RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2018/1048 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2018. július 18.)

a teljesítményalapú navigációval kapcsolatos légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 8b. cikke (6) bekezdésére,

mivel:

(1) A légi közlekedés folyamatos növekedése egyre nagyobb igényeket támaszt a rendelkezésre álló légtér használatával szemben, ami növeli annak szükségességét, hogy a légteret a lehető leghatékonyabban és legeredményesebben használjuk. A teljesítményalapú navigációt (PBN) alkalmazó légiforgalmi szolgáltatás/léginavigációs szolgálatok (ATM/ANS) a légiforgalmi szolgáltatási útvonalak és a műszeres megközelítési eljárások optimalizálása révén biztonsági, kapacitásbeli és hatékonysági előnyöket nyújthatnak. Ezen előnyök elérése és az európai légiforgalmi szolgáltatási hálózat teljesítményének javítása érdekében a teljesítményalapú navigációval kapcsolatos harmonizált légtérhasználati követelményeket és üzemeltetési eljárásokat kell biztosítani.

(2) Az említett – teljesítményalapú navigációval kapcsolatos – követelményeknek és eljárásoknak a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által kidolgozott szabályokon kell alapulniuk, és végrehajtásuknak összhangban kell lennie mind az ICAO globális léginavigációs tervével ([2]), mind pedig az európai ATM-főtervvel ([3]).

(3) A 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendelet ([4]) melléklete és különösen annak SERA.5015 a) pontja, a 965/2012/EU bizottsági rendelet ([5]) III. melléklete és különösen annak ORO.GEN.110 d) pontja, a 216/2008/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése, amelynek végrehajtása a 452/2014/EU bizottsági rendelet ([6]) I. melléklete révén történt és különösen annak TCO.205 pontja előírja, hogy a légi járműveknek megfelelő felszereltséggel, a hajózó személyzetnek pedig megfelelő képesítéssel kell rendelkeznie a műveletek tervezett útvonalon vagy eljárás szerint való végzésére. Ezeket a követelményeket olyan közös légtérhasználati követelményekkel kell kiegészíteni, amelyek meghatározzák a megfelelő repülési eljárásokat és útvonalakat.

(4) A teljesítményalapú navigáció nagy forgalmú közelkörzetekben történő bevezetése – ahogyan azt a 716/2014/EU bizottsági végrehajtási rendelet ([7]) előírja – várhatóan javítja majd a megközelítési útvonalak követésének pontosságát és elősegíti a légi forgalom sorrendezését korábbi fázisban annak érdekében, hogy a süllyedési és érkezési szakaszokban csökkenthető legyen az üzemanyag-fogyasztás és a környezeti hatás. A végrehajtás megkönnyítése érdekében e rendelet követelményeinek összhangban kell lenniük a 716/2014/EU végrehajtási rendelet követelményeivel.

([1]) HL L 79., 2008.3.13., 1. o.
([2]) 9750. sz. ICAO-dokumentum.
([3]) A Bizottság 409/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. május 3.) a közös projektek meghatározásáról, az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv irányítási struktúrájának létrehozásáról, valamint a főterv kivitelezését támogató ösztönzők megállapításáról (HL L 123., 2013.5.4., 1. o.).
([4]) A Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. szeptember 26.) a közös repülési szabályok és a léginavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 281., 2012.10.13., 1. o.).
([5]) A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).
([6]) A Bizottság 452/2014/EU rendelete (2014. április 29.) a harmadik országbeli üzemeltetők légiközlekedési tevékenységére vonatkozó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről (HL L 133., 2014.5.6., 12. o.).
([7]) A Bizottság 716/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. június 27.) az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv végrehajtását támogató kísérleti közös projekt létrehozásáról (HL L 190., 2014.6.28., 19. o.).

(5) Elő kell mozdítani a műholdas pontosító rendszerek (SBAS) használatát, különösen az európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatás (EGNOS) formájában, mivel az LPV megközelítési minimumok alkalmazását biztonsági és költséghatékonysági megfontolások támogatják. Ugyanakkor az egyéb PBN-képességekkel végzett műveletek alkalmazását az LPV mellett más minimumok rendelkezésre bocsátásával kell megkönnyíteni.

(6) Az európai útvonalhálózat-javítási terv kidolgozása során a 677/2011/EU bizottsági rendeletben ([1]) említett hálózatkezelő az említett rendelet értelmében együttműködésen alapuló döntéshozatali folyamatra támaszkodik. Ennek megfelelően a hálózatkezelő az ATM/ANS e rendelettel összhangban történő nyújtásáról egyeztet az ATM/ANS szolgáltatókkal, biztosítva különösen, hogy az útvonalhálózatra vagy az útvonalhálózatról történő áttérés céljából használt ATS-útvonalak összhangban legyenek a szabvány műszeres indulási (SID) útvonalak és szabvány műszeres érkezési (STAR) útvonalak specifikációjával.

(7) Az e rendelet szerinti teljesítményalapú navigációval kapcsolatban az ATM/ANS szolgáltatókra vonatkozóan meghatározott követelményeknek tartalmazniuk kell különösen a 3D megközelítési eljárások minden műszeres futópályavégen történő végrehajtására, valamint – amennyiben a szóban forgó szolgáltatók SID vagy STAR útvonalakat határoztak meg – az ezen útvonalak bevezetésére vonatkozó megfelelő követelményeket. A követelmények előírása azonban bizonyos helyzetekben súlyos negatív következményekkel járhat, amelyek meghaladják a potenciális biztonsági, kapacitásbeli és hatékonysági előnyöket. Ezért az ATM/ANS szolgáltatók ezekben a helyzetekben jogosultak eltérni a szóban forgó követelményektől, és helyettük olyan alternatív követelményeket teljesíteni, amelyek jobban megfelelnek az adott speciális helyzetnek, és amelyek mégis a lehető legnagyobb mértékben hozzájárulnak az említett előnyök eléréséhez.

(8) Ezenkívül a biztonságos és zökkenőmentes átmenet érdekében lehetővé kell tenni az ATM/ANS szolgáltatók részére, hogy szolgáltatásaikat észszerű ideig a PBN alkalmazásától eltérő egyéb módon is biztosíthassák, amely megfelel e rendelet követelményeinek. Tekintettel azonban arra, hogy az ATM/ANS nyújtását racionalizálni kell, és el kell kerülni a felesleges kiadásokat – különösen a többszintű navigációs infrastruktúrából adódóan a légtérfelhasználókat terhelő költségeket, a rendkívüli intézkedések kivételével az ATM/ANS szolgáltatók számára 2030. június 1-jétől megszűnik ez a lehetőség.

(9) A biztonság érdekében zökkenőmentes és összehangolt átmenetet kell biztosítani az e rendelet követelményeinek megfelelően teljesítményalapú navigációt alkalmazó ATM/ANS nyújtása felé. Az ATM/ANS szolgáltatóknak ezért az ehhez szükséges valamennyi intézkedést kellő időben és hatékony formában meg kell hozniuk. Ezen intézkedéseknek magukban kell foglalniuk egy átmeneti terv kidolgozását, amelyet minden szolgáltatónak naprakészen kell tartania, figyelembe véve az átmenethez kapcsolódó valamennyi lényeges fejleményt. Az átmeneti terveket, valamint azok bármely olyan jelentős módosítását, amely lényeges változást okoz a tervben és érdemben befolyásolhatja az érdekelt felek érdekeit, az érdekelt felekkel folytatott konzultációs folyamat és az illetékes hatóság általi jóváhagyást követően kell kidolgozni annak érdekében, hogy az érdekelt felek véleménye adott esetben figyelembevételre kerüljön, illetve teljesüljenek az e rendeletben és különösen a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott követelmények.

(10) Kivételesen előfordulhatnak olyan helyzetek, amikor az e rendeletben meghatározott PBN-követelmények végrehajtását követően az ATM/ANS szolgáltatók előre nem látható okok és általuk nem befolyásolható körülmények miatt képtelenek szolgáltatásaikat az említett követelményeknek megfelelően nyújtani. Az arra vonatkozó kötelezettségük sérelme nélkül, hogy saját hatáskörükben minden észszerű intézkedést meg kell tenniük az ilyen helyzetek megakadályozására és – amennyiben ilyenek mégis kialakulnának – az említett követelményeknek való megfelelés mielőbbi helyreállítására, a szóban forgó szolgáltatók kötelesek meghozni a szükséges rendkívüli intézkedéseket szolgáltatásuk további biztonságos nyújtása érdekében, különösen hagyományos navigációs eljárások alkalmazásával.

(11) Az érintett felek számára kellő időt kell biztosítani az e rendeletnek való megfeleléshez. A teljesítményalapú navigáció kizárólagos használatával kapcsolatos követelményt indokolt egy megfelelő későbbi időponttól alkalmazni, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre a biztonságos és zökkenőmentes átmenethez. Indokolt továbbá a melléklet egyes rendelkezéseit is egy későbbi megfelelő időponttól alkalmazni, figyelembe véve, hogy az érintett feleknek további időre van szükségük a szóban forgó követelményekhez való alkalmazkodáshoz.

(12) Az e rendeletben előírt intézkedések az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség által a 216/2008/EK rendelet 17. cikke (2) bekezdése b) pontjának és 19. cikke (1) bekezdésének megfelelően kiadott véleményen alapulnak.

(13) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]) 5. cikke alapján létrehozott bizottság véleményével,

([1]) A Bizottság 677/2011/EU rendelete (2011. július 7.) a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 691/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 185., 2011.7.15., 1. o.).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (keretrendelet) (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az irányelv tárgya és hatálya

(1) Ez a rendelet a teljesítményalapú navigációval kapcsolatos légtérhasználati követelményeket és üzemeltetési eljárásokat határoz meg.

(2) Ez a rendelet a légiforgalmi szolgáltatókra/léginavigációs szolgálatokra (ATM/ANS) és a repülőterek üzemeltetőire (a továbbiakban: ATM/ANS szolgáltatók) alkalmazandó, akik műszeres megközelítési eljárások vagy légiforgalmi szolgálati útvonalak (ATS-útvonalak) alkalmazásba vételéért felelősek, amennyiben szolgáltatásaikat a következő légtérben nyújtják:

a) a Szerződés hatálya alá tartozó terület feletti légtér;

b) bármely más olyan légtér, amelyben az 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) 1. cikke (3) bekezdésének megfelelően a tagállamok felelősek a léginavigációs szolgálatok biztosításáért.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „teljesítményalapú navigáció” (PBN): a 965/2012/EU rendelet 2. cikkének 5. pontjában meghatározott teljesítményalapú navigáció;

2. „ATS-útvonal”: a 923/2012/EU végrehajtási rendelet 2. cikkének 46. pontjában meghatározott ATS-útvonal;

3. „műszeres megközelítési eljárás”: a 923/2012/EU végrehajtási rendelet 2. cikkének 90. pontjában meghatározott műszeres megközelítési eljárás;

4. „hagyományos navigációs eljárások”: olyan földi navigációs segédeszközök használatára támaszkodó ATS-útvonalak és műszeres megközelítési eljárások, amelyek nem teszik lehetővé a teljesítményalapú navigáció e rendeletben meghatározott követelményeinek való megfelelést;

5. „műszeres futópálya”: a 139/2014/EU bizottsági rendelet ([2]) I. mellékletének 22. pontjában meghatározott műszeres futópálya;

6. „navigációs előírás”: egy meghatározott légtérben a teljesítményalapú navigációs műveletek támogatásához szükséges, a légi járművekre és a személyzetre vonatkozó követelmények összessége;

7. „X megkövetelt navigációs teljesítményre (RNP) vonatkozó előírás”: területi navigáción alapuló navigációs előírás, amely követelményként előírja a navigációs teljesítmény fedélzeti nyomon követését és a riasztást, ahol X a tengeri mérföldben kifejezett oldalirányú navigációs pontosságra vagy a művelet típusára és a szükséges funkciókra utal;

8. „oldalirányú navigáció” (LNAV), „oldalirányú navigáció/vertikális navigáció” (LNAV/VNAV) és „oldalirányú precíziós megközelítés függőleges helyzettájékoztatással” (LPV): olyan címkék, amelyek a globális navigációs műholdrendszeren (GNSS) alapuló és RNP-megközelítésként (RNP APCH) besorolt megközelítési eljárásokat leíró megközelítési térképeken a különböző típusú műveleti minimumok azonosítására szolgálnak;

9. „fix sugarú forduló” (radius to fix, RF): egy meghatározott forgási középponthoz tartozó állandó sugarú körkörös útvonal, amely rögzített pontban végződik;

10. „2D megközelítés”: a 923/2012/EU végrehajtási rendelet 2. cikkének 90. pontjában meghatározott, nem precíziós megközelítési eljárásként besorolt műszeres megközelítési eljárás;

11. „3D megközelítés”: a 923/2012/EU végrehajtási rendelet 2. cikkének 90. pontjában meghatározott, függőleges irányítással végzett megközelítésként vagy precíziós megközelítésként besorolt műszeres megközelítési eljárás;

12. „műholdas pontosító rendszer” (SBAS): széles spektrumú pontosságnövelő rendszer, amelyben a GNSS használója műholdas adóból pontosító információkat kap;

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 551/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról („légtérrendelet”) (HL L 96., 2004.3.31., 20. o.).

([2]) A Bizottság 139/2014/EU rendelete (2014. február 12.) a repülőterekhez kapcsolódó követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 44., 2014.2.14., 1. o.).

13. „X területi navigációra (RNAV) vonatkozó előírás”: területi navigáción alapuló navigációs előírás, amely nem írja elő követelményként a navigációs teljesítmény fedélzeti nyomon követését és a riasztást, ahol X a tengeri mérföldben kifejezett oldalirányú navigációs pontosságra utal;

14. „szabvány műszeres érkezési (STAR) útvonal”: kijelölt műszeres repülési szabály szerinti érkezési útvonal, amely egy, rendszerint ATS-útvonalon található fontos pontot kapcsol össze egy olyan ponttal, ahonnan egy közzétett műszeres megközelítési eljárás megkezdhető;

15. „szabvány műszeres indulási (SID) útvonal”: kijelölt műszeres repülési szabály szerinti indulási útvonal, amely egy repülőteret kapcsol össze egy olyan, rendszerint kijelölt ATS-útvonalon található meghatározott fontos ponttal, ahonnan egy repülés útvonalrepülési szakasza megkezdhető;

16. „navigációs funkció”: a navigációs rendszer azon részletes képessége, amely a légtérben a javasolt műveletek igényeinek kielégítéséhez szükséges.

3. cikk

PBN-követelmények

Az ATM/ANS szolgáltatóknak meg kell felelniük a melléklet PBN alrészében meghatározott teljesítményalapú navigáció végrehajtására vonatkozó követelményeknek.

4. cikk

Átmeneti intézkedések

(1) Az ATM/ANS szolgáltatók megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a 3. cikkel összhangban teljesítményalapú navigációt alkalmazó szolgáltatásaik nyújtására zökkenőmentes és biztonságos átmenetet biztosítsanak.

Ezen intézkedéseknek magukban kell foglalniuk egy átmeneti terv kidolgozását és végrehajtását. Az ATM/ANS szolgáltatók naprakészen tartják átmeneti tervüket.

Az átmeneti tervnek összhangban kell lennie az európai ATM-főtervvel és az 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) 15a. cikkében említett közös projektekkel.

(2) Az ATM/ANS szolgáltatók az alábbi felek mindegyikével konzultálnak az átmeneti terv tervezetéről és a tervezet bármely jelentős frissítésének tervezetéről, és adott esetben figyelembe veszik véleményüket:

a) repülőtér-üzemeltetők, légtérfelhasználók és a szolgáltatások nyújtása által érintett légtérfelhasználók képviseleti szervezetei;

b) a 677/2011/EU bizottsági rendelet 3. cikkének (1) bekezdésében említett hálózatkezelő;

c) a szomszédos légtérblokkban szolgáltatásokat nyújtó ATM/ANS szolgáltatók.

(3) A (2) bekezdésben említett konzultációt követően az ATM/ANS szolgáltatók a konzultáció eredményeit, valamint az átmeneti terv tervezetét vagy a tervezet jelentős frissítésének tervezetét jóváhagyásra benyújtják az érintett légtérért felelős illetékes hatóságnak.

Az illetékes hatóság ellenőrzi, hogy az átmeneti terv tervezete vagy a tervezet jelentős frissítésének tervezete megfelel-e e rendelet követelményeinek és különösen figyelembe veszi-e adott esetben a légtérfelhasználók, köztük az állami légi járműveket üzemben tartó légtérfelhasználók véleményét. Az illetékes hatóság szerinti tagállam rendelkezhet úgy, hogy az ilyen ellenőrzést az érintett tagállam más illetékes hatóságaival egyeztetve kell elvégezni.

Az illetékes hatóság indokolatlan késedelem nélkül tájékoztatja az ATM/ANS szolgáltatókat az ellenőrzés eredményéről. Az ATM/ANS szolgáltatók mindaddig nem dolgozzák ki vagy hajtják végre az átmeneti tervet vagy annak jelentős frissítését, amíg az illetékes hatóság nem tájékoztatta őket arról, hogy jóváhagyta az átmeneti terv tervezetét vagy a tervezet jelentős frissítésének tervezetét.

([1]) Az Európai parlament és a Tanács 550/2004/EK rendelete (2004. március 10.) a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról (léginavigációs-szolgálati rendelet) (HL L 96., 2004.3.31., 10. o.).

5. cikk

A PBN kizárólagos alkalmazása

(1) Az ATM/ANS szolgáltatók nem nyújthatják szolgáltatásaikat hagyományos navigációs eljárások alkalmazásával vagy olyan teljesítményalapú navigáció alkalmazásával, amely nem felel meg a melléklet AUR.PBN.2005. pontjában foglalt követelményeknek.

(2) Az (1) bekezdés nem sérti a 6. cikket, valamint az ATM/ANS szolgáltatók azon lehetőségét, hogy szolgáltatásaikat a 965/2012/EU rendelet I. mellékletének 14., 15., illetve 16. pontja szerinti CAT II, CAT IIIA vagy CAT IIIB típusú üzemelést lehetővé tevő leszállási rendszerek alkalmazásával nyújtsák.

6. cikk

Rendkívüli intézkedések

Az ATM/ANS szolgáltatók megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy képesek maradjanak szolgáltatásaik más módon történő nyújtására olyan esetekben is, amikor általuk nem befolyásolható, előre nem látható okok miatt a GNSS vagy a teljesítményalapú navigációra használt más módszerek nem állnak rendelkezésre, és ezáltal szolgáltatásaikat nem tudják a 3. cikknek megfelelően nyújtani. Ezeknek az intézkedéseknek magukban kell foglalniuk különösen egy hagyományos navigációs segédeszközökből és kapcsolódó felügyeleti és kommunikációs infrastruktúrából álló hálózat fenntartását.

7. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

(2) Ezt a rendeletet 2020. december 3-tól kell alkalmazni.

Azonban az első albekezdéstől eltérve:

a) az 5. cikk 2030. június 6-tól alkalmazandó;

b) a 716/2014/EU végrehajtási rendelet mellékletének 1.2.1. pontjában felsorolt repülőterek, valamint azon műszeres futópályavégek esetében, amelyeket más repülőtereken precíziós megközelítési eljárásokkal szolgálnak ki, a melléklet AUR.PBN.2005 1. pontja 2024. január 25-től alkalmazandó;

c) minden műszeres kifutópályavég esetében a melléklet AUR.PBN.2005. 1. pontja 2024. január 25-től alkalmazandó egy meghatározott SID vagy STAR útvonal tekintetében, illetve 2030. június 6-tól alkalmazandó valamennyi meghatározott SID vagy STAR útvonal tekintetében;

d) az FL 150 (repülési szint) alatti ATS-útvonalak esetében a melléklet AUR.PBN.2005. 6. pontja 2024. január 25-től alkalmazandó.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2018. július 18-án.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

PBN ALRÉSZ – Teljesítményalapú navigáció

AUR.PBN.1005 Tárgy

A 3. cikkel összhangban ez az alrész a teljesítményalapú navigáció (PBN) végrehajtására vonatkozó követelményeket határozza meg, amelyeknek az ATM/ANS szolgáltatóknak meg kell felelniük.

AUR.PBN.2005 Útvonalak és eljárások

1. Az ATM/ANS-szolgáltatók minden műszeres futópályavégre vonatkozóan megközelítési eljárásokat vezetnek be, összhangban az RNP-megközelítés (RNP APCH) előírásaival, beleértve az LNAV, az LNAV/VNAV és az LPV minimumokat, valamint – amennyiben a forgalom sűrűsége vagy összetettsége miatt szükséges – a fix sugarú forduló (RF) szakaszait is.

2. Az (1) ponttól eltérve, azon műszeres futópályavégekre, ahol a terep miatt, akadályok vagy a légiforgalmi elkülönítési feltételek következtében a 3D megközelítési eljárások végrehajtása rendkívül nehéz volna, az ATM/ANS szolgáltatók 2D megközelítési eljárásokat határoznak meg, összhangban az RNP megközelítésre (RNP APCH) vonatkozó előírások követelményeivel. Ebben az esetben az említett 2D megközelítési eljárások bevezetésén túlmenően 3D megközelítési eljárások is bevezethetők, összhangban a jóváhagyást igénylő RNP műveletekre (RNP AR APCH) vonatkozó előírások követelményeivel.

3. Az (1) ponttól eltérve, azon műszeres futópályavégekre, ahol nincs megfelelő SBAS lefedettség, az ATM/ANS szolgáltatók RNP APCH eljárásokat vezetnek be, beleértve az LNAV és az LNAV/VNAV minimumokat is. Az ilyen futópályavégekre az ATM/ANS-szolgáltatók LPV minimumokat is meghatároznak legkésőbb 18 hónappal azt követően, hogy a megfelelő SBAS lefedettség rendelkezésre áll.

4. Amennyiben az ATM/ANS szolgáltatók SID vagy STAR útvonalakat határoztak meg, ezen útvonalakat az RNAV 1 előírás követelményeinek megfelelően alakítják ki.

5. A (4) ponttól eltérve, amennyiben az ATM/ANS szolgáltatók SID vagy STAR útvonalakat határoztak meg, és amennyiben az említett pontban említetteknél magasabb teljesítménykövetelmények szükségesek a légi közlekedési kapacitás és biztonság fenntartásához a sűrű vagy összetett forgalmú, illetve speciális terepjellemzőkkel rendelkező környezetben, ezen útvonalakat az RNAV 1 előírás követelményeinek megfelelően alakítják ki, beleértve az alábbi kiegészítő navigációs funkciók közül egyet vagy többet:

   a) függőleges útvonal mentén és két rögzített pont között történő üzemelés a következők alkalmazásával:

      i. „AT” magasságkorlátozás;

      ii. „AT OR ABOVE” magasságkorlátozás;

      iii. „AT OR BELOW” magasságkorlátozás;

      iv. „WINDOW” korlátozás;

   b) a fix sugarú forduló (RF) szakasza.

6. Amennyiben az ATM/ANS szolgáltatók útvonalrepülés céljából ATS-útvonalakat határoztak meg, ezen útvonalakat az RNAV 5 előírás követelményeinek megfelelően vezetik be.

7. A (4) és a (6) ponttól eltérve, amennyiben az ATM/ANS szolgáltatók forgószárnyas légi járművel végzett műveletek céljából ATS-útvonalakat, SID vagy SRAR útvonalakat határoztak meg, ezen útvonalakat az RNP 0.3, az RNAV 1 vagy az RNP 1 előírás követelményeinek megfelelően vezetik be. Ilyen esetben jogosultak eldönteni, hogy a követelmények e három csoportja közül melyiknek kívánnak megfelelni.