UREDBE

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2018/1048

od 18. srpnja 2018.

o utvrđivanju zahtjeva uporabe zračnog prostora i operativnih postupaka za navigaciju temeljenu na performansama

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ ([1]), a posebno njezin članak 8.b stavak 6.,

budući da:

(1) Kontinuiran rast zrakoplovstva sve više otežava upotrebu raspoloživog zračnog prostora, pa je sve izraženija potreba da ga se upotrebljava što učinkovitije i djelotvornije. Upravljanje zračnim prometom i usluge u zračnoj plovidbi (ATM/ANS) s primjenom navigacije temeljene na performansama (PBN) može donijeti koristi za sigurnost, kapacitet i učinkovitost jer se tako optimiraju rute usluga u zračnom prometu i postupci instrumentalnog prilaženja. Kako bi se ostvarile te koristi i poboljšao rad Europske mreže za upravljanje zračnim prometom, trebalo bi utvrditi usklađene zahtjeve za uporabu zračnog prostora i operativne postupke s obzirom na PBN.

(2) Ti zahtjevi i postupci za PBN trebali bi se temeljiti na pravilima koje je izradila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO), a njihova bi provedba trebala biti u skladu s Globalnim planom zračne plovidbe ICAO-a ([2]) i europskim glavnim planom ATM-a ([3]).

(3) U Prilogu Provedbenoj uredbi Komisije (EU) br. 923/2012 ([4]) i osobito njegovoj točki SERA.5015(a), Prilogu III. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 ([5]) i osobito njegovoj točki ORO.GEN.110(d), članku 9. stavku 1. Uredbe Komisije (EZ) br. 216/2008, kako je proveden Prilogom I. Uredbe Komisije (EU) br. 452/2014 ([6]), a osobito točkom TCO.205 tog Priloga, zahtijeva se da je zrakoplov opremljen, a letačka posada primjereno kvalificirana za operacije na planiranoj ruti ili za planirani postupak. Te bi zahtjeve trebalo dopuniti zahtjevima u pogledu uporabe zajedničkog zračnog prostora u kojima su određeni odgovarajući postupci i rute letenja.

(4) Očekuje se da će se uvođenjem PBN-a u vrlo prometne završne kontrolirane oblasti, kako se zahtijeva Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 716/2014 ([7]), povećati preciznost prilazne putanje i olakšati sekvenciranje redoslijeda prometa u ranijoj fazi, a to bi omogućilo smanjenje potrošnje goriva i učinka na okoliš u fazama silaska i prilaženja. Kako bi se olakšala provedba, zahtjevi iz ove Uredbe trebali bi biti dosljedni zahtjevima iz Provedbene Uredbe (EU) br. 716/2014.

([1]) SL L 79, 13.3.2008., str. 1.
([2]) ICAO Doc 9750.
([3]) Provedbena uredba Komisije (EU) br. 409/2013 od 3. svibnja 2013. o definiciji zajedničkih projekata, uspostavi upravljanja i utvrđivanju poticaja za potporu provedbi europskoga glavnog plana upravljanja zračnim prometom (SL L 123, 4.5.2013., str. 1.).
([4]) Provedbena uredba Komisije (EU) br. 923/2012 od 26. rujna 2012. o utvrđivanju zajedničkih pravila zračnog prometa i operativnih odredaba u vezi s uslugama i postupcima u zračnoj plovidbi te o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 1035/2011 i uredaba (EZ) br. 1265/2007, (EZ) br. 1794/2006, (EZ) br. 730/2006, (EZ) br. 1033/2006 i (EU) br. 255/2010 (SL L 281, 13.10.2012., str. 1.).
([5]) Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka povezanih s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).
([6]) Uredba Komisije (EU) br. 452/2014 od 29. travnja 2014. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama operatora iz trećih zemalja u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 133, 6.5.2014., str. 12.).
([7]) Provedbena uredba Komisije (EU) br. 716/2014 od 27. lipnja 2014. o uspostavljanju Zajedničkog pilot-projekta za potporu provedbe Glavnog plana upravljanja europskim zračnim prometom (SL L 190, 28.6.2014., str. 19.).

(5) Trebalo bi poticati upotrebu satelitskih sustava za poboljšavanje signala (SBAS), osobito u obliku Europskog geostacionarnog navigacijskog sustava (EGNOS), jer analize sigurnosti i troškovne učinkovitosti govore u prilog uspostavljanju pristupâ s propisanim minimumima za učinkovitost lokalizatora s vertikalnim vođenjem (LPV). Međutim, operacije s drugim PBN sposobnostima trebalo bi olakšati tako što će se uz minimume za LPV propisati i drugi minimumi.

(6) Pri izradi plana poboljšanja europske mreže ruta upravitelj mreže iz Uredbe Komisije (EU) br. 677/2011 ([1]) dužan se, u skladu s tom Uredbom, oslanjati na proces kooperativnog donošenja odluka. Prema tome, kad je riječ o pružanju ATM-a/ANS-a u skladu s tom uredbom, upravitelj mreže trebao bi se koordinirati s pružateljima ATM-a/ANS-a, prije svega kako bi se osigurao da su rute ATS-a koje se koriste za potrebe prelaska na rutnu mrežu ili s nje u skladu sa specifikacijom ruta standardnog instrumentalnog odlaska (SID) i standardnog instrumentalnog dolaska (STAR).

(7) Zahtjevi za pružatelje ATM-a/ANS-a koji se odnose na uvođenje PBN-a utvrđeni u ovoj Uredbi trebali bi konkretno obuhvaćati odgovarajuće zahtjeve za uvođenje postupaka trodimenzionalnog (3D) prilaženja i, ako su ih ti pružatelji uspostavili, SID ili STAR ruta. Propisivanje tih zahtjeva moglo bi, međutim, u određenim situacijama imati znatne štetne posljedice koje premašuju moguće koristi za sigurnost, kapacitet i učinkovitost. Zato bi pružatelji ATM-a/ANS-a u tim situacijama trebali imati pravo odstupiti od tih zahtjeva i umjesto toga podlijegati određenim alternativnim zahtjevima kojima se i dalje, u najvećoj mogućoj mjeri, postižu te koristi, a primjereniji su tim posebnim situacijama.

(8) Usto, kako bi prijelaz bio siguran i nesmetan, pružatelji ATM-a/ANS-a trebali bi moći pružati usluge i na druge načine, ne samo pomoću PBN-a, i to razumno dugo i u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe. No zbog potrebe za racionalizacijom pružanja ATM-a/ANS-a i izbjegavanjem nepotrebnih troškova, ponajprije za korisnike zračnog prostora, zbog postojanja višestrukih slojeva u navigacijskoj infrastrukturi, od 1. lipnja 2030. to im više ne bi trebalo biti dopušteno, osim ako je riječ o mjerama za izvanredne situacije.

(9) Radi sigurnosti bi prijelaz na pružanje ATM-a/ANS-a pomoću PBN-a trebao biti nesmetan i koordiniran te u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe. Pružatelji ATM-a/ANS-a trebali bi zato pravodobno i djelotvorno poduzeti sve mjere da se to postigne. Mjere bi trebale uključivati utvrđivanje plana prijelaza, koji bi svaki pružatelj zatim trebao ažurirati tako da uzima u obzir sve bitne promjene koje se odnose na prijelaz. Te planove kao i svaku važnu promjenu planova koja može imati materijalni utjecaj na interese zainteresiranih strana trebalo bi utvrđivati nakon savjetovanja sa zainteresiranim stranama – kako bi se, prema potrebi, uvažila njihova stajališta – te nakon odobrenja nadležnog tijela – kako bi se osigurala sukladnost sa zahtjevima utvrđenima u ovoj Uredbi, a osobito u članku 4. stavku 1.

(10) Iznimno, nakon provedbe zahtjeva za PBN iz ove Uredbe mogu se dogoditi situacije u kojima će pružateljima ATM-a/ANS-a, zbog neočekivanih razloga izvan njihove kontrole, biti nemoguće pružati usluge u skladu s tim zahtjevima. Ne dovodeći u pitanje obvezu tih pružatelja da poduzmu sve razumne mjere u svojoj moći kako bi se takve situacije izbjegle i kako bi se, ako se ipak dogode, što prije ponovno uspostavila sukladnost s tim zahtjevima, od njih bi zato trebalo zahtijevati da poduzimaju potrebne mjere za izvanredne situacije radi kontinuiranog i sigurnog pružanja usluga na druge načine, ponajprije upotrebom konvencionalnih navigacijskih postupaka.

(11) Relevantnim je stranama potrebno dati dovoljno vremena da se usklade s ovom Uredbom. Zahtjev kojim se uređuje isključiva upotreba PBN-a trebao bi se primjenjivati od odgovarajućeg kasnijeg datuma tako da se omogući siguran i nesmetan prijelaz. Usto, određene bi se odredbe Priloga također trebale primjenjivati od odgovarajućeg kasnijeg datuma s obzirom na dodatno vrijeme koje je relevantnim stranama potrebno za prilagodbu tim zahtjevima.

(12) Mjere propisane ovom Uredbom temelje se na mišljenju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa u skladu s člankom 17. stavkom 2. točkom (b) i člankom 19. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(13) Mjere propisane ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog na temelju članka 5. Uredbe (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ([2]),

([1]) Uredba Komisije (EU) br. 677/2011 od 7. srpnja 2011. o utvrđivanju detaljnih pravila za provedbu mrežnih funkcija za upravljanje zračnim prometom (ATM) i izmjeni Uredbe (EU) br. 691/2010 (SL L 185, 15.7.2011., str. 1.).

([2]) Uredba (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba) (SL L 96, 31.3.2004., str. 1.).

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet i područje primjene

(1) U ovoj se Uredbi utvrđuju zahtjevi uporabe zračnog prostora i operativni postupci za navigaciju temeljenu na performansama.

(2) Ova se Uredba primjenjuje na pružatelje usluga upravljanja zračnim prometom/usluga u zračnoj plovidbi (ATM/ANS) i operatore aerodroma (dalje u tekstu „pružatelji ATM-a/ANS-a") koji su odgovorni za uvođenje postupaka instrumentalnog prilaženja ili ruta operativne usluge u zračnom prometu (ATS) i usluge pružaju u sljedećem zračnom prostoru:

(a) iznad državnog područja na koje se primjenjuje Ugovor;

(b) svakom drugom zračnom prostoru u kojem su države članice odgovorne za pružanje usluga zračnog prometa u skladu s člankom 1. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]).

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

(1) „navigacija temeljena na performansama (PBN)" znači navigacija temeljena na performansama kako je definirano u članku 2. stavku 5. Uredbe (EU) br. 965/2012;

(2) „ruta ATS-a" znači ruta ATS-a kako je definirano u članku 2. stavku 46. Provedbene Uredbe (EU) br. 923/2012;

(3) „postupak instrumentalnog prilaženja" znači postupak instrumentalnog prilaženja kako je definirano u članku 2. stavku 90. Provedbene Uredbe (EU) br. 923/2012;

(4) „konvencionalni navigacijski postupci" znači rute ATS-a i postupci instrumentalnog prilaženja koji se temelje na upotrebi zemaljskih navigacijskih sredstava koja ne omogućuju sukladnost sa zahtjevima za PBN utvrđenima u ovoj Uredbi.

(5) „instrumentalna uzletno-sletna staza" znači instrumentalna uzletno-sletna staza kako je definirano u točki 22. Priloga I. Uredbi Komisije (EU) br. 139/2014 ([2]);

(6) „navigacijska specifikacija" znači skup zahtjeva za zrakoplov i posadu potrebnih za potporu operacijama navigacije temeljene na performansama u određenom zračnom prostoru;

(7) „specifikacija zahtijevanih navigacijskih performansi (RNP) X" znači navigacijska specifikacija na temelju područne navigacije koja obuhvaća zahtjev za praćenje rada sustava i uzbunjivanje u zrakoplovu, pri čemu se „X" se odnosi na lateralnu točnost navigacije u nautičkim miljama ili vrstu operacije i zahtijevane funkcionalnosti;

(8) „lateralna navigacija (LNAV)", „lateralna navigacija/vertikalna navigacija (LNAV/VNAV)" i „učinkovitost lokalizatora s vertikalnim vođenjem (LPV)" znače oznake za različite vrste operativnih minimuma na prilaznim kartama koje prikazuju postupke prilaženja na temelju globalnih navigacijskih satelitskih sustava (GNSS) koji su razvrstani među RNP prilaženja (RNP APCH);

(9) „polumjer zakrivljenosti do preletišta (RF)" znači kružna putanja stalnog polumjera oko definiranog središta koja završava u fiksnoj točki;

(10) „postupak dvodimenzionalnog prilaženja" ili „postupak 2D prilaženja" znači postupak instrumentalnog prilaženja razvrstan u postupke nepreciznog prilaženja kako je definirano u članku 2. stavku 90. Provedbene Uredbe (EU) br. 923/2012;

(11) „postupak trodimenzionalnog prilaženja" ili „postupak 3D prilaženja" znači postupak instrumentalnog prilaženja razvrstan u postupke prilaženja s vertikalnim vođenjem ili preciznog prilaženja kako je definirano u članku 2. stavku 90. Provedbene Uredbe (EU) br. 923/2012;

(12) „satelitski sustav za poboljšavanje signala (SBAS)" znači sustav za poboljšavanje signala s velikim pokrivanjem u kojem korisnik GNSS-a sa satelitskog odašiljača prima informacije za poboljšavanje signala;

([1]) Uredba (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom zračnom prostoru (Uredba o zračnom prostoru) (SL L 96, 31.3.2004., str. 20.).

([2]) Uredba Komisije (EU) br. 139/2014 od 12. veljače 2014. o utvrđivanju zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s aerodromima u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 44, 14.2.2014., str. 1.).

(13) „specifikacija područne navigacije (RNAV) X” znači navigacijska specifikacija na temelju područne navigacije koja ne uključuje zahtjev za praćenje rada sustava i uzbunjivanje u zrakoplovu, pri čemu se „X” odnosi na lateralnu točnost navigacije u nautičkim miljama;

(14) „ruta standardnog instrumentalnog dolaska (STAR)” znači zadana ruta dolaska prema pravilima instrumentalnog letenja koja povezuje značajnu točku, obično na ruti ATS-a, s točkom u kojoj može početi objavljeni postupak instrumentalnog prilaženja;

(15) „ruta standardnog instrumentalnog odlaska (SID)” znači zadana ruta odlaska prema pravilima instrumentalnog letenja koja povezuje aerodrom sa specificiranom značajnom točkom, obično na ruti ATS-a, u kojoj počinje faza leta na ruti;

(16) „navigacijska funkcionalnost” znači detaljno definirana sposobnost navigacijskog sustava koja je potrebna za obavljanje predloženih operacija u zračnom prostoru;

Članak 3.

Zahtjevi za PBN

Pružatelji ATM-a/ANS-a dužni su ispunjavati zahtjeve za uvođenje navigacije temeljene na performansama iz pododjeljka PBN iz Priloga.

Članak 4.

Prijelazne mjere

1. Pružatelji ATM-a/ANS-a moraju poduzeti potrebne mjere za nesmetan i siguran prijelaz na pružanje svojih usluga pomoću PBN-a u skladu s člankom 3.

Mjere obuhvaćaju utvrđivanje i provedbu plana prijelaza. Pružatelji ATM-a/ANS-a ažuriraju plan prijelaza.

Plan prijelaza mora biti u skladu s europskim glavnim planom ATM-a i zajedničkim projektima iz članka 15.a Uredbe (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]).

2. Pružatelji ATM-a/ANS-a savjetuju se o nacrtu plana prijelaza i nacrtu svake važne promjene tog plana sa svim sljedećim stranama i prema potrebi uvažavaju njihova stajališta:

(a) operatorima aerodroma, korisnicima zračnog prostora i organizacijama koje zastupaju korisnike zračnog prostora na koje utječe pružanje njihovih usluga;

(b) upraviteljem mreže iz članka 3. stavka 1. Uredbe (EU) br. 677/2011;

(c) pružateljima ATM-a/ANS-a koji pružaju usluge u susjednih blokovima zračnog prostora.

3. Nakon provedbe savjetovanja iz stavka 2. pružatelji ATM-a/ANS-a dostavljaju rezultate savjetovanja i nacrt plana prijelaza ili nacrt njegove važne promjene na odobrenje nadležnom tijelu odgovornom za predmetni zračni prostor.

Nadležno tijelo provjerava je li nacrt plana prijelaza ili nacrt njegove važne promjene u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe, a osobito jesu li uvažena stajališta korisnika zračnog prostora, među njima i onih koji upravljaju državnim zrakoplovima. Država članica nadležnog tijela može propisati da se takva provjera provodi u koordinaciji s drugim mjerodavnim tijelima te države članice.

To nadležno tijelo obavješćuje pružatelje ATM-a/ANS-a o rezultatu provjere bez nepotrebnog odgađanja. Pružatelji ATM-a/ANS-a ne smiju utvrditi ili provesti plan prijelaza ili njegove važne promjene prije nego ih nadležno tijelo obavijesti da je odobrilo nacrt plana prijelaza ili nacrt njegova važnog ažuriranja.

([1]) Uredba (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o pružanju usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o pružanju usluga) (SL L 96, 31.3.2004., str. 10.).

Članak 5.

Isključiva upotreba PBN-a

1. Pružatelji ATM-a/ANS-a ne smiju pružati usluge pomoću konvencionalnih navigacijskih postupaka ili pomoću PBN-a koji nije u skladu sa zahtjevima iz točke AUR.PBN.2005 Priloga.

2. Stavkom 1. ne dovodi se u pitanje članak 6. i mogućnost pružatelja ATM-a/ANS-a da usluge pružaju pomoću sustava slijetanja koji omogućuju operacije kategorije II., III.A ili III.B u smislu točaka 14., 15. i 16. Priloga I. Uredbi (EU) br. 965/2012.

Članak 6.

Mjere za izvanredne situacije

Pružatelji ATM-a/ANS-a poduzimaju potrebne mjere da mogu nastaviti pružati usluge na druge načine kad su im zbog neočekivanih razloga izvan njihove kontrole GNSS ili druge metode koje se upotrebljavaju za PBN nedostupni, zbog čega im je nemoguće pružati usluge u skladu s člankom 3. Te mjere konkretno obuhvaćaju zadržavanje mreže konvencionalnih navigacijskih sredstava i povezane nadzorne i komunikacijske infrastrukture.

Članak 7.

Stupanje na snagu i primjena

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

2. Ova Uredba primjenjuje se od 3. prosinca 2020.

Međutim, odstupajući od prvog podstavka:

(a) članak 5. primjenjuje se od 6. lipnja 2030.;

(b) za aerodrome iz točke 1.2.1. Priloga Provedbenoj uredbi (EU) br. 716/2014 i za krajeve instrumentalnih uzletno-sletnih staza s postupcima preciznog prilaženja na drugim aerodromima točka AUR.PBN.2005(1) Priloga primjenjuje se od 25. siječnja 2024.;

(c) za sve krajeve instrumentalnih uzletno-sletnih staza točka AUR.PBN.2005(4) Priloga primjenjuju se od 25. siječnja 2024. s obzirom na jednu uspostavljenu rutu, a od 6. lipnja 2030. na sve uspostavljene rute SID-a ili STAR-a;

(d) za rute ATS-a ispod FL 150 točka AUR.PBN.2005(6) Priloga primjenjuje se od 25. siječnja 2024.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 18. srpnja 2018.

Za Komisiju

Predsjednik

Jean-Claude JUNCKER

PRILOG

PODDIO PBN – Navigacija temeljena na performansama

AUR.PBN.1005 Predmet

U skladu s člankom 3. u ovom se Poddijelu utvrđuju zahtjevi za uvođenje navigacije temeljene na performansama (PBN) koje moraju ispunjavati pružatelji ATM-a/ANS-a.

AUR.PBN.2005 Rute i postupci

(1) Pružatelji ATM-a/ANS-a uvode, na svim krajevima instrumentalnih uzletno-sletnih staza, postupke u skladu sa zahtjevima specifikacije RNP prilaženja (RNP APCH), uključujući minimume za LNAV, LNAV/VNAV i LPV te, ako je potrebno zbog gustoće ili složenosti prometa, etape s polumjerom zakrivljenosti do preletišta (RF).

(2) Odstupajući od točke (1), na krajevima instrumentalnih uzletno-sletnih staza gdje je zbog terenskih uvjeta, prepreka ili razdvajanja zračnog prometa preteško uvesti postupak 3D prilaženja, pružatelji ATM-a/ANS-a uvode postupke 2D prilaženja u skladu sa zahtjevima specifikacije RNP prilaženja (RNP APCH). U tom slučaju mogu, uz te postupke 2D prilaženja, uvesti i postupke 3D prilaženja u skladu sa zahtjevima specifikacije RNP prilaženja s odobrenjem (RNP AR APCH).

(3) Odstupajući od točke (1), na krajevima instrumentalnih uzletno-sletnih staza bez odgovarajuće pokrivenosti SBAS-om pružatelji ATM-a/ANS-a uvode RNP APCH postupke, uključujući minimume za LNAV i LNAV/VNAV. Pružatelji ATM-a/ANS-a uvode i minimume za LPV na tim krajevima instrumentalnih uzletno-sletnih staza najkasnije 18 mjeseci od datuma dostupnosti odgovarajuće pokrivenosti SBAS-om.

(4) Ako su pružatelji ATM-a/ANS-a uspostavili rute SID-a ili STAR-a, one moraju biti u skladu sa zahtjevima specifikacije RNAV 1.

(5) Odstupajući od točke (4), ako su pružatelji ATM-a/ANS-a uspostavili rute SID-a ili STAR-a i ako je nužno zahtijevati veće performanse radi održavanja kapaciteta zračnog prometa i sigurnosti na područjima s velikom gustoćom prometa, složenošću prometa ili obilježjima terena, one moraju biti u skladu sa zahtjevima specifikacije RNP 1, uključujući najmanje jednu od sljedećih dodatnih navigacijskih funkcionalnosti:

   (a) operacije uzduž vertikalne putanje i između dva preletišta uz upotrebu:

      i. ograničenja visine „AT”;

      ii. ograničenja visine „AT OR ABOVE”;

      iii. ograničenja visine „AT OR BELOW”;

      iv. ograničenja „WINDOW”;

   (b) etape s polumjerom zakrivljenosti do preletišta.

(6) Ako su pružatelji ATM-a/ANS-a uspostavili rute ATS-a za operacije na ruti, izvode ih u skladu sa zahtjevima specifikacije RNAV 5.

(7) Odstupajući od točaka (4) i (6), ako su pružatelji ATM-a/ANS-a uspostavili rute ATS-a, rute SID-a ili rute STAR-a za operacije rotokoptera, izvode te rute u skladu sa zahtjevima specifikacije RNP 0.3, RNAV 1 ili RNP 1. U tom slučaju imaju pravo odlučiti koji će od tih triju skupova zahtjeva ispunjavati.