NARIADENIA

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/1048

z 18. júla 2018,

ktorým sa stanovujú požiadavky na využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy týkajúce sa výkonnostnej navigácie

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES ([1]), a najmä na jeho článok 8b ods. 6,

keďže:

(1) Neustály rast leteckej dopravy kladie čoraz väčšie nároky na využívanie dostupného vzdušného priestoru, čím sa zvyšuje potreba využívať ho čo najefektívnejšie a najúčinnejšie. Poskytovanie manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb (ATM/ANS) s využitím výkonnostnej navigácie (PBN) môže znamenať prínosy v oblasti bezpečnosti, kapacity a efektívnosti vďaka optimalizácii tratí letových prevádzkových služieb a postupov priblíženia podľa prístrojov. Mali by sa stanoviť harmonizované požiadavky na využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy týkajúce sa PBN s cieľom dosiahnuť tieto prínosy a zlepšiť fungovanie európskej siete manažmentu letovej prevádzky.

(2) Tieto požiadavky a postupy týkajúce sa PBN by mali vychádzať z pravidiel, ktoré vypracovala Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO), a ich vykonávanie by malo byť v súlade s plánom ICAO globálnej leteckej navigácie ([2]) a európskym riadiacim plánom ATM ([3]).

(3) V prílohe k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 923/2012 ([4]), a najmä v jej bode SERA.5015 písm. a), v prílohe III k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([5]), a najmä v jej bode ORO.GEN.110 písm. d), v článku 9 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008, ktoré sa vykonáva prílohou I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 452/2014 ([6]), a najmä v jej bode TCO.205, sa vyžaduje, aby bolo lietadlo vybavené a letová posádka náležite kvalifikovaná na prevádzku po plánovanej trati alebo plánovaným postupom. Uvedené požiadavky by mali byť doplnené o spoločné požiadavky na využívanie vzdušného priestoru, v ktorých sa spresnia príslušné letové postupy a trate.

(4) Od vykonávania PBN pri vysokej hustote v koncovej riadenej oblasti podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 716/2014 ([7]) sa očakáva, že sa ňou zlepší presnosť približovacej trajektórie a uľahčí sekvencovanie dopravy v skoršom štádiu, čím sa umožní zníženie spotreby paliva a vplyvu na životné prostredie vo fázach klesania a príletu. Na uľahčenie vykonávania by mali byť požiadavky tohto nariadenia v súlade s požiadavkami vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 716/2014.

([1]) Ú. v. EÚ L 79, 13.3.2008, s. 1.
([2]) dokument ICAO č. 9750.
([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 409/2013 z 3. mája 2013 o vymedzení spoločných projektov, vytvorení riadiacej štruktúry a určení stimulov na podporu vykonávania európskeho riadiaceho plánu manažmentu letovej prevádzky (Ú. v. EÚ L 123, 4.5.2013, s. 1).
([4]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012, s. 1).
([5]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).
([6]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 452/2014 z 29. apríla 2014, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letovej prevádzky prevádzkovateľov z tretích krajín podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 133, 6.5.2014, s. 12).
([7]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 716/2014 z 27. júna 2014 o zriadení pilotného spoločného projektu na podporu vykonávania európskeho riadiaceho plánu manažmentu letovej prevádzky (Ú. v. EÚ L 190, 28.6.2014, s. 19).

(5) Keďže z hľadiska bezpečnosti a nákladovej efektívnosti sa podporuje zavádzanie priblížení s minimami výkonnosti kurzového majáka s vertikálnym vedením (LPV), malo by sa podporovať využívanie systémov so satelitným rozšírením (SBAS), najmä formou Európskej geostacionárnej navigačnej prekrývacej služby (EGNOS). Avšak postupy priblíženia využívajúce iné schopnosti PBN by sa mali uľahčiť tým, že sa okrem LPV stanovia aj iné minimá pre priblíženie.

(6) Pri príprave plánu skvalitnenia európskej siete tratí sa má manažér siete uvedený v nariadení Komisie (EÚ) č. 677/2011 ([1]) podľa uvedeného nariadenia opierať o postup kooperatívneho rozhodovania. Preto pokiaľ ide o poskytovanie ATM/ANS v súlade s týmto nariadením, manažér siete by mal koordinovať svoju činnosť s poskytovateľmi ATM/ANS, najmä s cieľom zabezpečiť, aby boli trate ATS používané na účely prechodu do traťovej siete alebo z nej v súlade so špecifikáciou pre obsluhované trate štandardného odletu podľa prístrojov (SID) a štandardného príletu podľa prístrojov (STAR).

(7) Požiadavky na poskytovateľov ATM/ANS týkajúce sa vykonávania PBN podľa tohto nariadenia by mali zahŕňať najmä primerané požiadavky týkajúce sa vykonávania postupov 3D priblíženia na všetkých koncoch prístrojových dráh, a pokiaľ títo poskytovatelia zriadili trate SID alebo STAR, požiadavky týkajúce sa vykonávania na týchto tratiach. Uloženie uvedených požiadaviek by však mohlo mať v určitých situáciách vážne nepriaznivé následky, ktoré by boli výraznejšie než potenciálne prínosy v oblasti bezpečnosti, kapacity a efektívnosti. Preto by poskytovatelia ATM/ANS v týchto situáciách mali mať možnosť odchýliť sa od uvedených požiadaviek a namiesto nich podliehať určitým alternatívnym požiadavkám, ktoré sú vhodnejšie pre tieto špecifické situácie, pričom by sa naďalej snažili dosiahnuť dané prínosy v čo najväčšej možnej miere.

(8) Okrem toho by sa v záujme bezpečného a plynulého prechodu malo poskytovateľom ATM/ANS umožniť poskytovať služby aj inými prostriedkami než použitím PBN v súlade s požiadavkami tohto nariadenia počas primeraného časového obdobia. Od 1. júna 2030 by im to však už nemalo byť umožnené inak ako prostredníctvom výnimočných opatrení vzhľadom na potrebu racionalizovať poskytovanie ATM/ANS a vyhnúť sa zbytočným nákladom, najmä v prípade používateľov vzdušného priestoru, ktoré vyplývajú z existencie viacerých vrstiev navigačnej infraštruktúry.

(9) V záujme bezpečnosti by sa mal zaistiť plynulý a koordinovaný prechod na poskytovanie ATM/ANS využívajúcich výkonnostnú navigáciu v súlade s požiadavkami tohto nariadenia. Poskytovatelia ATM/ANS by preto mali včas a účinne prijať všetky potrebné opatrenia na dosiahnutie tohto cieľa. Súčasťou týchto opatrení by malo byť vytvorenie plánu prechodu, ktorý by mal každý poskytovateľ aktualizovať tak, aby zohľadňoval aktuálny vývoj situácie týkajúci sa prechodu. Tieto plány prechodu a všetky ich aktualizácie, ktoré sú významné v tom zmysle, že majú za následok podstatné zmeny plánov a sú schopné značne ovplyvniť záujmy zainteresovaných strán, by sa mali stanoviť po konzultáciách so zainteresovanými stranami s cieľom zabezpečiť, aby sa v prípade potreby zobrali do úvahy ich názory, a po schválení príslušným orgánom s cieľom zabezpečiť súlad s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení, a najmä v článku 4 ods. 1

(10) Výnimočne môžu vzniknúť situácie, keď sa po vykonaní požiadaviek na PBN stanovených v tomto nariadení zistí, že je pre poskytovateľov ATM/ANS z nepredvídateľných dôvodov, ktoré sú mimo ich kontroly, nemožné poskytovať ich služby v súlade s uvedenými požiadavkami. Bez toho, aby bola dotknutá povinnosť uvedených poskytovateľov prijať všetky primerané opatrenia, ktoré spadajú pod ich kontrolu, na zamedzenie vzniku takých situácií a na obnovenie súladu s týmito požiadavkami čo najskôr, ak takéto situácie napriek tomu nastanú, malo by sa od nich vyžadovať, aby prijali potrebné výnimočné opatrenia na zaistenie nepretržitého, bezpečného poskytovania služieb inými prostriedkami, najmä použitím konvenčných navigačných postupov.

(11) Zúčastneným stranám treba poskytnúť dostatočný čas na zabezpečenie súladu s týmto nariadením. Požiadavka týkajúca sa výhradného používania PBN by sa mala uplatňovať až od vhodného neskoršieho dátumu, aby bol poskytnutý dostatočný čas na bezpečný a plynulý prechod. Okrem toho by sa určité opatrenia prílohy mali takisto uplatňovať od vhodného neskoršieho dátumu vzhľadom na dodatočný čas, ktorý príslušné strany potrebujú na prispôsobenie sa príslušným požiadavkám.

(12) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú založené na stanovisku Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva podľa článku 17 ods. 2 písm. b) a článku 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008.

(13) Opatrenia uvedené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ([2]),

([1]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 zo 7. júla 2011, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 691/2010 (Ú. v. EÚ L 185, 15.7.2011, s. 1).

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1).

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú požiadavky na využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy týkajúce sa výkonnostnej navigácie.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb (ATM/ANS) a prevádzkovateľov letísk (ďalej len „poskytovatelia ATM/ANS“), ktorí sú zodpovední za zavedenie postupov priblíženia podľa prístrojov alebo tratí letových prevádzkových služieb (ATS), ak poskytujú svoje služby v rámci tohto vzdušného priestoru:

a) nad územím, na ktoré sa vzťahuje zmluva;

b) akýkoľvek iný vzdušný priestor, v ktorom sú členské štáty zodpovedné za poskytovanie leteckých navigačných služieb v súlade s článkom 1 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ([1]).

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „výkonnostná navigácia (PBN)“ je výkonnostná navigácia v zmysle vymedzenia v článku 2 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 965/2012;

2. „trať letových prevádzkových služieb (ATS)“ je trať ATS v zmysle vymedzenia v článku 2 ods. 46 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012;

3. „postup priblíženia podľa prístrojov“ je postup priblíženia podľa prístrojov v zmysle vymedzenia v článku 2 ods. 90 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012;

4. „konvenčné navigačné postupy“ sú trate ATS a postupy priblíženia podľa prístrojov založené na využívaní pozemných navigačných zariadení, ktoré neumožňujú súlad s požiadavkami na PBN stanovenými v tomto nariadení;

5. „prístrojová dráha“ je prístrojová dráha v zmysle vymedzenia v prílohe I bode 22 nariadenia Komisie (EÚ) č. 139/2014 ([2]);

6. „navigačná špecifikácia“ je súbor požiadaviek pre lietadlo a posádku lietadla potrebných na podporu prevádzky výkonnostnej navigácie v rámci vymedzeného vzdušného priestoru;

7. „špecifikácia X požadovanej navigačnej výkonnosti (RNP)“ je navigačná špecifikácia založená na priestorovej navigácii, ktorá zahŕňa požiadavku palubného monitorovania výkonnosti a súvisiaceho varovania, pričom „X“ sa vzťahuje na presnosť smerovej navigácie v námorných míľach alebo na typ postupu a požadované funkcie;

8. „smerová navigácia (LNAV)“, „smerová navigácia/vertikálna navigácia (LNAV/VNAV)“ a „výkonnosť kurzového majáka s vertikálnym vedením (LPV)“ sú značky na označenie rôznych typov prevádzkových miním na približovacích mapách zobrazujúcich postupy priblíženia na základe globálnych navigačných satelitných systémov (GNSS), ktoré sú klasifikované ako priblíženia RNP (RNP APCH);

9. „rádius k fixu (radius to fix – RF)“ je kruhová dráha s konštantným priemerom okolo vymedzeného stredu otáčania, ktorá končí vo fixe;

10. „2D priblíženie“ je postup priblíženia podľa prístrojov klasifikovaný ako postup nie presného priblíženia v zmysle vymedzenia v článku 2 ods. 90 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012;

11. „3D priblíženie“ je postup priblíženia podľa prístrojov klasifikovaný ako priblíženie s vertikálnym vedením alebo presné priblíženie v zmysle vymedzenia v článku 2 ods. 90 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012;

12. „systém so satelitným rozšírením (SBAS)“ je systém so širokým pokrytím, v ktorom používateľ GNSS dostáva informácie zlepšujúce presnosť polohy zo satelitného vysielača;

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20).

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 44, 14.2.2014, s. 1).

13. „špecifikácia X priestorovej navigácie (RNAV)“ je navigačná špecifikácia založená na priestorovej navigácii, ktorá nezahŕňa požiadavku palubného monitorovania výkonnosti a súvisiaceho varovania, pričom „X“ sa vzťahuje na presnosť smerovej navigácie v námorných míľach;

14. „trať štandardného príletu podľa prístrojov (STAR)“ je trať príletu určená podľa pravidiel pre let podľa prístrojov spájajúca významný bod, obvykle na trati letových prevádzkových služieb (ATS), s bodom, v ktorom sa môže začať zverejnený postup priblíženia podľa prístrojov;

15. „trať štandardného odletu podľa prístrojov (SID)“ je trať odletu určená podľa pravidiel pre let podľa prístrojov spájajúca letisko so špecifikovaným významným bodom, obvykle na určenej trati ATS, v ktorom sa začína fáza letu na trati;

16. „navigačná funkcia“ je konkrétna schopnosť navigačného systému, ktorá sa vyžaduje na splnenie potrieb navrhovaných operácií vo vzdušnom priestore;

Článok 3

Požiadavky týkajúce sa PBN

Poskytovatelia ATM/ANS musia splniť požiadavky na vykonávanie výkonnostnej navigácie stanovené v podčasti PBN prílohy.

Článok 4

Prechodné opatrenia

1. Poskytovatelia ATM/ANS prijmú potrebné opatrenia, aby sa zabezpečil hladký a bezpečný prechod na poskytovanie služieb s použitím výkonnostnej navigácie v súlade s článkom 3.

Tieto opatrenia zahŕňajú stanovenie a vykonávanie plánu prechodu. Poskytovatelia ATM/ANS svoj plán prechodu aktualizujú.

Plán prechodu musí byť v súlade s európskym riadiacim plánom ATM a so spoločnými projektmi uvedenými v článku 15a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ([1]).

2. Poskytovatelia ATM/ANS musia návrh plánu prechodu a návrh akýchkoľvek jeho významných aktualizácií konzultovať so všetkými týmito zúčastnenými stranami a podľa potreby zohľadniť ich názory:

a) prevádzkovatelia letiska, používatelia vzdušného priestoru a zastupiteľské organizácie týchto používateľov vzdušného priestoru, ktorých sa poskytovanie ich služieb týka;

b) manažér siete uvedený v článku 3 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 677/2011;

c) poskytovatelia ATM/ANS, ktorí poskytujú svoje služby v priľahlých blokoch vzdušného priestoru.

3. Po vykonaní konzultácií uvedených v odseku 2 predložia poskytovatelia ATM/ANS výsledky konzultácií, ako aj návrh plánu prechodu alebo návrh jeho významnej aktualizácie na schválenie príslušnému orgánu zodpovednému za príslušný vzdušný priestor.

Tento príslušný orgán overí, či je návrh plánu prechodu alebo návrh jeho významnej aktualizácie v súlade s požiadavkami tohto nariadenia, a najmä či sa v prípade potreby zohľadňujú názory používateľov vzdušného priestoru vrátane tých, ktorí prevádzkujú štátne lietadlá. Členský štát príslušného orgánu môže stanoviť, že takéto overenie sa vykoná v koordinácii s inými príslušnými orgánmi dotknutého členského štátu.

Tento príslušný orgán informuje poskytovateľov ATM/ANS o výsledku daného overenia bez zbytočného odkladu. Poskytovatelia ATM/ANS nestanovujú ani nevykonávajú plán prechodu alebo jeho významnú aktualizáciu skôr, ako ich príslušný orgán informoval o tom, že schválil návrh plánu prechodu alebo návrh jeho významnej aktualizácie.

([1]) Nariadenie Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10).

Článok 5

Výhradné používanie PBN

1. Poskytovatelia ATM/ANS neposkytujú svoje služby s použitím konvenčných navigačných postupov ani s použitím výkonnostnej navigácie, ktorá nie je v súlade s požiadavkami stanovenými v bode AUR.PBN.2005 prílohy.

2. Odsekom 1 nie je dotknutý článok 6 ani možnosť poskytovateľov ATM/ANS poskytovať služby s použitím pristávacích systémov umožňujúcich postupy priblíženia kategórií CAT II, CAT IIIA alebo CAT IIIB v zmysle bodov 14, 15 a 16 (v príslušnom poradí) prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012.

Článok 6

Výnimočné opatrenia

Poskytovatelia ATM/ANS prijmú potrebné opatrenia, aby sa zabezpečilo, že budú naďalej schopní poskytovať služby inými prostriedkami, ak z nepredvídateľných dôvodov, ktoré sú mimo ich kontroly, GNSS alebo iné metódy používané pri výkonnostnej navigácii už nie sú k dispozícii, čo im znemožnilo poskytovať ich služby v súlade s článkom 3. Tieto opatrenia zahŕňajú najmä zachovanie siete konvenčných navigačných zariadení a súvisiacich infraštruktúr dohľadu a komunikácie.

Článok 7

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje od 3. decembra 2020.

Avšak odchylne od prvého pododseku:

a) sa článok 5 uplatňuje od 6. júna 2030;

b) v prípade letísk uvedených v bode 1.2.1. prílohy k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 716/2014 a v prípade koncov prístrojových dráh, ktoré umožňujú využívanie postupov presného priblíženia na iných letiskách sa bod AUR.PBN.2005 ods. 1 prílohy uplatňuje od 25. januára 2024;

c) v prípade všetkých koncov prístrojových dráh sa bod AUR.PBN.2005 ods. 4 prílohy uplatňuje v súvislosti s jednou stanovenou traťou SID alebo STAR od 25. januára 2024 a pre všetky stanovené trate SID alebo STAR od 6. júna 2030;

d) v prípade tratí ATS pod letovou hladinou 150 sa bod AUR.PBN.2005 ods. 6 prílohy uplatňuje od 25. januára 2024.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 18. júla 2018

Za Komisiu

predseda

Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA

PODČASŤ PBN – Výkonnostná navigácia

AUR.PBN.1005 Predmet úpravy

V súlade s článkom 3 sa v tejto podčasti stanovujú požiadavky na vykonávanie výkonnostnej navigácie (PBN), ktoré musia spĺňať poskytovatelia ATM/ANS.

AUR.PBN.2005 Trate a postupy

1. Poskytovatelia ATM/ANS vykonávajú na všetkých koncoch prístrojových dráh postupy priblíženia v súlade s požiadavkami špecifikácie priblíženia RNP (RNP APCH) vrátane LNAV, LNAV/VNAV a miním LPV a v prípade potreby z dôvodu hustoty alebo zložitosti letovej prevádzky úseky rádiusu k fixu (RF).

2. Odchylne od bodu (1), keď je vzhľadom na terén, prekážky alebo podmienky zachovávania rozostupov letovej prevádzky vykonávanie postupov 3D priblíženia na koncoch prístrojových dráh príliš náročné, poskytovatelia ATM/ANS vykonávajú postupy 2D priblíženia v súlade s požiadavkami špecifikácie priblíženia RNP (RNP APCH). V takom prípade môžu popri vykonávaní týchto postupov 2D priblíženia vykonávať aj postupy 3D priblíženia v súlade s požiadavkami špecifikácie požadovaného povolenia RNP (RNP AR APCH).

3. Odchylne od bodu (1), poskytovatelia ATM/ANS na koncoch prístrojových dráh bez primeraného pokrytia SBAS vykonávajú postupy RNP APCH vrátane miním LNAV a LNAV/VNAV. Poskytovatelia ATM/ANS na týchto koncoch prístrojových dráh zavedú aj minimá LPV najneskôr 18 mesiacov od dátumu, ku ktorému je k dispozícii takéto primerané pokrytie SBAS.

4. Ak poskytovatelia ATM/ANS stanovili trate SID alebo STAR, tieto trate vykonávajú v súlade s požiadavkami špecifikácie RNAV 1.

5. Odchylne od bodu 4, ak poskytovatelia ATM/ANS stanovili trate SID alebo STAR a ak sa na zachovanie kapacity a bezpečnosti letovej prevádzky v prostredí s vysokou hustotou letovej prevádzky, so zložitou letovou prevádzkou alebo s osobitosťami terénu vyžadujú vyššie výkonnostné požiadavky ako tie, ktoré sú uvedené v danom bode, tieto trate vykonávajú v súlade s požiadavkami špecifikácie RNP 1 vrátane jednej alebo viacerých z týchto dodatočných navigačných funkcií:

   a) postupy pozdĺž vertikálnej dráhy a medzi dvoma fixmi a s použitím:

      i) obmedzenia nadmorskej výšky „AT“;

      ii) obmedzenia nadmorskej výšky „AT OR ABOVE“;

      iii) obmedzenia nadmorskej výšky „AT or BELOW“;

      iv) obmedzenia „WINDOW“;

   b) úseku rádiusu k fixu (RF).

6. Ak poskytovatelia ATM/ANS stanovili trate ATS pre postupy na trati, tieto trate implementujú v súlade s požiadavkami špecifikácie RNAV 5.

7. Odchylne od bodov 4 a 6, ak poskytovatelia ATM/ANS stanovili trate ATS, SID alebo STAR pre prevádzku rotorových lietadiel, tieto trate implementujú v súlade s požiadavkami špecifikácií RNP 0.3, RNAV 1 alebo RNP 1. V takom prípade sú oprávnení rozhodnúť, ktorú z týchto troch kategórií požiadaviek budú spĺňať.