MÄÄRUSED

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2018/1048,

18. juuli 2018,

millega kehtestatakse suutlikkusel põhineva navigatsiooni suhtes kohaldatavad õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ ([1]), eriti selle artikli 8b lõiget 6,

ning arvestades järgmist:

(1) Lennundussektori jätkuv suurenemine esitab olemasolevale õhuruumile üha suuremaid nõudmisi ning suurendab vajadust kasutada õhuruumi võimalikult tõhusalt ja tulemuslikult. Suutlikkusel põhineva navigatsiooni (edaspidi „PBN“) rakendamine lennuliikluse korraldamisel ja aeronavigatsiooniteenuste osutamisel (edaspidi „ATM/ANS-teenused“) võib suurendada lennuohutust, läbilaskevõimet ja tõhusust ATS-marsruutide optimeerimise ja instrumentaallähenemise protseduuride kaudu. Selleks et saada eespool nimetatud kasu ja suurendada Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuslikkust, tuleks kehtestada PBNi suhtes kohaldatavad õhuruumi kasutamise ühtlustatud nõuded ja käitamisprotseduurid.

(2) Suutlikkusel põhineva navigatsiooniga (PBN) seotud nõuded ja protseduurid peaksid põhinema Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) väljatöötatud eeskirjadel ning neid tuleks rakendada kooskõlas ICAO üleilmse aeronavigatsioonikava (*ICAO Global Air Navigation Plan*) ([2]) ja Euroopa lennuliikluse korraldamise (ATM) üldkavaga ([3]).

(3) Komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 ([4]) lisas, eelkõige selle punkti SERA.5015 alapunktiga a, komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 ([5]) III lisas, eelkõige selle punkti ORO.GEN.110 alapunktiga d, ja komisjoni määruse (EÜ) nr 216/2008 (mida rakendatakse komisjoni määruse (EL) nr 452/2014 ([6]) I lisaga), eelkõige selle punktiga TCO.205) artikli 9 lõikega 1 nõutakse, et õhusõidukil peavad olema kavandatava lennumarsruudi või protseduuri jaoks sobivad seadmed ning lennumeeskonnal asjakohane kvalifikatsioon. Lisaks nendele nõuetele tuleks kehtestada ühised õhuruumi kasutamise nõuded, millega määratakse kindlaks vastavad lennuprotseduurid ja -marsruudid.

(4) PBNi rakendamine suure liiklustihedusega lähenemisaladel, nagu on ette nähtud komisjoni rakendusmäärusega (EL) nr 716/2014 ([7]), peaks parandama lähenemistrajektoori täpsust ning hõlbustama liiklusjärjekorra varasemat kindlaksmääramist, tänu millele väheneb kütusekulu ja keskkonnamõju laskumise ning saabumise etapis. Rakendamise hõlbustamiseks peaksid käesoleva määruse nõuded olema kooskõlas rakendusmääruse (EL) nr 716/2014 nõuetega.

([1]) ELT L 79, 13.3.2008, lk 1.
([2]) ICAO dokument 9750.
([3]) Komisjoni 3. mai 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 409/2013, milles käsitletakse ühisprojektide määratlemist, juhtimiskorra kehtestamist ja Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava elluviimist toetavate stiimulite väljaselgitamist (ELT L 123, 4.5.2013, lk 1).
([4]) Komisjoni 26. septembri 2012. aasta rakendusmäärus (EL) nr 923/2012, millega kehtestatakse ühised lennureeglid ning aeronavigatsiooniteenuseid ja -protseduure käsitlevad käitamissätted ning muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 1035/2011 ning määruseid (EÜ) nr 1265/2007, (EÜ) nr 1794/2006, (EÜ) nr 730/2006, (EÜ) nr 1033/2006 ja (EL) nr 255/2010 (ELT L 281, 13.10.2012, lk 1).
([5]) Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).
([6]) Komisjoni 29. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 452/2014, millega kehtestatakse kolmandate riikide käitajate lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 133, 6.5.2014, lk 12).
([7]) Komisjoni 27. juuni 2014. aasta rakendusmäärus (EL) nr 716/2014 Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist toetava ühise katseprojekti kehtestamise kohta (ELT L 190, 28.6.2014, lk 19).

(5) Tuleks edendada satelliidipõhiste tugisüsteemide, eelkõige Euroopa Geostatsionaarse Navigatsioonilisasüsteemi (EGNOS) kasutamist, pidades silmas asjaolu, et lennuohutus- ja kulutõhususkaalutlustel tuleks toetada vertikaaljuhendamisega täppislähenemise (edaspidi „LPV“) käitamismiinimumide kasutuselevõttu. Samuti tuleks hõlbustada muid PBN-suutlikkusega seotud käitamistoiminguid ja näha lisaks LPV miinimumväärtustele ette ka muud miinimumväärtused.

(6) Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava koostamisel peab võrgustiku haldaja, millele on osutatud komisjoni määruses (EL) nr 677/2011 ([1]), kõnealuse määruse kohaselt kasutama kooskõlastatud otsustusmenetlust. ATM/ANS-teenuste osutamisel vastavalt käesolevale määrusele peaks võrgustiku haldaja tegema ATM/ANS-teenuste osutajatega koostööd eelkõige selle tagamiseks, et marsruutide üleminekul võrgustikku või sealt väljumisel kasutatavad ATS-marsruudid oleksid kooskõlas teenindatavate marsruutide suhtes kohaldatava standardse instrumentaalväljumise (SID) marsruudi ja standardse instrumentaalsaabumise (STAR) marsruudi spetsifikatsiooniga.

(7) Käesolevas määruses sätestatud nõuded, mida ATM/ANS-teenuste osutajad kohaldavad PBNi rakendamise suhtes, peaksid eelkõige sisaldama asjakohaseid nõudeid kõikide 3D-lähenemisprotseduuriga rajalõpualade kohta, ja juhul, kui asjaomased teenuseosutajad on kehtestanud SID- või STAR-marsruudid, kõnealuste marsruutide rakendamise kohta. Selliste nõuete kehtestamine võib teatavatel juhtudel siiski kaasa tuua tõsiseid negatiivseid tagajärgi, mis kaaluvad üles võimaliku kasu ohutuse, suutlikkuse ja tõhususe valdkonnas. Sel juhul peaks ATM/ANS-teenuste osutajatel olema lubatud kõnealustest nõuetest kõrvale kalduda ja kohaldada teatavaid alternatiivnõudeid, mis on sellistes konkreetsetes olukordades kasutamiseks sobivamad ja mis samas aitavad saada eespool nimetatud kasu võimalikult palju.

(8) Peale selle tuleks ohutu ja sujuva ülemineku huvides võimaldada ATM/ANS-teenuste osutajatel mõistliku ajavahemiku jooksul kasutada oma teenuste pakkumisel lisaks PBNile ka muid vahendeid, järgides käesoleva määruse nõudeid. Siiski ei tohiks alates 1. juunist 2030 muude vahendite kasutamist enam lubada, välja arvatud eriolukorra meetmete kehtestamise korral, kui on vaja ratsionaliseerida ATM/ANS-teenuste osutamist ning vältida eelkõige õhuruumi kasutajate jaoks navigatsiooniseadmete mitmekihilisusest tulenevaid tarbetuid kulusid.

(9) Ohutuse huvides tuleks tagada, et üleminek suutlikkusel põhinevat navigatsiooni kasutavate ATM/ANS-teenuste osutamisele vastavalt käesoleva määruse nõuetele oleks sujuv ja kooskõlastatud. ATM/ANS-teenuste osutajad peaksid seega võtma kõik vajalikud meetmed, et saavutada kõnealune eesmärk õigel ajal ja tulemuslikult. Need meetmed peaksid hõlmama üleminekukava koostamist ja selle ajakohastamist teenuseosutaja poolt, et võtta arvesse kõiki üleminekuga seotud asjakohaseid arengusuundi. Eespool nimetatud üleminekukavad ja kõik nende olulised ajakohastamised, mille tõttu neid kavasid tuleb märkimisväärselt muuta ning mis võivad oluliselt mõjutada huvitatud isikute huve, tuleks kehtestada pärast konsulteerimist huvitatud isikutega, et võtta vajaduse korral arvesse nende seisukohti, ja pärast heakskiitmist pädeva asutuse poolt, et tagada käesolevas määruses, eriti selle artikli 4 lõikes 1 sätestatud nõuete täitmine.

(10) Erandjuhtudel võib pärast käesolevas määruses sätestatud PBN-nõuete rakendamist siiski tekkida olukordi, kus ATM/ANS-teenuste osutajatel ei ole ootamatutel ja neist sõltumatutel põhjustel võimalik osutada oma teenuseid kooskõlas kõnealuste nõuetega. Ilma et see piiraks nende teenuseosutajate kohustust võtta kõik nende käsutuses olevad mõistlikud meetmed, et takistada selliste olukordade teket ja taastada käesoleva määruse nõuete täitmine nii kiiresti kui võimalik, peaksid kõnealused teenuseosutajad, juhul kui selline olukord siiski tekib, võtma vajalikud eriolukorra meetmed, et neil oleks võimalik jätkata oma teenuste ohutut osutamist, kasutades muid vahendeid, eelkõige tavapäraseid navigatsiooniprotseduure.

(11) Asjaomastele isikutele on vaja anda piisavalt aega käesoleva määruse nõuete täitmiseks. Nõuet minna täielikult üle PBNi kasutamisele tuleks kohaldada alates asjakohasest hilisemast kuupäevast, et anda piisavalt aega ohutuks ja sujuvaks üleminekuks. Alates asjakohasest hilisemast kuupäevast tuleks kohaldada ka lisas sisalduvaid teatavaid sätteid, võttes arvesse täiendavat aega, mida asjaomased isikud vajavad kõnealuste nõuetega kohanemiseks.

(12) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed põhinevad Euroopa Lennundusohutusameti arvamusel, mis on esitatud kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 17 lõike 2 punktiga b ja artikli 19 lõikega 1.

(13) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 ([2]) artikli 5 alusel asutatud komitee arvamusega,

([1]) Komisjoni 7. juuli 2011. aasta määrus (EL) nr 677/2011, millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgustiku funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad ja muudetakse määrust (EL) nr 691/2010 (ELT L 185, 15.7.2011, lk 1).

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 1).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese ja kohaldamisala

(1) Käesolevas määruses kehtestatakse suutlikkusel põhineva navigatsiooni suhtes kohaldatavad õhuruumi kasutamise nõuded ja käitamisprotseduurid.

(2) Käesolevat määrust kohaldatakse lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste (edaspidi „ATM/ANS-teenused“) osutajate ning lennuväljade käitajate (edaspidi „ATM/ANS-teenuste osutajad“) suhtes, kes vastutavad instrumentaallähenemise protseduuride või lennuliiklusteeninduse marsruutide (edaspidi „ATS-marsruudid“) kehtestamise eest, osutades teenuseid mõnes järgmises õhuruumis:

a) lepingu kohaldamisalasse kuuluva territooriumi kohal asuv õhuruum;

b) õhuruum, kus liikmesriigid vastutavad aeronavigatsiooniteenuste osutamise eest vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 551/2004 ([1]) artikli 1 lõikele 3.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

(1) „suutlikkusel põhinev navigatsioon (PBN)“ – määruse (EL) nr 965/2012 artikli 2 punktis 5 määratletud suutlikkusel põhinev navigatsioon;

(2) „ATS-marsruut“ – rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 artikli 2 punktis 46 määratletud ATS-marsruut;

(3) „instrumentaallähenemise protseduur“ – rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 artikli 2 punktis 90 määratletud instrumentaallähenemise protseduur;

(4) „tavapärased navigatsiooniprotseduurid“ – ATS-marsruudid ja instrumentaallähenemisprotseduurid, mille puhul kasutatakse maapealseid navigatsiooniseadmeid, mis ei võimalda täita käesolevas määruses sätestatud PBN-nõudeid;

(5) „instrumentaalrada“ – rakendusmääruse (EL) nr 139/2014 ([2]) I lisa punktis 22 määratletud instrumentaalrada;

(6) „navigatsiooninõuded“ – õhusõidukile ja lennumeeskonnale esitatavad nõuded, mida on vaja selleks, et toetada suutlikkusele põhinevat navigatsiooni kindlaksmääratud õhuruumis;

(7) „nõutava navigatsioonitäpsuse (RNP) X nõuded“ – piirkondlikul navigatsioonil põhinevad nõuded, mis hõlmavad navigatsioonitäpsuse jälgimist ja asjaomase häiresüsteemi kasutamist pardal ning mille puhul „X“ tähistab horisontaalse navigatsiooni täpsust meremiilides või käitamisliiki ja nõutavaid funktsioone;

(8) „horisontaalne navigatsioon (LNAV)“, „horisontaalne navigatsioon/vertikaalne navigatsioon (LNAV/VNAV)“ ja „vertikaaljuhendamisega täppislähenemine (LPV)“ – märgistused, mida kasutatakse eri tüüpi käitamismiinimumide tähistamiseks lähenemiskaartidel, kus kirjeldatakse ülemaailmsel satelliitnavigatsioonisüsteemil (GNSS) põhinevaid ja RNP-lähenemisprotseduuride (RNP APCH) hulka liigitatud lähenemisprotseduure;

(9) „fikseeritud raadius (RF)“ – kindlaksmääratud tähist ümbritsev konstantse raadiusega trajektoor, mis lõpeb fikseeritud punktis;

(10) „2D-lähenemine“ – rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 artikli 2 punktis 90 määratletud instrumentaallähenemis-protseduur, mis liigitatakse mittetäppislähenemisprotseduuride hulka;

(11) „3D-lähenemine“ – rakendusmääruse (EL) nr 923/2012 artikli 2 punktis 90 määratletud instrumentaallähenemise protseduur, mis liigitatakse vertikaalinformatsiooniga lähenemisprotseduuride või täppislähenemisprotseduuride hulka;

(12) „satelliidipõhine tugisüsteem (SBAS)“ – suure ulatusega tugisüsteem, mille kaudu GNSSi kasutaja saab satelliidi-põhiselt saatjalt lisateavet;

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 551/2004, 10. märts 2004, õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 20).

([2]) Komisjoni 12. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 139/2014, millega kehtestatakse lennuväljadega seotud nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 44, 14.2.2014, lk 1).

(13) „piirkondliku navigatsiooni (RNAV) X nõuded“ – piirkondlikul navigatsioonil põhinevad nõuded, mis ei hõlma navigatsioonitäpsuse jälgimist ja asjaomase häiresüsteemi kasutamist pardal ning mille puhul „X“ tähistab horisontaalse navigatsiooni täpsust meremiilides;

(14) „standardse instrumentaalsaabumise (STAR) marsruut“ – instrumentaallennureeglite kohane kindlaksmääratud saabumismarsruut, mis ühendab olulist punkti (tavaliselt ATS-marsruudil) punktiga, kust saab alustada avaldatud instrumentaallähenemisprotseduuri;

(15) „standardse instrumentaalväljumise (SID) marsruut“ – instrumentaallennureeglite kohane kindlaksmääratud väljumismarsruut, mis ühendab lennuvälja konkreetse olulise punktiga (tavaliselt kindlaksmääratud ATS-marsruudil), kus algab lennu marsruudietapp;

(16) „navigatsioonifunktsioon“ – navigatsioonisüsteemi üksikasjalikult kindlaksmääratud suutlikkus, mis peab vastama õhuruumis kavandatavate käitamistoimingute vajadustele.

Artikkel 3

PBN-nõuded

ATM/ANS-teenuste osutajad peavad vastama suutlikkusel põhineva navigatsiooni rakendamise nõuetele, mis on sätestatud lisa PBN-osas.

Artikkel 4

Üleminekumeetmed

1. ATM/ANS-teenuste osutajad võtavad vajalikud meetmed, et tagada oma teenuste puhul sujuv ja ohutu üleminek suutlikkusel põhineva navigatsiooni kasutamisele kooskõlas artikliga 3.

Need meetmed hõlmavad üleminekukava koostamist ja rakendamist. ATM/ANS-teenuste osutajad ajakohastavad oma üleminekukava.

Üleminekukava on kooskõlas Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 550/2004 ([1]) artiklis 15a osutatud ühisprojektidega.

2. ATM/ANS-teenuste osutajad konsulteerivad üleminekukava ja selle olulise ajakohastamise projektide puhul kõikide järgmiste isikutega ning võtavad vajaduse korral arvesse nende seisukohti:

a) lennuvälja käitajad, õhuruumi kasutajad ja asjaomaseid õhuruumikasutajaid esindavad organisatsioonid, keda kõnealuste ATM/ANS-teenuste osutamine mõjutab;

b) määruse (EL) nr 677/2011 artikli 3 lõikes 1 osutatud võrgustiku haldaja;

c) ATM/ANS-teenuste osutajad, kes osutavad oma teenuseid külgnevates õhuruumiosades.

3. Pärast lõikes 2 osutatud konsulteerimist esitavad ATM/ANS-teenuste osutajad konsultatsiooni tulemused ning üleminekukava või selle olulise ajakohastamise projekti heakskiitmiseks asjaomase õhuruumi eest vastutavale pädevale asutusele.

Pädev asutus kontrollib, kas üleminekukava või selle olulise ajakohastamise projekt vastab käesoleva määruse nõuetele, pidades eelkõige silmas seda, kas projekti puhul on vajaduse korral arvesse võetud õhuruumi kasutajate, sealhulgas riiklikke õhusõidukeid käitavate õhuruumikasutajate seisukohti. Asjaomase pädeva asutuse liikmesriik võib ette näha, et selline kontrollimine toimub koostöös kõnealuse liikmesriigi muude asjaomaste asutustega.

Kõnealune pädev asutus teatab ATM/ANS-teenuste osutajatele kontrolli tulemustest ilma põhjendamatu viivituseta. ATM/ANS-teenuste osutajad ei kehtesta ega rakenda üleminekukavasid ega nende olulisi ajakohastamisi enne, kui kõnealune pädev asutus on neile teatanud, et üleminekukava või selle olulise ajakohastamise projekt on heaks kiidetud.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 550/2004, 10. märts 2004, aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 10).

Artikkel 5

Täielik üleminek PBNi kasutamisele

1. ATM/ANS-teenuste osutajad ei tohi osutada oma teenuseid, kasutades tavapäraseid navigatsiooniprotseduure, või osutada selliseid suutlikkusel põhineva navigatsiooni teenuseid, mis ei ole kooskõlas lisa punkti AUR.PBN.2005 nõuetega.

2. Lõike 1 kohaldamine ei piira artikli 6 kohaldamist ega ATM/ANS-teenuste osutajate õigust kasutada oma teenuste osutamisel maandumissüsteeme, mis võimaldavad teostada määruse (EL) nr 965/2012 I lisa punktides 14, 15 ja 16 määratletud CAT II, CAT IIIA või CAT IIIB tüüpi lähenemistoiminguid.

Artikkel 6

Eriolukorra meetmed

ATM/ANS-teenuste osutajad võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et nad suudaksid jätkata teenuste osutamist muude vahendite abil, kui ootamatutel ja nendest sõltumatutel põhjustel tekib olukord, kus nad ei saa GNSSi või muid suutlikkusel põhineva navigatsiooni meetodeid enam kasutada, mistõttu teenuste osutamine vastavalt artiklile 3 ei ole võimalik. Kõnealused meetmed hõlmavad eelkõige tavapäraste navigatsioonivahendite võrgustiku ning sellega seotud seire- ja sidetaristu säilitamist.

Artikkel 7

Jõustumine ja kohaldamine

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse alates 3. detsembrist 2020.

Erandina lõikest 1 nähakse ette järgmine:

a) artiklit 5 kohaldatakse alates 6. juunist 2030;

b) rakendusmääruse (EL) nr 716/2014 punktis 1.2.1 loetletud lennuväljade puhul ning muude lennuväljade rajalõpualade puhul, mille teenindamiseks kasutatakse täppislähenemisprotseduure, kohaldatakse lisa punkti AUR.PBN.2005 alapunkti 1 alates 25. jaanuarist 2024;

c) kõikide instrumentaallähenemist kasutavate rajalõpualade puhul kohaldatakse lisa punkti AUR.PBN.2005 alapunkti 4 alates 25. jaanuarist 2024 ühe kindlaksmääratud SID- või STAR-marsruudi suhtes ning alates 6. juunist 2030 kõikide kindlaksmääratud SID- või STAR-marsruutide suhtes;

d) lennutasandist FL 150 allapoole jäävate ATS-marsruutide puhul kohaldatakse lisa punkti AUR.PBN.2005 alapunkti 6 alates 25. jaanuarist 2024.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 18. juuli 2018

Komisjoni nimel

president

Jean-Claude JUNCKER

LISA

PBN-ALAJAGU – Suutlikkusel põhinev navigatsioon

AUR.PBN.1005 Reguleerimisese

Käesolevas alajaos sätestatakse ATM/ANS-teenuste osutajatele esitatavad nõuded suutlikkusel põhineva navigatsiooni (PBN) rakendamiseks vastavalt artiklile 3.

AUR.PBN.2005 Marsruudid ja protseduurid

(1) ATM/ANS-teenuste osutajad kehtestavad kõikide instrumentaalraja lõppude suhtes RNP-lähenemisprotseduuride (RNP APCH) nõuetele vastavad lähenemisprotseduurid, sealhulgas LNAV, LNAV/VNAV ja LPV miinimumväärtused ning, kui see on liikluse tiheduse või keerukuse tõttu vajalik, fikseeritud raadiusega (RF) protseduuriosad.

(2) Erandina alapunktist (1) kehtestavad ATM/ANS-teenuste osutajad selliste instrumentaalraja lõppude suhtes, kus 3D-lähenemise kasutuselevõtt on maapinna reljeefi, takistuste või lennuliikluse hajutamise tingimuste tõttu ülemäära keeruline, RNP-lähenemisprotseduuride (RNP APCH) nõuetele vastavad 2D-lähenemisprotseduurid. Sel juhul võivad nad lisaks eespool nimetatud 2D-lähenemisprotseduuridele kehtestada ka nõutava navigatsioonitäpsusega ja nõutava loaga lähenemise (RNP AR APCH) nõuetele vastavad 3D-lähenemisprotseduurid.

(3) Erandina alapunktist (1) kehtestavad ATM/ANS-teenuste osutajad selliste instrumentaalraja lõppude suhtes, kus satelliidipõhine tugisüsteem (SBAS) nõuetekohaselt ei levi, RNP APCH lähenemisprotseduurid, sealhulgas LNAV ja LNAV/VNAV miinimumväärtused. ATM/ANS-teenuste osutajad kehtestavad selliste instrumentaalraja lõppude suhtes LPV miinimumväärtused hiljemalt 18 kuu jooksul alates kuupäevast, mil tagatakse satelliidipõhise tugisüsteemi nõuetekohane levi.

(4) Kui ATM/ANS-teenuste osutajad on kehtestanud SID- või STAR-marsruudid, kohaldavad nad kõnealuste marsruutide suhtes RNAV 1 nõudeid.

(5) Erandina alapunktist 4 kohaldavad ATM/ANS-teenuste osutajad juhul, kui nad on kehtestanud SID- või STAR-marsruudid ning kui lennuliikluse läbilaskevõime ja ohutuse tagamiseks tiheda ning keeruka liikluse või keeruka reljeefiga käitamiskeskkonnas tuleb kohaldada kõnealuses alapunktis osutatud nõuetest rangemaid suutlikkusnõudeid, kõnealuste marsruutide suhtes RNP 1 nõudeid, mis muu hulgas hõlmavad üht või mitut järgmist täiendavat navigatsioonifunktsiooni:

   a) käitamistoimingud vertikaalrajal ja kahe fikseeritud punkti vahel, kasutades järgmist:

      i) kõrguspiirang „AT“;

      ii) kõrguspiirang „AT OR ABOVE“;

      iii) kõrguspiirang „AT OR BELOW“;

      iv) piirang „WINDOW“;

   b) fikseeritud raadiusega (RF) lennuetapp.

(6) Kui ATM/ANS-teenuste osutajad on marsruudi käitamise toimingute jaoks kindlaks määranud ATS-marsruudid, kohaldatakse kõnealuste marsruutide suhtes RNAV 5 nõudeid.

(7) Erandina alapunktidest 4 ja 6 kohaldavad ATM/ANS-teenuste osutajad juhul, kui nad on tiivikõhusõidukite jaoks kindlaks määranud ATS-, SID- või STAR-marsruudid, kõnealuste marsruutide suhtes RNP 0.3, RNAV 1 või RNP 1 nõudeid. Sel juhul on neil õigus valida, missugust nõuetekogumit nende kolme hulgast soovitakse kohaldada.