REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2018/1048 AL COMISIEI

din 18 iulie 2018

de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE ([1]), în special articolul 8b alineatul (6),

întrucât:

(1) Creșterea continuă a transportului aerian generează cereri tot mai mari de utilizare a spațiului aerian disponibil, accentuând astfel necesitatea de a-l utiliza cât mai eficient și mai eficace posibil. Asigurarea managementului traficului aerian/serviciilor de navigație aeriană (ATM/ANS) cu ajutorul navigației bazate pe performanțe (PBN) poate aduce beneficii în materie de siguranță, capacitate și eficiență prin optimizarea rutelor serviciilor de trafic aerian și a procedurilor de apropiere instrumentală. Pentru a materializa aceste beneficii și pentru a îmbunătăți performanța rețelei europene de management al traficului aerian, ar trebui prevăzute cerințe armonizate de utilizare a spațiului aerian și proceduri armonizate de operare în ceea ce privește PBN.

(2) Respectivele cerințe și proceduri în ceea ce privește PBN ar trebui să se bazeze pe normele elaborate de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), iar punerea lor în aplicare ar trebui să se deruleze în conformitate cu Planul mondial de navigație aeriană al OACI ([2]) și cu Planul general european de management al traficului aerian ([3]).

(3) În anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei ([4]) și îndeosebi la punctul SERA.5015 litera (a), în anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ([5]) și îndeosebi la punctul ORO.GEN.110 litera (d), la articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, astfel cum a fost pus în aplicare prin anexa I la Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei ([6]), și îndeosebi la punctul TCO.205, se impune ca aeronavele să fie echipate, iar echipajul de zbor să fie calificat corespunzător pentru a opera pe ruta avută în vedere sau pentru a efectua procedura avută în vedere. Aceste cerințe ar trebui completate de cerințe comune de utilizare a spațiului aerian care să specifice rutele și procedurile de zbor corespunzătoare.

(4) Se estimează că utilizarea PBN în regiunile de control terminal cu densitate mare, astfel cum se prevede în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 al Comisiei ([7]), va îmbunătăți precizia traiectoriei de apropiere și va facilita secvențierea traficului într-un stadiu timpuriu, astfel încât să se poată reduce consumul de combustibil și impactul asupra mediului în etapele de coborâre și de sosire. Pentru a înlesni punerea în aplicare, cerințele prevăzute în prezentul regulament ar trebui să fie compatibile cu cele din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014.

([1]) JO L 79, 13.3.2008, p. 1.
([2]) Documentul 9750 al OACI.
([3]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 privind definirea proiectelor comune, instituirea guvernanței și identificarea stimulentelor pentru sprijinirea implementării Planului general european de management al traficului aerian (JO L 123, 4.5.2013, p. 1).
([4]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012 de stabilire a regulilor comune ale aerului și a dispozițiilor operaționale privind serviciile și procedurile din navigația aeriană și de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 și a Regulamentelor (CE) nr. 1265/2007, (CE) nr. 1794/2006, (CE) nr. 730/2006, (CE) nr. 1033/2006 și (UE) nr. 255/2010 (JO L 281, 13.10.2012, p. 1).
([5]) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).
([6]) Regulamentul (UE) nr. 452/2014 al Comisiei din 29 aprilie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene ale operatorilor din țări terțe în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 133, 6.5.2014, p. 12).
([7]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 al Comisiei din 27 iunie 2014 privind instituirea proiectului comun pilot de sprijinire a punerii în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian (JO L 190, 28.6.2014, p. 19).

(5) Ar trebui promovată utilizarea sistemelor de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS), în special sub forma Serviciului european geostaționar mixt de navigare (EGNOS), dat fiind că există considerente legate de siguranță și de rentabilitate care susțin instituirea unor apropieri bazate pe minimele de performanță de aliniament de pistă cu ghidare verticală (*localiser performance with vertical guidance* – LPV). În orice caz, ar trebui facilitate operațiunile cu alte capacități PBN prin oferirea altor minime în afară de LPV.

(6) La elaborarea planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute, administratorul de rețea menționat în Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei ([1]) trebuie, în temeiul regulamentului respectiv, să se bazeze pe un proces decizional în cooperare. În consecință, în ceea ce privește furnizarea de ATM/ANS în conformitate cu prezentul regulament, administratorul de rețea ar trebui să se coordoneze cu furnizorii de ATM/ANS în special pentru a se asigura că rutele ATS utilizate în scopul tranziției către sau dinspre rețeaua de rută sunt conforme cu specificația rutelor de plecare instrumentală standard (*standard instrument departure* – SID) și a rutelor de sosire instrumentală standard (*standard instrument arrival* – STAR) deservite.

(7) Cerințele pentru furnizorii de ATM/ANS în ceea ce privește punerea în aplicare a PBN prevăzută în prezentul regulament ar trebui să includă, în special, cerințe adecvate pentru implementarea, la toate capetele de pistă instrumentală, a procedurilor de apropiere 3D și, în cazul în care respectivii furnizori au stabilit rute SID sau rute STAR, implementarea acestor rute. Cu toate acestea, impunerea respectivelor cerințe ar putea avea, în anumite situații, consecințe negative grave care ar contrabalansa potențialele beneficii la nivel de siguranță, capacitate și eficiență. Prin urmare, furnizorii de ATM/ANS ar trebui ca, în situațiile respective, să aibă dreptul de a se abate de la cerințele menționate și ar trebui să facă, în schimb, obiectul anumitor cerințe alternative mai adecvate pentru respectivele situații specifice, obținând totuși cât mai multe din beneficiile menționate.

(8) În plus, în scopul unei tranziții fără probleme și în condiții de siguranță, furnizorilor de ATM/ANS ar trebui să li se permită, pe o perioadă de timp rezonabilă, să își ofere serviciile și prin alte mijloace decât cu ajutorul PBN în conformitate cu cerințele prezentului regulament. Totuși, ar trebui să nu li se mai permită să procedeze astfel de la 1 iunie 2030, cu excepția cazului în care recurg la măsuri de urgență, având în vedere necesitatea de a se raționaliza furnizarea de ATM/ANS și de a se evita costurile inutile, în special pentru utilizatorii spațiului aerian, care rezultă din existența unor straturi multiple de infrastructură de navigație.

(9) Din motive de siguranță, ar trebui asigurată o tranziție ușoară și coordonată către furnizarea de ATM/ANS cu ajutorul navigației bazate pe performanțe în conformitate cu cerințele din prezentul regulament. Furnizorii de ATM/ANS ar trebui, prin urmare, să ia toate măsurile necesare în acest scop în timp util și într-un mod eficace. Măsurile respective ar trebui să includă întocmirea unui plan de tranziție care să fie ținut la zi de către fiecare furnizor, astfel încât să se țină seama de toate noutățile relevante legate de această tranziție. Planurile de tranziție și orice actualizări ale acestora care sunt semnificative în sensul că presupun modificări substanțiale ale planurilor și pot afecta în mod semnificativ interesele părților interesate ar trebui stabilite în urma unui proces de consultare cu părțile interesate, pentru a se asigura, după caz, luarea în considerare a opiniilor acestora și în urma aprobării de către autoritatea competentă, pentru a se asigura conformitatea cu cerințele prevăzute în prezentul regulament și în special cu articolul 4 alineatul (1).

(10) În mod excepțional, pot apărea situații în care, după punerea în aplicare a cerințelor PBN prevăzute în prezentul regulament, se dovedește a fi imposibil pentru furnizorii de ATM/ANS, din motive neprevăzute independente de voința lor, să își ofere serviciile în conformitate cu aceste cerințe. Fără a aduce atingere obligației respectivilor furnizori de a lua, în limita propriilor competențe, toate măsurile rezonabile pentru a preveni apariția unor astfel de situații, iar atunci când apar totuși astfel de situații, pentru a restabili cât mai curând posibil conformitatea cu cerințele respective, furnizorii în cauză ar trebui, prin urmare, să fie obligați să ia măsurile de urgență necesare pentru furnizarea neîntreruptă, în condiții de siguranță, a serviciilor lor prin alte mijloace, în special utilizând procedurile de navigație convenționale.

(11) Este necesar să se acorde suficient timp pentru ca părțile vizate să se poată conforma prezentului regulament. Cerința privind utilizarea exclusivă a PBN ar trebui să se aplice de la o dată ulterioară corespunzătoare, pentru a se lăsa suficient timp pentru o tranziție fără probleme și în condiții de siguranță. În plus, anumite dispoziții din anexă ar trebui să se aplice de asemenea de la o dată ulterioară corespunzătoare, având în vedere timpul suplimentar de care părțile vizate au nevoie pentru a se adapta cerințelor în cauză.

(12) Măsurile prevăzute în prezentul regulament se bazează pe avizul emis de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației în conformitate cu articolul 17 alineatul (2) litera (b) și cu articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(13) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]),

([1]) Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei din 7 iulie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010 (JO L 185, 15.7.2011, p. 1).

([2]) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament stabilește cerințe de utilizare a spațiului aerian și proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe.

(2) Prezentul regulament se aplică furnizorilor de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană (ATM/ANS), precum și operatorilor de aerodromuri (denumiți în continuare „furnizorii de ATM/ANS") care sunt responsabili cu instituirea de proceduri de apropiere instrumentală sau de rute ale serviciilor de trafic aerian (ATS), în cazul în care furnizează servicii în următorul spațiu aerian:

(a) de deasupra teritoriului căruia i se aplică tratatul;

(b) orice alt spațiu aerian în cadrul căruia statele membre sunt responsabile cu furnizarea de servicii de navigație aeriană în conformitate cu articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]).

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „navigație bazată pe performanțe (PBN)" înseamnă navigația bazată pe performanțe definită la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul (UE) nr. 965/2012;

2. „rută ATS" înseamnă ruta ATS definită la articolul 2 punctul 46 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012;

3. „procedură de apropiere instrumentală" înseamnă procedura de apropiere instrumentală definită la articolul 2 punctul 90 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012;

4. „proceduri de navigație convenționale" înseamnă rutele ATS și procedurile de apropiere instrumentală bazate pe utilizarea unor mijloace de navigație aflate la sol care nu permit respectarea cerințelor PBN prevăzute în prezentul regulament;

5. „pistă instrumentală" înseamnă pista instrumentală definită la punctul 22 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 139/2014 al Comisiei ([2]);

6. „specificație de navigație" înseamnă o serie de cerințe aplicabile aeronavelor și personalului aeronautic navigant necesare pentru a sprijini operațiunile de navigație bazată pe performanțe într-un spațiu aerian definit;

7. „specificație de performanță de navigație impusă (RNP) X" înseamnă o specificație de navigație bazată pe navigația de suprafață care include cerința de monitorizare a performanțelor la bord și de alertare în acest sens, unde „X" se referă la precizia navigației laterale în mile marine sau la tipul de operațiune și la funcționalitățile necesare;

8. „navigație laterală (LNAV)", „navigație laterală/navigație verticală (LNAV/VNAV) și performanță de aliniament de pistă cu ghidare verticală (LPV)" înseamnă etichetele folosite pentru identificarea diferitelor tipuri de minime de operare pe hărțile de apropiere care ilustrează procedurile de apropiere bazate pe sisteme globale de navigație prin satelit (GNSS) care sunt clasificate ca apropieri RNP (RNP APCH);

9. „rază constantă până la fix (RF)" înseamnă o traiectorie circulară cu o rază constantă în jurul unui centru definit, care se termină într-un punct fix;

10. „apropiere 2D" înseamnă o procedură de apropiere instrumentală, clasificată drept procedură de apropiere de neprecizie, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 90 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012;

11. „apropiere 3D" înseamnă o procedură de apropiere instrumentală, clasificată drept apropiere cu ghidare verticală sau apropiere de precizie, astfel cum este definită la articolul 2 punctul 90 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012;

12. „sistem de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS)" înseamnă un sistem de augmentare cu acoperire largă în cazul căruia utilizatorul unui sistem GNSS primește informații de augmentare de la un emițător al unui satelit;

([1]) Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic European (regulamentul privind spațiul aerian) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

([2]) Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 44, 14.2.2014, p. 1).

13. „specificație de navigație de suprafață (RNAV) X” înseamnă o specificație de navigație bazată pe navigația de suprafață care nu include cerința de monitorizare a performanțelor la bord și de alertare în acest sens, unde „X” se referă precizia navigației laterale în mile marine;

14. „rută de sosire instrumentală standard (STAR)” înseamnă o rută de sosire desemnată urmărită în conformitate cu regulile de zbor instrumental, care face legătura între un punct semnificativ, de obicei situat pe o rută a serviciilor de trafic aerian (ATS), și un punct din care poate fi inițiată o procedură publicată de apropiere instrumentală;

15. „rută de plecare instrumentală standard (SID)” înseamnă o rută de plecare desemnată urmărită în conformitate cu regulile de zbor instrumental, care face legătura între aerodrom și un punct semnificativ, de obicei situat pe o rută ATS, din care începe faza de zbor pe rută a unui zbor;

16. „funcționalitate de navigație” înseamnă capacitatea detaliată a sistemului de navigație necesară pentru a satisface necesitățile operațiunilor propuse în spațiul aerian în cauză.

Articolul 3

Cerințe referitoare la PBN

Furnizorii de ATM/ANS respectă cerințele aplicabile navigației bazate pe performanțe prevăzute în subpartea PBN din anexă.

Articolul 4

Măsuri tranzitorii

(1) Furnizorii de ATM/ANS iau măsurile necesare pentru a asigura o tranziție fără probleme și în condiții de siguranță către furnizarea serviciilor lor cu ajutorul navigației bazate pe performanțe în conformitate cu articolul 3.

Printre aceste măsuri se numără elaborarea și punerea în aplicare a unui plan de tranziție. Furnizorii de ATM/ANS își țin la zi planul de tranziție propriu.

Planul de tranziție este compatibil cu Planul general european de ATM și cu proiectele comune menționate la articolul 15a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]).

(2) Furnizorii de ATM/ANS consultă toate părțile menționate în continuare în privința proiectului de plan de tranziție și a oricăror proiecte de actualizare semnificativă a acestuia și țin seama de opiniile respectivelor părți atunci când este cazul:

(a) operatorii de aerodromuri, utilizatorii spațiului aerian și organizațiile reprezentative ale utilizatorilor spațiului aerian vizați de furnizarea serviciilor lor;

(b) administratorul de rețea menționat la articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 677/2011;

(c) furnizorii de ATM/ANS care își oferă serviciile în blocurile adiacente de spațiu aerian.

(3) După ce au derulat consultarea menționată la alineatul (2), furnizorii de ATM/ANS supun rezultatele consultării, precum și proiectul de plan de tranziție sau proiectul de actualizare semnificativă a acestuia spre aprobare autorității competente responsabile cu spațiul aerian în cauză.

Autoritatea competentă verifică dacă proiectul de plan de tranziție sau proiectul de actualizare semnificativă a acestuia respectă cerințele din prezentul regulament și, în special, dacă respectivul proiect ține seama, după caz, de punctele de vedere ale utilizatorilor spațiului aerian, inclusiv de ale celor care operează aeronave de stat. Statul membru al autorității competente poate să dispună ca o astfel de verificare să se efectueze în coordonare cu alte autorități relevante din respectivul stat membru.

Autoritatea competentă în cauză informează furnizorii de ATM/ANS cu privire la rezultatul acestei verificări fără întârzieri nejustificate. Furnizorii de ATM/ANS nu elaborează și nici nu pun în aplicare planul de tranziție sau actualizarea semnificativă a acestuia înainte de a fi fost informați de autoritatea competentă în cauză că a aprobat proiectul de plan de tranziție sau proiectul de actualizare semnificativă a acestuia.

([1]) Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

Articolul 5

Utilizarea exclusivă a PBN

(1) Furnizorii de ATM/ANS nu își oferă serviciile utilizând proceduri de navigație convenționale sau o navigație bazată pe performanțe care nu este în conformitate cu cerințele de la punctul AUR.PBN.2005 din anexă.

(2) Dispozițiile de la alineatul (1) nu aduc atingere articolului 6 și nici posibilității ca furnizorii de ATM/ANS să își ofere serviciile cu ajutorul sistemelor de aterizare care permit operațiuni CAT II, CAT IIIA sau CAT IIIB în sensul punctelor 14, 15 și, respectiv, 16 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Articolul 6

Măsuri de urgență

Furnizorii de ATM/ANS iau măsurile necesare pentru a se asigura că își păstrează capacitatea de a-și oferi serviciile prin alte mijloace în cazul în care, din motive neprevăzute independente de voința lor, GNSS sau alte metode utilizate pentru navigația bazată pe performanțe devin indisponibile, respectivilor furnizori fiindu-le imposibil să își ofere serviciile în conformitate cu articolul 3. Printre aceste măsuri se numără, în special, menținerea unei rețele de mijloace convenționale de navigație și a infrastructurii de supraveghere și de comunicații aferente.

Articolul 7

Intrare în vigoare și aplicare

(1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(2) Prezentul regulament se aplică începând de la 3 decembrie 2020.

Totuși, prin derogare de la primul paragraf:

(a) articolul 5 se aplică de la 6 iunie 2030;

(b) în cazul aerodromurilor enumerate la punctul 1.2.1 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 și în cazul capetelor de pistă instrumentală deservite de proceduri de apropiere de precizie la alte aerodromuri, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 1 din anexă se aplică de la 25 ianuarie 2024;

(c) în cazul tuturor capetelor de pistă instrumentală, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 4 din anexă se aplică de la 25 ianuarie 2024 în privința unei rute SID sau STAR stabilite și de la 6 iunie 2030 în privința tuturor rutelor SID sau STAR stabilite;

(d) în cazul rutelor ATS sub FL 150, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 6 din anexă se aplică de la 25 ianuarie 2024.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 18 iulie 2018.

Pentru Comisie

Președintele

Jean-Claude JUNCKER

ANEXĂ

Subpartea PBN – Navigația bazată pe performanțe

AUR.PBN.1005 Obiect

În conformitate cu articolul 3, prezenta subparte prevede cerințele pentru implementarea navigației bazate pe performanțe (PBN) care trebuie să fie respectate de furnizorii de ATM/ANS.

AUR.PBN.2005 Rute și proceduri

1. Furnizorii de ATM/ANS implementează, la toate capetele de pistă instrumentală, proceduri de apropiere în conformitate cu cerințele specificației referitoare la apropierea RNP (RNP APCH), inclusiv minime LNAV, LNAV/VNAV și LPV, și, atunci când este necesar din cauza densității traficului sau a complexității traficului, porțiuni de zbor cu rază constantă până la fix (RF).

2. Prin derogare de la subpunctul 1, la capetele de pistă instrumentală unde, din cauza terenului, a obstacolelor sau a condițiilor de separare a traficului aerian, implementarea unor proceduri de apropiere 3D este extrem de dificilă, furnizorii de ATM/ANS implementează proceduri de apropiere 2D în conformitate cu cerințele specificației referitoare la apropierea RNP (RNP APCH). În acest caz, pe lângă implementarea respectivelor proceduri de apropiere 2D, furnizorii de ATM/ANS pot să implementeze și proceduri de apropiere 3D în conformitate cu cerințele specificației referitoare la autorizarea necesară RNP (RNP AR APCH).

3. Prin derogare de la subpunctul 1, la capetele de pistă instrumentală care nu au o acoperire SBAS corespunzătoare, furnizorii de ATM/ANS implementează proceduri RNP APCH, inclusiv minime LNAV și LNAV/VNAV. În termen de cel mult 18 luni de la data la care este disponibilă o astfel de acoperire SBAS corespunzătoare, furnizorii de ATM/ANS implementează și minime LPV la respectivele capete de pistă instrumentală.

4. În cazul în care au stabilit rute SID sau rute STAR, furnizorii de ATM/ANS implementează respectivele rute în conformitate cu cerințele specificației RNAV 1.

5. Prin derogare de la subpunctul 4, în cazul în care furnizorii de ATM/ANS au stabilit rute SID sau rute STAR și în cazul în care, pentru menținerea capacității și a siguranței traficului aerian în medii cu densitate mare a traficului, cu trafic foarte complex sau cu forme înalte de relief, se impun cerințe mai înalte de performanță decât cele indicate la subpunctul menționat, respectivii furnizori de ATM/ANS implementează rutele în cauză în conformitate cu cerințele specificației RNP 1, incluzând una sau mai multe dintre următoarele funcționalități suplimentare de navigație:

   (a) operațiuni pe o traiectorie verticală între două puncte fixe cu utilizarea:

      (i) unei impuneri de altitudine „AT”;

      (ii) unei impuneri de altitudine „AT OR ABOVE”;

      (iii) unei impuneri de altitudine „AT OR BELOW”;

      (iv) unei impuneri „WINDOW”;

   (b) traiectoria cu rază constantă până la fix (RF).

6. În cazul în care au stabilit rute ATS pentru operațiunile pe rută, furnizorii de ATM/ANS implementează respectivele rute în conformitate cu cerințele specificației RNAV 5.

7. Prin derogare de la subpunctele 4 și 6, în cazul în care au stabilit rute ATS, rute SID sau rute STAR pentru operațiuni cu giravioane, furnizorii de ATM/ANS implementează respectivele rute în conformitate cu cerințele specificațiilor RNP 0.3, RNAV 1 sau RNP 1. În acest caz, ei au dreptul să decidă cărora dintre aceste trei seturi de cerințe li se conformează.