FORORDNINGER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2018/1048

af 18. juli 2018

om fastlæggelse af krav til udnyttelsen af luftrummet og operationelle procedurer for performancebaseret navigation

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF ([1]), særlig artikel 8b, stk. 6, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den fortsatte vækst i luftfarten lægger stigende pres på det disponible luftrum, hvilket øger behovet for at udnytte det så effektivt som muligt. Hvis lufttrafikstyrings-/luftfartstjenesterne (ATM/ANS) udøves ved hjælp af performancebaseret navigation (PBN), kan der opnås fordele, både hvad angår sikkerhed, kapacitet og effektivitet, i og med at luftruterne og instrumentindflyvningsprocedurerne optimeres. For at realisere disse fordele og forbedre det europæiske lufttrafikstyringsnets performance bør der fastsættes harmoniserede krav til udnyttelsen af luftrummet og operationelle procedurer for performancebaseret navigation (PBN).

(2) Disse krav og PBN-procedurer bør fastlægges på grundlag af de regler, der er udarbejdet af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), og gennemførelsesplanen herfor bør være i overensstemmelse med ICAO's Global Air Navigation Plan ([2]) og den europæiske ATM-masterplan ([3]).

(3) I bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 ([4]), særlig bilagets punkt SERA.5015, litra a), i bilag III til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([5]), særlig bilagets punkt ORO.GEN.110, litra d), og i artikel 9, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008 som gennemført ved bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 ([6]), særlig bilagets punkt TCO.205, er der fastsat krav om, at luftfartøjer skal være udstyret og flyvebesætningen have de fornødne kvalifikationer til at operere på den planlagte rute eller efter den pågældende procedure. Disse krav bør suppleres med fælles krav til udnyttelsen af luftrummet med angivelse af de dertil knyttede flyveprocedurer og -ruter.

(4) Anvendelsen af PBN i terminalområder med stor trafiktæthed som krævet i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 716/2014 ([7]) forventes at gøre indflyvningsvejen mere præcis og at lette fastlæggelsen af trafikkens rækkefølge i en tidligere fase, således at brændstofforbruget mindskes og nedgangs- og indflyvningsfasens indvirkning på miljøet reduceres. For at lette gennemførelsen bør kravene i denne forordning være i overensstemmelse med kravene i gennemførelsesforordning (EU) nr. 716/2014.

([1]) EUT L 79 af 13.3.2008, s. 1.
([2]) ICAO-dokument nr. 9750.
([3]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 409/2013 af 3. maj 2013 om definition af fælles projekter, etablering af en ledelsesordning og afdækning af incitamenter til støtte for gennemførelsen af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen (EUT L 123 af 4.5.2013, s. 1).
([4]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (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 af 13.10.2012, s. 1).
([5]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).
([6]) Kommissionens forordning (EU) nr. 452/2014 af 29. april 2014 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for tredjelandsoperatørers flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 133 af 6.5.2014, s. 12).
([7]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 716/2014 af 27. juni 2014 om oprettelse af Pilot Common Project til støtte for gennemførelsen af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen (EUT L 190 af 28.6.2014, s. 19).

(5) Anvendelsen af satellitbaserede forstærkningssystemer (SBAS), navnlig i form af den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste (EGNOS), bør fremmes, eftersom sikkerheds- og omkostningseffektivitetshensyn taler for fastlæggelsen af LVP-indflyvningsminima (localiser performance with vertical guidance (LPV)). Operationer med andre PBN-kapaciteter bør imidlertid også fremmes, ved at der i tillæg til LPV fastlægges andre minima.

(6) Netadministratoren som omhandlet i Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 ([1]) skal i henhold til nævnte forordning anvende fælles beslutningstagning i forbindelse med udarbejdelsen af planen for forbedring af det europæiske rutenet. I forbindelse med udøvelsen af ATM/ANS i overensstemmelse med nærværende forordning bør netadministratoren derfor koordinere sit arbejde med ATM/ANS-udøverne, navnlig for at sikre, at de ATS-ruter, der benyttes med henblik på overgang til eller fra en route-nettet, er i overensstemmelse med specifikationerne for standard-instrumentudflyvningsruterne (SID-ruterne) og standard-instrumentindflyvningsruterne (STAR-ruterne).

(7) De krav til ATM/ANS-udøvere vedrørende gennemførelsen af PBN, der er fastsat i denne forordning, bør navnlig omfatte passende krav om indførelse ved alle instrumentlandingsbaneender af 3D-indflyvningsprocedurer, og, hvis disse udøvere har fastlagt SID-ruter eller STAR-ruter, om implementeringen af disse ruter. Pålæggelsen af sådanne krav kan dog i visse situationer have alvorlige negative følger, som mere end opvejer de potentielle sikkerheds-, kapacitets- og effektivitetsmæssige fordele. ATM/ANS-udøvere bør i sådanne situationer derfor kunne fravige disse krav og i stedet pålægges alternative krav, der er bedre tilpasset disse specifikke situationer, men som stadig i videst muligt omfang resulterer i de samme fordele.

(8) Med henblik på en sikker og gnidningsløs overgang bør ATM/ANS-udøverne også i et rimeligt tidsrum have tilladelse til at udøve deres tjenester ved hjælp af andre midler end PBN i overensstemmelse med kravene i denne forordning. Eftersom det er nødvendigt at rationalisere udøvelsen af ATM/ANS og undgå unødvendige omkostninger, navnlig for luftrumsbrugerne, der skyldes en navigationsinfrastruktur i flere lag, bør denne tilladelse kun gælde indtil den 1. juni 2030, medmindre der er tale om beredskabsforanstaltninger.

(9) Der bør af hensyn til sikkerheden sørges for en gnidningsløs og koordineret overgang til udøvelsen af ATM/ANS, der anvender performancebaseret navigation i overensstemmelse med kravene i denne forordning. ATM/ANS-udøvere bør derfor i rette tid og på effektiv vis træffe de fornødne foranstaltninger til at nå dette mål. Sådanne foranstaltninger bør omfatte udarbejdelse af en overgangsplan, som hver enkelt ATM/ANS-udøver bør holde ajour, således at der tages højde for alle relevante aspekter af udviklingen med hensyn til overgangen. Overgangsplanerne og eventuelle ajourføringer heraf, der er væsentlige, i og med at de indebærer større ændringer af disse planer og i betydelig grad kan påvirke de interesserede parters interesser, bør udarbejdes efter en procedure med høring af de interesserede parter for at sikre, at der tages hensyn til deres synspunkter, hvis det er relevant, og de bør godkendes af den kompetente myndighed, således at der sikres overensstemmelse med kravene i denne forordning, navnlig artikel 4, stk. 1.

(10) Der kan opstå undtagelsestilfælde, hvor det efter gennemførelsen af de PBN-krav, der er fastsat i denne forordning, viser sig at være umuligt for ATM/ANS-udøverne af uventede årsager uden for deres kontrol at udøve deres tjenester i overensstemmelse med kravene. Uden at det berører nævnte udøveres forpligtelse til at træffe alle rimelige foranstaltninger, der ligger inden for deres kontrol, til at hindre sådanne situationer i at opstå og til hurtigst muligt igen at opfylde nævnte krav, hvis sådanne situationer alligevel skulle opstå, bør de ikke desto mindre være forpligtet til at iværksætte de beredskabsforanstaltninger, der er nødvendige for at sikre en fortsat sikker udøvelse af deres tjenester ved hjælp af andre midler, navnlig konventionelle navigationsprocedurer.

(11) De berørte parter bør have tilstrækkelig tid til at opfylde kravene i denne forordning. Kravet om udelukkende at anvende PBN bør finde anvendelse fra en passende dato på et senere tidspunkt, således at der er tilstrækkelig tid til en sikker og gnidningsløs overgang. Visse bestemmelser i bilaget bør også finde anvendelse fra en passende dato på et senere tidspunkt, eftersom de berørte parter har brug for yderligere tid til at tilpasse sig de pågældende krav.

(12) Foranstaltningerne i denne forordning bygger på en udtalelse fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur afgivet i overensstemmelse med artikel 17, stk. 2, litra b), og artikel 19, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008.

(13) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 ([2]) —

([1]) Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 af 7. juli 2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ændring af forordning (EU) nr. 691/2010 (EUT L 185 af 15.7.2011, s. 1).

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (»rammeforordningen«) (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

(1) Ved denne forordning fastsættes der krav til udnyttelsen af luftrummet og operationelle procedurer for performancebaseret navigation.

(2) Denne forordning finder anvendelse på udøvere af lufttrafikstyrings-/luftfartstjenester (ATM/ANS) og operatører af flyvepladser (i det følgende benævnt »ATM/ANS-udøvere«), der er ansvarlige for at indføre instrumentindflyvningsprocedurer eller fastlægge ATS-ruter, og som udøver deres tjenester i følgende luftrum:

a) luftrummet over det område, som traktaten finder anvendelse på

b) ethvert andet luftrum, hvori medlemsstaterne er ansvarlige for at udøve luftfartstjenester i overensstemmelse med artikel 1, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 ([1]).

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

(1) »performancebaseret navigation (PBN)«: performancebaseret navigation som defineret i artikel 2, nr. 5), i forordning (EU) nr. 965/2012

(2) »ATS-rute«: en ATS-rute som defineret i artikel 2, nr. 46), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012

(3) »instrumentindflyvningsprocedure«: en instrumentindflyvningsprocedure som defineret i artikel 2, nr. 90), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012

(4) »konventionelle navigationsprocedurer«: ATS-ruter og instrumentindflyvningsprocedurer, i forbindelse med hvilke der anvendes jordbaseret navigationsudstyr, som ikke muliggør overholdelse af PBN-kravene i denne forordning

(5) »instrumentlandingsbane«: en instrumentlandingsbane som defineret i nr. 22) i bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 ([2])

(6) »navigationsspecifikation«: en række krav til luftfartøjer og flyvebesætninger, der skal være opfyldt med henblik på udøvelsen af performancebaserede navigationsoperationer inden for et afgrænset luftrum

(7) »RNP-X-specifikation« (required navigation performance (RNP) X specification): en navigationsspecifikation baseret på områdenavigation, som omfatter krav om navigationsperformanceovervågning og -alarmering om bord, idet »X« henviser til den laterale navigationsnøjagtighed målt i sømil eller den type operation, der er tale om, og de krævede funktioner

(8) »lateral navigation (LNAV)«, »lateral navigation/vertikal navigation (LNAV/VNAV)« og »localizer performance with vertical guidance (LPV)«: betegnelserne for de forskellige typer driftsminima på indflyvningskort, som viser indflyvningsprocedurer baseret på GNSS (Global Navigation Satellite Systems), der er klassificeret som RNP-indflyvninger (RNP APCH)

(9) »radius to fix (RF)«: » en konstant kurveradius omkring et fastlagt drejepunkt, der ender i et fikspunkt

(10) »2D-indflyvning«: en instrumentindflyvningsprocedure, der er klassificeret som en ikke-præcisionsindflyvningsprocedure som defineret i artikel 2, nr. 90), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012

(11) »3D-indflyvning«: en instrumentindflyvningsprocedure, der er klassificeret som en indflyvningsprocedure med vertikal vejledning eller som en præcisionsindflyvningsprocedure som defineret i artikel 2, nr. 90), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012

(12) »satellitbaseret forstærkningssystem (SBAS)«: et bredtdækkende forstærkningssystem, som sender støtteoplysninger til brugeren af GNSS via en satellitbaseret sender

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (»luftrumsforordningen«) (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20).

([2]) Kommissionens forordning (EU) nr. 139/2014 af 12. februar 2014 om fastsættelse af krav og administrative procedurer for flyvepladser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 44 af 14.2.2014, s. 1).

(13) »RNAV-X-specifikation« (area navigation (RNAV) X specification): en navigationsspecifikation baseret på områdenavigation, som ikke omfatter krav om navigationsperformanceovervågning og -alarmering om bord, idet »X« henviser til den laterale navigationsnøjagtighed målt i sømil

(14) »standard-instrumentindflyvningsrute (STAR-rute)« (standard instrument arrival (STAR) route): en angivet IFR-rute for indflyvende luftfartøjer, der forbinder et betydningsfuldt punkt, normalt på en ATS-rute, med et punkt, hvorfra en offentliggjort instrumentindflyvningsprocedure kan påbegyndes

(15) »standard-instrumentudflyvningsrute (SID-rute)« (standard instrument departure (SID) route): en angivet IFR-rute for udflyvende luftfartøjer, der forbinder flyvepladsen med et specifikt betydningsfuldt punkt, normalt på en angivet ATS-rute, hvorfra flyvningens en route-fase påbegyndes

(16) »navigationsfunktioner« (navigation functionality): detaljerede krav til navigationssystemets ydeevne med henblik på at imødekomme de behov, der er forbundet med de planlagte operationer i luftrummet.

Artikel 3

PBN-krav

ATM/ANS-udøvere skal overholde de krav til gennemførelsen af performancebaseret navigation, der er fastsat i subpart PBN i bilaget.

Artikel 4

Overgangsforanstaltninger

1. ATM/ANS-udøvere træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre en gnidningsløs og sikker overgang til udøvelsen af ATM/ANS, der anvender performancebaseret navigation i overensstemmelse med artikel 3.

Disse foranstaltninger omfatter udarbejdelse og gennemførelse af en overgangsplan. ATM/ANS-udøvere holder deres overgangsplan ajour.

Overgangsplanen skal være i overensstemmelse med den europæiske ATM-masterplan og de fælles projekter, der er omhandlet i artikel 15a i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 ([1]).

2. ATM/ANS-udøvere hører samtlige nedennævnte parter om udkastet til overgangsplanen og udkastet til eventuelle væsentlige ajourføringer heraf og tager hensyn til deres synspunkter, hvis det er relevant:

a) operatører af flyvepladser, luftrumsbrugere og organisationer, der repræsenterer de luftrumsbrugere, der er berørt af udøvelsen af deres tjenester

b) netadministratoren som omhandlet i artikel 3, stk. 1, i forordning (EU) nr. 677/2011

c) ATM/ANS-udøvere, der udøver deres tjenester i tilstødende luftrumsblokke.

3. Efter at have foretaget den høring, der er omhandlet i stk. 2, forelægger ATM/ANS-udøverne høringsresultaterne samt udkastet til overgangsplanen eller udkastet til en væsentlig ajourføring heraf for den kompetente myndighed, der er ansvarlig for det pågældende luftrum, til godkendelse.

Den kompetente myndighed kontrollerer, om udkastet til overgangsplanen eller udkastet til en væsentlig ajourføring heraf opfylder kravene i denne forordning, navnlig om der er taget hensyn til luftrumsbrugernes synspunkter, hvis det er relevant, herunder også synspunkter fra operatører af statsluftfartøjer. Den kompetente myndigheds medlemsstat kan fastsætte, at kontrollen skal udføres på koordineret vis med andre relevante myndigheder i den berørte medlemsstat.

Nævnte kompetente myndighed underretter hurtigst muligt ATM/ANS-udøverne om resultatet af kontrollen. ATM/ANS-udøverne må hverken vedtage eller gennemføre overgangsplanen eller den væsentlige ajourføring heraf, før den kompetente myndighed har meddelt dem, at den har godkendt udkastet til overgangsplanen eller udkastet til den væsentlige ajourføring heraf.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (»luftfartstjenesteforordningen«) (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10).

Artikel 5

Obligatorisk anvendelse af PBN

1. ATM/ANS-udøverne udøver ikke deres tjenester ved hjælp af konventionelle navigationsprocedurer, og de anvender ikke performancebaseret navigation, som ikke er i overensstemmelse med kravene i bilagets punkt AUR.PBN.2005.

2. Stk. 1 finder anvendelse med forbehold af artikel 6 og af muligheden for, at ATM/ANS-udøverne udøver deres tjenester ved hjælp af landingssystemer, der muliggør kategori II-operationer, kategori IIIA-operationer eller kategori IIIB-operationer som omhandlet i henholdsvis nr. 14, 15 og 16 i bilag I til forordning (EU) nr. 965/2012.

Artikel 6

Beredskabsforanstaltninger

ATM/ANS-udøvere træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de forbliver i stand til at udøve deres tjenester ved hjælp af andre midler, hvis GNSS eller andre metoder, der anvendes til performancebaseret navigation, af uforudsete årsager uden for deres kontrol ikke længere er til rådighed, og de derfor ikke er i stand til at udøve deres tjenester i overensstemmelse med artikel 3. Sådanne foranstaltninger omfatter navnlig opretholdelse af et net af konventionelle navigationshjælpemidler og den dertil knyttede overvågnings- og kommunikationsinfrastruktur.

Artikel 7

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Denne forordning anvendes fra den 3. december 2020.

Uanset første afsnit:

a) finder artikel 5 imidlertid anvendelse fra den 6. juni 2030

b) finder bilagets punkt AUR.PBN.2005, stk. 1, imidlertid anvendelse fra den 25. januar 2024 på de flyvepladser, der er anført i punkt 1.2.1 i bilaget til gennemførelsesforordning (EU) nr. 716/2014, og på instrumentlandingsbaneender, hvor der benyttes præcisionsindflyvningsprocedurer, på andre flyvepladser

c) finder bilagets punkt AUR.PBN.2005, stk. 4, imidlertid anvendelse fra den 25. januar 2024 på alle instrumentlandingsbaneender for så vidt angår en etableret SID- eller STAR-rute og fra den 6. juni 2030 for alle etablerede SID- eller STAR-ruter

d) finder bilagets punkt AUR.PBN.2005, stk. 6, imidlertid anvendelse fra den 25. januar 2024 på ATS-ruter under FL 150.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 18. juli 2018.

På Kommissionens vegne

Jean-Claude JUNCKER

Formand

BILAG

SUBPART PBN — Performancebaseret navigation

AUR.PBN.1005 Genstand

I denne subpart fastsættes i overensstemmelse med artikel 3 de krav for gennemførelsen af performancebaseret navigation (PBN), som udøvere af ATM/ANS skal opfylde.

AUR.PBN.2005 Ruter og procedurer

(1) ATM/ANS-udøvere skal ved alle instrumentlandingsbaneender indføre indflyvningsprocedurer i overensstemmelse med kravene i RNP-indflyvnings-specifikationen (RNP approach (RNP APCH) specification), herunder LNAV-, LNAV-/VNAV- og LPV-minima, og, hvis det er påkrævet som følge af trafiktætheden eller trafikkens kompleksitet, radius to fix (RF)-segmenter.

(2) Som en undtagelse fra stk. (1) skal ATM/ANS-udøvere ved instrumentlandingsbaneender, hvor det på grund af terrænet, hindringer eller betingelserne for adskillelse af lufttrafikken er uforholdsmæssigt vanskeligt at indføre 3D-indflyvningsprocedurer, indføre 2D-indflyvningsprocedurer i overensstemmelse med kravene i RNP-indflyvnings-specifikationen (RNP approach (RNP APCH) specification). I så fald kan de i tillæg til indførelsen af nævnte 2D-indflyvningsprocedurer indføre 3D-indflyvningsprocedurer i overensstemmelse med kravene i specifikationen i den krævede RNP-tilladelse (RNP authorisation required (RNP AR APCH) specification).

(3) Som en undtagelse fra stk. (1) skal ATM/ANS-udøvere ved instrumentlandingsbaneender uden tilstrækkelig SBAS-dækning indføre RNP APCH-procedurer, herunder LNAV- og LNAV-/VNAV-minima. ATM/ANS-udøvere skal også implementere LPV-minima ved disse instrumentlandingsbaneender senest 18 måneder efter den dato, hvorfra der er tilstrækkelig SBAS-dækning til rådighed.

(4) Hvor ATM/ANS-udøvere har fastlagt SID-ruter eller STAR-ruter, skal de implementere disse ruter i overensstemmelse med kravene i RNAV-1-specifikationen.

(5) Uanset stk. 4 skal ATM/ANS-udøvere, der har fastlagt SID-ruter eller STAR-ruter, hvis der er behov for strengere performancekrav end dem, der er omhandlet i nævnte stykke, for at opretholde lufttrafikkapaciteten og -sikkerheden i miljøer med høj trafiktæthed, meget kompleks trafik eller komplekst terræn, implementere disse ruter i overensstemmelse med kravene i RNP-1-specifikationen, herunder en eller flere af nedenstående supplerende navigationsfunktioner:

a) operationer langs en vertikal bane og mellem to fikspunkter under anvendelse af:

i) en »AT«-højdebegrænsning

ii) en »AT OR ABOVE«-højdebegrænsning

iii) en »AT OR BELOW«-højdebegrænsning

iv) en »WINDOW«-begrænsning

b) radius to fix (RF)-segmentet.

(6) Hvor ATM/ANS-udøvere har fastlagt ATS-ruter til *en route*-operationer, skal de implementere disse ruter i overensstemmelse med kravene i RNAV-5-specifikationen.

(7) Uanset stk. 4 og 6 skal ATM/ANS-udøvere, der har fastlagt ATS-ruter, SID-ruter eller STAR-ruter til operationer med rotorluftfartøjer, implementere disse ruter i overensstemmelse med kravene i RNP-0.3-, RNAV-1- eller RNP-1-specifikationen. I så fald kan de beslutte, hvilket af de tre sæt krav de vil opfylde.