

# NAŘÍZENÍ

## PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1048

ze dne 18. července 2018,

**kterým se stanoví požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy týkající se navigace založené na výkonnosti**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES<sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 8b odst. 6 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Trvalý nárůst letecké dopravy klade stále větší nároky na používání dostupného vzdušného prostoru, a zvyšuje tak potřebu využívat jej co nejučelněji a nejučinněji. Poskytování služeb v oblasti uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb (ATM/ANS), které využívají navigaci založenou na výkonnosti (PBN), může být přínosné z hlediska bezpečnosti, kapacity a účinnosti díky optimalizaci tratí letových provozních služeb (ATS) a postupů přiblížení podle přístrojů. Za účelem dosažení těchto přínosů a zlepšení výkonnosti Evropské sítě uspořádání letového provozu by měly být poskytnuty harmonizované požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy týkající se PBN.
- (2) Tyto požadavky a postupy týkající se PBN by měly být založeny na pravidlech vytvořených Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) a jejich provádění by mělo být v souladu s celosvětovým plánem letecké navigace ICAO<sup>(2)</sup> a evropským hlavním plánem ATM<sup>(3)</sup>.
- (3) Příloha prováděcího nařízení Komise (EU) č. 923/2012<sup>(4)</sup> a zejména její bod SERA.5015 písm. a), příloha III nařízení Komise (EU) č. 965/2012<sup>(5)</sup> a zejména její bod ORO.GEN.110 písm. d), čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008, prováděný přílohou I nařízení Komise (EU) č. 452/2014<sup>(6)</sup>, a zejména jejím bodem TCO.205, vyžadují, aby letadlo bylo vybaveno a aby členové letové posádky měli příslušnou kvalifikaci k provozování zamýšlené trasy či postupu. Tyto požadavky by měly být doplněny společnými požadavky na užívání vzdušného prostoru, které určují odpovídající letové postupy a trasy.
- (4) Provádění PBN v koncových řízených oblastech s vysokou hustotou letového provozu, jak ho vyžaduje prováděcí nařízení Komise (EU) č. 716/2014<sup>(7)</sup>, má zlepšit přesnost příletové dráhy letu a usnadnit řízení provozu v dřívější fázi, což umožní snížit spotřebu paliva a omezit dopad na životní prostředí ve fázích klesání a příletu. V zájmu usnadnění provádění by měly být požadavky tohoto nařízení v souladu s požadavky prováděcího opatření (EU) č. 716/2014.

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

<sup>(2)</sup> Dokument ICAO č. 9750.

<sup>(3)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 409/2013 o definici společných projektů, vytvoření správy a identifikaci pobídek podporujících provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu (Úř. věst. L 123, 4.5.2013, s. 1).

<sup>(4)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1).

<sup>(5)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

<sup>(6)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 452/2014 ze dne 29. dubna 2014, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu provozovatelů ze třetích zemí podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 133, 6.5.2014, s. 12).

<sup>(7)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 716/2014 ze dne 27. června 2014 o zřízení pilotního společného projektu na podporu provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu (Úř. věst. L 190, 28.6.2014, s. 19).

- (5) Mělo by se prosazovat používání systémů s družicovým rozšířením (SBAS), zejména v podobě evropské služby pro pokrytí geostacionární navigací (EGNOS), jelikož aspekty bezpečnosti a nákladové účinnosti podporují zavedení přiblížení s minimy výkonnosti směrového majáku s vertikálním vedením (LPV). Provoz s jinými schopnostmi PBN by však měl být usnadněn poskytováním jiných minim kromě LPV.
- (6) Při vytváření plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS má manažer struktury vzdušného prostoru uvedený v nařízení Komise (EU) č. 677/2011 <sup>(1)</sup> podle tohoto nařízení spoléhat na proces rozhodování založeného na spolupráci. Proto by měl manažer struktury vzdušného prostoru v souvislosti s poskytováním ATM/ANS podle tohoto nařízení spolupracovat s poskytovateli ATM/ANS, a to zejména aby se zajistilo, že tratě ATS využívané za účelem přepravy do traťové sítě nebo z traťové sítě odpovídají specifikaci obsluhovaných standardních přístrojových odletových (SID) tratí a standardních přístrojových příletových (STAR) tratí.
- (7) Požadavky na poskytovatele ATM/ANS týkající se provádění PBN stanovené v tomto nařízení by měly zahrnovat především vhodné požadavky na provádění postupů 3D přiblížení na všech koncích přístrojové dráhy a na provádění tratí SID a STAR tam, kde je poskytovatelé zřídili. Stanovení těchto požadavků by však v určitých situacích mohlo mít závažné nepříznivé následky, které budou převažovat nad potenciálním přínosem z hlediska bezpečnosti, kapacity a účinnosti. Proto by poskytovatelé ATM/ANS měli být v těchto situacích oprávněni se od těchto požadavků odchýlit a místo toho by měli podléhat určitým alternativním požadavkům, které se pro tyto specifické situace hodí lépe, a zároveň co nejvíce dosahovat zmíněných přínosů.
- (8) Dále by poskytovatelé ATM/ANS v zájmu bezpečného a plynulého přechodu měli mít možnost přiměřenou dobu poskytovat své služby rovněž prostřednictvím jiných prostředků než používáním PBN v souladu s požadavky tohoto nařízení. Od 1. června 2030 by však již neměli mít možnost tak činit jinak než prostřednictvím nouzových opatření, s ohledem na potřebu racionalizovat poskytování ATM/ANS a zabránit zbytečným nákladům, zejména pro uživatele vzdušného prostoru, vyplývajícím z existence více vrstev navigační infrastruktury.
- (9) V zájmu bezpečnosti by měl být zajištěn plynulý a koordinovaný přechod pro poskytování ATM/ANS, které využívají PBN v souladu s požadavky tohoto nařízení. Poskytovatelé ATM/ANS by tudíž měli včasným a účinným způsobem přijmout všechna nezbytná opatření pro tento účel. Tato opatření by měla zahrnovat zřízení plánu přechodu, který by každý poskytovatel průběžně aktualizoval, aby byl zohledněn veškerý příslušný vývoj související s přechodem. Tyto plány přechodu a jakékoli aktualizace, které jsou významné tím, že zahrnují zásadní změny těchto plánů, a které mohou podstatným způsobem ovlivnit zájmy zainteresovaných stran, by měly být zavedeny po procesu konzultací zainteresovaných stran, aby se zajistilo, že v případě potřeby budou zohledněna jejich stanoviska, a po schválení příslušným orgánem, aby se zaručilo dodržování požadavků stanovených v tomto nařízení a zejména v čl. 4 odst. 1.
- (10) Ve výjimečných případech mohou nastat situace, kdy se po uplatňování požadavků na PBN stanovených v tomto nařízení ukáže jako nemožné, aby poskytovatelé ATM/ANS z neočekávaných důvodů, jež nemohou ovlivnit, poskytovali své služby v souladu s těmito požadavky. Aniž by byla dotčena povinnost těchto poskytovatelů přijmout všechna přiměřená opatření, která mají k dispozici, s cílem předejít vzniku těchto situací a obnovit co nejvčasnější dodržování daných požadavků, pokud tyto situace přesto nastanou, mělo by být po poskytovatelích požadováno, aby přijali nezbytná nouzová opatření pro trvalé, bezpečné poskytování svých služeb prostřednictvím jiných prostředků, zejména používáním konvenčních navigačních postupů.
- (11) Je nezbytné dotčeným stranám poskytnout dostatek času, aby dosáhly souladu s tímto nařízením. Požadavek týkající se výlučného používání PBN by měl platit od vhodného pozdějšího data, aby byl dostatek času na bezpečný a plynulý přechod. Mimoto by některá ustanovení přílohy měla rovněž platit od vhodného pozdějšího data, s ohledem na dodatečný čas, který zúčastněné strany potřebují, aby se přizpůsobily dotyčným požadavkům.
- (12) Opatření stanovená tímto nařízením jsou založena na stanovisku Evropské agentury pro bezpečnost letectví v souladu s čl. 17 odst. 2 písm. b) a čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.
- (13) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 <sup>(2)</sup>,

<sup>(1)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 677/2011 ze dne 7. července 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a kterým se mění nařízení (EU) č. 691/2010 (Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s. 1).

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

### Článek 1

#### Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy týkající se navigace založené na výkonnosti.
2. Toto nařízení se vztahuje na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb (ATM/ANS) a na provozovatele letišť (dále jen „poskytovatelé ATM/ANS“), kteří nesou odpovědnost za zavádění postupů přiblížení podle přístrojů nebo tratí letových provozních služeb (ATS), kde poskytují své služby v tomto vzdušném prostoru:
  - a) nad územím, na které se vztahuje Smlouva;
  - b) v každém dalším vzdušném prostoru, kde členské státy odpovídají za poskytování letových navigačních služeb v souladu s čl. 1 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 <sup>(1)</sup>.

### Článek 2

#### Definice

Pro účely tohoto nařízení platí tyto definice:

- 1) „navigací založenou na výkonnosti (PBN)“ se rozumí navigace založená na výkonnosti ve smyslu čl. 2 odst. 5 nařízení (EU) č. 965/2012;
- 2) „tratí ATS“ se rozumí trať ATS ve smyslu čl. 2 odst. 46 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012;
- 3) „postupem přiblížení podle přístrojů“ se rozumí postup přiblížení podle přístrojů ve smyslu čl. 2 odst. 90 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012;
- 4) „konvenčními navigačními postupy“ se rozumí tratě ATS a postupy přiblížení podle přístrojů založené na používání pozemních navigačních zařízení, která neumožňují splnění požadavků na PBN stanovených v tomto nařízení;
- 5) „přístrojovou dráhou“ se rozumí přístrojová dráha ve smyslu bodu 22 přílohy I nařízení Komise (EU) č. 139/2014 <sup>(2)</sup>;
- 6) „navigační specifikací“ se rozumí soubor požadavků na letadla a jejich posádky nezbytných pro podporu provozu s navigací založenou na výkonnosti ve vymezeném vzdušném prostoru;
- 7) „specifikací X požadované navigační výkonnosti (RNP)“ se rozumí navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která zahrnuje požadavek na sledování palubní výkonnosti a varování, přičemž „X“ označuje přesnost příčné navigace v námořních mílich nebo druh provozu a požadované funkce;
- 8) „příčnou navigací (LNAV)“, „příčnou navigací/vertikální navigací (LNAV/VNAV)“ a „výkonností směrového majáku s vertikálním vedením (LPV)“ se rozumí označení různých druhů provozních minim ve schématech přiblížení, jež popisují postupy přiblížení založené na globálních družicových navigačních systémech (GNSS), které jsou klasifikovány jako přiblížení s požadovanou navigační výkonností (RNP APCH);
- 9) „kružnicí na fix (RF)“ se rozumí kruhová dráha s konstantním poloměrem kolem definovaného středu obratu, který končí v pevně stanoveném bodě;
- 10) „2D přiblížením“ se rozumí postup přiblížení podle přístrojů, klasifikovaný jako postup nepřesného přístrojového přiblížení, ve smyslu čl. 2 odst. 90 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012;
- 11) „3D přiblížením“ se rozumí postup přiblížení podle přístrojů, klasifikovaný jako přiblížení s vertikálním vedením nebo přesné přiblížení, ve smyslu čl. 2 odst. 90 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012;
- 12) „systémem s družicovým rozšířením (SBAS)“ se rozumí rozšiřující systém se širokým pokrytím, ve kterém uživatel GNSS získává informace o rozšíření ze satelitního vysílače;

<sup>(1)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20).

<sup>(2)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 44, 14.2.2014, s. 1).

- 13) „specifikací X prostorové navigace (RNAV)“ se rozumí navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která nezahrnuje požadavek na sledování palubní výkonnosti a varování, přičemž „X“ označuje přesnost příčné navigace v námořních mílich;
- 14) „standardní přístrojovou příletovou (STAR) trať“ se rozumí stanovená příletová trať podle pravidel pro let podle přístrojů spojující význačný bod, který je obvykle na trati ATS, s bodem, z něhož lze zahájit publikovaný postup pro přiblížení podle přístrojů;
- 15) „standardní přístrojovou odletovou (SID) trať“ se rozumí stanovená odletová trať podle pravidel pro let podle přístrojů spojující letiště se stanoveným význačným bodem, obvykle na stanovené trati ATS, na němž začíná traťová fáze letu;
- 16) „navigační funkcí“ se rozumí podrobný požadavek na schopnost navigačního systému splňovat požadavky navrhovaného provozu ve vzdušném prostoru.

### Článek 3

#### Požadavky na PBN

Poskytovatelé ATM/ANS musí splňovat požadavky na uplatňování navigace založené na výkonnosti stanovené v hlavě PBN přílohy.

### Článek 4

#### Přechodná opatření

1. Poskytovatelé ATM/ANS musí přijmout nezbytná opatření k zajištění plynulého a bezpečného přechodu na poskytování svých služeb za použití navigace založené na výkonnosti v souladu s článkem 3.

Tato opatření musí zahrnovat vytvoření a provádění plánu přechodu. Poskytovatelé ATM/ANS musí svůj plán přechodu průběžně aktualizovat.

Plán přechodu musí být v souladu s evropským hlavním plánem ATM a se společnými projekty uvedenými v článku 15a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 <sup>(1)</sup>.

2. Poskytovatelé ATM/ANS musí konzultovat všechny tyto strany ohledně návrhu plánu přechodu a návrhu jakýchkoli významných úprav tohoto plánu a musí zohlednit jejich případná stanoviska:

- a) provozovatelé letišť, uživatelé vzdušného prostoru a zastupující organizace těchto uživatelů vzdušného prostoru ovlivněné poskytováním jejich služeb;
- b) manažer struktury vzdušného prostoru uvedený v čl. 3 odst. 1 nařízení Komise (EU) č. 677/2011;
- c) poskytovatelé ATM/ANS, kteří poskytují své služby v přilehlých blocích vzdušného prostoru.

3. Poté, co poskytovatelé ATM/ANS provedou konzultaci uvedenou v odstavci 2, předloží výsledky této konzultace, jakož i návrh plánu přechodu nebo návrh významných úprav tohoto plánu, ke schválení příslušnému orgánu, který odpovídá za dotčený vzdušný prostor.

Tento příslušný orgán ověří, zda návrh plánu přechodu nebo návrh významných úprav tohoto plánu vyhovuje požadavkům tohoto nařízení a zejména zda zohledňuje případná stanoviska uživatelů vzdušného prostoru, včetně těch, kteří provozují státní letadla. Členský stát příslušného orgánu může stanovit, že toto ověření musí být provedeno ve spolupráci s dalšími příslušnými orgány dotčeného členského státu.

Tento příslušný orgán bez zbytečného odkladu informuje poskytovatele ATM/ANS o výsledku ověření. Poskytovatelé ATM/ANS nesmí vytvořit nebo provádět plán přechodu nebo jeho významné úpravy předtím, než je informuje příslušný orgán, že schvaluje návrh plánu přechodu nebo jeho významné úpravy.

<sup>(1)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004, o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10).

## Článek 5

**Výlučné používání PBN**

1. Poskytovatelé ATM/ANS nesmí poskytovat své služby pomocí konvenčních navigačních postupů nebo pomocí navigace založené na výkonnosti, která nevyhovuje požadavkům bodu AUR.PBN.2005 přílohy.
2. Odstavcem 1 není dotčen článek 6 a možnost poskytovatelů ATM/ANS poskytovat své služby pomocí přistávacích systémů, které umožňují provoz kategorií CAT II, CAT IIIA či CAT IIIB ve smyslu bodů 14, 15 a 16 přílohy I nařízení (EU) č. 965/2012.

## Článek 6

**Nouzová opatření**

Poskytovatelé ATM/ANS musí přijmout nutná opatření, aby zajistili, že budou nadále schopni poskytovat své služby prostřednictvím jiných prostředků v případech, kdy z neočekávaných důvodů, jež nemohou ovlivnit, již nebudou k dispozici systémy GNSS nebo jiné metody používané pro navigaci založenou na výkonnosti, což jim znemožní poskytovat své služby v souladu s článkem 3. Tato opatření musí zahrnovat zejména zachování sítě konvenčních navigačních zařízení a související přehledovou a komunikační infrastrukturu.

## Článek 7

**Vstup v platnost a použitelnost**

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Nařízení se použije ode dne 3. prosince 2020.

Avšak odchýlně od prvního pododstavce:

- a) článek 5 se použije ode dne 6. června 2030;
- b) pro letiště uvedená v bodě 1.2.1 přílohy prováděcího nařízení (EU) č. 716/2014 a pro konce přístrojové dráhy obsluhované pomocí postupů přesného přiblížení na jiných letištích se použije bod AUR.PBN.2005 odst. 1 přílohy ode dne 25. ledna 2024;
- c) pro všechny konce přístrojové dráhy se použije bod AUR.PBN.2005 odst. 4 přílohy ode dne 25. ledna 2024 v souvislosti s jednou vytvořenou tratí SID nebo STAR a ode dne 6. června 2030 v souvislosti se všemi vytvořenými tratěmi SID nebo STAR;
- d) pro tratě ATS pod letovou hladinou 150 se použije bod AUR.PBN.2005 odst. 6 přílohy ode dne 25. ledna 2024.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 18. července 2018.

Za Komisi  
předseda  
Jean-Claude JUNCKER

## PŘÍLOHA

**HLAVA PBN – Navigace založená na výkonnosti****AUR.PBN.1005 Předmět**

V souladu s článkem 3 tato hlava stanoví požadavky na provádění navigace založené na výkonnosti (PBN), které musí poskytovatelé ATM/ANS splňovat.

**AUR.PBN.2005 Tratě a postupy**

- 1) Poskytovatelé ATM/ANS musí na všech koncích přístrojové dráhy provádět postupy přiblížení v souladu s požadavky na specifikaci přiblížení s požadovanou navigační výkonností (RNP APCH), včetně minim LNAV, LNAV/VNAV a LPV a v případech, kde to vyžaduje hustota a složitost provozu, též včetně úseků kružnice na fix (RF).
- 2) Na koncích přístrojové dráhy, kde je kvůli terénu, překážkám či podmínkám rozstupu letového provozu provádění postupů 3D přiblížení mimořádně obtížné, musí poskytovatelé ATM/ANS odchylně od bodu (1) provádět postupy 2D přiblížení v souladu s požadavky specifikace přiblížení RNP (RNP APCH). V takovém případě mohou kromě provádění těchto postupů 2D přiblížení rovněž provádět postupy 3D přiblížení v souladu s požadavky specifikace požadovaného povolení RNP (RNP AR APCH).
- 3) Na koncích přístrojové dráhy bez přiměřeného pokrytí SBAS musí poskytovatelé ATM/ANS odchylně od bodu (1) provádět postupy RNP APCH, včetně minim LNAV a LNAV/VNAV. Poskytovatelé ATM/ANS musí na těchto koncích přístrojové dráhy rovněž provádět minima LPV nejpozději 18 měsíců od data, kdy je toto přiměřené pokrytí SBAS k dispozici.
- 4) V případech, kdy poskytovatelé ATM/ANS vytvoří tratě SID nebo STAR, musí realizovat tyto tratě v souladu s požadavky specifikace RNAV 1.
- 5) Odchylně od bodu 4 musí poskytovatelé ATM/ANS v případech, kdy vytvoří tratě SID nebo STAR a kdy jsou za účelem zachování kapacity a bezpečnosti letového provozu v prostředích s vysokou hustotou provozu, složitostí provozu či prvky terénu stanoveny vyšší výkonnostní požadavky než ty, které jsou ve zmíněném bodě uvedeny, realizovat tyto tratě v souladu s požadavky specifikace RNP 1, včetně jedné či více těchto dodatečných navigačních funkcí:
  - a) provoz po vertikální dráze a mezi dvěma fixy a za použití:
    - i) omezení nadmořské výšky „AT“;
    - ii) omezení nadmořské výšky „AT OR ABOVE“;
    - iii) omezení nadmořské výšky „AT OR BELOW“;
    - iv) omezení „WINDOW“;
  - b) úsek kružnice na fix (RF).
- 6) V případech, kdy poskytovatelé ATM/ANS vytvoří tratě ATS pro traťový provoz, musí realizovat tyto tratě v souladu s požadavky specifikace RNAV 5.
- 7) V případech, kdy poskytovatelé ATM/ANS vytvoří tratě ATS, SID nebo STAR pro provoz letadel s rotující nosnou plochou, musí odchylně od bodů 4 a 6 realizovat tyto tratě v souladu s požadavky specifikací RNP 0.3, RNAV 1 či RNP 1. V takovém případě musí být oprávnění rozhodnout, které z těchto tří souborů požadavků budou dodržovat.