

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

1 SKIRTUMAI, PALYGINTI SU ICAO STANDARTAIS, REKOMENDACIJOMIS IR PROCEDŪROMIS

1 priedas Personalo licencijavimas		
Nuoroda	Skirtumai	
1 skyrius	1.2	Išduodama: - skrydžių valdymo elektronikos specialisto licencija; - lengvojo orlaivio piloto licencija.
	1.2.9.7 a)	Kalbos 4 (darbinis) lygis vertinamas kas 4 metai
2 skyrius	2.3.3.1.1	Kandidatas kaip orlaivio pilotas turi būti skraidęs ne mažiau kaip 45 valandas
	2.3.4.1.1	Kandidatas kaip sraigatarnio pilotas turi būti skraidęs ne mažiau kaip 45 valandas
4 skyrius	4.3.1	Išduodant Skrydžių vadovo licenciją, laikomasi šios tvarkos: kandidatas, baigęs mokymo kursą, laiko teorinius egzaminus, po to išduodama Skrydžių vadovo mokinio licencija, jos savininkui pradėti mokymąsi skrydžių valdymo paslaugų teikimo padalinyje, prižiūrimam mokymo darbo vietoje instruktoriaus
	4.7	Ši licencija neišduodama.

2 priedas Skrydžių taisyklės		
Nuoroda	Skirtumai	
3 skyrius	3.2.2	Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3210 b punkte nustatyta: <i>„b) Orlaivis, kuriam žinoma, kad kitas orlaivis negali tinkamai manevruoti, duoda šiam orlaiviui kelią.“</i>
	3.2.2.4	Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3210 c punkto 3 dalies i papunktis skiriasi nuo ICAO 2 priedo 3.2.2.4 punkto tuo, kad nurodoma, jog: <i>„i) Sklandytuvų lenkimas. Sklandytuvas, kuris lenkia kitą sklandytuvą, gali pasukti į dešinę arba į kairę.“</i>
	3.2.3.2	Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3215 b punkto 2 dalyje nustatyta (ICAO 2 priedo standarto 3.2.3.2 dalies b punktą papildžius paryškintu tekstu): <i>„2) visuose aerodromo judėjimo lauke esančiuose orlaiviuose kiek įmanoma įjungiami žiburiai, skirti orlaivio konstrukcijos matmenims paženklininti (išskyrus atvejus, kai orlaiviai nejudą ir yra kitaip tinkamai apšviesti);“</i>
	3.2.5 c) ir d)	Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3225 punktas skiriasi nuo ICAO 2 priedo standarto 3.2.5 punkto c papunkčio ir 3.2.5 punkto d papunkčio tuo, kad jame nurodyta, jog c ir d punktai netaikomi oro balionams: <i>„c) išskyrus oro balionus, kildamas arba artėdamas tūpti, visus posūkius daro kairėn, nebent skrydžių valdymo tarnyba nurodytų kitaip; d) išskyrus oro balionus, kyla ir tūpia prieš vėją, nebent dėl saugos, kilimo ir tūpimo tako padėties arba oro eismo nustatoma, kad tikslinga pasirinkti kitą kryptį.“</i>
	3.3.1.2	ICAO 2 priedo 3.3.1.2 punktas pakeičiamas Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.4001 b punktu. Šio ICAO standarto ir šio Sąjungos reglamento skirtumai: - kalbant apie numatomus tarptautinius skrydžius pagal VST, Sąjungos reglamentas (SERA.4001 punkto b papunkčio 5 dalis) skiriasi nuo ICAO 2 priedo standarto 3.3.1.2 punkto e papunkčio tuo, kad jame įterptas paryškintas tekstas: <i>„bet kokį tarptautinį skrydį, nebent atitinkamos valstybės nustatytą kitaip.“</i> - kalbant apie VST ir SPT skrydžius, kuriuos numatoma vykdyti naktį, į Sąjungos reglamentą SERA.4001 b punkto 6 papunktyje įtrauktas papildomas reikalavimas: <i>„6) skrydį, kurį numatoma vykdyti naktį, jeigu išvykstama iš šalia aerodromo esančios teritorijos.“</i> Šis skirtumas taip pat nurodytas aprašant skirtumą (4 skyrius, 4.3 punktas), taikomą VST.

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

3 priedas Meteorologinis tarptautinės oro navigacijos aprūpinimas		
Nuoroda	Skirtumai	
1 dalis SARP's esmė		
4 skyrius Meteorologiniai stebėjimai ir pranešimai		
	4.5.1 i)	Automatiniuose pranešimuose nenurodomas debesų tipas (CB ir TCU)
	4.5.2, 4.5.3	Automatiniuose pranešimuose nenurodoma papildoma informacija
	4.6.1.1	MET REPORT/SPECIAL pranešimuose nurodomos vėjo krypties magnetinės reikšmės
	4.6.2.2	EYVI AD, EYKA AD ir EYPA AD matomumo stebėjimai, skirti vietiniams pranešimams, reprezentuoja kilimo ir tūpimo tako tūpimo zoną išvykstantiems ir atvykstantiems orlaiviams
	4.6.2.3	EYKA AD ir EYPA AD matomumo stebėjimai, skirti METAR/SPECI AUTO pranešimams, reprezentuoja kilimo ir tūpimo tako tūpimo zoną
	4.6.4.3	Esamųjų orų reiškiniai aerodromo apylinkėse nenustatomi, išleidžiant automatinius METAR/SPECI pranešimus
	4.6.8	MET REPORT/SPECIAL pranešimuose EYSA AD nenaudojamas automatinį vietinių pranešimų identifikatorius AUTO
	4.7.3	MET REPORT/SPECIAL pranešimuose Šiaulių aerodrome nenaudojamas automatinį vietinių pranešimų identifikatorius AUTO
5 skyrius Stebėjimai iš orlaivių ir pranešimai		
	5.2 a)	Reguliarūs stebėjimai iš orlaivių neatliekami
6 skyrius Orų prognozės		
	6.3	Tūpimo prognozės EYKA AD ir EYPA AD nesudaromos
	6.3.3	Tendencijos prognozė (TREND) taip pat teikiama MET REPORT ir METAR pranešimuose
	6.4	Kilimo prognozės EYKA AD, EYPA AD ir EYSA AD nesudaromos, Vilniaus aerodromui sudaromos pagal užklausą
7 skyrius SIGMET ir AIRMET informacija, aerodromo perspėjimai ir vėjo poslinkio perspėjimai ir aliarmo pranešimai		
	7.4.1	Vėjo poslinkio perspėjimai EYKA AD, EYPA AD ir EYSA AD nesudaromi
2 dalis Papildymai ir priedai		
3 papildymas Techninės specifikacijos, susiję su meteorologiniais stebėjimais ir pranešimais		
2 skyrius Pagrindiniai kriterijai, susiję su meteorologiniais pranešimais		
	2.1.3 - 2.1.5	METAR ir SPECI pranešimai skaitmenine forma neplatunami
	2.3.1 d)	Papildoma informacija nenaudojama kaip kriterijus išleisti automatinius SPECI pranešimus ir vietinius specialiuosius pranešimus
4 skyrius Meteorologinių elementų stebėjimas ir stebėjimo rezultatų pranešimai		
	4.1.5.1	MET REPORT/SPECIAL pranešimuose nurodomos vėjo krypties magnetinės reikšmės
	4.2.4.4	EYSA AD METAR/SPECI AUTO pranešimuose matomumas nurodomas kaip nekryptinis, naudojant kodą NDV EYKA AD ir EYPA AD aerodromų METAR/SPECI AUTO pranešimuose matomumas nurodomas išmatuotas vietoje, reprezentuojančioje RWY tūpimo zoną
	4.3.5	EYKA AD ir EYVI AD MET REPORT/SPECIAL pranešimuose, skaičiuojant RVR, naudojamas 100%, 30%, 10% ir 3% RWY žiburių šviesos intensyvumas. EYPA AD – 100% RWY žiburių šviesos intensyvumas

3 priedas Meteorologinis tarptautinės oro navigacijos aprūpinimas		
Nuoroda	Skirtumai	
4.3.6.6	METAR ir SPECI pranešimuose tais atvejais, kai per 10 minučių laikotarpį RVR 1 minutės vidurkio vertės pakinta daugiau kaip 50 m ar daugiau kaip 20 procentų vidutinės vertės, imant didesniąją iš jų, tuomet vietoje 10 minučių vidurkio vertės nurodomos 1 minutės vidurkio minimali ir maksimali vertės	
4.4.2.6	Automatiniuose pranešimuose nenurodomos šios esamųjų orų charakteristikos: SH, BL, DR, MI, BC	
4.4.2.7	Esamųjų orų reiškiniai aerodromo apylinkėse nenustatomi, išleidžiant automatinius METAR/SPECI pranešimus	
4.5.3	EYVI AD debesų pado aukštis pranešamas aerodromo aukščio atvykstantiems ir išvykstantiems orlaiviams atžvilgiu	
4.5.4.3	Automatiniuose pranešimuose santrumpa "NSC" naudojama taip pat ir tais atvejais, kai CB ir/arba TCU tipo debesų yra aukščiau 5000 pėdų	
4.5.4.5 a)	EYSA AD automatiniuose pranešimuose kodas "///" nenaudojamas debesų tipo kodo vietoje	
4.8.1.2	Automatiniuose vietiniuose pranešimuose aviacijai pavojingos meteorologinės sąlygos kaip papildoma informacija nenurodomos	
4.8.1.4	Informacija apie vėjo poslinkį nenurodoma METAR/SPECI AUTO pranešimuose	
4.8.1.5 b)	EYKA AD METAR/SPECI pranešimuose kilimo ir tūpimo tako paviršiaus būklės informacijoje visuomet nurodoma ta pati kilimo ir tūpimo tako žymė, nepriklausomai nuo naudojamos kilimo ir tūpimo tako krypties	
5 papildymas Techninės specifikacijos, susijusios orų prognozėmis		
1 skyrius Kriterijai, susiję su TAF		
1.1.2 - 1.1.4	TAF skaitmenine forma neplatinami	
2 skyrius Kriterijai, susiję su tūpimo prognozėmis		
2.2.3	Pridedamoje prie vietinių ir prie METAR/SPECI pranešimų TREND prognozėje matomumo vertė yra ta pati	
6 papildymas Techninės specifikacijos, susijusios su SIGMET ir AIRMET informacija, aerodromo perspėjimais ir vėjo poslinkio perspėjimais bei aliarmo pranešimais		
1 skyrius Specifikacijos, susijusios su SIGMET informacija		
1.1.6 – 1.1.8	SIGMET informacija skaitmenine forma neplatinama	
5 skyrius Specifikacijos, susijusios su aerodromo perspėjimais		
5.1.1, 5.1.3	Aerodromo perspėjimai rengiami ir platinami pagal susitarimą tarp LHMT ir aerodromų tarnybų	
5.1.4	Aerodromo perspėjimų tekstas rengiamas lietuvių kalba	
6 skyrius Specifikacijos, susijusios su vėjo poslinkio perspėjimais		
6.2	Informacija apie vėjo poslinkį, kaip papildoma informacija, nenurodoma METAR/SPECI AUTO pranešimuose ir automatiniuose vietiniuose pranešimuose	

4 priedas Oro navigacijos žemėlapiai		
Nuoroda	Skirtumai	
4 skyrius Aerodromo kliūčių žemėlapis – ICAO. B tipo		
4.2.1	Šis žemėlapis nerengiamas	
5 skyrius Aerodromo vietovės ir kliūčių žemėlapis – ICAO (elektroninė versija)		
5.2.1	Šis žemėlapis neprieinamas 4 zonai	
6 skyrius Tiksliojo artėjimo tūpti vietovės žemėlapis – ICAO		
6.2.1	Kauno RWY 08, Palangos, Šiaulių ir Vilniaus RWY 19 aerodromų žemėlapiai nerengiami	
9 skyrius Standartinio išskridimo pagal prietaisus žemėlapis (SID) – ICAO		
9.2	Šis žemėlapis nerengiamas Šiaulių aerodromui	
9.9.4.3	Atitinkama navigacijos duomenų kodavimo informacija neskelbiama antroje žemėlapio pusėje arba atskirame lape	
10 skyrius Standartinio atskridimo pagal prietaisus žemėlapis (STAR) – ICAO		
10.2	Šis žemėlapis nerengiamas Šiaulių aerodromui	
10.9.4.3	Atitinkama navigacijos duomenų kodavimo informacija neskelbiama antroje žemėlapio pusėje arba atskirame lape	
11 skyrius Artėjimo tūpti pagal prietaisus žemėlapis – ICAO		
11.10.9	Atitinkama navigacijos duomenų kodavimo informacija neskelbiama antroje žemėlapio pusėje arba atskirame lape (išskyrus Kauno, Palangos ir Vilniaus RNAV žemėlapiuose)	
14 skyrius Aerodromo eismo schema – ICAO		
14.2	Kauno, Palangos bei Šiaulių aerodromų eismo schemose kartu pateiktos orlaivių stovėjimo aikštelių ir pastatymo schemas - ICAO	
15 skyrius Orlaivių stovėjimo aikštelių ir pastatymo schema – ICAO		
15.2	Kauno, Palangos bei Šiaulių aerodromų orlaivių stovėjimo aikštelių ir pastatymo schemose kartu pateiktos eismo schemas - ICAO	
16 skyrius Pasaulio oro navigacijos žemėlapis – ICAO 1:1 000 000		
16.2.1	Šis žemėlapis nerengiamas	
18 skyrius Oro navigacijos žemėlapis – ICAO mažo mastelio		
18.2	Šis žemėlapis nerengiamas.	
19 skyrius Kurso žymėjimo žemėlapis – ICAO		
19.2	Šis žemėlapis nerengiamas	
20 skyrius Elektroninis oro navigacijos žemėlapis – ICAO		
20.2.1	Šis žemėlapis nerengiamas	
5 priedas Matavimo vienetai naudojami ore ir žemėje		
Nuoroda	Skirtumai	
	Skirtumų nėra	

6 priedas Orlaivių naudojimas	
Nuoroda	Skirtumai
1 dalis Tarptautinis komercinis oro susisiekimas - lėktuvai	
	Naudojamas 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos Reglamentas (EEC) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje III priedas (EU-OPS)
7 priedas Orlaivių nacionaliniai ir registravimo ženklai	
Nuoroda	Skirtumai
	Skirtumų nėra
8 priedas Orlaivių tinkamumas skraidyti	
Nuoroda	Skirtumai
	Naudojami JAR-21 "Orlaivių, su jais susijusių produktų ir dalių sertifikavimo tvarka" ir JAR-25 "Didieji lėktuvai"
9 priedas Formalumų supaprastinimas	
Nuoroda	Skirtumai
	Rengiamas

10 priedas Aviacijos ryšiai		
Nuoroda		Skirtumai
II tomas	5 skyrius	5.2.1.4.1 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) Aukščiamačio 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 atvejus, kai atsakiklio kodai yra tik 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, – 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 konfliktinę 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. Kaičiai 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 šeštasis skaitmenys yra nuliai, – tuomet nurodomi tik pirmieji keturi kanalo žymos skaitmenys.
		5.2.1.7.3.2.3 SERA.14055 Radiotelefonijos procedūros b) 2. Atsakant į minėtą kreipimąsi nurodomas besikreipiančiosios stoties šaukinys, po jo nurodomas atsakančiosios stoties šaukinys, ir laikoma, kad tai yra raginimas besikreipiančiajai stočiai siųsti pranešimą. <u>Kai ryšys perkeliamas toje pačioje OEP tarnyboje, OEP tarnybos šaukinį galima praleisti, jei tai leidžia kompetentinga institucija.</u>

11 priedas Oro eismo paslaugos		
Nuoroda		Skirtumai
2 skyrius	2.6.1	Išimties galimybė. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.6001 dalyje orlaiviui leidžiama viršyti 250 mazgų greičio ribą, jeigu kompetentinga institucija tai patvirtina tam tikrų rūšių orlaiviams, kurie dėl techninių ar saugos priežasčių negali išlaikyti šio greičio.
	2.25.5	Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.3401 d punkto 1 papunktis nuo ICAO 11 priedo 2.25.5 standarto skiriasi taip: „Tikrinant laiką, jis nurodomas bent artimiausios minutės tikslumu“

11 priedas Oro eismo paslaugos	
Nuoroda	Skirtumai
3 skyrius	<p>Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.8005 dalies b) punkte nurodyta:</p> <p>b) Skrydžių valdymo tarnybų suteikiamais leidimais numatomas toliau nurodytas skirstymas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) tarp visų skrydžių A ir B klasių oro erdvėje; 2) tarp visų SPT skrydžių C, D ir E klasių oro erdvėje; 3) tarp visų SPT skrydžių ir VST skrydžių C klasės oro erdvėje; 4) tarp visų SPT skrydžių ir specialiųjų VST skrydžių; 5) tarp specialiųjų VST skrydžių, nebent kitaip nustatytų kompetentinga institucija; <p>išskyrus atvejus, kai to prašo orlaivio pilotas ir tam pritaria kito orlaivio pilotas ir jei kompetentingos institucijos taip numatyta b punkte nurodytiems atvejams, D ir E klasių oro erdvėje pilotui gali būti suteiktas leidimas, jeigu jis pats išlaiko skirstymą tam tikroje skrydžio žemiau 3 050 m (10 000 pėdų) dalyje dieną, aukštėjant arba žemėjant, vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis.</p>
	<p>Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.8015 dalyje nurodyta (ICAO standarto 11 priedo 3.7.3.1 punktą papildžius paryškintu tekstu):</p> <p>e) Leidimų ir su sauga susijusios informacijos pakartojimas</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Skrydžio įgula pakartoja skrydžių vadovui su sauga susijusias balsu perduotų skrydžių valdymo tarnybos leidimų ir nurodymų dalis. Visuomet reikia pakartoti šiuos dalykus: <ol style="list-style-type: none"> i) skrydžių valdymo tarnybos maršruto leidimai; ii) leidimai ir nurodymai įriedėti į bet kokį kilimo ir tūpimo taką, tūpti ant jo, kilti nuo jo, sustoti prieš įriedant į jį, kirsti jį, riedėti į jį ir juo priešinga kilimui ar tūpimui kryptimi; ir iii) kilimo ir tūpimo tako užimtumas, aukščiamojo nuostatos, SSR kodai, naujai priskirti ryšio kanalai, lygio nurodymai, kurso ir greičio nurodymai, ir iv) pereinamieji lygiai, nurodyti skrydžių vadovo arba ATIS transliacijose.
	<p>Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.8015 dalies e punkto 2 dalyje nurodyta (ICAO standarto 11 priedo 3.7.3.1.1 punktą papildžius paryškintu tekstu):</p> <ol style="list-style-type: none"> 2) Kiti leidimai ar nurodymai, įskaitant sąlyginius leidimus ir riedėjimo nurodymus, perskaitomi arba patvirtinami taip, kad būtų aiškiai parodyta, jog jie suprasti ir jų bus laikomasi.
	<p>Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.5010 dalyje nustatyta:</p> <p>SERA.5010 Specialieji VST skrydžiai, vykdomi skrydžių valdymo zonos</p> <p>Specialieji VST skrydžiai gali būti leidžiami skrydžių valdymo zonoje, jeigu yra gautas skrydžių valdymo tarnybos leidimas. Išskyrus atvejus, kai sraigtasparniams ypatingais atvejais, pvz., medicininiais skrydžiams, paieškos ir gelbėjimo operacijoms ir gaisrų gesinimo atveju tai leidžia kompetentinga institucija, taikomos tokios papildomos sąlygos:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) tokie skrydžiai gali būti vykdomi tik dieną, nebent kompetentinga institucija yra leidusi kitaip; b) pilotui: <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 pastebėtas kitas orlaivis arba kliūtys ir išvengta susidūrimo; ir c) skrydžių valdymo tarnyba neišduoda specialiųjų 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: <ol style="list-style-type: none"> 1) matomumas nuo žemės yra ne mažiau kaip 1 500 m, o sraigtasparniams – ne mažiau kaip 800 m; 2) debesų padas yra ne mažiau kaip 180 m (600 pėdų).

11 priedas Oro eismo paslaugos	
Nuoroda	Skirtumai
5 skyrius	Nauja nuostata. Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 SERA.12005 dalyje nustatyta: b) Kompetentingos institucijos prirėikus nustato kitas sąlygas, apie kurias, su jomis susidūrę ar jas pastebėję, praneša visi orlaiviai
12 priedas Paieška ir gelbėjimas	
Nuoroda	Skirtumai
	Skirtumų nėra
13 priedas Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas	
Nuoroda	Skirtumai
	Skirtumų nėra
14 priedas Aerodromai	
Nuoroda	Skirtumai
	Skirtumų nėra
15 priedas Oro navigacijos informacijos paslaugos	
Nuoroda	Skirtumai
3 skyrius	Oro navigacijos informacijos vadyba
3.5	Automatizavimo naudojimas nėra pilnai įgyvendintas
5 skyrius	Oro navigacijos informacijos produktai ir paslaugos
5.2.5.1	– Kauno, Palangos bei Šiaulių aerodromų eismo schemos pateiktos kartu su orlaivių stovėjimo aikštelių ir pastatymo schemomis – ICAO; – Aerodromo vietovės ir kliūčių žemėlapis – ICAO (elektroninė versija) neprieinamas 4 zonai; – Kauno, Palangos bei Šiaulių aerodromų orlaivių stovėjimo aikštelių ir pastatymo schemos pateiktos kartu su eismo schemomis – ICAO; – Tiksliojo artėjimo tūpti vietovės žemėlapis – ICAO nerengiamas Kauno RWY 08, Palangos, Šiaulių ir Vilniaus RWY 19
5.3.2	AIP duomenų rinkinys nerengiamas
5.3.4	Aerodromo kartografavimo duomenų rinkinys nerengiamas
5.3.5	Skrydžių pagal prietaisus procedūrų duomenų rinkinys nerengiamas
16 priedas Aplinkosauga	
Nuoroda	Skirtumai
	Rengiamas
17 priedas Saugumas	
Nuoroda	Skirtumai
	Skirtumų nėra

18 priedas Saugus pavojingų krovinių vežimas oru	
Nuoroda	Skirtumai
10 skyrius	Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2013-06-06 įsakymu Nr. 4R-134 nustatyti reikalavimai dėl pavojingų krovinių vežimo oro transportu mokymų. Informaciją galima rasti svetainėje www.caa.lt arba gauti susisiekus elektroniniu paštu caa@caa.lt
Nuoroda	Skirtumai
Doc 4444 Oro navigacijos paslaugų procedūros – Skrydžių taisyklės ir oro eismo paslaugų teikimo taisyklės	
2 papildymas 8	Be kariniams skrydžiams naudojamų orlaivių, dar ir muitinės ir policijos orlaivių naudotojai ICAO skrydžio plano 8 punkte turi įrašyti raidę "M".
Doc 10066 Oro navigacijos paslaugų procedūros Oro navigacijos informacijos valdymas	
5.2.3	Spausdinti leidiniai nerengiami
5.3.3.1	AIP duomenų rinkinys nerengiamas
5.3.3.3	Aerodromo kartografinių duomenų rinkinys nerengiamas
5.3.3.4	Skrydžių pagal prietaisus procedūrų duomenų rinkinys nerengiamas
5.4.1.3 - 5.4.1.4	Duomenų rinkinių kontrolinis sąrašas nerengiamas
6.1.4.3	Pranešimai apie nustatytų pavojingų, ribojamų ar draudžiamų zonų aktyvavimą ir apie veiklą, reikalaujančią laikino oro erdvės apribojimo, išskyrus gelbėjimo darbus, turi būti paskelbti ne vėliau kaip prieš 1 dieną iki nurodytų zonų aktyvavimo
6.1.4.4 - 6.1.4.6	Netaikoma
6.1.5.1 - 6.1.5.2	Netaikoma
Papildymas 2 Oro navigacijos informacijos rinkinio (AIP) turinys	
1 dalis Bendroji	
GEN 3.5.7	VOLMET paslaugos neteikiamos
2 dalis Maršrutai	
ENR 3.1	Žemutinių ATS maršrutų nėra
ENR 3.2	Viršutinių ATS maršrutų nėra
ENR 3.4	Sraigtašparnių maršrutų nėra
ENR 3.5	Kitų maršrutų nėra
ENR 4.2	Specialiosios navigacijos sistemos nėra
ENR 4.3	Pasaulinės navigacijos palydovinės sistemos (GNSS) nėra
ENR 4.5	Antžeminių oro navigacijos žiburių maršrute nėra
3 dalis Aerodromai	
AD 2.24 Aerodromų žemėlapiai	
5)	Aerodromo kliūčių žemėlapis — ICAO B tipo – nerengimas
15)	Paukščių telkimosi Šiaulių aerodromo apylinkėse žemėlapis – nerengiamas
AD 3 Sraigtašparnių uostai	
	Sraigtašparnių uostų nėra