

# REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/1048 DELLA COMMISSIONE

del 18 luglio 2018

### che stabilisce requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo e procedure operative per la navigazione basata sulle prestazioni

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE<sup>(1)</sup> in particolare l'articolo 8 *ter*, paragrafo 6,

considerando quanto segue:

- (1) Con la continua crescita del settore dell'aviazione aumenta anche la pressione della domanda di utilizzo dello spazio aereo disponibile; di conseguenza diventa ancora più importante utilizzare tale spazio aereo nel modo più efficace ed efficiente possibile. La fornitura di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea (ATM/ANS) che utilizzano la navigazione basata sulle prestazioni (PBN) può apportare benefici in termini di sicurezza, capacità ed efficienza grazie all'ottimizzazione delle rotte per l'erogazione di servizi di traffico aereo e delle procedure di avvicinamento strumentale. Al fine di ottenere detti benefici e migliorare la prestazione della rete europea di gestione del traffico aereo è opportuno prevedere l'armonizzazione dei requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo e delle procedure operative per la PBN.
- (2) Tali requisiti e procedure relativi alla PBN dovrebbero essere basati sulle norme sviluppate dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) e la loro attuazione dovrebbe essere conforme al piano globale di navigazione aerea dell'ICAO<sup>(2)</sup> e al piano generale ATM europeo<sup>(3)</sup>.
- (3) L'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione<sup>(4)</sup>, in particolare il punto SERA.5015, lettera a), l'allegato III del regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione<sup>(5)</sup>, in particolare il punto ORO.GEN.110(d), e l'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008, quale attuato dall'allegato I del regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione<sup>(6)</sup>, in particolare il punto TCO.205, prevedono che l'aeromobile sia adeguatamente attrezzato e che l'equipaggio di condotta sia adeguatamente qualificato per operare sulla rotta prevista o per eseguire la procedura prevista. Tali requisiti dovrebbero essere integrati con requisiti comuni per l'utilizzo dello spazio aereo che specificino le procedure di volo e le rotte corrispondenti.
- (4) L'attuazione della PBN nelle aree terminali di controllo ad alta densità, imposta dal regolamento di esecuzione (UE) n. 716/2014 della Commissione<sup>(7)</sup>, dovrebbe migliorare la precisione della traiettoria di avvicinamento e facilitare le sequenze di traffico in una fase precoce, in modo da permettere una riduzione del consumo di carburante e dell'impatto ambientale nelle fasi di discesa e arrivo. Al fine di agevolarne l'attuazione, i requisiti del presente regolamento dovrebbero essere coerenti con quelli del regolamento di esecuzione (UE) n. 716/2014.

<sup>(1)</sup> GUL 79 del 13.3.2008, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Documento ICAO 9750.

<sup>(3)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione, del 3 maggio 2013, relativo alla definizione di progetti comuni, all'assetto di governance e all'indicazione di incentivi a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa (GUL 123 del 4.5.2013, pag. 1).

<sup>(4)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione, del 26 settembre 2012, che stabilisce regole dell'aria comuni e disposizioni operative concernenti servizi e procedure della navigazione aerea e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1035/2011 e i regolamenti (CE) n. 1265/2007, (CE) n. 1794/2006, (CE) n. 730/2006, (CE) n. 1033/2006 e (UE) n. 255/2010 (GUL 281 del 13.10.2012, pag. 1).

<sup>(5)</sup> Regolamento (UE) n. 965/2012 della Commissione, del 5 ottobre 2012, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative per quanto riguarda le operazioni di volo ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 296 del 25.10.2012, pag. 1).

<sup>(6)</sup> Regolamento (UE) n. 452/2014 della Commissione, del 29 aprile 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti le operazioni di volo di operatori di paesi terzi ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 133 del 6.5.2014, pag. 12).

<sup>(7)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 716/2014 della Commissione, del 27 giugno 2014, relativo all'istituzione del progetto comune pilota a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa (GUL 190 del 28.6.2014, pag. 19).

- (5) Poiché per motivi di sicurezza ed efficienza in termini di costi è opportuna l'istituzione di approcci con minimi di prestazione per l'allineamento di pista con guida verticale (LPV), dovrebbe essere promosso l'uso di sistemi di potenziamento basati su satelliti (SBAS), in particolare il Servizio europeo di copertura per la navigazione geostazionaria (EGNOS). Le operazioni con altre capacità PBN dovrebbero tuttavia essere agevolate prevedendo altri minimi in aggiunta agli LPV.
- (6) All'atto di sviluppare il piano di miglioramento della rete delle rotte europee, il gestore della rete di cui al regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione <sup>(1)</sup> è tenuto, a norma di detto regolamento, a ricorrere a un processo decisionale in cooperazione. Di conseguenza, per quanto riguarda la fornitura di servizi ATM/ANS a norma del presente regolamento, il gestore della rete dovrebbe coordinarsi con i fornitori di servizi ATM/ANS, in particolare per garantire che le rotte ATS usate per il transito da e per la rete *di rotta* siano coerenti con le specifiche delle rotte strumentali standard di partenza (SID) e di arrivo (STAR) servite.
- (7) I requisiti diretti ai fornitori di servizi ATM/ANS che riguardano l'attuazione della PBN stabilita dal presente regolamento dovrebbero comprendere, in particolare, requisiti idonei all'attuazione di procedure di avvicinamento 3D in tutti i fine pista strumentali e, qualora tali fornitori abbiano stabilito rotte SID o STAR, l'attuazione di tali rotte. L'imposizione di tali requisiti potrebbe tuttavia, in determinate circostanze, comportare conseguenze negative gravi che prevarrebbero sui potenziali benefici in termini di sicurezza, capacità ed efficienza. È pertanto opportuno, in tali situazioni, autorizzare i fornitori di servizi ATM/ANS a non rispettare detti requisiti e ad applicare invece requisiti alternativi più adeguati alla situazione specifica e comunque idonei a raggiungere, per quanto possibile, i benefici perseguiti.
- (8) Nell'interesse di una transizione agevole e sicura, è opportuno inoltre autorizzare i fornitori di servizi ATM/ANS a fornire i loro servizi anche con altri mezzi rispetto alla PBN, in conformità ai requisiti del presente regolamento, per un periodo di tempo ragionevole. Alla luce della necessità di razionalizzare la fornitura di servizi ATM/ANS ed evitare costi inutili, in particolare per gli utenti dello spazio aereo, che risultano dall'esistenza di un'infrastruttura di navigazione stratificata, a partire dal 1° giugno 2030 non dovrebbero più essere autorizzati a farlo, se non quale misura di emergenza.
- (9) Nell'interesse della sicurezza dovrebbe inoltre essere garantita una transizione agevole e coordinata alla fornitura di servizi ATM/ANS che ricorrono alla PBN, in conformità ai requisiti del presente regolamento. I fornitori di servizi ATM/ANS dovrebbero pertanto adottare, in maniera tempestiva ed efficace, tutte le misure necessarie a tale scopo. Tali misure dovrebbero comprendere l'istituzione di un piano di transizione, che ogni fornitore dovrebbe tenere aggiornato in modo da tenere conto di tutti gli sviluppi pertinenti riguardanti la transizione. I piani di transizione e tutti gli aggiornamenti di rilievo, ovvero che comportano una modifica sostanziale del piano e che potrebbero incidere materialmente sugli interessi delle parti interessate, dovrebbero essere istituiti dopo un processo di consultazione di queste ultime, al fine di garantire che sia preso in considerazione il loro punto di vista ove opportuno, e previa approvazione dell'autorità competente, al fine di garantire la conformità ai requisiti definiti dal presente regolamento, in particolare dall'articolo 4, paragrafo 1.
- (10) Dopo l'attuazione dei requisiti della PBN di cui al presente regolamento possono verificarsi, eccezionalmente, situazioni in cui risulti impossibile ai fornitori di servizi ATM/ANS fornire i loro servizi in conformità a tali requisiti, per motivi imprevedibili che esulano dal loro controllo. Fatto salvo l'obbligo per detti fornitori di servizi di adottare tutte le misure ragionevoli possibili per prevenire tali situazioni e di ripristinare quanto prima la conformità a detti requisiti qualora tali situazioni dovessero comunque verificarsi, i fornitori di servizi dovrebbero essere tenuti ad adottare le misure di emergenza necessarie per garantire la continuità e la sicurezza del servizio con altri mezzi, in particolare tramite procedure di navigazione convenzionali.
- (11) È necessario accordare alle parti interessate un periodo di tempo sufficiente per conformarsi al presente regolamento. I requisiti riguardanti l'uso esclusivo della PBN dovrebbero applicarsi a partire da un'opportuna data successiva in modo da disporre di un periodo di tempo sufficiente per una transizione agevole e sicura. Inoltre, anche talune disposizioni dell'allegato dovrebbero applicarsi a partire da un'opportuna data successiva, in considerazione dell'ulteriore tempo necessario alle parti per adattarsi ai requisiti in questione.
- (12) Le misure di cui al presente regolamento si basano sul parere formulato dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea in conformità all'articolo 17, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.
- (13) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 5 del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>,

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010 (GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

### Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce requisiti per l'utilizzo dello spazio aereo e procedure operative per la navigazione basata sulle prestazioni.
2. Il presente regolamento si applica ai fornitori di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea (ATM/ANS) e ai gestori aeroportuali (di seguito «fornitori di servizi ATM/ANS») responsabili di attuare procedure di avvicinamento strumentale o rotte per l'erogazione di servizi di traffico aereo (ATS) e che forniscono i propri servizi:
  - a) nello spazio aereo al di sopra del territorio al quale si applica il trattato;
  - b) in qualsiasi altro spazio aereo nel quale gli Stati membri siano responsabili della fornitura di servizi di navigazione aerea in conformità all'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

#### Articolo 2

### Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «navigazione basata sulle prestazioni (PBN)»: la navigazione basata sulle prestazioni quale definita all'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 965/2012;
- 2) «rotta ATS»: la rotta ATS quale definita all'articolo 2, paragrafo 46, del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012;
- 3) «procedura di avvicinamento strumentale»: la procedura di avvicinamento strumentale quale definita all'articolo 2, paragrafo 90, del regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012;
- 4) «procedure di navigazione convenzionali»: rotte ATS e procedure di avvicinamento strumentale basate sull'uso di supporti di navigazione da terra che non permettono la conformità ai requisiti PBN definiti dal presente regolamento;
- 5) «pista strumentale»: la pista strumentale quale definita all'allegato I, punto 22, del regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione <sup>(2)</sup>;
- 6) «specifica di navigazione»: una serie di requisiti per aeromobili ed equipaggi, necessari a sostenere le operazioni di navigazione basata sulle prestazioni entro uno spazio aereo definito;
- 7) «specifica X relativa alle prestazioni di navigazione richieste (RNP)»: una specifica di navigazione basata sulla navigazione d'area che comprende i requisiti relativi al sistema di bordo per il monitoraggio delle prestazioni e alla funzione di allarme, dove «X» indica la precisione della navigazione laterale espressa in miglia nautiche o al tipo di operazione e alle funzionalità richieste;
- 8) «navigazione laterale (LNAV)», «navigazione laterale/navigazione verticale (LNAV/VNAV)» e «prestazione per l'allineamento di pista con guida verticale (LPV)»: etichette che identificano i diversi tipi di minimi operativi sui grafici di avvicinamento, i quali illustrano le procedure di avvicinamento basate su sistemi globali di navigazione satellitare (GNSS) classificati come «avvicinamento RNP» (RNP APCH);
- 9) «fine di traiettoria di tipo RF (radius to fix, RF)»: percorso circolare costante di un raggio che ruota attorno a un fulcro definito e che termina a un punto fisso;
- 10) «avvicinamento 2D»: procedura di avvicinamento strumentale, classificata come «procedura di avvicinamento non di precisione» quale definita all'articolo 2, paragrafo 90, del regolamento di esecuzione n. 923/2012;
- 11) «avvicinamento 3D»: procedura di avvicinamento strumentale, classificata come «procedura di avvicinamento con guida verticale» o «procedura di avvicinamento di precisione» quali definite all'articolo 2, paragrafo 90, del regolamento di esecuzione n. 923/2012;
- 12) «sistema di potenziamento basato su satelliti (SBAS)»: sistema di potenziamento ad ampia copertura nell'ambito del quale l'utente di un GNSS riceve informazioni di potenziamento da un trasmettitore basato su satelliti;

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20).

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativi agli aeroporti ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 44 del 14.2.2014, pag. 1).

- 13) «specifica X relativa alla navigazione d'area (RNAV)»: specifica di navigazione basata sulla navigazione d'area che non comprende i requisiti relativi al sistema di bordo per il monitoraggio delle prestazioni e alla funzione di allarme, dove «X» indica la precisione della navigazione laterale espressa in miglia nautiche;
- 14) «rotta strumentale standard di arrivo (STAR)»: una rotta di arrivo determinata in conformità alle regole del volo strumentale che collega un punto significativo, in genere situato lungo una rotta per l'erogazione di servizi di traffico aereo (ATS), con un punto nel quale è possibile cominciare una procedura pubblicata di avvicinamento strumentale;
- 15) «rotta strumentale standard di partenza (SID)»: una rotta di partenza determinata in conformità alle regole del volo strumentale che collega l'aeroporto con uno specifico punto significativo, in genere situato lungo una rotta per l'erogazione di servizi di traffico aereo (ATS), nel quale comincia la fase *di rotta* del volo;
- 16) «funzionalità di navigazione»: capacità dettagliata del sistema di navigazione richiesta per soddisfare le necessità delle operazioni di volo proposte nello spazio aereo.

### Articolo 3

#### Requisiti PBN

I fornitori di servizi ATM/ANS soddisfano i requisiti per l'attuazione della navigazione basata sulle prestazioni stabiliti nella «Sottoparte PBN» dell'allegato.

### Articolo 4

#### Misure transitorie

1. I fornitori di servizi ATM/ANS adottano le misure necessarie a garantire una transizione agevole e sicura alla fornitura dei loro servizi tramite l'uso della navigazione basata sulle prestazioni in conformità all'articolo 3.

Tali misure comprendono l'istituzione e l'attuazione di un piano di transizione. I fornitori di servizi ATM/ANS tengono aggiornati i loro piani di transizione.

Il piano di transizione deve essere coerente con il piano generale ATM europeo e i progetti comuni di cui all'articolo 15 *bis* del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

2. Per la redazione del progetto dei piani di transizione e di tutti gli aggiornamenti di rilievo, i fornitori di servizi ATM/ANS consultano tutte le parti elencate di seguito e all'occorrenza tengono conto delle loro osservazioni:

- a) gestori aeroportuali, utenti dello spazio aereo e organizzazioni che rappresentano tali utenti dello spazio aereo interessate dai servizi da loro forniti;
- b) il gestore della rete di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 667/2011;
- c) i fornitori di servizi ATM/ANS che forniscono i loro servizi nei blocchi di spazio aereo adiacenti.

3. Una volta effettuata la consultazione di cui al paragrafo 2, i fornitori di servizi ATM/ANS inoltrano all'autorità competente responsabile dello spazio aereo interessato i risultati della consultazione e il progetto del piano di transizione, o il progetto di aggiornamento di rilievo di tale piano.

L'autorità competente verifica che il progetto del piano di transizione, o il progetto di aggiornamento di rilievo di tale piano, sia conforme ai requisiti del presente regolamento e in particolare che tenga conto, all'occorrenza, delle opinioni degli utenti dello spazio aereo, comprese quelle degli operatori di aeromobili di Stato. Lo Stato membro cui appartiene l'autorità competente può disporre che tale verifica sia effettuata in coordinamento con altre autorità pertinenti dello Stato membro interessato.

La stessa autorità competente informa senza indebito ritardo i fornitori di servizi ATM/ANS dell'esito della verifica. I fornitori di servizi ATM/ANS non possono istituire o attuare il piano di transizione o l'aggiornamento di rilievo dello stesso prima di essere stati informati da detta autorità competente che il progetto del piano di transizione o dell'aggiornamento significativo dello stesso è stato approvato.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi») (GU C 96 del 31.3.2004, pag. 10).

*Articolo 5***Uso esclusivo della PBN**

1. I fornitori di servizi ATM/ANS non possono fornire servizi ricorrendo a procedure di navigazione convenzionale o a un tipo di navigazione basata sulle prestazioni non conforme ai requisiti di cui al punto AUR.PBN.2005 dell'allegato.
2. Il paragrafo 1 si applica fatto salvo quanto previsto all'articolo 6 e la possibilità, per i fornitori di servizi ATM/ANS, di prestare i propri servizi usando sistemi di atterraggio che consentano le operazioni CAT II, CAT IIIA o CAT IIIB quali definite all'allegato I, rispettivamente ai punti 14, 15 e 16, del regolamento (UE) 965/2012.

*Articolo 6***Misure di emergenza**

I fornitori di servizi ATM/ANS adottano le misure necessarie per garantire di poter continuare a fornire propri servizi con altri mezzi qualora, per motivi impreveduti che esulano dal loro controllo, il GNSS o altri metodi utilizzati per la navigazione basata sulle prestazioni non siano più disponibili, rendendo loro impossibile la fornitura dei servizi in conformità all'articolo 3. Tali misure comprendono, in particolare, il mantenimento di una rete di ausili alla navigazione convenzionale e di una relativa infrastruttura di comunicazione e sorveglianza.

*Articolo 7***Entrata in vigore e applicazione**

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. Il presente regolamento si applica a partire dal 3 dicembre 2020.

Tuttavia, in deroga al primo comma:

- a) l'articolo 5 si applica a partire dal 6 giugno 2030;
- b) per gli aeroporti elencati al punto 1.2.1 dell'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 716/2014 e per i fine pista strumentali serviti tramite le procedure di avvicinamento presso altri aeroporti, il punto AUR.PBN.2005(1) dell'allegato si applica a partire dal 25 gennaio 2024;
- c) per tutti i fine pista strumentali, il punto AUR.PBN.2005(4) dell'allegato si applica a partire dal 25 gennaio 2024 per quanto riguarda una rotta SID o STAR stabilita e a partire dal 6 giugno 2030 per tutte le rotte SID o STAR stabilite;
- d) per le rotte ATS inferiori a FL 150, il punto AUR.PBN.2005(6) dell'allegato si applica a partire dal 25 gennaio 2024.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 18 luglio 2018

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

## ALLEGATO

**SOTTOPARTE PBN - Navigazione basata sulle prestazioni****AUR.PBN.1005 Oggetto**

In conformità all'articolo 3, la presente sottoparte stabilisce i requisiti per l'attuazione della navigazione basata sulle prestazioni (PBN) cui devono attenersi i fornitori di servizi ATM/ANS.

**AUR.PBN.2005 Rotte e procedure**

- 1) I fornitori di servizi ATM/ANS devono applicare, a tutti i fine pista strumentali, procedure di avvicinamento conformi ai requisiti delle specifiche di avvicinamento RNP (RNP APCH), compresi i minimi di prestazione LNAV, LNAV/VNAV e LPV nonché, laddove necessario a causa della densità o complessità del traffico, le fasce di fine traiettoria di tipo RF (radius to fix).
  - 2) In deroga al punto (1), ai fine pista strumentali in cui, a causa del terreno, di ostacoli o delle condizioni di separazione del traffico, l'attuazione di procedure di avvicinamento 3D sia eccessivamente difficile, i fornitori di servizi ATM/ANS devono attuare procedure di avvicinamento 2D in conformità ai requisiti delle specifiche di avvicinamento RNP (RNP APCH). In tal caso possono anche, in aggiunta all'attuazione delle procedure di avvicinamento 2D, attuare procedure di avvicinamento 3D in conformità ai requisiti delle specifiche della richiesta di autorizzazione RNP (RNP AR APCH).
  - 3) In deroga al punto (1), ai fine pista strumentali che non dispongono di un'adeguata copertura SBAS, i fornitori di servizi ATM/ANS devono attuare procedure di avvicinamento RNP APCH, compresi i minimi di prestazione LNAV e LNAV/VNAV. I fornitori di servizi ATM/ANS devono attuare tali minimi di prestazione LPV ai fine pista strumentali anche fino a 18 mesi dalla data in cui sia disponibile un'adeguata copertura SBAS.
  - 4) Qualora i fornitori di servizi ATM/ANS abbiano stabilito rotte SID o STAR, queste devono essere attuate in conformità ai requisiti della specifica RNAV 1.
  - 5) In deroga al punto 4, qualora i fornitori di servizi ATM/ANS abbiano stabilito rotte SID o STAR e laddove siano necessari requisiti di prestazione più elevati rispetto a quelli indicati al punto 4 al fine di mantenere la capacità di traffico e la sicurezza in ambienti ad alta densità di traffico, ad elevata complessità di traffico o a causa delle caratteristiche del terreno, tali rotte devono essere attuate in conformità ai requisiti della specifica RNP.1, comprese una o più delle seguenti funzionalità di navigazione aggiuntive:
    - a) operazioni lungo una traiettoria verticale ed entro due punti fissi e con l'uso di:
      - i) una limitazione di altitudine «AT»;
      - ii) una limitazione di altitudine «AT OR ABOVE»;
      - iii) una limitazione di altitudine «AT OR BELOW»;
      - iv) una limitazione «WINDOW»;
    - b) una fascia di fine traiettoria di tipo RF.
  - 6) Qualora i fornitori di servizi ATM/ANS abbiano stabilito rotte ATS per operazioni *di rotta*, queste devono essere attuate in conformità ai requisiti della specifica RNAV 5.
  - 7) In deroga ai punti 4 e 6, qualora i fornitori di servizi ATM/ANS abbiano stabilito rotte ATS, SID o STAR per operazioni con aeromobili ad ala rotante, queste devono essere attuate in conformità ai requisiti della specifica RNP 0.3, RNAV 1 o RNP 1. In tal caso i fornitori di servizi ATM/ANS devono essere autorizzati a decidere a quale serie di requisiti attenersi.
-