

# FÖRORDNINGAR

## KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2018/1048

av den 18 juli 2018

### om krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden avseende prestandabaserad navigation

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 8b.6, och

av följande skäl:

- (1) Den fortsatta tillväxten inom luftfarten ställer allt högre krav på användningen av det tillgängliga luftrummet, något som förstärker behovet av att använda det så effektivt och ändamålsenligt som möjligt. Tillhandahållandet av flygledningstjänst/flygtrafiktjänst (ATM/ANS) med hjälp av prestandabaserad navigation (PBN) kan ge säkerhets-, kapacitets- och effektivitetsvinster genom optimering av ATS-flygvägar och instrumentinflygningsprocedurer. För att uppnå dessa vinster och förbättra prestandan i det europeiska nätet för flygledningstjänst bör det fastställas krav för harmoniserad luftrumsanvändning och operativa förfaranden avseende prestandabaserad navigation.
- (2) Dessa krav och förfaranden avseende prestandabaserad navigation bör vara baserade på de regler som utarbetats av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), och de bör genomföras i enlighet med Icaos globala flygtrafikplan <sup>(2)</sup> och den europeiska generalplanen för flygledningstjänst <sup>(3)</sup>.
- (3) Enligt bilagan till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 <sup>(4)</sup>, särskilt punkt SERA.5015 a, bilaga III till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 <sup>(5)</sup>, särskilt punkt ORO.GEN.110 d, artikel 9.1 i förordning (EG) nr 216/2008, genomförd genom bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 <sup>(6)</sup>, särskilt punkt TCO.205, ska luftfartyg vara utrustade och flygbesättningar på lämpligt sätt kvalificerade för att flyga den avsedda flygvägen eller enligt den avsedda flygproceduren. Dessa krav bör kompletteras med gemensamma krav för luftrumsanvändning, varvid motsvarande flygprocedurer och flygvägar ska specificeras.
- (4) Genomförandet av PBN i manövreringsområden för terminal med hög trafiktäthet, som föreskrivs i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 716/2014 <sup>(7)</sup>, väntas förbättra precisionen i inflygningsbanor och underlätta sekvenseringen av trafiken i ett tidigare skede, så att bränsleförbrukning och miljöpåverkan vid plané och landning kan minskas. För att underlätta genomförandet bör kraven i denna förordning vara förenliga med kraven i genomförandeförordning (EU) nr 716/2014.

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

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

<sup>(3)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 409/2013 av den 3 maj 2013 om definition av gemensamma projekt, fastställande av styrelseformer och identifiering av incitament till stöd för genomförandet av den europeiska generalplanen för flygledningstjänst (EUT L 123, 4.5.2013, s. 1).

<sup>(4)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken och om ändring av genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 och förordningarna (EG) nr 1265/2007, (EG) nr 1794/2006, (EG) nr 730/2006, (EG) nr 1033/2006 och (EU) nr 255/2010 (EUT L 281, 13.10.2012, s. 1).

<sup>(5)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

<sup>(6)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 133, 6.5.2014, s. 12).

<sup>(7)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 716/2014 av den 27 juni 2014 om inrättandet av det gemensamma pilotprojektet till stöd för generalplanen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst (EUT L 190, 28.6.2014, s. 19).

- (5) Användningen av satellitbaserade stödfunktioner (SBAS), i synnerhet i form av Egnos (European Geostationary Navigation Overlay Service), bör främjas, eftersom säkerhets- och kostnadseffektivitetsöverväganden ger stöd för inrättandet av inflygningar med LPV-minima (localiser performance with vertical guidance, kursändare med vägledning i höjddled). Verksamhet med annan PBN-kapacitet bör emellertid underlättas genom att andra minima medges utöver LPV.
- (6) Vid utarbetandet av det europeiska flygvägsnätet ska den nätverksförvaltare som avses i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011<sup>(1)</sup>, enligt den förordningen, använda en process för gemensamt beslutsfattande. Därför, när det gäller tillhandahållandet av ATM/ANS i enlighet med denna förordning, bör nätverksförvaltaren samordna sitt arbete med ATM/ANS-leverantörerna, i synnerhet för att säkerställa att ATS-flygvägar som används för övergång till eller från flygvägsnätet på sträcka är förenliga med specifikationen av de SID-flygvägar (standardflygväg för avgående IFR-trafik) och STAR-flygvägar (standardflygväg för ankommande IFR-trafik) som trafikeras.
- (7) Kraven i denna förordning för ATM/ANS-leverantörer avseende genomförandet av PBN bör inbegripa, i synnerhet, lämpliga krav för genomförandet, för varje banriktning med instrumentinflygning, av 3D-inflygningsprocedurer och, om dessa leverantörer har inrättat SID-flygvägar eller STAR-flygvägar, genomförandet av dessa flygvägar. Införandet av dessa krav kan emellertid i vissa situationer få allvarliga negativa konsekvenser som uppväger de potentiella säkerhets-, kapacitets- och effektivitetsvinster. Därför bör ATM/ANS-leverantörer i sådana situationer ha rätt att avvika från dessa krav och i stället åläggas vissa alternativa krav som är bättre lämpade för dessa specifika situationer, samtidigt som dessa vinster uppnås i största möjliga omfattning.
- (8) Vidare bör ATM/ANS-leverantörer, i syfte att sörja för en säker och smidig övergång, tillåtas att under en rimlig tidsperiod tillhandahålla sina tjänster också på andra sätt än med hjälp av PBN i enlighet med kraven i denna förordning. Från och med den 1 juni 2030 bör de dock inte längre tillåtas att göra så, annat än genom beredskapsåtgärder, mot bakgrund av behovet av att rationalisera tillhandahållandet av ATM/ANS och undvika onödiga kostnader, i synnerhet för luftrumsanvändare, till följd av förekomsten av flera lager av navigationsinfrastruktur.
- (9) Av säkerhetsskäl bör det säkerställas en smidig och samordnad övergång till ATM/ANS-tillhandahållande med hjälp av prestandabaserad navigation i enlighet med kraven i denna förordning. ATM/ANS-leverantörer bör därför, i rätt tid och på ett effektivt sätt, vidta alla nödvändiga åtgärder i detta syfte. Dessa åtgärder bör innefatta upprättandet av en övergångsplan som varje leverantör bör hålla uppdaterad för att ta hänsyn till all relevant utveckling i samband med övergången. Dessa övergångsplaner, och alla uppdateringar av dessa som är betydande eftersom de medför väsentliga ändringar av planerna och eftersom de i väsentlig grad kan påverka berörda parter intressen, bör upprättas efter ett samråd med berörda parter, i syfte att säkerställa att deras synpunkter beaktas när det är lämpligt, och efter den behöriga myndighetens godkännande, i syfte att säkerställa uppfyllande av de krav som anges i denna förordning och i synnerhet i artikel 4.1.
- (10) I undantagsfall kan det uppstå situationer där det, efter genomförandet av de PBN-krav som anges i denna förordning, visar sig vara omöjligt för ATM/ANS-leverantörer, till följd av oförutsedda skäl utanför deras kontroll, att tillhandahålla sina tjänster i enlighet med dessa krav. Utan att det påverkar tillämpningen av dessa leverantörers skyldighet att vidta alla rimliga åtgärder som ligger inom deras kontroll för att förhindra att sådana situationer uppstår och för att återställa uppfyllandet av dessa krav så snart som möjligt om sådana situationer ändå uppstår, bör de därför åläggas att vidta nödvändiga beredskapsåtgärder för ett fortsatt och säkert tillhandahållande av sina tjänster på andra sätt, i synnerhet med hjälp av konventionella navigationsprocedurer.
- (11) Det är nödvändigt att medge tillräckligt med tid för de berörda parterna att uppfylla kraven i denna förordning. Kravet på att endast PBN ska användas bör gälla från och med ett lämpligt senare datum, för att medge tillräckligt med tid för en säker och smidig övergång. Dessutom bör även vissa bestämmelser i bilagan gälla från och med ett senare lämpligt datum, mot bakgrund av den ytterligare tid som behövs för de berörda parternas anpassning till kraven i fråga.
- (12) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning grundas på det yttrande som har utfärdats av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet i enlighet med artiklarna 17.2 b och 19.1 i förordning (EG) nr 216/2008.
- (13) De åtgärder som avses i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010 (EUT L 185, 15.7.2011, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

### Syfte och tillämpningsområde

- (1) I denna förordning fastställs krav för användning av luftrummet och operativa förfaranden avseende prestandabaserad navigation.
- (2) Denna förordning gäller för leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänst (ATM/ANS) och flygplatsoperatörer (nedan kallade *ATM/ANS-leverantörer*) som har ansvar för att inrätta instrumentinflygningsprocedurer eller ATS-flygvägar, där de tillhandahåller sina tjänster i följande luftrum:
- Över det territorium som omfattas av fördraget.
  - Allt annat luftrum där medlemsstaterna har ansvar för tillhandahållandet av flygtrafiktjänst i enlighet med artikel 1.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 <sup>(1)</sup>.

#### Artikel 2

### Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- prestandabaserad navigation (performance based navigation, PBN)*: prestationsbaserad navigation enligt definitionen i artikel 2.5 i förordning (EU) nr 965/2012.
- ATS-flygväg*: ATS-flygväg enligt definitionen i artikel 2.46 i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012.
- instrumentinflygningsprocedur*: instrumentinflygningsprocedur enligt definitionen i artikel 2.90 i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012.
- konventionella navigationsprocedurer*: ATS-flygvägar och instrumentinflygningsprocedurer som bygger på användning av markbaserade navigationshjälpmedel som inte möjliggör uppfyllande av de PBN-krav som anges i denna förordning.
- instrumentbana*: instrumentbana enligt definitionen i bilaga I punkt 22 i kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 <sup>(2)</sup>.
- navigationsspecifikation*: en uppsättning krav för luftfartyg och flygande personal som behövs för att stödja PBN-flygningar inom ett definierat luftrum.
- erforderlig navigeringsnoggrannhet (RNP) X-specifikation (required navigation performance, RNP)*: en navigationsspecifikation som är baserad på områdesnavigering som inkluderar kravet på prestandaövervakning och larm ombord, varvid "X" avser lateral navigeringsnoggrannhet i nautiska mil eller typen av operation och erforderliga funktioner.
- lateral navigation (LNAV), lateral navigation/vertical navigation (LNAV/VNAV) och localizer performance with vertical guidance (LPV)*: beteckningar för att identifiera de olika typerna av operativa minima på inflygningskartor som visar inflygningsprocedurer som är baserade på GNSS (Global Navigation Satellite Systems) och som klassificeras som RNP-inflygningar (RNP APCH).
- RF (radius to fix)*: en cirkulär bana, med konstant radie, som går runt en definierad svängpunkt och som avslutas vid en fastställd punkt.
- 2D-inflygning*: en instrumentinflygningsprocedur, klassificerad som en icke-precisionsinflygningsprocedur enligt definitionen i artikel 2.90 i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012.
- 3D-inflygning*: en instrumentinflygningsprocedur, klassificerad som en inflygningsprocedur med vertikal vägledning eller en precisionsinflygningsprocedur, enligt definitionen i artikel 2.90 i genomförandeförordning (EU) nr 923/2012.
- satellitbaserad stödfunktion (satellite-based augmentation system, SBAS)*: en stödfunktion med stor räckvidd i vilken användaren av ett globalt system för satellitnavigering (GNSS) får stödinformation från en satellitbaserad sändare.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 20).

<sup>(2)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 139/2014 av den 12 februari 2014 om krav och administrativa rutiner för flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 44, 14.2.2014, s. 1).

- (13) *områdesnavigering (RNAV) X-specifikation (area navigation)*: en navigationsspecifikation som är baserad på områdesnavigering som inte inkluderar kravet på prestandaövervakning och larm ombord, varvid "X" avser lateral navigeringsnoggrannhet i nautiska mil.
- (14) *STAR-flygväg (standard instrument arrival, standardflygväg för ankommande IFR-trafik)*: en publicerad flygväg, för ankommande IFR-trafik, som förbinder en signifikant punkt, vanligen på en ATS-flygväg, med en punkt från vilken en publicerad instrumentinflygningsprocedur kan påbörjas.
- (15) *SID-flygväg (standard instrument departure, standardflygväg för avgående IFR-trafik)*: en publicerad flygväg, för avgående IFR-trafik, som förbinder flygplatsen med en angiven signifikant punkt, vanligen på en anvisad ATS-flygväg, från vilken flygning på sträcka inleds.
- (16) *navigationsfunktioner*: detaljspecifikation av den kapacitet som krävs hos navigationssystemet för att behoven för avsedd verksamhet i lufrummet ska kunna tillgodoses.

### Artikel 3

#### PBN-krav

ATM/ANS-leverantörer ska uppfylla de krav för genomförande av prestandabaserad navigation som anges i kapitel PBN i bilagan.

### Artikel 4

#### Övergångsbestämmelser

1. ATM/ANS-leverantörer ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa en smidig och säker övergång till tillhandahållandet av sina tjänster med hjälp av prestandabaserad navigation i enlighet med artikel 3.

Dessa åtgärder ska inbegripa upprättande och genomförande av en övergångsplan. ATM/ANS-leverantörer ska hålla sin övergångsplan uppdaterad.

Övergångsplanen ska vara förenlig med den europeiska generalplanen för flygledningstjänst och de gemensamma projekt som avses i artikel 15a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 <sup>(1)</sup>.

2. ATM/ANS-leverantörer ska samråda med alla följande parter om utkastet till övergångsplan och om utkast till alla betydande uppdateringar av den och ska ta hänsyn till deras synpunkter när det är lämpligt:

- a) Flygplatsoperatörer, lufrumsanvändare och organisationer som företräder lufrumsanvändare som påverkas av tillhandahållandet av deras tjänster.
- b) Den nätverksförvaltare som avses i artikel 3.1 i förordning (EU) nr 677/2011.
- c) ATM/ANS-leverantörer som tillhandahåller sina tjänster i angränsande lufrumsblock.

3. Efter att ha genomfört det samråd som avses i punkt 2 ska ATM/ANS-leverantörer översända resultaten av samrådet, samt utkastet till övergångsplan, eller utkastet till en betydande uppdatering av denna, för godkännande till den behöriga myndighet som ansvarar för det berörda lufrummet.

Den behöriga myndigheten ska kontrollera huruvida utkastet till övergångsplan, eller utkastet till en betydande uppdatering av denna, uppfyller kraven i denna förordning och i synnerhet huruvida det i utkastet tas hänsyn till lufrumsanvändares synpunkter där det är lämpligt, inbegripet användare som brukar statsluftfartyg. Den medlemsstat där den behöriga myndigheten är verksam får föreskriva att sådan kontroll ska genomföras i samordning med andra relevanta myndigheter i den berörda medlemsstaten.

Den behöriga myndigheten ska utan onödigt dröjsmål informera ATM/ANS-leverantörerna om resultatet av den kontrollen. ATM/ANS-leverantörer ska inte upprätta eller genomföra övergångsplanen, eller den betydande uppdateringen av denna, innan de har informerats av den behöriga myndigheten om att den har godkänt utkastet till övergångsplan eller utkastet till en betydande uppdatering av denna.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska lufrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10).

*Artikel 5***Krav på att endast PBN ska användas**

1. ATM/ANS-leverantörer ska inte tillhandahålla sina tjänster med hjälp av konventionella navigationsprocedurer, eller med hjälp av prestandabaserad navigation som inte är förenlig med kraven i punkt AUR.PBN.2005 i bilagan.
2. Punkt 1 ska inte påverka tillämpningen av artikel 6 och möjligheten för ATM/ANS-leverantörer att tillhandahålla sina tjänster med hjälp av landningssystem som möjliggör CAT II-, CAT IIIA- eller CAT IIIB-verksamhet i den mening som avses i punkterna 14, 15 respektive 16 i bilaga I till förordning (EU) 965/2012.

*Artikel 6***Beredskapsåtgärder**

ATM/ANS-leverantörer ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de fortsatt kan tillhandahålla sina tjänster på andra sätt om, till följd av oförutsedda skäl utanför deras kontroll, GNSS eller andra metoder som används för prestandabaserad navigation inte längre är tillgängliga, vilket gör det omöjligt för dem att tillhandahålla sina tjänster i enlighet med artikel 3. Dessa åtgärder ska i synnerhet omfatta att behålla ett nätverk av konventionella navigationshjälpmedel och tillhörande övervaknings- och kommunikationsinfrastruktur.

*Artikel 7***Ikraftträdande och tillämpning**

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Denna förordning ska tillämpas från och med den 3 december 2020.

Med avvikelse från första stycket ska emellertid följande gälla:

- a) Artikel 5 ska tillämpas från och med den 6 juni 2030.
- b) För flygplatser som förtecknas i punkt 1.2.1 i bilagan till genomförandeförordning (EU) nr 716/2014 och för banriktningar med instrumentinflygning där det finns förfaranden vid precisionsinflygningsprocedurer på andra flygplatser ska punkt AUR.PBN.2005.1 i bilagan tillämpas från och med den 25 januari 2024.
- c) För varje banriktning med instrumentinflygning ska punkt AUR.PBN.2005.4 i bilagan tillämpas från och med den 25 januari 2024 för en SID- eller STAR-flygväg som inrättats och från och med den 6 juni 2030 för alla SID- eller STAR-flygvägar som inrättats.
- d) För ATS-flygvägar under FL 150 ska punkt AUR.PBN.2005.6 i bilagan tillämpas från och med den 25 januari 2024.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 18 juli 2018.

På kommissionens vägnar  
Jean-Claude JUNCKER  
Ordförande

## BILAGA

**KAPITEL PBN – Prestandabaserad navigation****AUR.PBN.1005 Syfte**

I enlighet med artikel 3 fastställs i detta kapitel krav för genomförandet av prestandabaserad navigation (PBN) vilka ska uppfyllas av ATM/ANS-leverantörer.

**AUR.PBN.2005 Flygvägar och procedurer**

- (1) ATM/ANS-leverantörer ska genomföra, för varje banriktning med instrumentinflygning, inflygningsprocedurer i enlighet med kraven i RNP APCH-specifikationen (RNP-inflygning), inbegripet LNAV-, LNAV/VNAV- och LPV-minima och, om det krävs på grund av trafiktäthet eller trafikkomplexitet, RF-avsnitt (radius to fix legs).
  - (2) Med avvikelse från punkt 1, för banriktningar med instrumentinflygning där, på grund av terräng, hinder eller förhållanden som rör separation av flygtrafik, genomförandet av 3D-inflygningsprocedurer är ytterst svårt, ska ATM/ANS-leverantörer genomföra 2D-inflygningsprocedurer i enlighet med kraven i RNP APCH-specifikationen (RNP-inflygning). I sådana fall får de också, utöver genomförandet av dessa 2D-inflygningsprocedurer, genomföra 3D-inflygningsprocedurer i enlighet med kraven i RNP AR APCH-specifikationen.
  - (3) Med avvikelse från punkt 1, för banriktningar med instrumentinflygning utan lämplig SBAS-täckning, ska ATM/ANS-leverantörer genomföra RNP APCH-procedurer, inbegripet LNAV- och LNAV/VNAV-minima. ATM/ANS-leverantörer ska också genomföra LPV-minima för dessa banriktningar med instrumentinflygning, senast 18 månader från det datum då sådan lämplig SBAS-täckning är tillgänglig.
  - (4) Om ATM/ANS-leverantörer har inrättat SID-flygvägar eller STAR-flygvägar ska de genomföra dessa flygvägar i enlighet med kraven i RNAV 1-specifikationen.
  - (5) Med avvikelse från punkt 4, om ATM/ANS-leverantörer har inrättat SID-flygvägar eller STAR-flygvägar och om det krävs högre prestandakrav än de som avses i den punkten för att upprätthålla flygtrafikkapaciteten och flygtrafiksäkerheten i miljöer med hög trafiktäthet, trafikkomplexitet eller särskilda terrängegenskaper, ska de genomföra dessa flygvägar i enlighet med kraven i RNP 1-specifikationen, inbegripet en eller flera av följande ytterligare navigationsfunktioner:
    - a) Verksamhet längs en vertikal bana och mellan två fix och med användning av
      - i) höjdbegränsning "AT",
      - ii) höjdbegränsning "AT OR ABOVE",
      - iii) höjdbegränsning "AT OR BELOW",
      - iv) "WINDOW"-begränsning.
    - b) RF-avsnitt (radius to fix leg).
  - (6) Om ATM/ANS-leverantörer har inrättat ATS-flygvägar för flygning på sträcka ska de genomföra dessa flygvägar i enlighet med kraven i RNAV 5-specifikationen.
  - (7) Med avvikelse från punkterna 4 och 6, om ATM/ANS-leverantörer har inrättat ATS-flygvägar, SID-flygvägar eller STAR-flygvägar för verksamhet med rotorluftfartyg, ska de genomföra dessa flygvägar i enlighet med kraven i RNP 0.3-, RNAV 1- eller RNP 1-specifikationerna. I sådana fall ska det stå dem fritt att besluta vilken av dessa tre kravuppsättningar de ska uppfylla.
-