

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) 2018/1048 НА КОМИСИЈАТА
од 18 јули 2018 година
за утврдување на условите за користење на воздушниот простор и оперативните
процедури кои се однесуваат на навигацијата заснована на перформансите

ЕВРОСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година, за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европската агенција за безбедност на воздухопловството и за укинување на Директивата 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ⁽¹⁾ и особено член 86(6) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Постојаниот раст на воздухопловството сè повеќе го отежнува користењето на расположливиот воздушен простор и со самото тоа ја зголемува потребата од од што е можно поефективно и поефикасно користење. Обезбедувањето на управувањето со воздушниот сообраќај и услугите во воздухопловната навигација (`ATM/ANS`) со помош на навигацијата заснована на перформансите (PBN), може да допринесе во безбедноста, капацитетот и ефикасноста, преку оптимизирањето на рутите на услугите на воздушниот сообраќај и процедурите за приод по инструменти. Со цел да се постигнат овие придобивки и да се подобри работата на Европската мрежа за управување со воздушниот сообраќај, треба да се воспостават усогласени услови за користење на воздушниот простор и оперативни процедури во однос на PBN.
- (2) Овие услови и процедури кои се однесуваат на PBN треба да се засноваат на правилата подготвени од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO), а нивното спроведување треба да биде во согласност со Глобалниот план за воздухопловна навигација на ICAO⁽²⁾ и Европскиот главен план за ATM⁽³⁾.

⁽¹⁾ Сл. Весник бр. L 79, 13.3.2008 год., стр.1.

⁽²⁾ ICAO Документ 9750.

⁽³⁾ Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 409/2013 на Комисијата од 3 мај 2013 година, за дефинирање на заеднички проекти, воспоставувањето на управувањето и утврдувањето на стимулации за поддршка на спроведувањето на главниот план за управување со воздушниот сообраќај во Европа (Сл. весник бр. L 123. 4.5.2013 год., стр. 1).

- (3) Во Анексот на Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 ⁽¹⁾ на Комисијата, а особено во неговата точката SERA.5015(a), во Анексот III од Регулатива на Комисијата (ЕУ) бр. 965/2012 ⁽²⁾, а особено во неговата точка ORO.GEN.110 (г), во член 9(1) од Регулативата на Комисијата (ЕЗ) бр. 216/2008, како што е имплементирано со Анекс I од Регулативата на Комисијата (ЕУ) бр. 452/2014 ⁽³⁾, а особено точката TCO.205 од тој Анекс, се бара воздухопловите да бидат опремени и екипажот на летот да биде соодветно квалификуван за да ги извршуваат операциите на планираната рута или процедура. Овие услови треба да бидат надополнети со условите за користење на заедничкиот воздушен простор преку утврдување на соодветни процедури и рути.
- (4) Со спроведувањето на PBN во завршните области за маневрирање со многу густ сообраќај, како што се бара од Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 716/2014 на Комисијата⁽⁴⁾, се очекува да се зголеми прецизноста на приодната патека и да се олесни редоследот на сообраќајот во порана фаза, а со тоа да се овозможи намалување на потрошувачката на гориво и влијанието врз животната средина во фазите на спуштање/понирање и приод. Со цел да се олесни спроведувањето, условите на оваа регулатива треба да бидат во согласност со условите од Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 716/2014.
- (5) Треба да се промовира употребата на сателитскиот систем за подобрување на сигналите (SBASs), особено во форма на Европскиот геостационален систем за навигација (EGNOS), бидејќи анализите за безбедноста и економската исплатливост го поддржуваат воспоставувањето на приод со пропишани минимум со перформанси на локализатор со вертикално водење (LPV). Меѓутоа, потребно е да се олеснат и операциите со другите можности на PBN, така што покрај минимумите на LPV, ќе се пропишат и други минимуми.
- (6) При изготвување на Планот за подобрување на европската мрежа на рути, управителот на мрежата од Регулативата (ЕУ) бр. 677/2011 на Комисијата ⁽⁵⁾ е

⁽¹⁾ Регулатива за спроведување (ЕУ) Бр. 923/2012 на Комисијата од 26 септември 2012 година, за утврдување на заедничките правила за летање и оперативните одредби во врска со услугите и постапките на воздухопловната навигација и за изменување на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 1035/2011 и Регулативите (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010 (Сл. весник L 281, 13.10.2012 год., стр. 1)

⁽²⁾ Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките барања и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25.10.2012 год., стр. 1)

⁽³⁾ Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014 на Комисијата, од 29 април 2014 година, за утврдување на технички услови и административни процедури во врска со операциите на летање на авиопревозниците на трети земји согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник. L 133, 6.5.2014 год., стр. 12).

⁽⁴⁾ Регулатива за спроведување (ЕУ) 716/2014 на Комисијата од 27 јуни 2014 година за воспоставување на Заеднички пилот-проект за поддршка на спроведувањето на Европскиот главен план за управување со воздушниот сообраќај Советот (Сл. весник. L 190, 28.6.2014 год., стр. 19).

⁽⁵⁾ Регулатива (ЕУ) бр. 677/2011 на Комисијата од 7 јули 2011 година за утврдување на детални правила за спроведување на мрежните функции за управување со воздушниот сообраќај (АТМ) и за изменување на

должен, во согласност со таа регулатива, да се потпре на процесот на кооперативно донесување на одлуки. Соодветно на тоа, во врска со обезбедувањето на ATM/ANS, според оваа регулатива, управителот на мрежата треба да се координира со давателите на ATM/ANS, а особено со цел да гарантира дека рутите на ATS што се користат за префрлање на или од мрежата на прелети, се во согласност со спецификацијата на стандардните рути за заминувања по инструменти (SID) и стандардните рути за пристигнување по инструменти (STAR).

- (7) Условите за давателите на ATM/ANS кои се однесуваат на воведувањето на PBN утврдени во оваа регулатива треба особено да вклучуваат соодветни услови при воведувањето на процедурите за приод во 3D на сите краеве на полетно-слетната патека за слетување по инструменти, а таму каде што самите тие даватели на услуги ги воспоставиле SID или STAR рутите и воведување на истите тие рути. Меѓутоа пропишувањето на овие услови, во одредени ситуации може да има значителни штетни последици што ги надминуваат потенцијалните придобивки поврзани со безбедноста, капацитетите и ефикасноста. Затоа, давателите на ATM/ANS во овие ситуации треба да имаат право да отстапат од овие услови и наместо тоа, да бидат предмет на одредени алтернативни услови кои се поподобри за тие одредени ситуации, а во исто време да ги постигнат истите придобивки.
- (8) Понатаму, во согласност со условите од оваа регулатива, за да може транзицијата да се изврши безбедно и непрекинато, давателите на ATM/ANS треба, во разумен временски рок, да бидат во состојба да обезбедат услуги на други начини, а не само преку PBN. Сепак, од 1 јуни 2030 година, ова не би требало да им се дозволи, освен ако станува збор за вонредни мерки, поради рационализирањето на давањето на ATM/ANS, а и за да се избегнат непотребните трошоци, пред сè за корисниците на воздушниот простор, а како резултат од постоењето на повеќе слоеви во навигациската инфраструктура.
- (9) Во интерес на безбедноста при давањето на ATM/ANS со помош на PBN, треба да се обезбеди непречена и координирана транзиција согласно на условите од оваа регулатива. Затоа, давателите на ATM/ANS треба навремено и ефективно да ги преземат сите неопходни мерки за да се постигне тоа. Тие мерки би вклучувале воспоставување на план за транзиција, кој секој давател на услуги треба да го ажурира, за да ги земе предвид сите релевантни случувања во врска со транзицијата. Тие транзициски планови, како и било какви значајни ажурирања на плановите кои се од голема важност, кои можат да доведат до значајни промени кај плановите и да имаат материјално влијание врз интересите на засегнатите страни, треба да се утврдат по процесот на консултација со засегнатите страни, а сè со цел да се земат предвид нивните ставови каде што е

тоа соодветно и по одобрувањето од надлежниот орган, да се обезбеди усогласеност со условите утврден во оваа регулатива, а особено од член 4(1).

- (10) Исклучително, можат да се појават ситуации кога и покрај примената на условите за PBN утврдени со оваа регулатива, од неочекувани причини кои се надвор од контролата на ATM/ANS, ќе биде невозможно давање на услуги во согласност со утврдените услови. Без да се доведе во прашање обврската на давателите на ATM/ANS услуги за преземање на сите неопходни мерки со цел спречување на такви ситуации и во најкус можен рок повторно воспоставување на пропишаните услови доколку такви ситуации се појават, од давателите на ATM/ANS услуги би требало да се побара да преземат превентивни мерки за сигурно давање на своите услуги со други средства, посебно со користење на конвенционални навигациски процедури.
- (11) На засегнатите страни треба да им се даде доволно време за да се усогласат со оваа регулатива. Условот за регулирање на ексклузивната употреба на PBN треба да се применува од соодветен подоцнежен датум за да се овозможи безбедна и непречена транзиција. Покрај тоа, одредени одредби од Анексот треба да се применуваат од соодветен подоцнежен датум, со оглед на дополнителното време што го бараат релевантните страни за да се прилагодат на тие услови.
- (12) Мерките предвидени со оваа регулатива се засноваат на мислењето дадено од Европската агенција за безбедност на воздухопловството во согласност со точката (б) од член 17 (2) и член 19 (1) од Регулотивата (ЕЗ) бр. 216/2008.
- (13) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот формиран со член 5 од Регулотивата (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот ⁽¹⁾,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА

Член 1

Предмет и опсег на примена

1. Оваа регулатива ги утврдува условите за користење на воздушниот простор и оперативните процедури кои се однесуваат на навигацијата заснована на перформансите.
2. Оваа регулатива се применува на давателите на услуги за управувањето со воздушниот сообраќај/услугите во воздухопловната навигација ('ATM/ANS') и

⁽¹⁾Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година, за утврдување на рамка за создавање на единственото европско небо (рамковна Регулатива) (Сл. весник L бр. 96, 31.3.2004 год., стр. 1).

операторите на аеродромите (во понатамошниот текст `даватели на ATM/ANS`) кои се одговорни за воведување на процедури за приод по инструменти или рути на службата за давање на услуги во воздушниот сообраќај (ATS), кои ги нудат своите услуги во следниов воздушен простор:

(а) над територијата на која се применува Спогодбата:

(б) на кој било друг воздушен простор во кој земјите-членки се одговорни за обезбедување услуги на воздухопловната навигација во согласност со член 1(3) од Регулативата (ЕЗ) бр. 551/2004 на Европскиот парламент и на Советот ⁽¹⁾.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа регулатива, се применуваат следниве дефиниции

- (1) „навигација заснована на перформансите (PBN) (*performance based navigation (PBN)*)“ е навигација заснована на перформансите како што е дефинирано во член 2(5) од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012;
- (2) „ATS рута (*ATS route*)“ е ATS рута како што е дефинирано во член 2(46) од Регулативата (ЕУ) бр. 923/2012;
- (3) „процедура за приод по инструменти (IAP) (*instrument approach procedure (IAP)*)“ е процедура за приод по инструменти како што е дефинирано во член 2(90) од Регулативата (ЕУ) бр. 923/2012;
- (4) „конвенционални процедури за навигација (*conventional navigation procedures*)“ се ATS рути и процедури за приод по инструменти, кои предвидуваат користење на навигациските средства кои се наоѓаат на земјата, а кои не овозможуваат усогласеност со условите за PBN, утврдени со оваа регулатива;
- (5) „полетно-слетна патека за слетување по инструменти (*instrument runway*)“ е полетно-слетна патека за слетување по инструменти како што е дефинирано во точката 22 од Анекс I од Регулативата (ЕУ) бр. 139/2014⁽²⁾;
- (6) „спецификација на навигација (*navigation specification*)“ е збир на услови за воздухопловите и за членовите на екипажот кои се потребни за поддршка на

⁽¹⁾ Регулатива (ЕЗ) бр. 551/2004 на Европскиот парламент и на Советот, од 10 март 2004 година, за организација и користење на воздушниот простор во единственото европско небо (Регулатива за воздушниот простор) (Сл. весник L бр. 96, 31.3.2004 год., стр. 20).

⁽²⁾ Регулатива (ЕУ) бр. 139/2014 на Комисијата од 12 февруари 2014 година, за утврдување на услови и административни постапки во врска со аеродромите Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот, Сл. весник бр. L 44, 14.2.2014 год., стр. 1.

операциите за навигацијата заснована на перформансите во рамки на дефиниран воздушен простор;

- (7) „задолжителна спецификација за перформансите на навигацијата (RNP) X (*required navigation performance (RNP) X specification*)“ е спецификација на навигацијата заснована на обласната навигација, која го вклучува условот за следење и тревожење на перформансите во воздухопловот, каде што "X" се однесува на латералната прецизност на навигацијата во наутички милји или на видот на операцијата и потребните функционалности;
- (8) „латерална навигација (LNAV) (*lateral navigation (LNAV)*)“, „латерална навигација/вертикална навигација (LNAV/VNAV) (*lateral navigation/vertical navigation (LNAV/VNAV)*)“ и „перформанси на локализатор со вертикално водење (LPV) (*localizer performance with vertical guidance (LPV)*)“ се ознаките за идентификување на различните типови на оперативни минимуми на мапите за приод кои што прикажуваат процедури за приод врз основа на Глобалниот навигациски сателитски систем (GNSS) и кои се класифицирани како приод по RNP (RNP APCH);
- (9) „фиксен радиус (RF) (*radius to fix (RF)*)“ е кружна патека со постојан радиус околу дефиниран/одреден центар на вртење што завршува на фиксна точка;
- (10) „приод во 2D (*2D approach*)“ е процедура за приод по инструменти, која е класифицирана како не прецизен приод по инструменти, како што е дефинирано во член 2(90) од Регулативата (ЕУ) бр. 923/2012;
- (11) „приод во 3D (*3D approach*)“ е процедура за приод по инструменти, која е класифицирана како приод со вертикално водење или прецизен приод, како што е дефинирано во член 2(90) од Регулативата (ЕУ) бр. 923/2012;
- (12) „сателитскиот систем за подобрување на сигналите (SBAS) (*satellite-based augmentation system (SBAS)*)“ е систем за подобрување на сигналите со широко покривање во кој корисникот на GNSS прима подобрена информација преку предавател кој е поврзан со сателит;
- (13) „спецификација на обласната навигација (RNAV) X (*area navigation (RNAV) X specification*)“ е спецификација на навигацијата заснована на обласната навигација, која не го вклучува условот за следење и тревожење на перформансите во воздухопловот, каде што "X" се однесува на латералната прецизност на навигацијата во наутички милји;
- (14) „стандардна рута за пристигнување по инструменти (STAR) (*standard instrument arrival (STAR) route*)“ е одредена рута за пристигнување според правилата за летање по инструменти што поврзува значајна точка, вообичаено

на рути наслужбата за давање на услуги во воздушниот сообраќај (ATS), со точката на која може да се започне со објавената процедура за приод по инструменти;

- (15) „стандардна рута за заминувања по инструменти (SID) (*standard instrument departure (SID) route*)“ е одредена рута за заминување според правилата за летање по инструменти што поврзува аеродром со значајна точка, вообичаено на рута на ATS, на која точка започнува фазата на летот.
- (16) „навигациска функционалност (*navigation functionality*)“ е деталната способност на системот за навигација што е потребна за извршување на предложените операции во воздушниот простор;

Член 3

Услови за PBN

Од давателите на ATM/ANS се бара да ги исполнат условите за воведување на навигација заснована на перформансите од Подделот PBN од Анексот.

Член 4

Преодни мерки

1. Давателите на ATM/ANS ги преземаат потребните мерки за да гарантираат непречена и безбедна транзиција кон обезбедување на нивните услуги преку навигација заснована на перформансите, во согласност со член 3.

Тие мерки вклучуваат воспоставување и спроведување на планот за транзиција. Давателите на ATM/ANS навремено го ажурираат нивниот план за транзиција.

Планот за транзиција мора да биде во согласност со Европскиот главен план за ATM и заедничките проекти наведени во член 15а од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 на Европскиот парламент и на Советот ⁽¹⁾.

2. Давателите на ATM/ANS, се советуваат со сите страни кои се наброени подолу, во однос на нацрт-планот за транзиција и нацртот од неговото ажурирање кое е од голема важност, а притоа ги земаат во предвид нивните ставови и тоа:

(а) со аеродромските оператори, корисниците на воздушниот простор и организациите што ги претставуваат корисниците на тој воздушен простор на кој влијае обезбедување на нивните услуги;

¹Регулатива (ЕЗ) бр. 550/2004 на Европскиот парламент и Советот од 10 март 2004 година, за обезбедување на услуги во воздухопловната навигација во единственото европско небо (Регулатива за обезбедување на услуги) (Сл. весник бр. L 96, 31.3.2004 год., стр. 10)

(б) со управителот на мрежа наведен во член 3(1) од Регулативата (ЕУ) бр.677/2011;
(в) со давателите на ATM/ANS кои обезбедуваат услуги во соседните блокови на воздушниот простор.

3. По спроведената консултација од став 2, давателите на ATM/ANS ги доставуваат резултатите од консултациите и нацрт-планот за транзиција, или нацртот од неговото ажурирање кое е од голема важност, на одобрување до надлежниот орган кој е одговорен за односниот воздушен простор.

Надлежниот орган потврдува дали нацрт-планот за транзиција или нацртот од неговото ажурирање кое е од голема важност, се во согласност со условите од оваа регулатива, а особено дали се земени предвид ставовите на корисниците на воздушниот простор, вклучително и оние кои работат/управуваат со државни воздухоплови. Земјата-членка на надлежниот орган може да обезбеди таквата проверка да се врши во координација со другите надлежни органи на односната земја-членка.

Овој надлежен орган ги информира давателите на ATM/ANS за резултатот од таа проверка без непотребно одложување. Давателите на ATM/ANS нема да го воспостават или спроведат планот за транзиција или неговото ажурирање кое е од голема важност, пред надлежниот орган да ги извести дека го одобрил нацрт-планот за транзиција или нацртот за односното ажурирање.

Член 5

Ексклузивна употреба на PBN

1. Давателите на ATM/ANS не ги даваат своите услуги користејќи конвенционални процедури за навигација или со употреба на навигација заснована на перформансите доколку не се во согласност со условите од точката AUR.PBN.2005 од Анексот.

2. Со ставот 1 не се доведува во прашање членот 6 и можноста давателите на ATM/ANS да обезбедуваат услуги со помош на системи за слетување што овозможуваат операции од CAT II, CAT IIIA или CAT IIIB во смисла на значењето од точките 14, 15 и 16 од Анекс I на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012.

Член 6

Мерки за вонредни ситуации

Давателите на ATM/ANS ги преземаат потребните мерки за да гарантираат дека се во состојба да ги обезбедат своите услуги на други начини кога, од неочекувани причини кои се вон нивната контрола, GNSS или други методи кои се користат за навигацијата заснована на перформансите не се повеќе достапни, со што им се оневозможува да обезбедат услуги во согласност со член 3. Тие мерки конкретно вклучуваат задржување на конвенционални средства за навигација и придружната инфраструктура за надзор и комуникација.

Член 7

Влегување во сила и примена

1. Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.
2. Оваа регулатива се применува од 3 декември 2020 година.

Меѓутоа, по пат на отстапување од првиот потстав:

(а) член 6 се применува од 6 јуни 2020 година;

(б) за аеродромите наведени во точка 1.2.1. од Анексот на Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 716/2014 година и за краевите на полетно-слетната патека за слетување по инструменти со процедури за прецизен приод на други аеродроми, точката AUR.PBN.2005(1) од Анексот се применува од 25 јануари 2024 година;

(в) за сите краеве на полетно-слетната патека за слетување по инструменти, точката AUR.PBN.2005 (4) од Анексот се применува од 25 јануари 2024 година во однос на една утврдена SID или STAR рута, а од 6 јуни 2030 година во однос на сите утврдени SID или STAR рути;

(г) за ATS рути под FL 150, точка AUR.PBN.2005 (6) од Анексот се применува од 25 јануари 2024 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 18 јуни 2018 год.

За Комисијата

Претседател

Жан - Клод ЈУНКЕР

ПОДДЕЛ PBN - Навигација заснована на перформансите

AUR.PBN.1005 Предмет

Во согласност со член 3, овој Поддел ги утврдува условите за воведување на навигација заснована на перформансите (PBN) што треба да ги исполнат давателите на ATM/ANS.

AUR.PBN.2005 Рути и процедури

- (1) Давателите на ATM/ANS воспоставуваат, за сите краеве на полетно-слетната патека за слетување по инструменти, процедури за приод, во согласност со условите за специфичен приод по RNP (RNP APCH), вклучувајќи ги и LNAV, LNAV/VNAV и минимум LPV и каде што се бара, поради густината на сообраќајот или сложеноста на сообраќајот, фиксен радиус (RF) до завршниот дел од приодот.
- (2) По пат на отстапување од точката (1), на краевите на полетно-слетната патека за слетување по инструменти, каде е премногу тешко да се воведат процедурата за приод во 3D заради условите поврзани со теренот, препреките или раздвојувањето на воздушниот сообраќај, давателите на ATM/ANS треба да воведат процедури со приод во 2D во согласност со условите за специфичен приод по RNP (RNP APCH). Во тој случај, тие исто така можат, во дополнение на воведувањето на процедури за приод во 2D, да воведат процедури за приод во 3D, во согласност со условите за потребното овластување за специфичен приод по RNP (RNP AR APCH).
- (3) По пат на отстапување од точката (1), давателите на ATM/ANS треба да воведат процедури за RNP APCH, вклучувајќи и за LNAV и минимум за LNAV/VNAV, на краевите на полетно-слетна патека за слетување по инструменти без соодветно покривање од страна на SBAS. Давателите на ATM/ANS, исто така, воведуваат минимум LPV на тие краеве на полетно-слетната патека за слетување по инструменти, не подоцна од 18 месеци од датумот од кој е достапно покривањето со SBAS.
- (4) Доколку давателите на ATM/ANS имаат воспоставено рута SID или STAR, тие мора да ги имплементираат тие рути во согласност со условите за спецификација за RNAV 1.
- (5) По пат на отстапување од точката (4), каде давателите на ATM/ANS имаат воспоставено рути за SID или рути за STAR и доколку се потребни повисоки перформанси од оние кои се во таа точка со цел да се одржи капацитетот во воздушниот сообраќај и безбедноста во животната среди со висока густина на сообраќај, сложеноста на сообраќајот или карактеристиките на теренот, тие мора да ги имплементираат тие рути во согласност со условите за спецификација за RNAV

1, вклучувајќи најмалку една од следниве дополнителни функционалности на навигацијата:

(а) операции по должина на вертикалната патека и помеѓу две навигациски точки (fixes), со користење на:

- (i) „AT“ ограничувања на висината;
- (ii) „AT OR ABOVE“ ограничувања на висината;
- (iii) „AT OR BELOW“ ограничувања на висината;
- (iv) „WINDOW“ ограничување;

(б) фиксен радиус (RF) до завршниот дел од приодот.

(6) Доколку давателите на ATM/ANS имаат воспоставено рути за ATS за операции на рута, тие треба да ги имплементираат тие рути во согласност со условите на спецификацијата RNAV 5.

(7) По пат на отстапување од точките (4) и (6), доколку давателите на ATM/ANS имаат рути на ATS, рути на SID и рути на STAR за операции со ротокоптер, тие ги применуваат тие рути во согласност со условите на спецификациите за RNP 0.3, RNAV 1 или RNP 1. Во овој случај, тие имаат право да одлучат кои од овие три сета на услови ќе ги исполнат.
