UREDBE

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2018/1048

z dne 18. julija 2018

o določitvi zahtev za uporabo zračnega prostora in operativnih postopkov v zvezi z navigacijo na podlagi zmogljivosti

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES ([1]) ter zlasti člena 8b(6) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Stalna rast letalstva ustvarja vse večje zahteve glede uporabe razpoložljivega zračnega prostora, s čimer poudarja potrebo po njegovi čim učinkovitejši in uspešnejši uporabi. Zagotavljanje storitev upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa (ATM/ANS) z uporabo navigacije na podlagi zmogljivosti (PBN) lahko z optimizacijo rut služb zračnega prometa in postopkov instrumentalnega prileta prinese koristi v obliki varnosti, zmogljivosti in učinkovitosti. Za doseganje teh koristi in izboljšanje zmogljivosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa je treba določiti harmonizirane zahteve za uporabo zračnega prostora in operativne postopke za navigacijo na podlagi zmogljivosti.

(2) Navedene zahteve in postopki v zvezi z navigacijo na podlagi zmogljivosti bi morali temeljiti na pravilih, ki jih je oblikovala Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO), njihovo izvajanje pa bi moralo biti v skladu z globalnim načrtom zračne plovbe ICAO ([2]) in osrednjim načrtom za upravljanje zračnega prometa v Evropi ([3]).

(3) Priloga k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 923/2012 ([4]) in zlasti točka SERA.5015(a) Priloge, Priloga III k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 ([5]) in zlasti točka ORO.GEN.110(d) Priloge III, člen 9(1) Uredbe (ES) št. 216/2008, kakor se izvaja s Prilogo I k Uredbi Komisije (EU) št. 452/2014 ([6]), in zlasti točka TCO.205 Priloge določajo, da je zrakoplov opremljen in letalska posadka ustrezno kvalificirana za izvajanje letov na načrtovani ruti ali po načrtovanih postopkih. Navedene zahteve bi bilo treba dopolniti s pogoji uporabe skupnega zračnega prostora, ki podrobno določajo ustrezne letalske postopke in rute.

(4) Izvajanje navigacije na podlagi zmogljivosti na terminalskih manevrskih območjih visoke gostote, kot določa Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 716/2014 ([7]), naj bi izboljšalo natančnost trajektorije prileta in olajšalo razvrščanje prometa v zgodnejši fazi, kar bo prispevalo k zmanjšanju porabe goriva in vpliva na okolje v fazah spuščanja in prihoda. Da se olajša izvajanje, bi morale biti zahteve iz te uredbe skladne z zahtevami iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 716/2014.

([1]) UL L 79, 13.3.2008, str. 1.
([2]) ICAO Doc 9750.
([3]) Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 409/2013 z dne 3. maja 2013 o opredelitvi skupnih projektov, vzpostavitvi mehanizma upravljanja in določitvi spodbud za podporo izvajanju osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa v Evropi (UL L 123, 4.5.2013, str. 1).
([4]) Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 923/2012 z dne 26. septembra 2012 o določitvi skupnih pravil zračnega prometa in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 in uredb (ES) št. 1265/2007, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010 (UL L 281, 13.10.2012, str. 1).
([5]) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).
([6]) Uredba Komisije (EU) št. 452/2014 z dne 29. aprila 2014 o določitvi tehničnih zahtev in upravnih postopkov v zvezi z zračnimi operacijami operatorjev iz tretjih držav v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 133, 6.5.2014, str. 12).
([7]) Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 716/2014 z dne 27. junija 2014 o vzpostavitvi pilotnega skupnega projekta za podporo izvajanju osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa v Evropi (UL L 190, 28.6.2014, str. 19).

(5) Uporabo satelitskih sistemov za povečevanje (SBAS), zlasti v obliki skupne evropske geostacionarne navigacijske storitve (EGNOS), bi bilo treba spodbujati, saj pomisleki glede varnosti in stroškovne učinkovitosti podpirajo vzpostavitev minimumov za prilete, ki se izvajajo z zmogljivostjo lokalizatorja z vertikalnim vodenjem (LPV). Vendar bi bilo treba z določitvijo drugih minimumov poleg LPV olajšati operacije z drugimi zmožnostmi navigacije na podlagi zmogljivosti.

(6) Pri pripravi načrta za izboljšanje evropskega omrežja rut mora upravljavec omrežja iz Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011 ([1]) v skladu z navedeno uredbo upoštevati proces sodelovalnega odločanja. V skladu s tem bi se glede zagotavljanja ATM/ANS skladno s to uredbo moral upravljavec omrežja usklajevati z izvajalci ATM/ANS, zlasti, da se zagotovi, da so rute ATS, uporabljene za prehajanje na omrežje rut ali z njega, skladne s specifikacijo oskrbovanih rut standardnih instrumentalnih odhodov (SID) in prihodov (STAR).

(7) Zahteve za izvajalce ATM/ANS v zvezi z izvajanjem navigacije na podlagi zmogljivosti iz te uredbe bi morale zlasti vključevati ustrezne zahteve za izvajanje postopkov prileta 3D na vseh koncih vzletno-pristajalnih stez in, kadar so navedeni izvajalci vzpostavili rute SID ali STAR, zahteve za izvajanje navedenih rut. Vendar bi lahko nalaganje navedenih zahtev v določenih primerih imelo hude negativne posledice, ki pretehtajo potencialne koristi v obliki varnosti, zmogljivosti in učinkovitosti. Zato bi morali biti izvajalci ATM/ANS v navedenih primerih upravičeni do odstopanja od navedenih zahtev in bi namesto njih zanje veljale določene alternativne zahteve, ki so za te posebne primere primernejše, pri čemer se navedene koristi še vedno dosegajo v čim večji meri.

(8) Poleg tega bi moralo biti izvajalcem ATM/ANS v interesu varnega in nemotenega prehoda dovoljeno, da svoje storitve v skladu z zahtevami iz te uredbe v razumnem časovnem obdobju opravljajo tudi na druge načine, kot z uporabo navigacije na podlagi zmogljivosti. Vendar pa jim to glede na potrebo po racionalizaciji opravljanja ATM/ANS in v izogib nepotrebnim stroškom, zlasti za uporabnike zračnega prostora, ki izhajajo iz obstoja več plasti navigacijske infrastrukture, od 1. junija 2030 ne bi več smelo biti dovoljeno, razen z ukrepi ob nepredvidljivih dogodkih.

(9) V interesu varnosti bi bilo treba zagotoviti nemoten in usklajen prehoda na izvajanje ATM/ANS z uporabo navigacije na podlagi zmogljivosti v skladu z zahtevami iz te uredbe. Izvajalci ATM/ANS bi zato morali v ta namen pravočasno in učinkovito sprejeti vse potrebne ukrepe. Navedeni ukrepi bi morali vključevati oblikovanje načrta prehoda, ki bi ga moral vsak izvajalec redno posodabljati, da se upošteva ves relevanten razvoj v povezavi s prehodom. Navedeni načrti prehoda in vse njihove posodobitve, ki so pomembne z vidika bistvenih sprememb načrtov in lahko materialno vplivajo na interese zainteresiranih strani, bi morali biti oblikovani po posvetovanju z njimi, s čimer se zagotovi upoštevanje njihovih stališč, kadar je to ustrezno, in po odobritvi pristojnega organa, da se zagotovi skladnost z zahtevami iz te uredbe in zlasti člena 4(1).

(10) Izjemoma lahko nastanejo primeri, ko se po izvajanju zahtev glede navigacije na podlagi zmogljivosti iz te uredbe izkaže za nemogoče, da bi izvajalci ATM/ANS, zaradi nepredvidenih razlogov zunaj njihovega nadzora, opravljali svoje storitve v skladu z navedenimi zahtevami. Brez poseganja v obveznost, da navedeni izvajalci sprejmejo vse razumne ukrepe, ki so pod njihovim nadzorom, da preprečijo pojav takšnih primerov in, če se vendarle pojavijo, ponovno vzpostavijo skladnost z navedenimi zahtevami takoj, ko je mogoče, bi bilo zato treba zahtevati, da sprejmejo vse potrebne ukrepe ob nepredvidljivih dogodkih za neprekinjeno, varno opravljanje svojih storitev na druge načine, zlasti z uporabo konvencionalnih navigacijskih postopkov.

(11) Zadevnim stranem je treba dati dovolj časa, da izpolnijo zahteve iz te uredbe. Zahteva po izključni uporabi navigacije na podlagi zmogljivosti bi se morala uporabljati od ustreznega poznejšega datuma, da se omogoči dovolj časa za varen in nemoten prehod. Poleg tega bi se morale glede na dodaten čas, ki ga potrebujejo zadevne strani za prilagoditev tem zahtevam, od poznejšega datuma uporabljati tudi določene določbe Priloge.

(12) Ukrepi iz te uredbe temeljijo na mnenju, ki ga je Evropska agencija za varnost v letalstvu izdala v skladu s členom 17(2)(b) in členom 19(1) Uredbe (ES) št. 216/2008.

(13) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega na podlagi člena 5 Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([2]),

([1]) Uredba Komisije (EU) št. 677/2011 z dne 7. julija 2011 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa (ATM) in spremembi Uredbe (EU) št. 691/2010 (UL L 185, 15.7.2011, str. 1).

([2]) Uredba (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) (UL L 96, 31.3.2004, str. 1).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

(1) Ta uredba določa zahteve za uporabo zračnega prostora in operativne postopke v zvezi z navigacijo na podlagi zmogljivosti.

(2) Ta uredba se uporablja za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa (ATM/ANS) in operatorje aerodromov (v nadaljnjem besedilu: izvajalci ATM/ANS), ki so odgovorni za vzpostavitev postopkov instrumentalnega prileta ali rut za navigacijske službe zračnega prometa (ATS), kadar opravljajo svoje storitve v naslednjem zračnem prostoru:

(a) nad ozemljem, za katerega velja Pogodba;

(b) v katerem koli drugem zračnem prostoru, kjer so države članice odgovorne za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v skladu s členom 1(3) Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]).

Člen 2

Opredelitve pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(1) „navigacija na podlagi zmogljivosti“ pomeni navigacijo na podlagi zmogljivosti, kot je opredeljena v členu 2(5) Uredbe (EU) št. 965/2012;

(2) „ruta ATS“ pomeni pot ATS, kot je opredeljena v členu 2(46) Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012;

(3) „postopek instrumentalnega prileta“ pomeni postopek instrumentalnega prileta, kot je opredeljen v členu 2(90) Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012;

(4) „običajni navigacijski postopki“ pomeni rute ATS in operacije instrumentalnega prileta, namenjene uporabi zemeljskih navigacijskih sredstev, ki ne omogočajo skladnosti z zahtevami iz te uredbe glede navigacije na podlagi zmogljivosti;

(5) „instrumentalna vzletno-pristajalna steza“ pomeni instrumentalno vzletno-pristajalno stezo, kot je opredeljena v točki 22 Priloge I Uredbe Komisije (EU) št. 139/2014 ([2]);

(6) „specifikacija navigacije“ pomeni sklop zahtev za zrakoplov in letalsko posadko, ki so potrebne za podporo operacijam navigacije na podlagi zmogljivosti v opredeljenem zračnem prostoru;

(7) „specifikacija zahtevane navigacijske zmogljivosti (RNP) X“ pomeni specifikacijo navigacije, ki temelji na območni navigaciji, ki vključuje zahtevo po spremljanju zmogljivosti in opozarjanju na krovu, pri čemer „X“ označuje natančnost bočne navigacije v navtičnih miljah ali tip operacije in zahtevane funkcije;

(8) „bočna navigacija (LNAV)“, „bočna navigacija/vertikalna navigacija (LNAV/VNAV)“ in „zmogljivost oddajnika smeri z vertikalnim vodenjem (LPV)“ pomeni oznake za določitev različnih vrst operativnih minimumov na priletnih kartah, ki prikazujejo postopke prileta na podlagi globalnih satelitskih navigacijskih sistemih(GNSS), ki so razvrščeni kot prileti RNP (RNP APCH);

(9) „polmer do točke (RF)“ pomeni stalni polmer krožne poti okoli določenega zavojnega središča, ki se konča pri določeni točki;

(10) „prilet 2D“ pomeni postopek instrumentalnega prileta, uvrščen kot postopek nenatančnega prileta, kot je opredeljeno v členu 2(90) Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012;

(11) „prilet 3D“ pomeni postopek instrumentalnega prileta, uvrščen kot prilet z vertikalnim vodenjem ali natančni prilet, kot je opredeljeno v členu 2(90) Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012;

(12) „satelitski sistem za povečevanje (SBAS)“ pomeni sistem za povečevanje s široko pokritostjo, v katerem uporabnik GNSS od satelitskega oddajnika prejme informacijo s povečanjem;

([1]) Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru) (UL L 96, 31.3.2004, str. 20).

([2]) Uredba Komisije (EU) št. 139/2014 z dne 12. februarja 2014 o določitvi zahtev in upravnih postopkov v zvezi z aerodromi v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 44, 14.2.2014, str. 1).

(13) „specifikacija območne navigacije (RNAV) X“ pomeni specifikacijo navigacije, ki ne vključuje zahteve po spremljanju zmogljivosti in opozarjanju na krovu, pri čemer „X“ označuje natančnost bočne navigacije v navtičnih miljah;

(14) „ruta standardnega instrumentalnega prihoda (STAR)“ pomeni določeno ruto prihoda po pravilih instrumentalnega letenja, ki povezuje pomembno točko, običajno na ruti za navigacijske službe zračnega prometa (ATS), s točko, na kateri se lahko začne objavljen postopek instrumentalnega prileta;

(15) „ruta standardnega instrumentalnega odhoda (SID)“ pomeni določeno ruto odhoda po pravilih instrumentalnega letenja, ki aerodrom povezuje s podrobno določeno pomembno točko, običajno na določeni ruti ATS, na kateri se začne faza letenja na potovalni višini;

(16) „funkcija navigacije“ pomeni podrobno zmogljivost navigacijskega sistema, ki se zahteva za zadovoljitev potreb predlaganih operacij v zračnem prostoru.

Člen 3

Zahteve glede navigacije na podlagi zmogljivosti

Izvajalci ATM/ANS izpolnjujejo zahteve za izvajanje navigacije na podlagi zmogljivosti iz poddela NPZ Priloge.

Člen 4

Prehodni ukrepi

1. Izvajalci ATM/ANS sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo nemoten in varen prehod na opravljanje svojih storitev z uporabo navigacije na podlagi zmogljivosti v skladu s členom 3.

Navedeni ukrepi vključujejo vzpostavitev in izvajanje načrta prehoda. Izvajalci ATM/ANS svoj načrt prehoda redno posodabljajo.

Načrt prehoda je skladen z osrednjim načrtom za upravljanje zračnega prometa v Evropi in skupnimi projekti iz člena 15a Uredbe (ES) št. 550/2004 ([1]) Evropskega parlamenta in Sveta.

2. Izvajalci ATM/ANS se o osnutku načrta prehoda in osnutku vseh pomembnih posodobitev osnutka posvetujejo z vsemi naslednjimi stranmi in, kadar je ustrezno, upoštevajo njihova stališča:

(a) operatorji aerodromov, uporabniki zračnega prostora in reprezentativne organizacije takih uporabnikov zračnega prostora, ki jih zadeva opravljanje njihovih storitev;

(b) upravljavec omrežja iz člena 3(1) Uredbe (EU) št. 677/2011;

(c) izvajalci ATM/ANS, ki svoje storitve opravljajo v sosednjih blokih zračnega prostora.

3. Po izvedbi posvetovanja iz odstavka 2 izvajalci ATM/ANS predložijo rezultate posvetovanja in osnutek načrta prehoda ali osnutek njegove pomembne posodobitve v odobritev pristojnemu organu, ki je odgovoren za zadevni zračni prostor.

Pristojni organ preveri, če je osnutek načrta prehoda ali osnutek njegove pomembne posodobitve skladen z zahtevami iz te uredbe in zlasti, če upošteva mnenja uporabnikov zračnega prostora, kadar je ustrezno, vključno s tistimi, ki upravljajo državni zrakoplov. Država članica pristojnega organa lahko določi, da se tako preverjanje opravi v sodelovanju z drugimi ustreznimi organi zadevne države članice.

Pristojni organ obvesti izvajalce ATM/ANS o izidu preverjanja brez nepotrebnega odlašanja. Izvajalci ATM/ANS ne oblikujejo ali izvajajo načrta prehoda ali njegove pomembne posodobitve, ne da bi jih navedeni pristojni organ predhodno obvestil, da je odobril osnutek načrta prehoda ali osnutek njegove pomembne posodobitve.

([1]) Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (Uredba o izvajanju službi) (UL L 96, 31.3.2004, str. 10).

Člen 5

Izključna raba navigacije na podlagi zmogljivosti

1. Izvajalci ATM/ANS svojih storitev ne opravljajo s konvencionalnimi navigacijskimi postopki ali z uporabo navigacije na podlagi zmogljivosti, ki ni v skladu z zahtevami iz točke AUR.PBN.2005 Priloge.

2. Odstavek 1 ne posega v člen 6 in možnost izvajalcev ATM/ANS, da svoje storitve opravljajo z uporabo pristajalnih sistemov, ki omogočajo operacije CAT II, CAT IIIA ali CAT IIIB v smislu točk 14, 15 in 16 oziroma Priloge I k Uredbi (EU) št. 965/2012.

Člen 6

Ukrepi ob nepredvidljivih dogodkih

Izvajalci ATM/ANS sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo, da še naprej lahko opravljajo svoje storitve na druge načine, kadar zaradi nepredvidenih razlogov zunaj njihovega nadzora globalni satelitski navigacijski sistem ali druge metode, ki se uporabljajo za navigacijo na podlagi zmogljivosti, niso več na voljo, zaradi česar je nemogoče, da bi svoje storitve opravljali v skladu s členom 3. Navedeni ukrepi vključujejo zlasti ohranitev omrežja konvencionalnih navigacijskih pripomočkov in povezane nadzorne in komunikacijske infrastrukture.

Člen 7

Začetek veljavnosti in uporaba

1. Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

2. Ta uredba se uporablja od 3. decembra 2020.

Vendar se z odstopanjem od prvega pododstavka:

(a) člen 5 uporablja od 6. junija 2030;

(b) točka AUR.PBN.2005(1) Priloge za aerodrome iz točke 1.2.1 Priloge k Izvedbeni Uredbi (EU) št. 716/2014 in za konce instrumentalnih vzletno-pristajalnih stez, za katere se zagotavljajo postopki natančnega prileta, na drugih aerodromih uporablja od 25. januarja 2024;

(c) točka AUR.PBN.2005(4) Priloge za vse konce instrumentalnih vzletno-pristajalnih stez uporablja od 25. januarja 2024 za eno vzpostavljeno ruto SID ali STAR in od 6. junija 2030 za vse vzpostavljene rute SID ali STAR;

(d) točka AUR.PBN.2005(6) Priloge za rute ATS pod FL 150 uporablja od 25. januarja 2024.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 18. julija 2018

Za Komisijo

Predsednik

Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

PODDEL NPZ — Navigacija na podlagi zmogljivosti

AUR.PBN.1005 Področje uporabe

V skladu s členom 3 ta poddel določa zahteve za izvajanje navigacije na podlagi zmogljivosti, ki jih morajo upoštevati izvajalci ATM/ANS.

AUR.PBN.2005 Rute in postopki

(1) Izvajalci ATM/ANS na vseh koncih vzletno-pristajalnih stez izvajajo postopke prileta v skladu z zahtevami iz specifikacije o priletu RNP (RNP APCH), vključno z minimumi LNAV, LNAV/VNAV, in, kadar je potrebno zaradi gostote prometa ali njegove kompleksnosti, odseke z določenim polmerom.

(2) Z odstopanjem od točke(1) izvajalci ATM/ANS na koncih vzletno-pristajalnih stez, kadar je zaradi terena, ovir ali pogojev razdvajanja zračnega prometa izvajanje postopkov prileta 3D prekomerno težavno, izvajajo postopke prileta 2D v skladu z zahtevami iz specifikacije o priletu RNP (RNP APCH). V navedenem primeru lahko poleg izvajanja navedenih postopkov prileta 2D izvajajo postopke prileta 3D v skladu z zahtevami specifikacije zahtevane odobritve RNP (RNP AR APCH).

(3) Z odstopanjem od točke(1) izvajalci ATM/ANS na koncih vzletno-pristajalnih stez brez ustreznega pokritja SBAS izvajajo postopke RNP APCH, vključno z minimumi LNAV in LNAV/VNAV. Izvajalci ATM/ANS na navedenih koncih vzletno-pristajalnih stez prav tako izvajajo minimume LPV, in sicer najpozneje v 18 mesecih od datuma, ko je tako ustrezno pokritje SBAS na voljo.

(4) Kadar so izvajalci ATM/ANS vzpostavili rute SID ali STAR, jih izvajajo v skladu z zahtevami iz specifikacije RNAV 1.

(5) Z odstopanjem od točke (4) izvajalci ATM/ANS, kadar so vzpostavili rute SID ali STAR in kadar se zahtevajo višje zahteve po zmogljivosti od zahtev iz navedene točke, da se ohrani zmogljivost in varnost zračnega prometa na območjih z visoko gostoto prometa, kompleknostjo prometa ali značilnostmi terena, izvajajo navedene rute v skladu z zahtevami iz specifikacije RNP 1, vključno z eno ali več naslednjih dodatnih funkcij navigacije:

   (a) operacije po vertikalni poti in med dvema točkama ter z uporabo:

      (i) omejitve višine „AT“;

      (ii) omejitve višine „AT OR ABOVE“;

      (iii) omejitve višine „AT OR BELOW“;

      (iv) omejitve „WINDOW“;

   (b) odsek z določenim polmerom (RF).

(6) Kadar so izvajalci ATM/ANS vzpostavili rute ATS za operacije na rutah, navedene rute izvajajo v skladu z zahtevami iz specifikacije RNAV 5.

(7) Z odstopanjem od točk (4) in (6) izvajalci ATM/ANS, kadar so vzpostavili rute ATS, SID ali STAR za operacije rotoplanov, navedene rute izvajajo v skladu z zahtevami iz specifikacij RNP 0.3, RNAV 1 ali RNP 1. V navedenem primeru se imajo pravico odločiti, katerega od navedenih sklopov zahtev bodo upoštevali.