

**KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) 2018/1048****2020/EØS/36/50****av 18. juli 2018****om fastsettelse av krav til bruk av luftrommet og operasjonelle prosedyrer for ytelsesbasert navigasjon(\*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 8b nr. 6, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Luftfartens fortsatte vekst legger et stadig større press på det tilgjengelige luftrommet, noe som øker behovet for å utnytte det mest mulig effektivt. Yting av lufttrafikkstyrings-/flysikringstjenester (ATM/ANS) ved hjelp av ytelsesbasert navigasjon (PBN) kan gi sikkerhets-, kapasitets- og effektivitetsgevinster gjennom å optimere lufttrafikkjenesteruter og instrumentinnflygingprosedyrer. For å oppnå disse gevinstene og forbedre ytelsen til Det europeiske nett for lufttrafikkstyring bør det fastsettes harmoniserte krav til bruk av luftrommet og operasjonelle prosedyrer for PBN.
- 2) Disse kravene og PBN-prosedyrene bør baseres på reglene utarbeidet av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO), og de bør gjennomføres i samsvar med ICAOs Global Air Navigation Plan<sup>(2)</sup> og den europeiske ATM-hovedplanen<sup>(3)</sup>.
- 3) I henhold til vedlegget til Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 923/2012<sup>(4)</sup>, særlig SERA.5015 bokstav a), vedlegg III til kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012<sup>(5)</sup>, særlig ORO.GEN.110 bokstav d), og artikkel 9 nr. 1 i forordning (EF) nr. 216/2008 som gjennomført ved vedlegg I til kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014<sup>(6)</sup>, særlig TCO.205, skal luftfartøyer være utstyrt og flygebesetninger være kvalifisert til å fly den planlagte ruten eller følge den planlagte prosedyren. Disse kravene bør suppleres med felles krav ved bruk av luftrommet med angivelse av tilsvarende flygeprosedyrer og -ruter.
- 4) Gjennomføringen av PBN i terminalområder med høy trafikk tetthet som kreves i henhold til Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 716/2014<sup>(7)</sup>, forventes å forbedre presisjonen i innflygingsbanen og gjøre det lettere å fastlegge trafikken rekkefølge tidligere, slik at drivstofforbruket og miljøvirkningene ved nedstigning og landing kan reduseres. For å lette gjennomføringen bør kravene i denne forordning være i samsvar med kravene i gjennomføringsforordning (EU) nr. 716/2014.

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 189 av 26.7.2018, s. 3 er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 22/2019 av 8. februar 2019 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

<sup>(1)</sup> EUT L 79 av 13.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> ICAO Doc 9750.

<sup>(3)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 409/2013 av 3. mai 2013 om definisjon av felles prosjekter, fastsettelse av en styringsordning og identifisering av stimulerings tiltak som støtter gjennomføringen av den europeiske hovedplanen for lufttrafikkstyring (EUT L 123 av 4.5.2013, s. 1).

<sup>(4)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 923/2012 av 26. september 2012 om fastsettelse av felles lufttrafikkregler og driftsmessige bestemmelser knyttet til tjenester og framgangsmåter for flysikring, og om endring av gjennomføringsforordning (EU) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010 (EUT L 281 av 13.10.2012, s. 1).

<sup>(5)</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for luftfartsoperasjoner i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 av 25.10.2012, s. 1).

<sup>(6)</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 452/2014 av 29. april 2014 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for luftfartsoperasjoner utført av tredjestatsoperatører i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 av 6.5.2014, s. 12).

<sup>(7)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 716/2014 av 27. juni 2014 om opprettelse av det felles forsøksprosjektet som støtter gjennomføringen av den europeiske hovedplanen for lufttrafikkstyring (EUT L 190 av 28.6.2014, s. 19).

- 5) Bruken av systemer for satellittbaserte korreksjonssignaler (SBAS – Satellite-Based Augmentation System), særlig i form av EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service), bør fremmes, ettersom sikkerhets- og kostnads-effektivitetshensyn taler for å innføre innflyginger med LPV-minima (Localiser Performance with Vertical guidance – LPV). Det bør imidlertid legges til rette for operasjoner med andre PBN-kapasiteter ved at det fastsettes andre minima i tillegg til LPV.
- 6) Ved utvikling av forbedringsplanen for det europeiske rutenettverket skal nettverksforvalteren nevnt i kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011<sup>(1)</sup> i henhold til nevnte forordning ta i bruk en samarbeidsbasert beslutningsprosess. I forbindelse med yting av ATM/ANS i samsvar med denne forordning bør nettverksforvalteren derfor koordinere med yterne av ATM/ANS, særlig for å sikre at ATS-ruter som brukes i forbindelse med overgang til eller fra rutenettet, er i samsvar med spesifikasjonene til de SID-rutene (standardiserte ruter for instrumentavgang) og STAR-rutene (standardiserte ruter for instrumentankomst) som betjenes.
- 7) Kravene til ytere av ATM/ANS med hensyn til gjennomføringen av PBN fastsatt i denne forordning bør særlig omfatte hensiktsmessige krav til innføringen av 3D-innflygingsprosedyrer ved alle instrumentrullebaneender og, dersom yterne har fastsatt SID-ruter eller STAR-ruter, innføringen av disse rutene. I visse tilfeller kan imidlertid det å pålegge disse kravene ha alvorlige negative konsekvenser som er større enn de potensielle sikkerhets-, kapasitets- og effektivitetsgevinstene. Derfor bør ytere av ATM/ANS i slike situasjoner ha rett til å avvike fra disse kravene og i stedet underlegges visse alternative krav som er bedre egnet for de spesifikke situasjonene, samtidig som gevinstene i størst mulig grad fortsatt oppnås.
- 8) For å sikre en trygg og smidig overgang bør ytere av ATM/ANS i et rimelig tidsrom tillates å yte sine tjenester også på andre måter enn ved bruk av PBN i samsvar med kravene i denne forordning. Fra 1. juni 2030 bør de imidlertid ikke lenger ha tillatelse til å gjøre dette, annet enn gjennom beredskapstiltak, i lys av behovet for å rasjonalisere ytingen av ATM/ANS og unngå unødige kostnader, særlig for luftromsbrukere, som følge av en omfattende navigasjonsinfrastruktur.
- 9) Av hensyn til sikkerheten bør en smidig og samordnet overgang til yting av ATM/ANS ved hjelp av ytelsesbasert navigasjon sikres i samsvar med kravene i denne forordning. Ytere av ATM/ANS bør derfor treffe alle nødvendige tiltak i rett tid og på en effektiv måte for å nå dette målet. Disse tiltakene bør omfatte utarbeiding av en overgangsplan som oppdateres av hver enkelt yter for å ta hensyn til all relevant utvikling i forbindelse med overgangen. Disse overgangsplanene og eventuelle oppdateringer av dem som er av betydning fordi de innebærer vesentlige endringer av planene og i vesentlig grad kan påvirke de berørte partenes interesser, bør utarbeides etter samråd med berørte parter for å sikre at deres synspunkter blir tatt hensyn til der det er relevant, og etter godkjenning fra vedkommende myndighet, for å sikre samsvar med kravene fastsatt i denne forordning, særlig artikkel 4 nr. 1.
- 10) Unntaksvis kan det oppstå situasjoner der det etter gjennomføringen av PBN-kravene fastsatt i denne forordning, viser seg umulig for ytere av ATM/ANS av uventede årsaker som ligger utenfor deres kontroll, å yte sine tjenester i samsvar med de nevnte kravene. Uten at det berører disse yternes plikt til å treffe alle rimelige tiltak de har til rådighet for å hindre at slike situasjoner oppstår og for å sikre at disse kravene igjen overholdes snarest mulig når slike situasjoner likevel oppstår, bør de derfor pålegges å treffe nødvendige beredskapstiltak for å sikre vedvarende og trygg tjenesteyting på andre måter, særlig ved hjelp av konvensjonelle navigasjonsprosedyrer.
- 11) Det er nødvendig å gi de berørte partene tilstrekkelig tid til å etterkomme denne forordning. Kravet om å utelukkende bruke PBN bør gjelde fra en egnet senere dato for å gi tilstrekkelig tid til en sikker og smidig overgang. I tillegg bør visse bestemmelser i vedlegget også gjelde fra en egnet senere dato, ettersom de berørte partene trenger ytterligere tid til å tilpasse seg de aktuelle kravene.
- 12) Tiltakene fastsatt i denne forordning bygger på uttalelsen Det europeiske flysikkerhetsbyrå har avgitt i samsvar med artikkel 17 nr. 2 bokstav b) og artikkel 19 nr. 1 i forordning (EF) nr. 216/2008.
- 13) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 5 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 av 7. juli 2011 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM) og om endring av forordning (EU) nr. 691/2010 (EUT L 185 av 15.7.2011, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen) (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1).

VEDTATT DENNE FORORDNING:

### Artikkel 1

#### Formål og virkeområde

1. Denne forordning fastsetter krav til bruk av luftrommet og operasjonelle prosedyrer for ytelsesbasert navigasjon.
2. Denne forordning får anvendelse for ytere av lufttrafikkstyrings-/flysikringstjenester (ATM/ANS) og flyplassoperatører (heretter kalt «ytere av ATM/ANS») som er ansvarlige for å innføre instrumentinnflygingsprosedyrer eller fastsette lufttrafikkjenesteruter (ATS-ruter), når de yter sine tjenester i følgende luftrom:
  - a) Over det territoriet som omfattes av traktaten.
  - b) Ethvert annet luftrom der medlemsstatene har ansvar for yting av flysikringstjenester i samsvar med artikkel 1 nr. 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004<sup>(1)</sup>.

### Artikkel 2

#### Definisjoner

I denne forordning menes med

- 1) «ytelsesbasert navigasjon (PBN)» ytelsesbasert navigasjon som definert i artikkel 2 nr. 5 i forordning (EU) nr. 965/2012,
- 2) «ATS-rute» ATS-rute som definert i artikkel 2 nr. 46 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 923/2012,
- 3) «instrumentinnflygingsprosedyre» instrumentinnflygingsprosedyre som definert i artikkel 2 nr. 90 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 923/2012,
- 4) «konvensjonelle navigasjonsprosedyrer» ATS-ruter og instrumentinnflygingsprosedyrer som bygger på bruk av bakkebaserte navigasjonshjelpemidler som ikke gjør det mulig å oppfylle PBN-kravene fastsatt i denne forordning,
- 5) «instrumentrullebane» instrumentrullebane som definert i nr. 22 i vedlegg I til kommisjonsforordning (EU) nr. 139/2014<sup>(2)</sup>,
- 6) «navigasjonsspesifikasjon» et sett med krav til luftfartøyer og flygebesetninger som kreves for å støtte ytelsesbasert navigasjon innenfor et definert luftrom,
- 7) «spesifikasjon for påkrevd navigasjonstypelse (RNP) X» en navigasjonsspesifikasjon basert på områdenavigering som omfatter kravet om ytelsesovervåking og varsling om bord, der «X» viser til lateral navigeringsnøyaktighet i nautiske mil eller type operasjon og påkrevd funksjonalitet,
- 8) «LNAV (lateral navigasjon)», «(LNAV/VNAV) (lateral navigasjon/vertikal navigasjon)» og «LPV (Localiser Performance with Vertical guidance)» (bruk av retningsindikator med vertikal veiledning) betegnelser for å identifisere de ulike operasjonelle minima på innflygingskart som viser innflygingsprosedyrer basert på globale satellittnavigasjonssystemer (GNSS) som er klassifisert som RNP-innflyginger (RNP APCH),
- 9) «(RF) Radius to Fix» en sirkulær bane med konstant radius rundt et definert rotasjonspunkt, som avsluttes ved et fast punkt,
- 10) «2D-innflyging» en instrumentinnflygingsprosedyre klassifisert som en ikke-presisjonsinnflygingsprosedyre i henhold til artikkel 2 nr. 90 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 923/2012,
- 11) «3D-innflyging» en instrumentinnflygingsprosedyre klassifisert som en innflyging med vertikal veiledning eller en presisjonsinnflyging i henhold til artikkel 2 nr. 90 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 923/2012,
- 12) «system for satellittbaserte korreksjonssignaler (SBAS)» et korreksjonssystem med bred dekning der brukeren av et GNSS mottar korreksjonsinformasjon fra en satellittbasert sender,

<sup>(1)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen) (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20).

<sup>(2)</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 139/2014 av 12. februar 2014 om fastsettelse av krav og administrative framgangsmåter for flyplasser i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 44 av 14.2.2014, s. 1).

- 13) «spesifikasjon for områdenavigering (RNAV) X» en navigasjonsspesifikasjon basert på områdenavigering som ikke omfatter kravet om ytelsesovervåking og varsling om bord, der «X» viser til lateral navigeringsnøyaktighet i nautiske mil,
- 14) «standardisert instrumentankomstrute (STAR)» en angitt ankomstrute som flys i samsvar med instrumentflygereglene og forbinder et signifikant punkt, vanligvis på en ATS-rute, med et punkt der en kunngjort instrumentinnflygingsprosedyre kan påbegynnes,
- 15) «standardisert instrumentavgangsrute (SID)» en angitt avgangsrute som flys i samsvar med instrumentflygereglene og forbinder flyplassen med et angitt signifikant punkt, vanligvis på en angitt ATS-rute, der underveisfasen starter,
- 16) «navigasjonsfunksjonalitet» de detaljerte kravene til navigasjonssystemets evne til å oppfylle behovene til de foreslåtte operasjonene i luftrommet.

#### *Artikkel 3*

#### **PBN-krav**

Ytere av ATM/ANS skal oppfylle kravene til gjennomføring av ytelsesbasert navigasjon fastsatt i kapittel PBN i vedlegget.

#### *Artikkel 4*

#### **Overgangstiltak**

1. Ytere av ATM/ANS skal treffe nødvendige tiltak for å sikre en smidig og trygg overgang til yting av sine tjenester ved bruk av ytelsesbasert navigasjon i samsvar med artikkel 3.

Disse tiltakene skal omfatte utarbeiding og gjennomføring av en overgangsplan. Ytere av ATM/ANS skal holde sin overgangsplan oppdatert.

Overgangsplanen skal være i samsvar med den europeiske ATM-hovedplanen og de felles prosjektene nevnt i artikkel 15a i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004<sup>(1)</sup>.

2. Ytere av ATM/ANS skal rådspørre alle følgende parter om utkastet til overgangsplan og utkastet til eventuelle vesentlige oppdateringer av den og ta hensyn til deres synspunkter når det er hensiktsmessig:

- a) Flyplassoperatører, luftromsbrukere og organisasjoner som representerer luftromsbrukere som påvirkes av tjenestene de yter.
- b) Nettverksforvalteren nevnt i artikkel 3 nr. 1 i forordning (EU) nr. 677/2011.
- c) Ytere av ATM/ANS som yter sine tjenester i tilgrensende luftromsblokker.

3. Etter å ha gjennomført samrådet nevnt i nr. 2, skal ytere av ATM/ANS framlegge resultatene av samrådet samt utkastet til overgangsplan eller utkastet til en vesentlig oppdatering av planen, for godkjenning hos den vedkommende myndigheten som har ansvaret for det aktuelle luftrommet.

Vedkommende myndighet skal kontrollere om utkastet til overgangsplan eller utkastet til en vesentlig oppdatering av planen oppfyller kravene i denne forordning, og særlig om det der tatt hensyn til luftromsbrukernes synspunkter der det er hensiktsmessig, herunder operatører av statlige luftfartøyer. Vedkommende myndighets medlemsstat kan fastsette at slike kontroller skal utføres i samarbeid med andre relevante myndigheter i den berørte medlemsstaten.

Den vedkommende myndigheten skal uten unødig opphold underrette ytere av ATM/ANS om resultatet av denne kontrollen. Ytere av ATM/ANS skal ikke fastsette eller gjennomføre overgangsplanen eller den vesentlige oppdateringen av den før de er blitt underrettet av vedkommende myndighet om at utkastet til overgangsplan eller utkastet til en vesentlig oppdatering av planen er godkjent.

<sup>(1)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen) (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10).

*Artikkel 5***Utelukkende bruk av PBN**

1. Ytere av ATM/ANS skal ikke yte sine tjenester ved hjelp av konvensjonelle navigasjonsprosedyrer eller ved hjelp av ytelsesbasert navigasjon som ikke oppfyller kravene i punkt AUR.PBN.2005 i vedlegget.
2. Nr. 1 berører ikke artikkel 6 og muligheten for ytere av ATM/ANS til å yte sine tjenester ved hjelp av landingssystemer som muliggjør CAT II-, CAT IIIA- eller CAT IIIB-operasjoner som definert i henholdsvis nr. 14, 15 og 16 i vedlegg I til forordning (EU) nr. 965/2012.

*Artikkel 6***Beredskapstiltak**

Ytere av ATM/ANS skal treffe de tiltakene som er nødvendige for å sikre at de fortsatt er i stand til å yte sine tjenester på andre måter dersom GNSS eller andre metoder som brukes til ytelsesbasert navigasjon, av uventede årsaker som ligger utenfor deres kontroll, ikke lenger er tilgjengelige og dermed gjør det umulig for dem å yte sine tjenester i samsvar med artikkel 3. Disse tiltakene skal særlig omfatte å beholde et nettverk av konvensjonelle navigasjonshjelpemidler og tilhørende overvåkings- og kommunikasjonsinfrastruktur.

*Artikkel 7***Ikrafttredelse og anvendelse**

1. Denne forordning trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.
2. Denne forordning får anvendelse fra 3. desember 2020.

Som unntak fra første ledd gjelder imidlertid følgende:

- a) Artikkel 5 får anvendelse fra 6. juni 2030.
- b) AUR.PBN.2005 nr. 1) i vedlegget får anvendelse fra 25. januar 2024 for flyplasser oppført i nr. 1.2.1 i vedlegget til gjennomføringsforordning (EU) nr. 716/2014 og for instrumentrullebaneender der det benyttes presisjonsinnflygingsprosedyrer på andre flyplasser.
- c) AUR.PBN.2005 nr. 4) i vedlegget får anvendelse fra 25. januar 2024 for alle instrumentrullebaneender for én fastsatt SID- eller STAR-rute og fra 6. juni 2030 for alle fastsatte SID- eller STAR-ruter.
- d) AUR.PBN.2005 nr. 6) i vedlegget får anvendelse fra 25. januar 2024 for ATS-ruter under FL 150.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 18. juli 2018.

*For Kommissjonen*

Jean-Claude JUNCKER

*President*

## VEDLEGG

**Kapittel PBN – Ytelsesbasert navigasjon****AUR.PBN.1005 Formål**

I dette kapittel fastsettes i samsvar med artikkel 3 kravene til gjennomføring av ytelsesbasert navigasjon (PBN) som skal overholdes av ytere av ATM/ANS.

**AUR.PBN.2005 Ruter og prosedyrer**

- 1) Ytere av ATM/ANS skal ved alle instrumentrullebaneender innføre innflygingsprosedyrer i samsvar med kravene i RNP-innflygingsspesifikasjonen (RNP APCH), herunder LNAV-, LNAV/VNAV- og LPV-minima og, om nødvendig på grunn av trafikk tetthet eller trafikkompleksitet, RF-strekninger (Radius to Fix).
  - 2) Ved instrumentrullebaneender der det som følge av terreng, hindringer eller forhold knyttet til atskillelse av lufttrafikk er uforholdsmessig vanskelig å innføre 3D-innflygingsprosedyrer, skal ytere av ATM/ANS som unntak fra nr. 1) innføre 2D-innflygingsprosedyrer i samsvar med kravene i RNP-innflygingsspesifikasjonen (RNP APCH). I så fall kan de også, i tillegg til å innføre 2D-innflygingsprosedyrer, innføre 3D-innflygingsprosedyrer i samsvar med kravene i spesifikasjonen for påkrevd RNP-autorisasjon (RNP AR APCH).
  - 3) Ved instrumentrullebaneender uten tilstrekkelig SBAS-dekning skal ytere av ATM/ANS som unntak fra nr. 1) innføre RNP APCH-prosedyrer, herunder LNAV- og LNAV/VNAV-minima. Ytere av ATM/ANS skal også innføre LPV-minima ved disse instrumentrullebaneendene senest 18 måneder fra datoen da slik tilstrekkelig SBAS-dekning er tilgjengelig.
  - 4) Dersom ytere av ATM/ANS har fastsatt SID- eller STAR-ruter, skal de innføre disse rutene i samsvar med kravene i RNAV 1-spesifikasjonen.
  - 5) Dersom ytere av ATM/ANS har fastsatt SID- eller STAR-ruter og det er behov for strengere ytelseskrav enn dem som er omhandlet i nr. 4), for å opprettholde lufttrafikkapasiteten og sikkerheten i omgivelser med høy trafikk tetthet, kompleks trafikk eller spesielle terrengforhold, skal de som unntak fra nevnte nummer innføre disse rutene i samsvar med kravene i RNP 1-spesifikasjonen, herunder en eller flere av følgende ytterligere navigasjonsfunksjonaliteter:
    - a) Operasjoner langs en vertikal bane og mellom to faste punkter og med bruk av
      - i) en «AT»-høydebegrensning,
      - ii) en «AT OR ABOVE»-høydebegrensning,
      - iii) en «AT OR BELOW»-høydebegrensning,
      - iv) en «WINDOW»-begrensning.
    - b) RF-strekning (Radius to Fix).
  - 6) Dersom ytere av ATM/ANS har fastsatt ATS-ruter for underveisoperasjoner, skal de innføre disse rutene i samsvar med kravene i RNAV 5-spesifikasjonen.
  - 7) Dersom ytere av ATM/ANS har fastsatt ATS-ruter, SID-ruter eller STAR-ruter for operasjoner med rotorluftfartøyer, skal de som unntak fra nr. 4) og 6) innføre disse rutene i samsvar med kravene i RNP 0.3-, RNAV 1- eller RNP 1-spesifikasjonene. I så fall skal de ha rett til å avgjøre hvilket av de tre settene med krav de skal oppfylle.
-