

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2018/1048 DA COMISSÃO

de 18 de julho de 2018

que estabelece requisitos de utilização do espaço aéreo e procedimentos operacionais relativos à navegação baseada no desempenho

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 8.º-B, n.º 6,

Considerando o seguinte:

- (1) O crescimento contínuo do setor da aviação sobrecarrega cada vez mais a utilização do espaço aéreo disponível, agudizando a necessidade de o utilizar de uma forma tão eficaz e eficiente quanto possível. A prestação de gestão do tráfego aéreo/serviços de navegação aérea (ATM/ANS) com recurso à navegação baseada no desempenho (PBN) pode trazer benefícios em termos de segurança, capacidade e eficiência através da otimização das rotas de serviços de tráfego aéreo e de procedimentos de aproximação por instrumentos. A fim de alcançar esses benefícios e melhorar o desempenho da rede europeia de gestão do tráfego aéreo, devem ser estabelecidos requisitos harmonizados de utilização do espaço aéreo e procedimentos operacionais em matéria de PBN.
- (2) Esses requisitos e procedimentos em matéria de PBN devem basear-se em regras desenvolvidas pela Organização Internacional da Aviação Civil (OACI) e a sua aplicação deve fazer-se em conformidade com o Plano Mundial de Navegação Aérea da OACI ⁽²⁾ e com o Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo ⁽³⁾.
- (3) O anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão ⁽⁴⁾, em especial a secção SERA.5015, alínea a), o anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão ⁽⁵⁾, nomeadamente a secção ORO.GEN.110, alínea d), e o artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008, tal como executado pelo anexo I do Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão ⁽⁶⁾, nomeadamente a secção TCO.205, requerem que as aeronaves estejam equipadas e que a tripulação seja devidamente qualificada para operar na rota pretendida ou efetuar o procedimento requerido. Esses requisitos devem ser complementados por requisitos comuns de utilização do espaço aéreo que especifiquem os procedimentos de voo e as rotas correspondentes.
- (4) Espera-se que a aplicação da navegação baseada no desempenho nas áreas de controlo terminal de alta densidade, tal como requerido pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 716/2014 da Comissão ⁽⁷⁾, melhore a precisão da trajetória de aproximação e facilite a sequenciação do tráfego numa fase mais precoce, possibilitando assim a redução do consumo de combustível e do impacto ambiental nas fases de descida/chegada. A fim de facilitar a execução, os requisitos do presente regulamento deverão ser coerentes com os do Regulamento de Execução (UE) n.º 716/2014.

⁽¹⁾ JO L 79 de 13.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ Doc. 9750 da OACI.

⁽³⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, relativo à definição de projetos comuns, ao estabelecimento de um mecanismo de governação e à identificação de medidas de incentivo para apoiar a execução do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo (JO L 123 de 4.5.2013, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010 (JO L 281 de 13.10.2012, p. 1).

⁽⁵⁾ Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

⁽⁶⁾ Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão, de 29 de abril de 2014, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas dos operadores de países terceiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

⁽⁷⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 716/2014 da Comissão, de 27 de junho de 2014, relativo à criação do projeto-piloto comum de apoio à aplicação do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo (JO L 190 de 28.6.2014, p. 19).

- (5) A utilização de sistemas de melhoria de sinal baseados em satélite (SBAS), nomeadamente sob a forma do Serviço Europeu Complementar de Navegação Geostacionária (EGNOS), deve ser promovida, uma vez que a segurança e as considerações de custo-eficácia apoiam o estabelecimento de abordagens baseadas em mínimos de desempenho no localizador com guiamento vertical (LPV). Contudo, devem ser facilitadas as operações com outras capacidades de navegação baseada no desempenho através de outras abordagens baseadas em mínimos, além das LPV.
- (6) Ao desenvolver o plano de melhoria da rede europeia de rotas, o gestor da rede referido no Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão ⁽¹⁾ deve, nos termos do mesmo regulamento, basear-se num processo decisório cooperativo. Assim, relativamente à prestação de ATM/ANS em conformidade com o presente regulamento, o gestor da rede deverá coordenar-se com os prestadores de ATM/ANS, em particular de maneira a assegurar que as rotas ATS utilizadas para efeitos de transição para ou da rede em rota são coerentes com a especificação das rotas-padrão de partida por instrumentos (SID) e das rotas-padrão de chegada por instrumentos (STAR) servidas.
- (7) Os requisitos aplicáveis aos prestadores de ATM/ANS relativamente à aplicação da navegação baseada no desempenho estabelecidos no presente regulamento deverão incluir, nomeadamente, os requisitos adequados para a aplicação, em todas as extremidades das pistas por instrumentos, de procedimentos de aproximação 3D e, sempre que esses prestadores tenham estabelecido rotas SID ou rotas STAR, a aplicação dessas rotas. Todavia, impor estes requisitos poderia, em determinadas situações, ter consequências negativas graves que ultrapassam os benefícios potenciais em termos de segurança, capacidade e eficiência. Por conseguinte, os prestadores de ATM/ANS devem, nessas situações, poder derrogar esses requisitos e, em seu lugar, estar sujeitos a determinados requisitos alternativos que se adequem melhor a essas situações específicas, não deixando de alcançar os mesmos benefícios tanto quanto possível.
- (8) Além disso, no interesse de uma transição segura e harmoniosa, os prestadores de ATM/ANS devem ser autorizados a prestar os seus serviços igualmente através de outros meios que excluam a utilização da PBN em conformidade com os requisitos do presente regulamento por um período de tempo razoável. Contudo, não devem poder fazê-lo, a não ser através de medidas de contingência, a partir de 1 de junho de 2030, dada a necessidade de racionalizar a prestação de ATM/ANS e evitar custos desnecessários, em especial aos utilizadores do espaço aéreo, resultantes da existência de múltiplos níveis da infraestrutura de navegação.
- (9) No interesse da segurança, deve ser assegurada uma transição harmoniosa e coordenada para a prestação de ATM/ANS com utilização da navegação baseada no desempenho em conformidade com os requisitos do presente regulamento. Os prestadores de ATM/ANS devem, por conseguinte, de maneira atempada e eficaz, tomar todas as medidas necessárias para o efeito. Essas medidas devem incluir o estabelecimento de um plano de transição, que cada prestador deve manter atualizado de modo a ter em conta todos os desenvolvimentos pertinentes relativos à transição. Estes planos de transição, assim como as respetivas atualizações, significativas porque acarretam alterações substanciais dos mesmos planos e são suscetíveis de afetar materialmente os interesses das partes interessadas, devem ser estabelecidos após um processo de consulta das partes interessadas, de maneira a assegurar que são tidas em conta as suas perspetivas, consoante for adequado, e após aprovação pela autoridade competente, a fim de garantir o cumprimento dos requisitos estabelecidos no presente regulamento e, nomeadamente, no artigo 4.º, n.º 1.
- (10) Excecionalmente, podem surgir situações em que, após aplicação dos requisitos de PNB estabelecidos no presente regulamento, se afigure impossível para os prestadores de ATM/ANS, por razões imprevistas que escapam ao seu controlo, prestar os seus serviços em conformidade com os referidos requisitos. Sem prejuízo da obrigação desses prestadores de tomar todas as medidas razoáveis que estiverem ao seu alcance a fim de impedir tais situações e de restabelecer a conformidade com esses requisitos logo que possível quando, apesar de tudo, tais situações surgirem, cabe-lhes, por conseguinte, tomar as medidas de contingência necessárias para assegurar a prestação continuada e segura dos seus serviços através de outros meios, nomeadamente recorrendo a procedimentos de navegação convencionais.
- (11) É necessário prever tempo suficiente para as partes em causa cumprirem o disposto no presente regulamento. O requisito relativo à utilização exclusiva de PBN deve aplicar-se a partir de uma data posterior adequada, a fim de permitir que haja tempo suficiente para uma transição segura e harmoniosa. Além disso, determinadas disposições do anexo devem também ser aplicáveis a partir de uma data posterior pertinente, dado o tempo adicional necessário para as partes envolvidas se adaptarem aos requisitos em causa.
- (12) As medidas previstas no presente regulamento baseiam-se no parecer emitido pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, alínea b), e com o artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (13) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité criado ao abrigo do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾,

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho de 2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010 (JO L 185 de 15.7.2011, p. 1).

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece requisitos de utilização do espaço aéreo e procedimentos operacionais relativos à navegação baseada no desempenho.
2. O presente regulamento aplica-se aos prestadores de gestão do tráfego aéreo/serviços de navegação aérea (ATM/ANS) e aos operadores de aeródromos (a seguir «prestadores de ATM/ANS») responsáveis pelo estabelecimento de procedimentos de aproximação por instrumentos ou de rotas de serviços de tráfego aéreo (ATS), sempre que prestem os seus serviços no espaço aéreo seguinte:
 - a) Acima do território a que o Tratado se aplica;
 - b) Em qualquer outro espaço aéreo em que os Estados-Membros sejam responsáveis pela prestação de serviços de navegação aérea nos termos do artigo 1.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Navegação baseada no desempenho (PBN)», a navegação baseada no desempenho tal como definida no artigo 2.º, ponto 5, do Regulamento (UE) n.º 965/2012;
- 2) «Rota ATS», a rota ATS tal como definida no artigo 2.º, ponto 46, do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012;
- 3) «Procedimento de aproximação por instrumentos», o procedimento de aproximação por instrumentos tal como definido no artigo 2.º, ponto 90, do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012;
- 4) «Procedimentos de navegação convencionais», as rotas ATS e os procedimentos de aproximação por instrumentos dependentes da utilização de sistemas terrestres de ajuda à navegação que não permitem a conformidade com os requisitos de PBN estabelecidos no presente regulamento;
- 5) «Pista por instrumentos», uma pista por instrumentos tal como definida no anexo I, ponto 22, do Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão ⁽²⁾;
- 6) «Especificação de navegação», um conjunto de requisitos aplicáveis à aeronave e à tripulação necessários para apoiar as operações de navegação baseada no desempenho num dado espaço aéreo;
- 7) «Especificação X de desempenho de navegação exigido (RNP)», uma especificação de navegação baseada em navegação de área que inclui o requisito de monitorização do desempenho a bordo e de emissão de alertas, sendo «X» a exatidão em termos de navegação lateral em milhas náuticas ou o tipo de operação e funcionalidades requeridas;
- 8) «Navegação lateral (LNAV)», «navegação lateral/navegação vertical (LNAV/VNAV)» e «desempenho no localizador com guiamento vertical (LPV)», os rótulos utilizados para identificar os diferentes tipos de mínimos de operação em cartas de aproximação a descrever procedimentos de aproximação baseados em sistemas mundiais de navegação por satélite (GNSS) classificados como aproximações RNP (RNP APCH);
- 9) «Trajetória em arco até ponto fixo (RF)», uma trajetória circular de raio constante em torno de um centro de volta definido que termina num ponto fixo;
- 10) «Aproximação 2D», um procedimento de aproximação por instrumentos classificado como procedimento de aproximação de não-precisão, tal como definido no artigo 2.º, ponto 90, do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012;
- 11) «Aproximação 3D», um procedimento de aproximação por instrumentos classificado como uma aproximação com guiamento vertical ou uma aproximação de precisão, tal como definido no artigo 2.º, ponto 90, do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012;
- 12) «Sistema de melhoramento de sinal baseado em satélite (SBAS)», um sistema de melhoramento de sinal de larga cobertura, em que o utilizador de um GNSS recebe informações de melhoramento do sinal de um transmissor baseado num satélite.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («regulamento relativo ao espaço aéreo») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 44 de 14.2.2014, p. 1).

- 13) «Especificação X de navegação de área (RNAV)», uma especificação de navegação baseada em navegação de área que não inclui o requisito de monitorização do desempenho a bordo e de emissão de alertas, sendo «X» a exatidão em termos de navegação lateral em milhas náuticas;
- 14) «Rota-padrão de chegada por instrumentos (STAR)», uma rota designada de chegada, de acordo com as regras de voo por instrumentos, que liga um ponto significativo, normalmente numa rota de serviços de tráfego aéreo (ATS), com um ponto em que se inicia um procedimento de aproximação por instrumentos publicado;
- 15) «Rota-padrão de partida por instrumentos (SID)», uma rota designada de partida, de acordo com as regras de voo por instrumentos, que liga o aeródromo a um ponto significativo especificado, normalmente numa rota ATS designada, no qual a fase em rota de um voo tem início;
- 16) «Funcionalidade de navegação», a capacidade pormenorizada do sistema de navegação requerida para satisfazer as necessidades das operações propostas no espaço aéreo.

Artigo 3.º

Requisitos de PBN

Os prestadores de ATM/ANS devem cumprir os requisitos de aplicação da navegação baseada no desempenho estabelecidos na subparte PBN do anexo.

Artigo 4.º

Medidas transitórias

1. Os prestadores de ATM/ANS devem tomar as medidas necessárias para garantir uma transição harmoniosa e segura na prestação dos seus serviços, utilizando a navegação baseada no desempenho em conformidade com o artigo 3.º.

Essas medidas devem incluir a criação e a aplicação de um plano de transição. Os prestadores de ATM/ANS devem manter atualizado o seu plano de transição.

O plano de transição deve ser coerente com o Plano Diretor Europeu ATM e com os projetos comuns referidos no artigo 15.º-A do Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.

2. Os prestadores de ATM/ANS devem consultar todas as seguintes partes acerca do projeto de plano de transição e o projeto das suas eventuais atualizações significativas e ter em conta as suas opiniões, sempre que apropriado:

- a) Operadores de aeródromo, utilizadores do espaço aéreo e organizações representativas desses utilizadores afetados pela prestação dos seus serviços;
- b) O gestor da rede referido no artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 677/2011;
- c) Os prestadores de ATM/ANS que prestam os seus serviços nos blocos de espaço aéreo adjacentes.

3. Após ter efetuado a consulta referida no n.º 2, os prestadores de ATM/ANS devem apresentar os respetivos resultados, juntamente com o projeto de plano de transição, ou o projeto de atualização significativa do mesmo, para aprovação pela autoridade competente responsável pelo espaço aéreo em causa.

Essa autoridade competente deve verificar se o projeto de plano de transição, ou o seu projeto de atualização significativa, cumpre os requisitos do presente regulamento e, nomeadamente, se tem em conta os pontos de vista dos utilizadores do espaço aéreo consoante o apropriado, incluindo os que operam aeronaves do Estado. O Estado-Membro da autoridade competente pode prever que essa verificação seja efetuada em coordenação com outras autoridades relevantes do Estado-Membro em causa.

Essa autoridade competente deve informar os prestadores de ATM/ANS do resultado da verificação sem demoras indevidas. Os prestadores de ATM/ANS não devem estabelecer ou aplicar o plano de transição, nem a sua atualização significativa, antes de terem sido informados pela autoridade competente da aprovação do projeto de plano de transição ou do projeto de atualização significativa respetiva.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

*Artigo 5.º***Utilização exclusiva de PBN**

1. Os prestadores de ATM/ANS não devem prestar os seus serviços recorrendo a procedimentos de navegação convencionais, ou utilizando uma navegação baseada no desempenho que não esteja em conformidade com os requisitos do ponto AUR.PBN.2005 do anexo.
2. O n.º 1 é sem prejuízo do disposto no artigo 6.º e da possibilidade de os prestadores de ATM/ANS de prestarem os seus serviços recorrendo a sistemas de aterragem que permitam as operações de CAT II, CAT IIIA ou CAT IIIB na aceção dos pontos 14, 15 e 16, respetivamente, do anexo I do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

*Artigo 6.º***Medidas de contingência**

Os prestadores de ATM/ANS devem tomar as medidas necessárias para assegurar que se mantêm capazes de prestar os seus serviços por outros meios sempre que, por razões imprevistas que escapam ao seu controlo, GNSS ou outros métodos utilizados para a navegação baseada no desempenho já não estiverem disponíveis, tornando-lhes impossível a prestação dos seus serviços em conformidade com o artigo 3.º Essas medidas incluem, em particular, a previsão de uma rede de ajudas à navegação convencionais e de uma infraestrutura de vigilância e de comunicações afins.

*Artigo 7.º***Entrada em vigor e aplicação**

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. O presente regulamento é aplicável a partir de 3 de dezembro de 2020.

Contudo, em derrogação do n.º 1:

- a) O artigo 5.º é aplicável a partir de 6 de junho de 2030;
- b) Relativamente aos aeródromos referidos no ponto 1.2.1 do anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 716/2014 e para as extremidades de pistas por instrumentos servidas por procedimentos de aproximação de precisão noutros aeródromos, aplica-se o ponto AUR.PBN.2005, n.º 1, do anexo a partir de 25 de janeiro de 2024;
- c) Para todas as extremidades das pistas por instrumentos, o ponto AUR.PBN.2005, n.º 4, do anexo deve aplicar-se a partir de 25 de janeiro de 2024 no que respeita a uma rota SID ou STAR estabelecida e a partir de 6 de junho de 2030 no que respeita a todas as rotas SID ou STAR estabelecidas;
- d) Para as rotas ATS abaixo de FL 150, o ponto AUR.PBN.2005, n.º 6, do anexo deve aplicar-se a partir de 25 de janeiro de 2024.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 18 de julho de 2018.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

SUBPARTE PBN — Navegação baseada no desempenho**AUR.PBN.1005 Objeto**

Em conformidade com o artigo 3.º, a presente subparte define os requisitos para a implementação da navegação baseada no desempenho (PBN) que devem ser respeitados pelos prestadores de ATM/ANS.

AUR.PBN.2005 Rotas e procedimentos

- (1) Os prestadores de ATM/ANS devem implementar, em todas as extremidades das pistas por instrumentos, procedimentos de aproximação em conformidade com os requisitos da especificação de aproximação RNP (RNP APCH), incluindo mínimos LNAV, LNAV/VNAV e LPV e, sempre que requerido devido à densidade do tráfego ou à complexidade do tráfego, trajetões em trajetória em arco até ponto fixo (RF).
 - (2) Em derrogação do ponto (1), nas extremidades das pistas por instrumentos onde, devido a características do terreno, a obstáculos ou a condições de separação do tráfego aéreo, a implementação de procedimentos de aproximação 3D seja excessivamente difícil, os prestadores de ATM/ANS devem implementar procedimentos de aproximação 2D em conformidade com os requisitos da especificação de aproximações RNP (RNP APCH). Nesse caso, podem igualmente, além da implementação desses procedimentos de aproximação 2D, implementar procedimentos de aproximação 3D em conformidade com os requisitos da especificação de autorização RNP requerida (RNP AR APCH).
 - (3) Em derrogação do ponto (1), nas extremidades das pistas por instrumentos sem cobertura SBAS adequada, os prestadores de ATM/ANS devem implementar procedimentos RNP APCH, incluindo mínimos LNAV e LNAV/VNAV. Os prestadores de ATM/ANS também devem implementar mínimos LPV nessas extremidades das pistas por instrumentos, o mais tardar 18 meses a contar da data em que esta cobertura SBAS adequada esteja disponível.
 - (4) Sempre que os prestadores de ATM/ANS estabelecerem rotas SID ou STAR, devem implementá-las em conformidade com os requisitos da especificação RNAV 1.
 - (5) Em derrogação do ponto 4, sempre que os prestadores de ATM/ANS tiverem estabelecido rotas SID ou STAR e quando forem necessários requisitos de desempenho superiores aos referidos naquele ponto por forma a manter a capacidade do tráfego aéreo e a segurança nos ambientes de elevada densidade de tráfego, complexidade de tráfego ou características específicas do terreno, devem implementar essas rotas em conformidade com os requisitos da especificação RNP 1, incluindo uma ou mais das funcionalidades de navegação adicionais seguintes:
 - a) Operações numa trajetória vertical e entre dois pontos fixos e com a utilização de:
 - i) uma restrição de altitude «AT»;
 - ii) uma restrição de altitude «AT OR ABOVE»;
 - iii) uma restrição de altitude «AT OR BELOW»;
 - iv) uma restrição «WINDOW»;
 - b) O trajeto de trajetória em arco até ponto fixo (RF).
 - (6) Sempre que os prestadores de ATM/ANS estabelecerem rotas ATS para operações em rota, devem implementá-las em conformidade com os requisitos da especificação RNAV 5.
 - (7) Em derrogação dos pontos (4) e (6), sempre que os prestadores de ATM/ANS estabelecerem rotas ATS, SID ou STAR para operações de aeronaves de asas rotativas, devem implementar essas rotas em conformidade com os requisitos das especificações RNP 0.3, RNAV 1 ou RNP 1. Nesse caso, devem ser capacitados para decidir qual dos três conjuntos de requisitos respeitar.
-