**Допълнение № 10**

**КОНТРОЛЕН СПИСЪК ЗА ПРОВЕРКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО**

**с**

**Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 НА КОМИСИЯТА | от 1 март 2017 година | за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение, за отмяна на Регламент (ЕО) № 482/2008 и на регламенти за изпълнение (ЕС) № 1034/2011, (ЕС) № 1035/2011 и (ЕС) 2016/1377, както и за изменение на Регламент (ЕС) № 677/2011**

**за сертифициране на PROVIDERS OF FLIGHT PROCEDURE DESIGN SERVICES (PART-FPD)**

Този контролен списък съдържа изискванията, включени в Част FPD.

Независимо от това, при сертифициране на PROVIDERS OF FLIGHT PROCEDURE DESIGN SERVICES следва да се попълни и контролен списък за съответствие с Annex III (Part-ATM/ANS.OR), Subpart A, Subpart B, Subpart C, за да се докаже съотвествието.

При попълване на контролния списък се прилагат следните правила:

В колона „Процедура в Документацията“ се вписва в кой документ (конкретно глава/раздел/точка/параграф и т.н.) е отразено изискването и съответната процедура, за ясно и бързо идентифициране.

В колона „Забележка“ се посочват доказателства за изпълнение на изискването, като копия от доказателствата се прилагат към контролния списък (в електронен формат).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Изискване | Описание | Наблюдение | | |
| Процедура в Документацията | Отговаря/  Не отговаря | Забележка |
|  |  | **Част FPD** |  |  |  |
|  | ***ПОДЧАСТ А*** | ***ДОПЪЛНИТЕЛНИ ОРГАНИЗАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ДОСТАВЧИЦИТЕ НА УСЛУГИ ПО РАЗРАБОТВАНЕ НА ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОЛЕТИ*** |  |  |  |
|  | **FPD.OR.100** | **Услуги по разработване на процедури за полети**  **a)** Доставчикът на услуги по разработване на процедури за полети разработва, документира и утвърждава полетни процедури, които, ако е необходимо, подлежат на одобрение от компетентния орган, преди да бъдат въведени и използвани.  Аеронавигационните данни и аеронавигационната информация, ползвани от доставчика на FPD, отговарят на изискванията за точност, разрешаваща способност и интегритет, посочени в каталога на аеронавигационните данни в съответствие с допълнение 1 към приложение III (Част ATM/ANS.OR).  **b)** Ако аеронавигационните данни за разработване на процедури за полети не са предоставени от достоверен източник или не отговарят на приложимите изисквания за качество на данните (DQR), доставчикът на FPD може да си ги осигури от други източници. При това положение аеронавигационните данни се потвърждават от доставчика на FPD, който възнамерява да ги използва. |  |  |  |
|  | **AMC1 FPD.OR.100** | **Източник на данни**  Доставчикът на FPD трябва да използва данни, идващи от достоверни източници. Ако използваните данни не са официално предоставени от достоверен източник или не отговарят на приложимите изисквания за качество на данните (DQR), но се изисква от крайните потребители, доставчикът на FPD може да използва данни от други (неофициални) източници, при условие че тези данни са проверени и валидирани от самия доставчик на FPD и/или други доставчици на ATM/ANS и отговарят на съответните стандарти и DQR. |  |  |  |
|  | **FPD.OR.105** | **Система за управление**  В допълнение към точка ATM/ANS.OR.B.005 от приложение III, доставчикът на FPD създава и поддържа система за управление, която включва процедури за контрол на:  **a)** придобиването на данни;  **b)** разработването на процедури за полети в съответствие с критериите за проектиране, посочени в точка FPD.TR.100;  **c)** проектната документация за процедурите за полети;  **d)** процеса на консултация със заинтересованите страни;  **e)** потвърждаването на процедурите за полети на земята и, когато е подходящо, по време на полет;  **f)** определяне на инструменти, включително управление на конфигурацията и окачествяване на инструменти, ако е необходимо; и  **g)** поддържане и периодичен преглед на процедурите за полети, според случая. |  |  |  |
|  | **AMC1 FPD.OR.105(c)** | **Проектна документация за процедурите за полети**  Проектната документация на полетната процедура трябва да се съхранява поне за времето на валидност на полетната процедура, освен ако не е посочено друго от компетентния орган. |  |  |  |
|  | **AMC1 FPD.OR.105(e)** | **Наземно валидиране**  **a)** Винаги трябва да се извършва наземно валидиране, за да се гарантира съответствие с приложимите изисквания, т.е. за откриване на грешки в критериите и документацията, се извършва и оценка на земята, доколкото е възможно на тези елементи, които биха могли да бъдат оценени при валидиране в полет. Наземното валидиране трябва да се извършва от лице, обучено за проектиране на полетни процедури съгласно FPD.OR.115 различно от това, което е проектирало полетната процедура и с необходимите познания за процеса на валидиране.  **b)** Наземното валидиране трябва да включва систематичен преглед на стъпките и изчисленията, включени в проектирането на полетната процедура и нейното въздействие, насочено към:  **(1)** осигуряване на увереност, че са предоставени адекватни безопасни отстояния от препятствията и терена;  **(2)** проверка дали навигационните данни (напр. трасета, разстояния и височини, които се използват в полет) за публикуване са верни;  **(3)** извършване на оценка на летателната способност, за да се определи, дали процедурата може да бъде безопасно изпълнена в полет; и  **(4)** оценка на картите, отстояние от препятствията и други оперативни фактори  **Валидиране в полет**  **a)** Въз основа на резултатите от наземното валидиране съгласно AMC1 FPD.OR.105(д), полетът за валидирането трябва да:  **(1)** проверява дали навигационните данни, които ще бъдат публикувани, са правилни;  **(2)** проверява дали цялата необходима инфраструктура подпомага процедурата (напр. маркировка на пистата, осветление, комуникационни и навигационни средства);  **(3)** проверява летателната пригодност на процедурата; и  **(4)** оценява проектната карта, безопасните отстояния от препятствията и терена и други оперативни фактори.  **b)** Трябва да се изисква валидиране с полет, ако има нови навигационни средства или понижаването на минимално безопасната височина над препятствие е вследствие от промяна на съществуваща процедура.  **c)** За въздушни трасета с долна граница, равна или по-висока от FL145, валидиране с полет не се изисква, когато валидирането на земята е цялостно и удовлетворително. |  |  |  |
|  | **FPD.OR.110** | **Водене на документация**  В допълнение към точка ATM/ANS.OR.B.030 от приложение III, доставчикът на FPD включва в своята система за водене на документация елементите, посочени в точка FPD.OR.105 от настоящото приложение. |  |  |  |
|  | **FPD.OR.115** | **Техническа и оперативна компетентност и способност**  **a)** В допълнение към точка ATM/ANS.OR.B.005, буква а), подточка 6 от приложение III, доставчикът на FPD гарантира, че неговите проектанти:  **(1)** са завършили успешно курс на обучение, който осигурява компетентност в разработването на процедури за полети;  **(2)** имат достатъчно опит, за да прилагат успешно теоретичните знания на практика; и  **(3)** са завършили успешно курс за продължаващо обучение.  **b)** Когато се сметне за необходимо полетните процедури да бъдат потвърдени в полет, доставчикът на FPD гарантира, че той се извършва от компетентен пилот.  **c)** В допълнение към точка ATM/ANS.OR.B.030 от приложение III, доставчикът на FPD поддържа документация за всички дейности по обучение, както и за всички проектни дейности, изпълнени от наетите от него проектанти на процедури за полети, и представя тази документация при поискване:  **(1)** на съответните проектанти на процедури за полети; и  **(2)** по договорка с проектантите на процедури за полети, на новия работодател, когато даден проектант на процедури за полети бъде нает от друг субект. |  |  |  |
|  | **AMC1 FPD.OR.115(a)(1)** | **Обучение**  Обучението трябва да осигури на дизайнерите на полетни процедури:  **a)** познаване на техническите правила за проектиране и изграждане на процедура за полети по прибори;  **b)** познаване на критериите за проектиране;  **c)** познаване на каталога с данни, включително приложимите DQR; и  **d)** компетентност при проектирането на полетни процедури с избраните инструменти в съответствие с критериите за проектиране. |  |  |  |
|  | **FPD.OR.120** | **Изисквани взаимодействия**  **a)** При получаване на аеронавигационните данни и аеронавигационната информация съгласно точка FPD.OR.100 доставчикът на FPD гарантира, че са постигнати необходимите официални договорености с:  **(1)** източниците на аеронавигационни данни;  **(2)** други доставчици на услуги;  **(3)** летищните оператори; и  **(4)** операторите на въздухоплавателни средства.  **b)** За да се гарантира, че заявките за разработване на процедури за полети са ясно описани и подлежат на преглед, доставчикът на FPD сключва необходимите официални договорености със следващия целеви потребител. |  |  |  |
|  | ***ПОДЧАСТ Б*** | ***ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ДОСТАВЧИЦИ НА УСЛУГИ ПО РАЗРАБОТВАНЕ НА ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОЛЕТИ (FPD.TR)*** |  |  |  |
|  | **FPD.TR.100** | **Изисквания относно разработването на процедури за полети** Процедурите за полети се разработват от доставчика на услуги по разработване на процедури за полети в съответствие с изискванията, посочени в допълнение 1, и с критериите за разработване, определени от компетентния орган, така че да се гарантира безопасна експлоатация на въздухоплавателните средства. Критериите за проектиране гарантират, че при проектирането на процедури за полети се осигурява подходяща височина за прелитане над препятствията, когато е необходимо. |  |  |  |
|  | **AMC1 FPD.TR.100** | **Критерии за проектиране**  **a)** Критериите за проектиране, определени от компетентния орган, трябва да се основават на ICAO Doc 8168 (PANS-OPS) Volume II ‘Construction of Visual and Instrument Flight Procedures’, от последното изменение, за да се гарантира безопасна експлоатация на въздухоплавателнотите средства.  **b)** По отношение на процедурата Required Navigation Performance Authorisation Required (RNP AR), критериите за проектиране трябва да се основават на ICAO Doc 9905 ‘Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR) Procedure Design Manual’ от последното изменение. |  |  |  |
|  | **FPD.TR.105** | **Координати и аеронавигационни данни**  **a)** В допълнение към точка ATM/ANS.OR.A.090 от приложение III, географските координати, указващи географската ширина и дължина, се определят и докладват на доставчиците на аеронавигационно информационно обслужване (АИО) съгласно височинното начало на Световната геодезична система — 1984 (WGS-84) или негов еквивалент.  **b)** Порядъкът за точност на полевата работа и получените в резултат на нея определяния и изчисления трябва да бъде такъв, че извлечените оперативни навигационни данни за етапите на полета да са в рамките на максималните отклонения от подходяща референтна рамка, както е посочено в допълнение 1 към приложение III (част ATM/ANS.OR). |  |  |  |
|  |  | ***Допълнение 1*** |  |  |  |
|  | ***РАЗДЕЛ I*** | **Определяне на районите за полетна информация, контролираните райони, контролираните зони и зоните за полетна информация**  **a)** РАЙОНИ ЗА ПОЛЕТНА ИНФОРМАЦИЯ  Районите за полетна информация, определени в член 2, точка 23 от Регламент (ЕО) 549/2004:  **(1)** обхващат цялата мрежа от въздушни маршрути, обслужвани от тези райони; и  **(2)** включват цялото въздушно пространство в хоризонталните му граници, с изключение на случаите, когато са ограничени от горна зона за полетна информация.  Държавите членки запазват своите отговорности пред ИКАО в географските граници на районите за полетна информация, поверени им от ИКАО към датата на влизане в сила на настоящия регламент.  **b)** КОНТРОЛИРАНИ РАЙОНИ  **(1)** Контролираните райони се определят така, че да обхващат достатъчно въздушно пространство, за да могат да бъдат покрити траекториите на полети, изпълнявани по правилата за полети по прибори (ППП), или части от тях, за които се предоставя приложимото обслужване по контрол на въздушното движение (КВД), като се вземат предвид възможностите на навигационните средства, които обикновено се използват в тази област.  **(2)** Долната граница на контролирания район се установява на височина над земята или над водата, не по-малка от 200 m (700 фута), освен ако е предписано друго от компетентния орган.  **(3)** Горна граница на контролирания район се установява, когато:  **i)** над нея няма да се предоставя обслужване по КВД; или  **ii)** контролираният район се намира под горен контролиран район, като в този случай горната граница съвпада с долната граница на горния контролиран район.  **c)** КОНТРОЛИРАНИ ЗОНИ  **(1)** Хоризонталните граници на контролираната зона обхващат най-малко онези части от въздушното пространство, които не попадат в контролиран район и през които преминават трасета за полети по ППП, долитащи и отлитащи от летища, подлежащи на ползване при приборни метеорологични условия.  **(2)** Ако е разположена в хоризонталните граници на контролиран район, контролираната зона се простира нагоре от повърхността на земята поне до долната граница на контролирания район.  **d)** ЗОНИ ЗА ПОЛЕТНА ИНФОРМАЦИЯ  **(1)** Хоризонталните граници на зоната за полетна информация обхващат най-малко онези части от въздушното пространство, които не попадат нито в контролиран район, нито в контролирана зона и през които преминават трасета за полети по ППП и/или ПВП, долитащи и отлитащи от дадено летище.  **(2)** Ако е разположена в хоризонталните граници на контролиран район, зоната за полетна информация се простира нагоре от повърхността на земята поне до долната граница на контролирания район. |  |  |  |
|  | **AMC1 SECTION I — (a)** | **Район за полетна информация ограничен отгоре с горен (висок) район за полетна информация**  Когато е ограничен от горен район за полетна информация, долната граница, определена за горния, трябва да съвпада с горната вертикална граница на района на полетна информация и трябва да съвпада с крейсерско ниво за VFR, както е посочено в таблиците в допълнение 3 към Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012. |  |  |  |
|  | **AMC1 SECTION I — (b)** | **Горни граници**  Когато са установени, горните граници на контролираната зона трябва да съвпадат с крейсерското ниво за VFR от таблиците в допълнение 3 към Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията. |  |  |  |
|  | **AMC1 SECTION I — (c)** | **Хоризонтални граници**  Хоризонталните граници на контролираната зона трябва да се простират до най-малко 9,3 km (5 NM) от центъра на съответното летище или летища в посоките, от които ще се извършват подходи. |  |  |  |
|  | ***РАЗДЕЛ II*** | **Определяне на трасетата за ОВД, различни от стандартните маршрути за отлитане и долитане**  **a)** При определяне на трасета за ОВД се осигурява защитено въздушно пространство по всяко трасе за ОВД и безопасно разстояние между съседни трасета за ОВД.  **b)**Трасетата за ОВД се обозначават с идентификатори.  **c)**При определяне на трасетата за ОВД, различни от стандартните маршрути за отлитане и долитане, се ползва система за обозначаване, която:  **(1)**позволява всяко трасе за ОВД да бъде обозначено по прост и уникален начин;  **(2)**дава възможност за избягването на излишни символи;  **(3)**може да се използва както от наземни, така и от въздушни системи за автоматизация;  **(4)**позволява максимална краткост при оперативна употреба; и  **(5)**осигурява достатъчно възможности за разширяване, така че да се удовлетворят всички бъдещи изисквания, без да са необходими фундаментални промени;  **d)**Основните идентификатори на трасета за ОВД се определят в съответствие със следните принципи:  **(1)**един и същ основен идентификатор се присвоява на главен маршрут по цялата му дължина, независимо от летищните контролирани райони, държавите или регионите, през които преминава;  **(2)**когато два или повече главни маршрута имат общ сегмент, на този сегмент се присвоява всеки от идентификаторите на съответните маршрути, освен ако това би създало затруднения при предоставянето на обслужване на въздушното движение (ОВД), в какъвто случай по общо съгласие се определя само един идентификатор; и  **(3)**основен идентификатор, присвоен на един маршрут, не може да бъде присвоен на друг. |  |  |  |
|  | **AMC1 SECTION II** | **Общи положения**  Контролирани, консултативни и неконтролирани трасета за ОВД, с изключение на стандартните маршрутите за долитане и отлитане трябва да бъдат обозначени, както следва:  **a)** Основният указател трябва да се състои от една буква от азбуката, последвана от число от 1 до 999. Изборът на буква трябва да се направи от следните варианти:  **(1)** „А“, „B“, „G“, „R“ за трасета, които са част от регионалната трасова мрежа за ОВД и не са маршрути за зонална навигация;  **(2)** „L“, „M“, „N“, „P“ за трасета за зонална навигация, които са част от регионалната трасова мрежа за ОВД;  **(3)** „H“, „J“, „V“, „W“ за трасета, които не са част от регионалната трасова мрежа за ОВД и не са трасета за зонална навигация; и  **(4)** „Q“, „T“, „Y“, „Z“ за трасета за зонална навигация, които не са част от регионалната трасова мрежа за ОВД.  **b)** Идентификатора на трасето за ОВД трябва да се състои от основния указател, допълнен ако е необходимо от:  **(1)** един префикс; където е приложимо, една допълнителна буква може да бъде добавена като префикс към основно обозначение в съответствие със следното:  **(i)** „K“ за обозначаване на ниско трасе, установено за използване предимно от хеликоптери;  **(ii)** „U“ за обозначаване, че маршрутът или частта от него е установена в горното въздушно пространство; и  **(iii)** „S“ за обозначаване на маршрут, установен изключително за използване от свръхзвукови самолети по време на ускорение, намаляване на скоростта и по време на свръхзвуков полет; и  **(2)** една допълнителна буква; когато е предписано от компетентния орган или въз основа на регионални споразумения за аеронавигационно обслужване, може да се добави допълнителна буква след основната на даден маршрут за ОВД, за да посочи вида на предоставяната услуга в съответствие със следното:  **(i)** „F“ означава, че по маршрута или част от него се предоставя само консултативна услуга; и  **(ii)** „G“, за да се посочи, че по маршрута или част от него се предоставя само полетно-информационно обслужване.  **c)** Броят на знаците, необходими за съставяне на обозначението, не трябва да надвишава шест.  **d)** Броят на знаците, необходими за съставяне на обозначението, трябва, когато е възможно, да бъде максимум пет |  |  |  |
|  | ***РАЗДЕЛ III*** | **Определяне на стандартни маршрути за отлитане и долитане и свързаните с тях процедури**  **a)** При определяне на стандартни маршрути за отлитане и долитане и свързаните с тях процедури се гарантира, че:  **(1)** системата от идентификатори позволява всяко трасе да бъде обозначено по прост и недвусмислен начин;  **(2)** всеки маршрут се обозначава с идентификатор в свободен текст и съответстващ на него кодиран идентификатор; и  **(3)** при гласови комуникации, идентификаторите са лесно разпознаваеми като отнасящи се до стандартен маршрут за отлитане и долитане и не създават затруднения при произнасянето им от пилотите и персонала, отговарящ за ОВД.  **b)** Идентификаторите на стандартни маршрути за отлитане и долитане и свързаните с тях процедури се състоят от:  **(1)** идентификатор в свободен текст;  **(2)** основен индикатор;  **(3)** индикатор за валидност, който е число от 1 до 9;  **(4)** индикатор на маршрута, който е буква от азбуката; буквите „I“ и „O“ не се използват; и  **(5)** кодиран идентификатор на стандартен маршрут за отлитане и долитане, по прибори или визуално.  **c)** Присвояване на идентификатори  **(1)** На всеки маршрут се присвоява отделен идентификатор.  **(2)** За разграничаване на два или повече маршрута, които са свързани с една и съща съществена точка (и следователно им е присвоен един и същ основен индикатор), на всеки маршрут се присвоява отделен индикатор, както е описано в буква б), точка 4.  **d)** Присвояване на индикатори за валидност  **(1)** На всеки маршрут се присвоява индикатор за валидност, за да се обозначи действащият към момента маршрут.  **(2)** Първият присвоен индикатор за валидност носи номер 1.  **(3)** При промяна на маршрута се присвоява нов индикатор за валидност, които носи следващия поред номер. При достигане на числото 9 следва числото 1. |  |  |  |
|  | **AMC1 SECTION III — (a)(1)** | **Система от идентификатори – (номенклатура, система за обозначаване)**  Системата за обозначаване трябва:  **a)** да направи ясно разграничение между:  **(1)** маршрути за отлитане и долитане;  **(2)** маршрути за отлитане или долитане и други маршрути за ОВД; и  **(3)** маршрути, изискващи навигация чрез наземни радиотехнически или автономни бордови средства и маршрути, изискващи навигация чрез визуално ориентиране по земната повърхност;  **b)** да е съвместим с изискванията за ОВД и обработка на данни и визуализация;  **c)** да бъде изключително кратък в оперативно приложение;  **d)** избягване на излишни елементи; и  **e)** предоставя достатъчна възможност за разширяване при необходимост в бъдеще, без нужда от фундаментални промени |  |  |  |
|  | **AMC1 SECTION III — (a)(2)** | **Обозначаване с некодиран (свободен) текст**  Обозначението чрез цели думи за стандартни маршрути за отлитане и долитане трябва да се състои от:  **a)** основен индикатор, последван от;  **b)** индикатор за валидност, последван от;  **c)** индикатор на маршрута, когато се изисква, последван от;  **d)** думата „отлитане“ или „долитане“, последвана от;  **e)** думата „визуално“, ако маршрутът е установен за използване от въздухоплавателни средства, извършващи полет в съответствие с правилата за визуален полет (VFR) или в съответствие с правилата за полети по прибори (IFR) при визуални метеорологични условия (VMC). |  |  |  |
|  | **AMC1 SECTION III — (b)(2)** | **Основен индикатор**  Основният показател следва да се счита за името или кодовото име на значима точка, от която стандартният маршрут на отлитане завършва или стандартният маршрут на долитане започва. |  |  |  |
|  | **AMC1 SECTION III — (b)(5)** | **Кодиран идентификатор**  Кодираният идентификатор на стандартен маршрут за отлитане или стандартен маршрут за долитане, инструментален или визуален, трябва се състои от:  **a)** кодираното обозначение или наименованието на значимата точка, последвано от;  **b)** индикаторът за валидност, последван от;  **c)** индикатора на маршрута, когато е необходимо. |  |  |  |
|  | ***РАЗДЕЛ IV*** | **Установяване и определяне на съществени точки**  **a)** За определяне на трасе за ОВД или процедура за полети и/или във връзка с необходимата за ОВД информация за хода на въздухоплавателното средство в полет се установяват съществени точки.  **b)** Съществените точки се обозначават с идентификатори. |  |  |  |
|  | **AMC1 SECTION IV** | **Общи положения**  **a)** Съществените точки следва, когато е възможно, да бъдат установени по отношение на наземни или космически радионавигационни средства. Където такива наземни или космически радио навигационни средства не съществуват, съществените точки трябва да бъдат установени на място, което може да бъде определено от автономните бордови навигационни средства или, когато навигацията се осъществява с визуална ориентировка по земната повърхност трябва да се извърши визуално опознаване. Конкретни точки могат да бъдат обозначени като „прехвърляне на контрола“ по споразумение между съседни сектори за контрол на въздушното движение или работни позиции.  **b)** Обозначението за съществена точка трябва да бъде взето от мястото на радионавигационното средство.  **(1)** Името в свободен текст за важните точки, взети от мястото на радионавигационното средство  **(i)** Когато е осъществимо, съществените точки трябва да бъдат именувани за предпочитане на разпознаваеми и известни географски обекти.  **(ii)** При избора на име за съществена точка трябва да се цели да е гарантирано, че са изпълнени следните условия:  **(A)** името не трябва да създава трудности при произношението на пилотите или ATS персонала, когато говори на езика, използван в комуникациите по ОВД. Когато е избрано името на географско местоположение на националния език и названието на точката води до трудности при произношението, трябва да бъде избрана съкратена или намалена версия на това име, която запазва толкова голяма част от географското му значение, доколкото е възможно (напр. FUERSTENFELDBRUCK = FURSTY);  **(B)** името трябва да бъде лесно разпознаваемо в гласовите комуникации и трябва да не бъде припознато с тези на други съществени точки в същия район. Освен това името не трябва да създава объркване по отношение на другите комуникации между службите за въздушно движение и пилотите;  **(C)** името трябва, ако е възможно, да се състои от най-малко шест букви и да образува две срички и за предпочитане не повече от три; и  **(D)** избраното име трябва да е същото, както за съществената точка, така и за радионавигационно средство, което го маркира.  **(2)** Състав на кодираните обозначения на съществените точки, именувани на средство за радионавигация  **(i)** Кодираният обозначител трябва да бъде същият като на средството за радионавигация. Трябва да бъде така съставен, ако е възможно, че да улесни асоциирането с името на точката.  **(ii)** Кодираните обозначения не трябва да се дублират в рамките на 1 100 km (600 NM) от местоположението на съответното радионавигационно средство, с изключение на посоченото по-долу.  **(iii)** Изисканията на държавите за кодирани обозначения трябва да бъдат изпращани към регионалната служба на ICAO за координация.  **(c)** Обозначението за съществена точка, която не е на мястото на радионавигационното средство  **(1)** Когато се създава името на съществена точка на позиция, която не е на мястото на радионавигационното средство и се използва за целите на КВД, то трябва да бъде с уникален петбуквен произносим „именен-код“. Този именен-код служи и като име на съществената точка.  **(2)** Именният код трябва да бъде избран така, че да се избегнат трудности при произношението от пилоти или персонал на ATS, когато се говори на езика, използван в ATS комуникациите.  Примери: ADOLA, KODAP  **(3)** Именният код трябва да бъде лесно разпознаваем в гласовите комуникации и трябва да не бъде припознато с тези на други съществени точки в същия район.  **(4)** Уникалното петбуквено произносимо обозначение на именен-код, присвоено на съществена точка не трябва да се дава на друга съществена точка. Когато има нужда от преместване на съществена точка, трябва да се избере нов именен-код. В случаите, когато дадена държава желае да запази разпределението на специфични именни-кодове за повторна употреба на различно местоположение, такива имена не трябва да се използват преди изтичането на период от най-малко 6 месеца.  **(5)** Изисканията на държавите за уникални петбуквени произносими обозначения на именни-кодове трябва да бъдат изпращани към регионалната служба на ICAO за координация.  **(6)** В райони, където не е изградена система от фиксирани маршрути или където маршрутите за полети варират в зависимост от оперативните съображения, съществени точки трябва да бъдат определени и описани в съответствие със Световната геодезическа система — 1984 г. (WGS-84) с географски координати, с изключение на постоянно установените съществени точки, обслужващи като изходни и/или входни точки.  **(d)** съществените точки се използват за целите на докладването  **(1)** За да се позволи на ATS да получи информация относно придвижването на въздухоплавателното средство в полет, избрани съществени точки може да се наложи да бъдат определени като точки за докладване.  **(2)** При установяване на такива точки трябва да се вземат предвид следните фактори:  **(i)** вида на предоставяните услуги за обслужване на въздушното движение;  **(ii)** количеството трафик, който обикновено се обслужва;  **(iii)** точността, с която въздухоплавателните средства са в състояние да се придържат към текущия полетен план;  **(iv)** скоростта на въздухоплавателното средство;  **(v)** приложените минимуми на сепарация;  **(vi)** сложността на структурата на въздушното пространство;  **(vii)** използвания(и) метод(и) на контрол;  **(viii)** началото или края на съществени фази на полета (изкачване, снижение, промяна на посоката, и др.);  **(ix**) прехвърляне на процедури за контрол;  **(x)** аспекти на безопасността и търсенето и спасяването;  **(xi)** работното натоварване в пилотската кабина и комуникация въздух-земя.  **(3)** Точките за докладване следва да бъдат установени или като „задължителни“, или като „при поискване“.  **(4)** При установяване на „задължителни“ точки за докладване следва да се прилагат следните принципи:  **(i)** задължителните точки за докладване следва да бъдат ограничени до минимума, необходим за рутинно предоставяне на информация на звената за обслужване на въздушното движение относно придвижването на самолета в полет, като се сведат до минимум работното натоварване в пилотската кабина и на ръководителя и комуникациите въздух-земя;  **(ii)** наличието на радионавигационно средство на дадено място не трябва непременно да го определя като „задължителна“ точка за доклад; и  **(iii)** границите на полетно-информационен район или контролирана зона не трябва да се установяват непременно като задължителни точки за доклад.  **(5)** Определянето на точките като „задължителни“ или „при поискване“ следва да се преразглежда редовно с оглед спазване на изискванията за рутинно отчитане на позицията на минимум за осигуряване на ефективно обслужване на въздушното движение. |  |  |  |
|  | ***РАЗДЕЛ V*** | **Минимални полетни височини**  За всяко трасе за ОВД и за всеки контролиран район се определят минимални полетни височини, които се обнародват. Минималните полетни височини гарантират минимална височина за прелитане над препятствията в съответните зони. |  |  |  |
|  | ***РАЗДЕЛ VI*** | **Определяне и очертаване на забранени, ограничени и опасни зони**  При първоначалното им установяване забранените, ограничените и опасните зони се обозначават по подходящ начин и за тях се обнародват подробни данни. |  |  |  |
|  | ***AMC1 SECTION VI*** | **Определяне на забранени, ограничени и опасни зони**  **a)** Идентификацията трябва да се използва за идентифициране на зоната във всички следващи нотификации, които се отнасят  към тази област.  **b)** Идентификацията трябва да се състои от група букви и цифри, както следва:  **(1)** букви за националност за индикатори за местоположение, присвоени на държавата или територията, която има  установено въздушно пространство;  **(2)** буквата „P“ за забранена зона, буквата „R“ за зона с ограничена и буквата „D“ за опасна зона според случая;  **(3)** номер, недублиран в рамките на съответната държава или територия за която се отнася.  **(c)** За да се избегне объркване, идентификационните номера не трябва да се използват повторно преди изтичането на период от най-малко 1 година след анулиране на зоната, за която се отнасят. |  |  |  |