

GENERAL CHECKLIST INFORMATION	
Number	Part-FPD
Name	Reglamento Nr. 2017/373 klausimyno taikymas skrydžių procedūrų planavimo paslaugų (FPD) teikėjui
Description	
Possible Answers	Standard Audit Result (Compliant/Not Compliant/Partially Compliant/Not Applicable)

CHECKLIST ITEMS BY SECTION

1 - FPD.OR.100. Skrydžio procedūrų planavimo (FPD) paslaugos

Checklist Item Number	Checklist Item Description	Reference
1	FPD.OR.100. Skrydžio procedūrų planavimo (FPD) paslaugos	
1.1	a) Ar prieš diegdamas ir taikydamas skrydžio procedūras, skrydžio procedūrų planavimo paslaugų teikėjas jas planuoja, dokumentuoja, tvirtina ir, jei reikia, gauna kompetentingos institucijos patvirtinimą? Šiomis aplinkybėmis FPD paslaugų teikėjo naudojami oro navigacijos duomenys ir informacija turi atitikti tikslumo, skyros ir vientisumo reikalavimus, nustatytus oro navigacijos duomenų kataloge, kaip nurodyta III priedo 1 priedėlyje (ATM/ANS.OR dalyje).	EASA.FPD.OR.100 , EASA.FPD.OR.100:(a) , GM1 EASA.FPD.OR.100 , GM2 EASA.FPD.OR.100 , GM3 EASA.FPD.OR.100
1.2	b) Jei patikimas šaltinis nepateikia skrydžio procedūroms planuoti reikalingų oro navigacijos duomenų arba jei tie duomenys neatitinka taikomų duomenų kokybės reikalavimų (DQR), tokius oro navigacijos duomenis FPD paslaugų teikėjas gali gauti iš kitų šaltinių. Šiomis aplinkybėmis tokius oro navigacijos duomenis tikrina juos naudoti ketinantis FPD paslaugų teikėjas.	EASA.FPD.OR.100 , EASA.FPD.OR.100:(b) , GM1 EASA.FPD.OR.100, GM2 EASA.FPD.OR.100, GM3 EASA.FPD.OR.100
2	AMC1 FPD.OR.100 Flight procedure design (FPD) services	
2.1	SOURCE The FPD provider should use data coming from authoritative sources. If the data used is not formally made available by an authoritative source or does not meet the applicable data quality requirements (DQRs), but is required by end users, the FPD provider may use data from other (non-authoritative) sources, provided such data has been verified and validated by the FPD provider itself and/or other ATM/ANS providers to conform with the relevant standards and DQRs.	AMC1 EASA.FPD.OR.100, GM1 to AMC1 EASA.FPD.OR.100

2 - FPD.OR.105. Valdymo sistema

Checklist Item Number	Checklist Item Description	Reference
1	FPD.OR.105. Valdymo sistema	
1.1	Be to, kas nustatyta III priedo ATM/ANS.OR.B.005 dalyje, FPD paslaugų teikėjas įdiegia ir prižiūri valdymo sistemą, apimančią valdymo procedūras, susijusias su: a) duomenų įsigijimu;	EASA.FPD.OR.105, EASA.FPD.OR.105:(a) , GM1 EASA.FPD.OR.105, GM1 EASA.FPD.OR.105(a)
1.2	b) skrydžio procedūrų planavimu pagal FPD.TR.100 dalyje nustatytus planavimo kriterijus;	EASA.FPD.OR.105 , EASA.FPD.OR.105:(b) , GM1 EASA.FPD.OR.105
1.3	c) skrydžio procedūrų planavimo dokumentavimu;	EASA.FPD.OR.105 , EASA.FPD.OR.105:(c), AMC1 EASA.FPD.OR.105(c) , GM1 EASA.FPD.OR.105
1.4	d) suinteresuotųjų subjektų konsultavimu;	EASA.FPD.OR.105, EASA.FPD.OR.105:(d) , GM1 EASA.FPD.OR.105
1.5	e) skrydžio procedūros antžeminiu patvirtinimu ir, jei tinkama, patvirtinimu skrendant;	EASA.FPD.OR.105, EASA.FPD.OR.105:(e), AMC1 EASA.FPD.OR.105(e) , AMC2 EASA.FPD.OR.105(e), GM1 EASA.FPD.OR.105 , GM1 EASA.FPD.OR.105(e) , GM2 EASA.FPD.OR.105(e)

1.6	f) priemonių, įskaitant, jei reikia, konfigūracijos valdymą ir priemonių tinkamumo patvirtinimą, identifikavimu ir	EASA.FPD.OR.105, EASA.FPD.OR.105:(f)
1.7	g) skrydžio procedūros (-ų) priežiūra ir periodine peržiūra, jei taikytina.	EASA.FPD.OR.105, EASA.FPD.OR.105:(g)
2	AMC1 FPD.OR.105(c) Management system	
2.1	FLIGHT PROCEDURE DESIGN DOCUMENTATION Flight procedure design documentation should be kept at least during the lifetime of the flight procedure, unless otherwise specified by the competent authority.	AMC1 EASA.FPD.OR.105(c)
3	AMC1 FPD.OR.105(e) Management system	
3.1	GROUND VALIDATION (a) Ground validation should be always undertaken to ensure compliance with applicable requirements, i.e. to detect errors in criteria and documentation, and evaluate on the ground, to the extent possible, those elements that could be evaluated in a flight validation whenever necessary. Ground validation should be performed by a person trained in flight procedure design as per FPD.OR.115 other than the one who designed the flight procedure and with appropriate knowledge of flight validation issues.	AMC1 EASA.FPD.OR.105(e), AMC1 EASA.FPD.OR.105(e):(a)
3.2	(b) Ground validation should include a systematic review of the steps and calculation involved in the flight procedure design and its impact, aiming at: (1) providing assurance that adequate obstacle and terrain clearances have been provided; (2) verifying that the navigation data (e.g. tracks, distances and altitudes to be flown) to be published are correct; (3) conducting an assessment of fly-ability to determine that the procedure can be safely flown; and (4) evaluating the charting, obstacle clearance and other operational factors.	AMC1 EASA.FPD.OR.105(e), AMC1 EASA.FPD.OR.105(e):(b)
4	AMC2 FPD.OR.105(e) Management system	
4.1	FLIGHT VALIDATION (a) Based on the results from the ground validation as per AMC1 FPD.OR.105(e), the flight validation should: (1) verify that the navigation data to be published is correct; (2) verify that all required infrastructure supports the procedure (e.g. runway markings, lighting, communications and navigation sources); (3) verify the fly-ability of the procedure; and (4) evaluate the draft charting, obstacle and terrain clearances and other operational factors.	AMC2 EASA.FPD.OR.105(e), AMC2 EASA.FPD.OR.105(e):(a)
4.2	(b) Flight validation should be required if new navigation aids or minimum obstacle clearance reduction is affected by a change of an existing procedure.	AMC2 EASA.FPD.OR.105(e), AMC2 EASA.FPD.OR.105(e):(b)
4.3	(c) For the airways with lower limit equal to or higher than FL145, the flight validation is not required, when the ground validation is completed and satisfied.	AMC2 EASA.FPD.OR.105(e), AMC2 EASA.FPD.OR.105(e):(c)

3 - FPD.OR.110. Įrašų saugojimas

Checklist Item Number	Checklist Item Description	Reference
1	FPD.OR.110. Įrašų saugojimas	
1.1	Be to, kas nustatyta III priedo ATM/ANS.OR.B.030 dalyje, FPD paslaugų teikėjas į savo įrašų saugojimo sistemą įtraukia šio priedo FPD.OR.105 dalyje nurodytus elementus	EASA.FPD.OR.110

4 - FPD.OR.115. Techninė ir veiklos kompetencija ir gebėjimai

Checklist Item Number	Checklist Item Description	Reference
1	FPD.OR.115. Techninė ir veiklos kompetencija ir gebėjimai	
1.1	FPD.OR.115. Techninė ir veiklos kompetencija ir gebėjimai a) Be to, kas nustatyta III priedo ATM/ANS.OR.B.005 dalies a punkto 6 papunktyje, FPD paslaugų teikėjas užtikrina, kad jo skrydžio procedūrų planuotojai: (1) būtų sėkmingai baigę mokymo kursą, suteikiantį skrydžio procedūrų rengimo kompetencijos; (2) turėtų reikiamos patirties, kad galėtų sėkmingai taikyti teorijos žinias, ir (3) sėkmingai baigtų nuolatinio mokymo kursą.	EASA.FPD.OR.115 , EASA.FPD.OR.115:(a) , GM1 EASA.FPD.OR.115(a) (1) , GM2 EASA.FPD.OR.115(a) (1) , GM3 EASA.FPD.OR.115(a) (1) , GM1 EASA.FPD.OR.115(a) (3) , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(1) , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(2)
1.2	b) Kai manoma, kad reikia atlikti patvirtinimą skrendant, FPD paslaugų teikėjas užtikrina, kad tai atliktų kompetentingas pilotas.	EASA.FPD.OR.115 , EASA.FPD.OR.115:(b) ,

		GM1 EASA.FPD.OR.115(b)
1.3	<p>c) Be to, kas nustatyta III priedo ATM/ANS.OR.B.030 dalyje, FPD paslaugų teikėjas tvarko visos įdarbintų skrydžio procedūrų planuotojų mokymosi ir planavimo veiklos įrašus ir, gavę prašymą, juos pateikia:</p> <p>(1) susijusiems skrydžio procedūrų planuotojams ir, (2) suderinus su skrydžio procedūrų planuotojais, naujam darbdaviui, jei skrydžio procedūrų planuotoją įdarbina kitas subjektas.</p>	EASA.FPD.OR.115 , EASA.FPD.OR.115:(c)
2	AMC1 FPD.OR.115(a)(1) Technical and operational competence and capability TRAINING	
2.1	<p>The training should provide the flight procedure designers with:</p> <p>(a) knowledge of technical rules for the design and the establishment of instrument flight procedures;</p>	EASA.FPD.OR.115 , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(1) , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(1):(a)
2.2	(b) knowledge of design criteria;	EASA.FPD.OR.115 , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(1) , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(1):(b)
2.3	(c) knowledge of the data catalogue, including the applicable DQRs; and	EASA.FPD.OR.115 , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(1) , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(1):(c)
2.4	(d) competence in designing flight procedures with the selected tools in accordance with the design criteria.	EASA.FPD.OR.115 , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(1) , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(1):(d)
3	AMC1 FPD.OR.115(a)(2) Technical and operational competence and capability FLIGHT PROCEDURE DESIGNER EXPERIENCE	
3.1	<p>In order for flight procedure designers to show that they are suitably experienced to successfully apply the theoretical knowledge, they should be prove that they have either:</p> <p>(a) worked in flight procedure design work over a period of time specified by the competent authority; or</p>	EASA.FPD.OR.115 , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(2) , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(2): (a), GM1 to AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(2)
3.2	(b) undergone sufficient on-the-job training. In doing so, the procedure designer should have undergone a minimum of time on-the-job PANS-OPS design training until demonstrating adequate competency in the practical application of design criteria.	EASA.FPD.OR.115 , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(2) , AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(2): (b), GM1 to AMC1 EASA.FPD.OR.115(a)(2)

5 - FPD.OR.120. Būtinios sąsajos

Checklist Item Number	Checklist Item Description	Reference
1	FPD.OR.120. Būtinios sąsajos	
1.1	<p>a) Pagal FPD.OR.100 punktą rinkdamas oro navigacijos duomenis ir informaciją, FPD paslaugų teikėjas užtikrina, kad, jei taikoma, būtų sudaryti reikiami oficialūs susitarimai su:</p> <p>(1) oro navigacijos duomenų teikėjais; (2) kitų paslaugų teikėjais; (3) aerodromų naudotojais ir (4) orlaivių naudotojais.</p>	EASA.FPD.OR.120 , EASA.FPD.OR.120:(a) , GM1 EASA.FPD.OR.120
1.2	b) Siekdamas užtikrinti, kad prašymai suplanuoti skrydžio procedūras būtų aiškiai apibrėžti ir peržiūrėti, FPD paslaugų teikėjas sudaro reikiamus oficialius susitarimus su numatytu naudotoju.	EASA.FPD.OR.120 , EASA.FPD.OR.120:(b) , GM1 EASA.FPD.OR.120

6 - FPD.TR.100. Skrydžio procedūrų planavimo reikalavimai

Checklist Item Number	Checklist Item Description	Reference
1	FPD.TR.100. Skrydžio procedūrų planavimo reikalavimai	
1.1	Siekdamas užtikrinti saugų orlaivių naudojimą, paslaugų teikėjas planuoja skrydžio procedūras, laikydamasis 1 priedėlyje nustatytų reikalavimų ir kompetentingos institucijos nustatytų planavimo kriterijų. Planavimo kriterijai turi būti tokie, kad, planuojant skrydžio procedūras, prireikus būtų galima nustatyti tinkamą klūčių perskridimo aukštį.	EASA.FPD.TR.100 , AMC1 EASA.FPD.TR.100

2	AMC1 FPD.TR.100 Flight procedure design requirements DESIGN CRITERIA	
2.1	(a) The design criteria determined by the competent authority should be based on ICAO Doc 8168 (PANS-OPS) Volume II 'Construction of Visual and Instrument Flight Procedures', as last amended, so as to ensure safe aircraft operations.	EASA.FPD.TR.100 , AMC1 EASA.FPD.TR.100 , AMC1 EASA.FPD.TR.100: (a)
2.2	(b) As regards the required navigation performance authorisation required (RNP AR) procedure, the design criteria should be based on ICAO Doc 9905 'Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) Procedure Design Manual', as last amended.	EASA.FPD.TR.100 , AMC1 EASA.FPD.TR.100 , AMC1 EASA.FPD.TR.100: (b)

7 - FPD.TR.105. Koordinatės ir oro navigacijos duomenys

Checklist Item Number	Checklist Item Description	Reference
1	FPD.TR.105. Koordinatės ir oro navigacijos duomenys	
1.1	a) Be to, kas nustatyta III priedo ATM/ANS.OR.A.090 dalyje, geografinės koordinatės (platuma ir ilguma) nustatomos ir oro navigacijos informacijos paslaugų teikėjui (-ams) (toliau – AIS teikėjas (-ai)) pateikiamos remiantis 1984 m. pasaulinės geodezinės sistemos (WGS-84) geodeziniais atskaitos duomenimis arba lygiaverčiais duomenimis.	EASA.FPD.TR.105 , EASA.FPD.TR.105:(a)
1.2	b) Darbų vietoje ir jais remiantis nustatytų ir apskaičiuotų duomenų tikslumas turi būti toks, kad gauti operatyviniai navigacijos duomenys, susiję su skrydžio etapais, neviršytų didžiausių leidžiamų nuokrypių nuo III priedo 1 priedėlyje (ATM/ANS.OR dalyje) nustatyto atitinkamo pamatinio standarto.	EASA.FPD.TR.105 , EASA.FPD.TR.105:(b)

8 - 1 priedėlis. I SKIRSNIS. Skrydžių informacijos regionų, skrydžių valdymo rajonų, skrydžių valdymo zonų ir skrydžių informacijos zonų specifikacijos

Checklist Item Number	Checklist Item Description	Reference
1	I SKIRSNIS Skrydžių informacijos regionų, skrydžių valdymo rajonų, skrydžių valdymo zonų ir skrydžių informacijos zonų specifikacijos	
1.1	a) SKRYDŽIŲ INFORMACIJOS REGIONAI Reglamento (EB) Nr. 549/2004 2 straipsnio 23 punkte apibrėžti skrydžių informacijos regionai turi: (1) apimti visą oro eismo paslaugų maršrutų, kurie turi būti aptarnaujami tų regionų, struktūrą ir (2) apimti visą oro erdvę, esančią tarp regiono horizontaliųjų ribų, išskyrus atvejus, kai ji ribojama viršutinio skrydžių informacijos regiono. Valstybės narės lieka atsakingos ICAO tose skrydžių informacijos regionų, kurie šio reglamento įsigaliojimo dieną joms buvo patikėti ICAO, geografinėse ribose.	EASA.FPD.APP1(I)
1.2	b) SKRYDŽIŲ VALDYMO RAJONAI (1) Skrydžių valdymo rajonų ribos nustatomos taip, kad apimtų pakankamai didelę oro erdvę, į kurią būtų galima įtraukti skrydžių, kuriems taikomos skrydžių pagal prietaisus (SPT) taisyklės, arba jų dalių, kurioms teikiamos skrydžių valdymo (ATC) paslaugos atitinkamos dalys, skrydžių trajektorijas, atsižvelgiant į navigacijos priemonių, kurios paprastai naudojamos tame rajone, teikiamas galimybes. (2) Apatinė skrydžių valdymo rajono riba nustatoma ne žemiau kaip 200 m (700 pėdų) nuo žemės arba vandens paviršiaus, nebent kompetentinga institucija yra nustačiusi kitaip. (3) Viršutinė skrydžių valdymo rajono riba nustatoma, jei: i) skrydžių valdymo paslauga nebus teikiama virš šios viršutinės ribos arba ii) skrydžių valdymo rajonas yra po viršutiniu skrydžių valdymo rajonu, o tokiu atveju viršutinė riba sutampa su apatine viršutinio skrydžių valdymo rajono riba.	EASA.FPD.APP1(I)
1.3	c) SKRYDŽIŲ VALDYMO ZONOS (1) Skrydžių valdymo zonos horizontaliosios ribos turi apimti bent tas oro erdvės dalis, kurios nėra skrydžių valdymo rajonuose ir kuriose yra SPT skrydžių į aerodromus ir iš aerodromų, kurie turi būti naudojami meteorologinėmis sąlygomis pagal prietaisus (IMC), trajektorijos. (2) Jei skrydžių valdymo zona yra tarp skrydžių valdymo rajono horizontaliųjų ribų, ji turi būti nusidriekusi į viršų nuo žemės paviršiaus ne mažiau nei iki apatinės skrydžių valdymo rajono ribos.	EASA.FPD.APP1(I)
1.4	d) SKRYDŽIŲ INFORMACIJOS ZONOS (1) Skrydžių informacijos zonos horizontaliosios ribos turi apimti bent tas oro erdvės dalis, kurios nėra nei skrydžių valdymo rajonuose, nei skrydžių valdymo zonoje ir kuriose yra SPT ir (arba) VST skrydžių į aerodromus ir iš aerodromų trajektorijos.	EASA.FPD.APP1(I)

	(2) Jei skrydžių informacijos zona yra tarp skrydžių valdymo rajono horizontaliųjų ribų, ji turi būti nusidriekusi į viršų nuo žemės paviršiaus ne mažiau nei iki apatinės skrydžių valdymo rajono ribos.	
2	AMC1 SECTION I — (a) FLIGHT INFORMATION REGIONS LIMITED BY AN UPPER FLIGHT INFORMATION REGION	
2.1	When limited by an upper flight information region, the lower limit specified for the upper flight information region should constitute the upper vertical limit of the flight information region and should coincide with a VFR cruising level as specified in the tables in Appendix 3 to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012.	AMC1 EASA.FPD.APP1(I) (a)
3	AMC1 SECTION I — (b) CONTROL AREAS UPPER LIMITS	
3.1	When established, the upper limits of a control area should coincide with a VFR cruising level of the tables in Appendix 3 to Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012.	AMC1 EASA.FPD.APP1(I) (b) , GM1 EASA.FPD.APP1(I)(b)
4	AMC1 SECTION I — (c) CONTROL ZONES HORIZONTAL LIMITS	
4.1	The horizontal limits of a control zone should extend to at least 9.3 km (5 NM) from the centre of the aerodrome or aerodromes concerned in the directions from which approaches will be made.	AMC1 EASA.FPD.APP1(I) (c) , GM1 EASA.FPD.APP1(I)(c)

9 - 1 priedėlis. II SKIRSNIS. Oro eismo paslaugų maršrutų, kurie nėra standartiniai išvykimo ir atvykimo maršrutai, nustatymas

Checklist Item Number	Checklist Item Description	Reference
1	II SKIRSNIS Oro eismo paslaugų maršrutų, kurie nėra standartiniai išvykimo ir atvykimo maršrutai, nustatymas	
1.1	a) Nustatant oro eismo paslaugų maršrutus, turi būti numatyta saugoma oro erdvė išilgai kiekvieno oro eismo paslaugų maršruto ir saugi erdvė tarp gretimų oro eismo paslaugų maršrutų.	EASA.FPD.APP1(II)
1.2	b) Oro eismo paslaugų maršrutai identifikuojami žymenimis.	EASA.FPD.APP1(II)
1.3	c) Nustatant oro eismo paslaugų maršrutus, kurie nėra standartiniai išvykimo ir atvykimo maršrutai, turi būti naudojama žymėjimo sistema, kuri: (1) leistų paprastai ir unikaliai identifikuoti bet kurį oro eismo paslaugų maršrutą; (2) padėtų išvengti dubliavimo; (3) būtų tinkama naudoti antžeminėse ir orlaivių automatinėse sistemose; (4) naudojama leistų užtikrinti kuo didesnę glaustumą ir (5) suteiktų pakankamą plėtojimo galimybę siekiant įtraukti visus būsimus reikalavimus, nedarant esminių sistemos pakeitimų.	EASA.FPD.APP1(II)
1.4	d) Pagrindiniai oro eismo paslaugų maršrutų žymenys suteikiami pagal šiuos principus: (1) tas pats pagrindinis žymuo suteikiamas visam pagrindinio magistralinio maršruto ilgiui, nepaisant galinių skrydžių valdymo rajonų, valstybių ar regionų, per kuriuos skrendama; (2) jei du ar daugiau magistralinių maršrutų turi bendrą segmentą, tam segmentui suteikiamas kiekvienas iš atitinkamų maršrutų žymenų, išskyrus atvejus, kai dėl to būtų sunkiau teikti oro eismo paslaugas (ATS) – tuomet bendru sutarimu suteikiamas tik vienas žymuo, ir (3) vienam maršrutui suteiktas pagrindinis žymuo nesuteikiamas jokiam kitam maršrutui.	EASA.FPD.APP1(II)
2	AMC1 SECTION II GENERAL	
2.1	Controlled, advisory and uncontrolled ATS routes, with the exception of standard arrival and departure routes should be identified as follows: (a) The basic designator should consist of one letter of the alphabet followed by a number from 1 to 999. The selection of the letter should be made from those listed hereunder: (1) 'A', 'B', 'G', 'R' for routes which form part of the regional networks of ATS routes and are not area navigation routes; (2) 'L', 'M', 'N', 'P' for area navigation routes which form part of the regional networks of ATS routes; (3) 'H', 'J', 'V', 'W' for routes which do not form part of the regional networks of ATS routes and are not area navigation routes; and (4) 'Q', 'T', 'Y', 'Z' for area navigation routes which do not form part of the regional networks of ATS routes.	AMC1 EASA.FPD.APP1(II): (a) , GM1 EASA.FPD.APP1(II)
2.2	(b) The ATS route designator should consist of a basic designator supplemented, if necessary, by: (1) one prefix; where applicable, one supplementary letter may be added as a prefix to the	AMC1 EASA.FPD.APP1(II): (b) , GM1 EASA.FPD.APP1(II)

	<p>basic designator in accordance with the following:</p> <p>(i) 'K' to indicate a low-level route established for use primarily by helicopters;</p> <p>(ii) 'U' to indicate that the route or portion thereof is established in the upper airspace;</p> <p>and</p> <p>(iii) 'S' to indicate a route established exclusively for use by supersonic aircraft during acceleration, deceleration and while in supersonic flight; and</p> <p>(2) one additional letter; when prescribed by the competent authority or on the basis of regional air navigation agreements, a supplementary letter may be added after the basic designator of the ATS route in question in order to indicate the type of service provided in accordance with the following:</p> <p>(i) 'F' to indicate that on the route or portion thereof only advisory service is provided;</p> <p>and</p> <p>(ii) 'G' to indicate that on the route or portion thereof only flight information service is provided.</p>	
2.3	(c) The number of characters required to compose the designator should not exceed six.	AMC1 EASA.FPD.APP1(II): (c) , GM1 EASA.FPD.APP1(II)
2.4	(d) The number of characters required to compose the designator should, whenever possible, be kept to a maximum of five.	AMC1 EASA.FPD.APP1(II): (d) , GM1 EASA.FPD.APP1(II)

10 - 1 priedėlis. III SKIRSNIS. Standartinių išvykimo ir atvykimo maršrutų bei susijusių procedūrų nustatymas

Checklist Item Number	Checklist Item Description	Reference
1	III SKIRSNIS Standartinių išvykimo ir atvykimo maršrutų bei susijusių procedūrų nustatymas	
1.1	<p>a) Nustatant standartinius išvykimo ir atvykimo maršrutus bei susijusias procedūras, užtikrinama, kad:</p> <p>(1) taikant žymėjimo sistemą būtų galima paprastai ir tiksliai identifikuoti kiekvieną maršrutą;</p> <p>(2) kiekvienas maršrutas būtų identifikuojamas paprastu kalbiniu žymeniu ir atitinkamu kodiniu žymeniu ir</p> <p>(3) perduodant kalbinius pranešimus būtų aiškiai suprantama, kad žymenys yra susiję su standartiniu išvykimo arba atvykimo maršrutu, o pilotams ir oro eismo paslaugų teikėjo darbuotojams nebūtų sunku juos išstarti.</p>	EASA.FPD.APP1(III), GM1 EASA.FPD.APP1(III) , AMC1 EASA.FPD.APP1(III) (a)(1) , AMC1 EASA.FPD.APP1(III) (a)(2)
1.2	<p>b) Rengiant standartinius išvykimo ir atvykimo maršrutus bei susijusias procedūras, naudojami:</p> <p>(1) žymuo paprasta kalba;</p> <p>(2) pagrindinė nuoroda;</p> <p>(3) galiojimo nuoroda – skaičius nuo 1 iki 9;</p> <p>(4) maršruto nuoroda – viena abėcėlės raidė; raidės I ir O nenaudojamos, ir</p> <p>(5) standartinio išvykimo arba atvykimo maršruto, kuriuo vykdomi skrydžiai pagal prietaisus arba vizualieji skrydžiai, kodinis žymuo.</p>	EASA.FPD.APP1(III) , GM1 EASA.FPD.APP1(III) , AMC1 EASA.FPD.APP1(III) (b)(2), AMC1 EASA.FPD.APP1(III) (b)(5)
1.3	<p>c) Žymenų suteikimas</p> <p>(1) Kiekvienam maršrutui suteikiamas atskiras žymuo.</p> <p>(2) Siekiant atskirti du ar daugiau maršrutų, susijusių su tuo pačiu pagrindiniu tašku (ir todėl pažymėtų ta pačia pagrindine nuoroda), kiekvienam maršrutui suteikiama atskira maršruto nuoroda, kaip aprašyta 4 dalies b punkte.</p>	EASA.FPD.APP1(III), GM1 EASA.FPD.APP1(III)
1.4	<p>d) Galiojimo nuorodų suteikimas</p> <p>(1) Kiekvienam maršrutui suteikiama galiojimo nuoroda, žyminti šiuo metu galiojantį maršrutą.</p> <p>(2) Kaip pirmoji galiojimo nuoroda suteikiamas skaičius „1“.</p> <p>(3) Kaskart, kai maršrutas pakeičiamas, suteikiama nauja galiojimo nuoroda – vienetu didesnis skaičius. Po skaičiaus „9“ eina skaičius „1“.</p>	EASA.FPD.APP1(III), GM1 EASA.FPD.APP1(III)
2	AMC1 SECTION III — (a)(1) SYSTEM OF DESIGNATORS	
2.1	<p>The system of designators should:</p> <p>(a) make a clear distinction between:</p> <p>(1) departure routes and arrival routes;</p> <p>(2) departure or arrival routes and other ATS routes; and</p> <p>(3) routes requiring navigation by reference to ground-based radio aids or self-contained airborne aids, and routes requiring navigation by visual reference to the ground;</p>	AMC1 EASA.FPD.APP1(III) (a)(1):(a) , GM1 to AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(a)(1)
2.2	(b) be compatible with ATS and aircraft data processing and display requirements;	AMC1 EASA.FPD.APP1(III) (a)(1):(b) ,

		GM1 to AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(a)(1)
2.3	(c) be of utmost brevity in its operational application;	AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(a)(1):(c) , GM1 to AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(a)(1)
2.4	(d) avoid redundancy; and	AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(a)(1):(d) , GM1 to AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(a)(1)
2.5	(e) provide sufficient possibility for extension to cater for any future requirements without the need for fundamental changes.	AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(a)(1):(e) , GM1 to AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(a)(1)
3	AMC1 SECTION III — (a)(2) PLAIN LANGUAGE DESIGNATOR	
3.1	A plain language designator of a standard departure or arrival route should consist of: (a) a basic indicator followed by;	AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(a)(2):(a)
3.2	(b) a validity indicator followed by;	AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(a)(2):(b)
3.3	(c) a route indicator, where required, followed by;	AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(a)(2):(c)
3.4	(d) the word 'departure' or 'arrival' followed by;	AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(a)(2):(d)
3.5	(e) the word 'visual', if the route has been established for use by aircraft operating in accordance with the visual flight rules (VFR) or in accordance with the instrument flight rules (IFR) under visual meteorological conditions (VMC).	AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(a)(2):(e)
4	AMC1 SECTION III — (b)(2) BASIC INDICATOR	
4.1	The basic indicator should be considered the name or name-code of the significant point where a standard departure route terminates or a standard arrival route begins.	AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(b)(2)
5	AMC1 SECTION III — (b)(5) CODED DESIGNATOR	
5.1	The coded designator of a standard departure or standard arrival route, instrument or visual, should consist of: (a) the coded designator or name-code of the significant point followed by;	AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(b)(5):(a)
5.2	(b) the validity indicator followed by;	AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(b)(5):(b)
5.3	(c) the route indicator, where required.	AMC1 EASA.FPD.APP1(III)(b)(5):(c)

11 - 1 priedėlis. IV SKIRSNIS. Pagrindinių taškų nustatymas ir identifikavimas

Checklist Item Number	Checklist Item Description	Reference
1	IV SKIRSNIS Pagrindinių taškų nustatymas ir identifikavimas	
1.1	a) Pagrindiniai taškai nustatomi siekiant apibrėžti oro eismo paslaugų maršrutą arba skrydžio procedūrą ir (arba) įvykdyti oro eismo paslaugų reikalavimus dėl informacijos apie orlaivio judėjimą skrydžio metu.	EASA.FPD.APP1(IV):(a) , AMC1 EASA.FPD.APP1(IV) , GM1 EASA.FPD.APP1(IV)
1.2	b) Pagrindiniai taškai identifikuojami žymenimis.	EASA.FPD.APP1(IV):(b) , AMC1 EASA.FPD.APP1(IV) , GM1 EASA.FPD.APP1(IV)
2	AMC1 SECTION IV GENERAL	
2.1	a) The significant points should, whenever possible, be established with reference to ground-based or space-based radio navigation aids. Where such ground-based or space-based radio navigation aids do not exist, significant points should be established at a location which can be determined by self-contained airborne navigation aids, or, where navigation by visual reference to the ground is to be effected, by visual observation. Specific points may be designated as 'transfer of control' points by agreement between adjacent air traffic control units or control positions concerned.	AMC1 EASA.FPD.APP1(IV):(a)
2.2	(b) The designator for a significant point should be marked by the site of a radio navigation aid. (1) Plain language name for significant points marked by the site of a radio navigation aid	AMC1 EASA.FPD.APP1(IV):(b)

	<p>(i) Whenever practicable, significant points should be named with reference to an identifiable and preferably prominent geographical location.</p> <p>(ii) In selecting a name for the significant point, care should be taken to ensure that the following conditions are met:</p> <p>(A) the name should not create difficulties in pronunciation for pilots or ATS personnel when speaking in the language used in ATS communications.</p> <p>Where the name of a geographical location in the national language selected for designating a significant point gives rise to difficulties in pronunciation, an abbreviated or contracted version of this name, which retains as much of its geographical significance as possible, should be selected (for example, FUERSTENFELDBRUCK = FURSTY);</p> <p>(B) the name should be easily recognisable in voice communications and should be free of ambiguity with those of other significant points in the same general area. In addition, the name should not create confusion with respect to other communications exchanged between air traffic services and pilots;</p> <p>(C) the name should, if possible, consist of at least six letters and form two syllables and preferably not more than three; and</p> <p>(D) the selected name should be the same for both the significant point and the radio navigation aid marking it.</p> <p>(2) Composition of coded designators for significant points marked by the site of a radio navigation aid</p> <p>(i) The coded designator should be the same as the radio identification of the radio navigation aid. It should be so composed, if possible, as to facilitate association with the name of the point in plain language.</p> <p>(ii) Coded designators should not be duplicated within 1 100 km (600 NM) of the location of the radio navigation aid concerned, except as noted hereunder.</p> <p>(iii) States' requirements for coded designators should be notified to the Regional Offices of ICAO for coordination.</p>	
<p>2.3</p>	<p>(c) The designator for a significant point not marked by the site of a radio navigation aid</p> <p>(1) Where a significant point is required at a position not marked by the site of a radio navigation aid, and is used for ATC purposes, it should be designated by a unique fiveletter pronounceable 'name-code'. This name-code designator then serves both as the name as well as the coded designator of the significant point.</p> <p>(2) The name-code designator should be selected so as to avoid any difficulties in pronunciation by pilots or ATS personnel when speaking in the language used in ATS communications.</p> <p>Examples: ADOLA, KODAP</p> <p>(3) The name-code designator should be easily recognisable in voice communications and should be free of ambiguity with those used for other significant points in the same general area.</p> <p>(4) The unique five-letter pronounceable name-code designator assigned to a significant point should not be assigned to any other significant point. When there is a need to relocate a significant point, a new name-code designator should be chosen. In cases when a State wishes to keep the allocation of specific name-codes for reuse at a different location, such name-codes should not be used until after a period of at least 6 months.</p> <p>(5) States' requirements for unique five-letter pronounceable name-code designators should be notified to the Regional Offices of ICAO for coordination.</p> <p>(6) In areas where no system of fixed routes is established or where the routes followed by aircraft vary depending on operational considerations, significant points should be determined and reported in terms of World Geodetic System — 1984 (WGS-84) geographical coordinates, except that permanently established significant points serving as exit and/or entry points into such areas should be designated.</p>	<p>AMC1 EASA.FPD.APP1(IV):(c)</p>
<p>2.4</p>	<p>(d) The significant points are used for reporting purposes</p> <p>(1) In order to permit ATS to obtain information regarding the progress of aircraft in flight, selected significant points may need to be designated as reporting points.</p> <p>(2) In establishing such points, consideration should be given to the following factors:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) the type of air traffic services provided; (ii) the amount of traffic normally encountered; (iii) the accuracy with which aircraft are capable of adhering to the current flight plan; (iv) the speed of the aircraft; (v) the separation minima applied; (vi) the complexity of the airspace structure; (vii) the control method(s) employed; (viii) the start or end of significant phases of a flight (climb, descent, change of direction, etc.); (ix) transfer of control procedures; (x) safety and search and rescue aspects; (xi) the cockpit and air-ground communication workload. <p>(3) Reporting points should be established either as 'compulsory' or as 'on-request'.</p> <p>(4) In establishing 'compulsory' reporting points, the following principles should apply:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) compulsory reporting points should be limited to the minimum necessary for the routine provision of information to air traffic services units on the progress of aircraft in flight, bearing in mind the need to keep cockpit and controller workload and air-ground communications load to a minimum; (ii) the availability of a radio navigation aid at a location should not necessarily determine its designation as a compulsory reporting point; and (iii) compulsory reporting points should not necessarily be established at flight information region or control area boundaries. <p>(5) The designation of compulsory and on-request reporting points should be reviewed</p>	<p>AMC1 EASA.FPD.APP1(IV):(d)</p>

regularly with a view to keeping the requirements for routine position reporting to the minimum necessary to ensure efficient air traffic services.

12 - 1 priedėlis. V SKIRSNIS. Mažiausieji absoliutieji skrydžio aukščiai

Checklist Item Number	Checklist Item Description	Reference
1	V SKIRSNIS Mažiausieji absoliutieji skrydžio aukščiai	
1.1	Mažiausieji absoliutieji skrydžio aukščiai nustatomi kiekvienam oro eismo paslaugų maršrutui ir skrydžių valdymo rajonui ir pateikiami paskelbti. Šiais mažiausiais absoliučiais skrydžio aukščiais užtikrinamas mažiausias kliūtis perskridimo aukštis atitinkamose vietovėse.	EASA.FPD.APP1(V), GM1 EASA.FPD.APP1(V)

13 - 1 priedėlis. VI SKIRSNIS. Draudžiamųjų, apribojimų ir pavojingų zonų identifikavimas ir ribų nustatymas

Checklist Item Number	Checklist Item Description	Reference
1	VI SKIRSNIS. Draudžiamųjų, apribojimų ir pavojingų zonų identifikavimas ir ribų nustatymas	
1.1	Jei nustatomos draudžiamosios, apribojimų arba pavojingos zonos, pradinio nustatymo metu joms suteikiami identifikatoriai ir pateikiama išsami skelbtina informacija.	EASA.FPD.APP1(VI), AMC1 EASA.FPD.APP1(VI) , GM1 EASA.FPD.APP1(VI)
2	AMC1 SECTION VI IDENTIFICATION OF PROHIBITED, RESTRICTED AND DANGER AREAS	
2.1	(a) The identification should be used to identify the area in all subsequent notifications pertaining to that area.	AMC1 EASA.FPD.APP1(VI):(a)
2.2	(b) The identification should be composed of a group of letters and figures as follows: (1) nationality letters for location indicators assigned to the State or territory which has established the airspace; (2) the letter 'P' for prohibited area, the letter 'R' for restricted area, and the letter 'D' for danger area as appropriate; (3) a number, unduplicated within the State or territory concerned.	AMC1 EASA.FPD.APP1(VI):(b)
2.3	(c) To avoid confusion, identification numbers should not be reused for a period of at least 1 year after cancellation of the area to which they refer.	AMC1 EASA.FPD.APP1(VI):(c)