŠSAMŪS PRANEŠIMŲ TEIKIMO NURODYMAI
 - 2.1. Pranešimo iš oro elementai pateikiami AIREP SPECIAL formos pavyzdyje nurodyta tvarka.
 - PRANEŠIMO TIPO ŽYMUO (MESSAGE TYPE DESIGNATOR). Teikiant specialųjį pranešimą iš oro nurodyti „SPECIAL“.

1 skirsnis

1 elementas. ORLAIVIO ATPAŽINIMO KODAS (AIRCRAFT IDENTIFICATION). Nurodyti orlaivio radiotelefoninį šaukinį, kaip nustatyta SERA.14050 taisyklėje.

2 elementas. BUVIMO VIETA (POSITION). Nurodyti buvimo vietą kaip platumą (laipsniais (dviženkliai skaičiumi) arba laipsniais ir minutėmis (keturženkliai skaičiumi), po skaičiaus nurodant „North“ (šiaurės) arba „South“ (pietų)) ir ilgumą (laipsniais (triženkliai skaičiumi) arba laipsniais ir minutėmis (penkiaženkliai skaičiumi), po skaičiaus nurodant „East“ (rytų) arba „West“ (vakarų)) arba kaip kodiniu žymeniu (2–5 ženklų) pažymėtą pagrindinį tašką, arba kaip pagrindinį tašką, po jo nurodant magnetinį azimutą (triženkliai skaičiumi) ir atstumą jūrmylėmis nuo taško. Jei tinkama, prieš pagrindinį tašką nurodoma „ABEAM“.

3 elementas. LAIKAS (TIME). Nurodyti laiką UTC valandomis ir minutėmis (keturženkliai skaičiumi), nebent remiantis regioniniais oro navigacijos susitarimais laiką reikalaujama nurodyti einamosios valandos minutėmis (dviženkliai skaičiumi). Turi būti nurodomas faktinis orlaivio buvimo tam tikroje buvimo vietoje laikas, o ne pranešimo parengimo ar perdavimo laikas. Pateikiant specialųjį pranešimą iš oro laikas visada nurodomas UTC valandomis ir minutėmis.

4 elementas. SKRYDŽIO LYGIS ARBA ABSOLIUTUSIS AUKŠTIS (FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE). Nurodyti skrydžio lygį triženkliai skaičiumi, jei naudojamas standartinis barometrinio aukščiamo nuostatis. Absoliutųjį aukštį nurodyti metrais, po skaičiaus nurodant „METRES“, arba pėdomis, po skaičiaus nurodant „FEET“, jei naudojamas QNH aukščiamo nuostatis. Nurodyti „CLIMBING“ (aukštėjū) ir lygį, jei orlaivis aukštėja, arba „DESCENDING“ (žemėjū) ir lygį, jei orlaivis, praskridęs pagrindinį tašką, žemėja iki kito lygio.

5 elementas. KITA BUVIMO VIETA IR APSKAIČIUOTASIS PRASKRIDIMO LAIKAS (NEXT POSITION AND ESTIMATED TIME OVER). Priklausomai nuo galiojančios pranešimo tvarkos, nurodyti kitą pranešimo punktą ir apskaičiuotąjį jo praskridimo laiką arba nurodyti buvimo vietą, kurią numatoma pasiekti po valandos. Buvimo vieta nurodoma laikantis 2 punkte nurodytų susitarimų dėl duomenų. Nurodyti apskaičiuotąjį šios buvimo vietos praskridimo laiką. Nurodyti laiką UTC valandomis ir minutėmis (keturženkliai skaičiumi), nebent regioniniais oro navigacijos susitarimais laiką reikalaujama nurodyti einamosios valandos minutėmis (dviženkliai skaičiumi).

6 elementas. KITAS PAGRINDINIS TAŠKAS (ENSUING SIGNIFICANT POINT). Nurodyti kitą pagrindinį tašką po elemento „Kita buvimo vieta ir apskaičiuotasis praskridimo laikas“.

2 skirsnis

7 elementas. APSKAIČIUOTASIS ATSKRIDIMO LAIKAS (ESTIMATED TIME OF ARRIVAL). Nurodyti pavadinimą aerodromo, kuriame numatoma tūpti pirmiausia, po to UTC valandomis ir minutėmis (keturženkliai skaičiumi) nurodyti apskaičiuotąjį atskridimo į šį aerodromą laiką.

8 elementas. DEGALŲ ATSARGOS (ENDURANCE). Nurodyti „DEGALŲ ATSARGOS“ ir ilgiausią skrydžio trukmę pagal turimų degalų atsargas valandomis ir minutėmis (keturženkliai skaičiumi).

3 skirsnis

9 elementas. REIŠKINYS, DĖL KURIO PRIREIKĖ SIŪSTI SPECIALŲJŲ PRANEŠIMĄ IŠ ORO (PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT). Nurodyti vieną iš šių patirtų arba pastebėtų reiškinių:

— vidutinė oro turbulencija – „VIDUTINĖ TURBULENCIJA“ ir

— stipri oro turbulencija – „STIPRI TURBULENCIJA“;

Taikomos šios specifikacijos:

— vidutinė oro turbulencija – sąlygos, kuriomis gali įvykti vidutinių orlaivio absoliučiojo aukščio ir (arba) absoliučiojo aukščio pokyčių, tačiau orlaivis visą laiką išlieka valdomas. Paprastai tai nedideli oro greičio pokyčiai. Pagreičio matuoklio rodmenų pokyčiai 0,5–1,0 g ties orlaivio sunkio centru. Sunku vaikščioti. Keleiviai jaučia suvaržymą saugos diržais. Juda nepritvirtinti daiktai,

— stipri oro turbulencija – sąlygos, kuriomis vyksta staigūs orlaivio absoliučiojo aukščio ir (arba) absoliučiojo aukščio pokyčiai. Trumpą laiką orlaivis gali tapti nevaldomas. Paprastai tai dideli oro greičio pokyčiai. Pagreičio matuoklio rodmenų pokyčiai didesni nei 1,0 g ties orlaivio sunkio centru. Keleiviai jaučia staigų ir stiprų suvaržymą saugos diržais. Skraido nepritvirtinti daiktai,

— vidutinis ledėjimas – „VIDUTINIS LEDĖJIMAS“, stiprus ledėjimas – „STIPRUS LEDĖJIMAS“;

Taikomos šios specifikacijos:

— vidutinis ledėjimas – sąlygos, kai gali būti pageidautina pakeisti kursą ir (arba) absoliutųjį aukštį,

— stiprus ledėjimas – sąlygos, kai manoma, kad būtina nedelsiant pakeisti kursą ir (arba) absoliutųjį aukštį,

— stipri kalnų banga – „STIPRI KALNŲ BANGA“;

Taikoma ši specifikacija:

— stipri kalnų banga – sąlygos, kai pasireiškia 3,0 m/s (600 pėdų/min) arba stipresnis krintantysis oro srautas ir (arba) stipri oro turbulencija;

— perkūnija be krušos – „PERKŪNIJA“, perkūnija su kruša – „PERKŪNIJA SU KRUŠA“;

Taikoma ši specifikacija:

pranešama tik apie perkūniją, kuri:

— paslėpta migloje arba

— panirusi debesyje; arba

— plačiai paplitusi; arba

— sudaro škvalo liniją,

— smarki dulkių arba smėlio audra – „SMARKI DULKIŲ AUDRA“ arba „SMARKI SMĖLIO AUDRA“,

— vulkaninių pelenų debesis – „VULKANINIŲ PELENŲ DEBESIS“,

— vulkaninis aktyvumas prieš išsiveržimą arba ugnikalnio išsiveržimas – „VULKANINIS AKTYVUMAS PRIEŠ IŠSIVERŽIMĄ“ arba „UGNIKALNIO IŠSIVERŽIMAS“.

Taikoma ši specifikacija:

šiomis aplinkybėmis „vulkaninis aktyvumas prieš išsiveržimą“ reiškia neįprastą ir (arba) stiprėjantį vulkaninį aktyvumą, iš kurio galima spręsti, kad artėja ugnikalnio išsiveržimas.

- 2.2. Vulkaninio aktyvumo pranešimo formoje (VAR pavyzdys) užregistruota informacija nėra skirta perduoti radiotelefonijos ryšiu; orlaiviui atskridus į aerodromą orlaivio naudotojas arba skrydžio įgulos narys ją turi nedelsdamas pateikti aerodromo meteorologijos centrui. Jei toks centras nėra lengvai prieinamas, užpildyta forma pateikiama laikantis vietos tvarkos, dėl kurios susitaria meteorologijos paslaugų ir OEP teikėjai ir orlaivio naudotojas.

3. KALBINIU RYŠIU GAUTOS METEOROLOGINĖS INFORMACIJOS PERDAVIMAS

Gavusios specialiuosius pranešimus iš oro, OEP tarnybos juos nedelsdamos perduoda atitinkamam meteorologinių stebėjimų biurui (MWO). Siekiant užtikrinti pranešimų iš oro tinkamumą apdoroti antžeminėse automatinėse sistemose, tokių pranešimų elementai perduodami laikantis toliau nurodytų susitarimų dėl duomenų ir toliau nurodyta tvarka:

- ADRESATAS (ADDRESSEE). Įrašyti stotį, į kurią kreipiamasi, ir, jei reikia, nurodyti, kam perduoti.
- PRANEŠIMO TIPO ŽYMUO (MESSAGE TYPE DESIGNATOR). Perduodant specialųjį pranešimą iš oro įrašyti „ARS“.
- ORLAIVIO ATPAŽINIMO KODAS (AIRCRAFT IDENTIFICATION). Įrašyti orlaivio atpažinimo kodą laikantis susitarimų dėl duomenų, nurodytų skrydžio plano 7 punkte, nepaliekant tarpo tarp orlaivio naudotojo žymens ir orlaivio registracijos ženklų arba skrydžio identifikatoriaus, jei jis naudojamas.

1 skirsnis

0 elementas. BUVIMO VIETA (POSITION). Įrašyti buvimo vietą kaip platumą (laipsniais (dviženkliais skaičiumi) arba laipsniais ir minutėmis (keturženkliais skaičiumi), po skaičiaus be tarpo nurodant „N“ (šiaurės) arba „S“ (pietų)) ir ilgumą (laipsniais (triženkliais skaičiumi) arba laipsniais ir minutėmis (penkiaženkliais skaičiumi), po skaičiaus nurodant „E“ (rytų) arba „W“ (vakarų)) arba kaip kodiniu žymeniu (2–5 ženklų) pažymėtą pagrindinį tašką, arba kaip pagrindinį tašką, po jo nurodant magnetinį azimutą (triženkliais skaičiumi) ir atstumą jūrmilėmis (triženkliais skaičiumi) nuo taško. Jei tinkama, prieš pagrindinį tašką nurodoma „ABEAM“.

1 elementas. LAIKAS (TIME). Įrašyti laiką UTC valandomis ir minutėmis (keturženkliais skaičiumi).

2 elementas. SKRYDŽIO LYGIS ARBA ABSOLIUTUSIS AUKŠTIS (FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE). Nurodant skrydžio lygį įrašyti „F“ ir triženklį skaičių (pvz., „F310“). Nurodant absoliutųjį aukštį įrašyti absoliutųjį aukštį metrais, po skaičiaus nurodant „M“, arba pėdomis, po skaičiaus nurodant „FT“. Jei orlaivis aukštėja, įrašyti „ASC“ (lygis), o jei žemėja – „DES“ (lygis).

2 skirsnis

9 elementas. REIŠKINYS, DĖL KURIO PRIREIKĖ SIŪSTI SPECIALŲJŲ PRANEŠIMŲ IŠ ORO (PHENOMENON PROMPTING A SPECIAL AIR-REPORT). Reiškiny, apie kurį pranešta, registruojamas taip:

- vidutinė oro turbulencija – „TURB MOD“,
- stipri oro turbulencija – „TURB SEV“,
- vidutinis apledėjimas – „ICE MOD“,
- stiprus apledėjimas – „ICE SEV“,
- stipri kalnų banga – „MTW SEV“,
- perkūnija be krušos – „TS“,
- perkūnija su kruša – „TSGR“,
- smarki dulkių arba smėlio audra – „HVY SS“,
- vulkaninių pelenų debesis – „VA CLD“,
- vulkaninis aktyvumas prieš išsiveržimą arba ugnikalnio išsiveržimas – „VA“,

- kruša – „GR“,
- kamuoliniai lietaus debesys – „CB“.

PERDAVIMO LAIKAS (TIME TRANSMITTED). Įrašyti tik tuo atveju, jei perduodama informacija pagal 3 skirsnį.

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

4.1. Pranešimas apie vėjo poslinkį

- 4.1.1. Pranešant iš orlaivio apie stebėtą vėjo poslinkį, su kuriuo susidurta aukštėjimo ir artėjimo tūpti skrydžio etapuose, turi būti nurodytas orlaivio tipas.
- 4.1.2. Kai buvo pranešta apie vėjo poslinkio sąlygas arba jos prognozuotos aukštėjimo arba artėjimo tūpti skrydžio fazėse, įgulos vadas, kai įmanoma, iškart apie tai praneša atitinkamai OEP tarnybai, nebent jis žino, kad atitinkamą OEP tarnybą jau informavo anksčiau praskridęs orlaivis.

4.2. Pranešimas apie vulkaninį aktyvumą po skrydžio

- 4.2.1. 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 paslaugų ir OEP teikėjai ir orlaivio naudotojas.
- 4.2.2. Aerodromo 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.

B. SPECIALIOJO PRANEŠIMO IŠ ORO APIE VULKANINĮ AKTYVUMĄ FORMA (VAR PAVYZDYS)

MODEL VAR: to be used for post-flight reporting

VOLCANIC ACTIVITY REPORT

Air-reports are critically important in assessing the hazards which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

OPERATOR:			A/C IDENTIFICATION: (as indicated on flight plan)		
PILOT-IN-COMMAND:					
DEP FROM:	DATE:	TIME; UTC:	ARR AT:	DATE:	TIME; UTC:
ADDRESSEE			AIREP SPECIAL		
Items 1-8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.					
1) AIRCRAFT IDENTIFICATION			2) POSITION		
3) TIME			4) FLIGHT LEVEL OR ALTITUDE		
5) VOLCANIC ACTIVITY OBSERVED AT (position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft)					
6) AIR TEMPERATURE			7) SPOT WIND		
8) SUPPLEMENTARY INFORMATION			Other _____		
SO ₂ DETECTED	yes <input type="checkbox"/>	no <input type="checkbox"/>			
Ash encountered	yes <input type="checkbox"/>	no <input type="checkbox"/>	(brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud and, where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)		
After landing complete items 9-16 then fax form to: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.)					
9) DENSITY OF ASH CLOUD	<input type="checkbox"/> (a) Wispy	<input type="checkbox"/> (b) Moderate dense	<input type="checkbox"/> (c) Very dense		
10) COLOUR OF ASH CLOUD	<input type="checkbox"/> (a) White	<input type="checkbox"/> (b) Light grey	<input type="checkbox"/> (c) Dark grey		
	<input type="checkbox"/> (d) black	<input type="checkbox"/> (e) other _____			
11) ERUPTION	<input type="checkbox"/> (a) continuous	<input type="checkbox"/> (b) intermittent	<input type="checkbox"/> (c) not visible		
12) POSITION OF ACTIVITY	<input type="checkbox"/> (a) Summit	<input type="checkbox"/> (b) side	<input type="checkbox"/> (c) Single		
	<input type="checkbox"/> (d) Multiple	<input type="checkbox"/> (e) Not observed			
13) OTHER OBSERVED FEATURES OF ERUPTION	<input type="checkbox"/> (a) Lightning	<input type="checkbox"/> (b) Glow	<input type="checkbox"/> (c) Large rocks		
	<input type="checkbox"/> (d) Ash fallout	<input type="checkbox"/> (e) Mushroom cloud	<input type="checkbox"/> (f) All		
14) EFFECT ON AIRCRAFT	<input type="checkbox"/> (a) Communication	<input type="checkbox"/> (b) Navigation systems	<input type="checkbox"/> (c) Engines		
	<input type="checkbox"/> (d) Pitot static	<input type="checkbox"/> (e) Windscreen	<input type="checkbox"/> (f) Windows		
15) OTHER EFFECTS	<input type="checkbox"/> (a) Turbulence	<input type="checkbox"/> (b) St. Elmo's Fire	<input type="checkbox"/> (c) Other fumes		
16) OTHER INFORMATION (Any information considered useful.)					

30) Priedo papildinys iš dalies keičiamas taip:

a) lentelė, kurioje nurodomas ICAO 2 priedas, iš dalies keičiama taip:

i) pavadinimas pakeičiamas taip:

„ICAO 2 priedas

Šio reglamento ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 2 priede su pakeitimais pateiktų tarptautinių standartų skirtumai“

ii) tekstas langeliuose, kuriuose aprašomas skirtumas A2–04, pakeičiamas taip:

„Skirtumas A2–04	
ICAO 2 priedas 3 skyrius 3.3.1.2 punktas	<p>ICAO 2 priedo 3.3.1.2 punktas pakeičiamas Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.4001 taisyklės b punktu. To ICAO standarto ir to Sąjungos reglamento skirtumai:</p> <ul style="list-style-type: none"> — kalbant apie numatomus tarptautinius skrydžius pagal VST, Sąjungos reglamentas (SERA.4001 taisyklės b punkto 5 papunktis) skiriasi nuo ICAO 2 priedo standarto 3.3.1.2 punkto e papunkčio tuo, kad jame įterptas pabrauktas tekstas: <i>„bet kokį tarptautinį skrydį, <u>nebent atitinkamos valstybės nustatyty kitaip.</u>“</i> — kalbant apie VST ir SPT skrydžius, kuriuos numatoma vykdyti naktį, į Sąjungos reglamento SERA.4001 taisyklės b punkto 6 papunktį įtrauktas papildomas reikalavimas: <i>„6. skrydį, kurį numatoma vykdyti naktį, jeigu išvykstama iš šalia aerodromo esančios teritorijos.““</i>

b) tekstas langeliuose, kuriuose aprašomas skirtumas A2–06, išbraukiamas;

c) po lentelės, kurioje nurodomas ICAO 2 priedas, įterpiamos lentelės, kuriose nurodomi ICAO 3 ir 10 priedai:

„ICAO 3 priedas

Šio reglamento ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 3 priede su pakeitimais pateiktų tarptautinių standartų skirtumai

Skirtumas A3–01	
ICAO 3 priedas 5 skyrius	<p>Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.12005 taisyklėje nustatyta:</p> <ul style="list-style-type: none"> b) Kompetentingos institucijos prireikus nustato kitas sąlygas, apie kurias, su jomis susidūrę ar jas pastebėję, praneša visi orlaiviai.

ICAO 10 priedas

Šio reglamento ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 10 priede su pakeitimais pateiktų tarptautinių standartų skirtumai

Skirtumas A10–01	
ICAO 10 priedas II tomas 5 skyrius 5.2.1.4.1 punktas	<p>ICAO 10 priedo II tomo 5.2.1.4.1 punktas perkeltas į Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.14035 taisyklę su tam tikrais skirtumais. ICAO standarto ir Sąjungos reglamento skirtumai:</p> <p>SERA.14035 Skaičių perdavimas radiotelefoniniu ryšiu</p> <p>a) Skaičių perdavimas</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Visi perduodant orlaivio šaukinį, kursą, kilimo ir tūpimo tako numerį, vėjo kryptį ir greitį vartojami skaičiai perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį. <ol style="list-style-type: none"> i) Skrydžio lygiai perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, <u>išskyrus šimto kartotinius skrydžio lygius.</u> ii) Aukščiamojo nuostatis perduodamas atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, <u>išskyrus 1 000 hPa nuostatį, kuris perduodamas kaip „VIENAS TŪKSTANTIS“ („ONE THOUSAND“).</u> iii) Visi skaičiai, naudojami perduodant atsakiklio kodus, perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, <u>išskyrus atvejus, kai atsakiklio kodai yra tik tūkstančio kartotiniai, – tuomet informacija perduodama ištariant tūkstančių skaičių rodantį skaitmenį ir po jo žodį „TŪKSTANČIAI“ („THOUSAND“).</u> 2. Visi skaičiai, naudojami perduodant kitą nei a punkto 1 papunktyje nurodytą informaciją, perduodami atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį, išskyrus skaičius, kuriuos sudaro šimto arba tūkstančio kartotiniai, – šie skaičiai perduodami ištariant kiekvieną šimtų arba tūkstančių skaičių nurodantį skaitmenį ir po jo atitinkamai žodį „ŠIMTAI“ („HUNDRED“) arba „TŪKSTANČIAI“ („THOUSAND“). Tūkstančių ir šimto kartotinių deriniai perduodami ištariant kiekvieną tūkstančių skaičių nurodantį skaitmenį ir po jo žodį „TŪKSTANČIAI“ („THOUSAND“), po to šimtų skaičių ir žodį „ŠIMTAI“ („HUNDRED“). 3. Tais atvejais, kai reikia patikslinti skaičių, perduotą kaip tūkstančio ir (arba) šimto kartotinį, skaičius perduodamas atskirai ištariant kiekvieną skaitmenį. 4. Teikiant informaciją apie objekto arba konfliktingą situaciją keliančio orlaivio santykinį pelengą pagal 12 valandų laikrodžio skalę, informacija pateikiama ištariant skaitmenis kartu, pvz., „DEŠIMTA VALANDA“ („TEN O’CLOCK“) arba „VIENUOLIKTA VALANDA“ („ELEVEN O’CLOCK“). 5. Kai skaičiai su kableliu perduodami kaip nurodyta a punkto 1 papunktyje, o kablelis atitinkamoje sekoje nurodomas žodžiu „KABLELIS“ („DECIMAL“). 6. Nurodant labai aukšto dažnio (VHF) radiotelefonijos ryšio perdavimo kanalą naudojami visi šeši skaitinės žymos skaitmenys, išskyrus atvejį, kai penktas ir šeštas skaitmenys yra nuliai, – tuomet nurodomi tik pirmieji keturi kanalo žymos skaitmenys.

Skirtumas A10-02	
ICAO 10 priedas II tomas 5 skyrius 5.2.1.7.3.2.3 punktas	ICAO 10 priedo II tomo 5.2.1.7.3.2.3 punktas perkeltas į Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.14055 taisyklę su vienu skirtumu. ICAO standarto ir Sąjungos reglamento skirtumas: 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 stotčiai siųsti pranešimą. <u>Kai ryšys perkeliamas toje pačioje OEP tarnyboje, OEP tarnybos šaukinį galima praleisti, jei tai leidžia kompetentinga institucija.</u>

d) lentelė, kurioje nurodomas ICAO 11 priedas, iš dalies keičiama taip:

i) pavadinimas pakeičiamas taip:

„ICAO 11 priedas

Šio reglamento ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 11 priede su pakeitimais pateiktų tarptautinių standartų skirtumai“;

ii) tekstas langeliuose, kuriuose aprašomas skirtumas A11-06, pakeičiamas taip:

„Skirtumas A11-06	
ICAO 11 priedas 3 skyrius	<p>Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.5010 taisyklėje nustatyta:</p> <p>SERA.5010 Specialieji VST skrydžiai, vykdomi skrydžių valdymo zonose</p> <p>Specialiuosius VST skrydžius gali būti leidžiama vykdyti skrydžių valdymo zonoje, jeigu yra gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas. Ypatingais atvejais, kai, pvz., policijos, medicinos, paieškos ir gelbėjimo operacijoms ir gaisrams gesinti (sąrašas neišsamus), tokius skrydžius sraigtasparniais leidžia kompetentinga institucija, taikomos tokios papildomos sąlygos:</p> <p>a) tokie skrydžiai gali būti vykdomi tik dieną, nebent kompetentinga institucija yra leidusi kitaip;</p> <p> a) b) pilotui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 pastebėti kiti orlaiviai ar kliūtys ir išvengta susidūrimo, ir <p>c) skrydžių valdymo tarnyba neišduoda specialųjų 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:</p> <p> b) skrydžių valdymo tarnybai:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) tik dieną, nebent kompetentinga institucija yra leidusi kitaip; 2. 1. matomumas nuo žemės yra ne mažiau kaip 1 500 m, o sraigtasparniams – ne mažiau kaip 800 m; 2. apatinė debesų riba yra žemiau kaip 180 m (600 pėdų).“