ASETUKSET

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) 2018/1048,

annettu 18 päivänä heinäkuuta 2018,

ilmatilan käyttöä koskevista vaatimuksista ja toimintamenetelmistä suorituskykyyn perustuvassa navigoinnissa

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta 20 päivänä helmikuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 ([1]) ja erityisesti sen 8 b artiklan 6 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Ilmailun jatkuva kasvu asettaa yhä suurempia haasteita ilmatilan käytölle ja korostaa siten tarvetta käyttää ilmatilaa mahdollisimman toimivasti ja tehokkaasti. Tarjoamalla ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelut (ATM/ANS) käyttäen suorituskykyyn perustuvaa navigointia (PBN) voidaan saada turvallisuuteen, kapasiteettiin ja tehokkuuteen liittyviä etuja, kun lentoliikenteen reitit ja mittarilähestymismenetelmät hyödynnetään parhaalla mahdollisella tavalla. Näiden etujen saamiseksi ja Euroopan ilmaliikenteen hallintaverkon suorituskyvyn parantamiseksi olisi säädettävä yhdenmukaisista ilmatilan käytön vaatimuksista ja toimintamenetelmistä suorituskykyyn perustuvassa navigoinnissa.

(2) Suorituskykyyn perustuvaa navigointia koskevien vaatimusten ja menetelmien olisi perustuttava Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) laatimiin sääntöihin, ja niiden täytäntöönpanossa olisi noudatettava ICAOn maailmanlaajuista lennonvarmistussuunnitelmaa ([2]) ja eurooppalaista ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmaa ([3]).

(3) Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 ([4]) liitteessä ja erityisesti sen SERA.5015 kohdan a alakohdassa, komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 ([5]) liitteessä III ja erityisesti sen ORO.GEN.110 kohdan d alakohdassa, asetuksen (EY) N:o 216/2008 9 artiklan 1 kohdassa, sellaisena kuin se on pantu täytäntöön komission asetuksen (EU) N:o 452/2014 ([6]) liitteellä I, ja erityisesti sen TCO.205 kohdan a alakohdassa edellytetään ilma-alusten olevan asianmukaisesti varustettuja ja miehistön riittävän pätevää liikennöimään suunnitellulla reitillä tai menetelmällä. Näitä vaatimuksia olisi täydennettävä ilmatilan käyttöä koskevilla yhteisillä vaatimuksilla, joissa eritellään vastaavat lentomenetelmät ja reitit.

(4) Komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) N:o 716/2014 ([7]) edellytetyn suorituskykyyn perustuvan navigoinnin käyttöönoton vilkkailla lähestymisalueilla odotetaan parantavan lähestymislentoratojen täsmällisyyttä ja helpottavan liikenteen jonoon järjestämistä nykyistä aiemmassa vaiheessa, minkä ansiosta on mahdollista vähentää polttoaineenkulutusta ja ympäristövaikutuksia laskeutumis- ja saapumisvaiheissa. Täytäntöönpanon helpottamiseksi tämän asetuksen vaatimusten olisi oltava johdonmukaiset asetuksen (EU) N:o 716/2014 vaatimusten kanssa.

([1]) EUVL L 79, 13.3.2008, s. 1.
([2]) ICAO Doc 9750.
([3]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 409/2013, annettu 3 päivänä toukokuuta 2013, yhteisten hankkeiden määrittelemisestä, hallintorakenteiden perustamisesta ja kannustimien yksilöimisestä Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman toteuttamisen tueksi (EUVL L 123, 4.5.2013, s. 1).
([4]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012, yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta (EUVL L 281, 13.10.2012, s. 1).
([5]) Komission asetus (EU) N: o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N: o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).
([6]) Komission asetus (EU) N:o 452/2014, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2014, kolmansien maiden lentotoiminnan harjoittajien lentotoimintaan liittyvien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 133, 6.5.2014, s. 12).
([7]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 716/2014, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2014, eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelmaa tukevan yhteisen kokeiluhankkeen aloittamisesta (EUVL L 190, 28.6.2014, s. 19).

(5) Satelliitteihin perustuvien tarkennusjärjestelmien (SBAS) ja erityisesti Euroopan geostationaarisen navigointilisäjärjestelmän (EGNOS) käyttöä olisi edistettävä, sillä turvallisuus- ja kustannustehokkuusnäkökohdat tukevat LPV-lähestymismenetelmien mukaisten laskeutumisminimien käyttöönottoa. Lentotoimintaa muilla PBN-valmiuksilla olisi helpotettava säätämällä muista minimeistä LPV:n lisäksi.

(6) Euroopan reittiverkon parantamissuunnitelmaa laatiessaan komission asetuksessa (EU) N:o 677/2011 ([1]) tarkoitetun verkon hallinnoijan on, mainitun asetuksen mukaisesti, käytettävä yhteistyöhön perustuvaa päätöksentekoprosessia. Näin ollen verkon hallinnoijan olisi koordinoitava tämän asetuksen mukaisten ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen tarjoamista ATM/ANS-palvelujen tarjoajien kanssa erityisesti sen varmistamiseksi, että reittiverkkoon ja reittiverkosta pois siirtymiseen käytetyt ATS-reitit ovat vakiolähtöreittien (SID) ja vakiotuloreittien (STAR) spesifikaation mukaisia.

(7) Tässä asetuksessa ATM/ANS-palvelujen tarjoajille asetettuihin PBN-menetelmien käyttöönottovaatimuksiin olisi erityisesti kuuluttava asianmukaiset vaatimukset 3D-lähestymismenetelmien käyttöönotosta kaikissa mittarikiitoteiden lähestymissuunnissa ja, jos palveluntarjoajat ovat määrittäneet SID- tai STAR-reitit, näiden reittien käyttöönotto. Näiden vaatimusten asettamisella voi tietyissä tilanteissa kuitenkin olla vakavia haitallisia seurauksia, jotka ovat merkittävämpiä kuin mahdolliset turvallisuuteen, kapasiteettiin ja tehokkuuteen liittyvät edut. Sen vuoksi ATM/ANS-palvelujen tarjoajilla olisi tällaisissa tapauksissa oltava oikeus poiketa näistä vaatimuksista, ja niille olisi sen sijaan asetettava näihin erityistilanteisiin paremmin soveltuvat vaihtoehtoiset vaatimukset, joilla saavutettaisiin silti mahdollisimman monet näistä eduista.

(8) Turvallista ja sujuvaa siirtymää ajatellen ATM/ANS-palvelujen tarjoajilla olisi lisäksi oltava kohtuullisen ajanjakson ajan mahdollisuus tarjota palvelujaan myös muilla keinoin kuin käyttämällä suorituskykyyn perustuvaa navigointia tämän asetuksen vaatimusten mukaisesti. Tämän ei kuitenkaan pitäisi enää olla mahdollista 1 päivästä kesäkuuta 2030 alkaen muuten kuin varamenetelmänä, kun otetaan huomioon tarve järkeistää ATM/ANS-palvelujen tarjoamista ja välttää tarpeettomia kustannuksia, joita monikerroksisesta lennonvarmistusinfrastruktuurista aiheutuu erityisesti ilmatilan käyttäjille.

(9) Turvallisuuden vuoksi olisi varmistettava sujuva ja koordinoitu siirtyminen ATM/ANS-palvelujen tarjoamiseen käyttäen suorituskykyyn perustuvaa navigointia tämän asetuksen vaatimusten mukaisesti. ATM/ANS-palvelujen tarjoajien olisi sen vuoksi toteutettava nopeasti ja tehokkaasti kaikki tarvittavat toimenpiteet tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Toimenpiteisiin olisi kuuluttava sellaisen siirtymäsuunnitelman laatiminen, joka kunkin palveluntarjoajan olisi pidettävä ajan tasalla niin, että siinä otetaan huomioon kaikki siirtymisen kannalta merkityksellinen kehitys. Siirtymäsuunnitelmat ja kaikki niiden päivitykset, jotka ovat sikäli merkittäviä, että niistä aiheutuu sisällöllisiä muutoksia suunnitelmiin ja ne voivat vaikuttaa oleellisesti asianomaisten osapuolten etuihin, olisi vahvistettava sen jälkeen kun osapuolia on kuultu, jotta voidaan varmistaa, että niiden näkemykset otetaan tarpeen mukaan huomioon, ja sen jälkeen kun muutoksille on saatu toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä, jotta varmistetaan tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten täyttyminen ja erityisesti sen 4 artiklan 1 kohdan noudattaminen.

(10) Poikkeuksellisesti voi syntyä tilanteita, joissa tässä asetuksessa säädettyjen PBN- vaatimusten täytäntöönpanon jälkeen ATM/ANS-palvelujen tarjoajille osoittautuu mahdottomaksi tarjota palvelujaan näiden vaatimusten mukaisesti ennakoimattomista syistä, joihin ne eivät pysty vaikuttamaan. Rajoittamatta näille palveluntarjoajille asetettua velvollisuutta toteuttaa kaikki kohtuulliset toimenpiteet, siltä osin kuin se on niiden vallassa, tällaisten tilanteiden estämiseksi ja näiden vaatimusten täyttämiseksi mahdollisimman pian uudelleen, jos tällainen tilanne kuitenkin syntyy, niiden olisi toteutettava tarvittavat varotoimenpiteet, jotta palvelujen tarjonta jatkuu turvallisesti muilla keinoin, erityisesti käyttäen konventionaalisia suunnistusmenetelmiä.

(11) Osapuolille on tarpeen antaa riittävästi aikaa tämän asetuksen noudattamiseen. Vaatimusta, joka koskee PBN:n yksinomaista käyttöä, olisi sovellettava asianmukaisesta myöhäisemmästä ajankohdasta lähtien, jotta turvallista ja sujuvaa siirtymää varten jää riittävästi aikaa. Lisäksi joitakin liitteessä olevia säännöksiä olisi myös sovellettava asianmukaisesta myöhäisemmästä ajankohdasta lähtien, kun otetaan huomioon lisäaika, jonka osapuolet tarvitsevat mukautuakseen kyseessä oleviin vaatimuksiin.

(12) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet perustuvat lausuntoon, jonka Euroopan lentoturvallisuusvirasto on antanut asetuksen (EY) N:o 216/2008 17 artiklan 2 kohdan b alakohdan ja 19 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

(13) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 549/2004 ([2]) 5 artiklalla perustetun komitean lausunnon mukaiset,

([1]) Komission asetus (EU) N:o 677/2011, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2011, ilmaliikenteen hallintaverkon toimintojen toteuttamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 691/2010 muuttamisesta (EUVL L 185, 15.7.2011, s. 1).

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 549/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisen puitteista (puiteasetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 1).

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan ilmatilan käyttöä koskevat vaatimukset ja toimintamenetelmät suorituskykyyn perustuvaa navigointia varten.

2. Tätä asetusta sovelletaan ilmaliikenteen hallinta- ja lennonvarmistuspalvelujen (ATM/ANS) tarjoajiin ja lentopaikan pitäjiin, jäljempänä 'ATM/ANS-palvelujen tarjoajat', jotka vastaavat mittarilähestymismenetelmien tai ilmaliikennepalvelureittien (ATS-reittien) käyttöönotosta, silloin kun ne tarjoavat palvelujaan seuraavassa ilmatilassa:

a) sen alueen yläpuolella, johon perussopimusta sovelletaan;

b) missä tahansa muussa ilmatilassa, jossa jäsenvaltiot vastaavat lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 551/2004 ([1]) 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

1) 'suorituskykyyn perustuvalla navigoinnilla (PBN)' suorituskykyyn perustuvaa navigointia sellaisena kuin se määritellään asetuksen (EU) N:o 965/2012 2 artiklan 5 kohdassa;

2) 'ATS-reitillä' ATS-reittiä sellaisena kuin se määritellään täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 2 artiklan 46 kohdassa;

3) 'mittarilähestymismenetelmällä' mittarilähestymismenetelmää sellaisena kuin se määritellään täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 2 artiklan 90 kohdassa;

4) 'konventionaalisella suunnistusmenetelmällä' ATS-reittejä ja mittarilähestymismenetelmiä, jotka ovat riippuvaisia maan pinnalla olevista suunnistuksen apulaitteista, jotka eivät mahdollista tässä asetuksessa vahvistettujen suorituskykyyn perustuvan navigoinnin vaatimusten täyttämistä;

5) 'mittarikiitotiellä' mittarikiitotietä sellaisena kuin se määritellään komission asetuksen (EU) N:o 139/2014 ([2]) liitteessä I olevassa 22 kohdassa;

6) 'suunnistustarkkuusvaatimuksella' ilma-alusta ja lentomiehistöä koskevia vaatimuksia, joita tarvitaan suorituskykyyn perustuvan navigoinnin tueksi määritellyssä ilmatilassa;

7) 'vaadittua suunnistustarkkuutta (RNP) X koskevalla vaatimuksella' aluesuunnistukseen perustuvaa suunnistustarkkuusvaatimusta, johon sisältyy vaatimus ilma-aluksessa tapahtuvasta suorituskyvyn seurannasta ja siihen liittyvistä varoituksista, jossa "X" viittaa sivusuuntaisen navigoinnin tarkkuuteen meripeninkulmina tai lentotoiminnan tyyppiin ja vaadittuihin toimintoihin;

8) 'sivusuuntaopastuksella (LNAV)', 'sivusuuntaopastuksella/ pystysuuntaopastuksella (LNAV/VNAV)' ja 'sivusuuntaisesti tarkalla pystysuuntaopastuksella (LPV)' niitä tietoruutuja, joilla tunnistetaan erilaiset toimintaminimit lähestymiskartoissa, jotka kuvaavat maailmanlaajuisiin satelliittinavigointijärjestelmiin (GNSS) perustuvia lähestymismenetelmiä ja jotka luokitellaan RNP-lähestymisiksi (RNP APCH);

9) 'vakiokaarrolla rastille (radius to fix, RF)' määritetyn kääntöpisteen ympäri vakiokaarrolla lennettävää lentorataa, joka päättyy määrättyyn pisteeseen;

10) '2D-lähestymisellä' ei-tarkkuuslähestymismenetelmäksi luokiteltavaa mittarilähestymismenetelmää sellaisena kuin se määritellään täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 2 artiklan 90 kohdassa;

11) '3D-lähestymisellä' pystysuuntaopastetuksi lähestymiseksi tai tarkkuuslähestymismenetelmäksi luokiteltavaa mittarilähestymismenetelmää sellaisena kuin se määritellään täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 923/2012 2 artiklan 90 kohdassa;

12) 'satelliitteihin perustuvalla tarkennusjärjestelmällä (SBAS)' kattavaa tarkennusjärjestelmää, jossa GNSS:n käyttäjä saa tarkennustiedon satelliitteihin perustuvasta lähettimestä;

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 551/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan organisoinnista ja käytöstä (ilmatila-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 20).

([2]) Komission asetus (EU) N:o 139/2014, annettu 12 päivänä helmikuuta 2014, lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 44, 14.2.2014, s. 1).

13) ’aluesuunnistusta (RNAV) X koskevalla vaatimuksella’ aluesuunnistukseen perustuvaa suunnistustarkkuusvaatimusta, johon ei sisälly vaatimusta ilma-aluksessa tapahtuvasta suorituskyvyn seurannasta ja siihen liittyvistä varoituksista, jossa ”X” viittaa sivusuuntaisen navigoinnin tarkkuuteen meripeninkulmina;

14) ’vakiotuloreitillä (STAR)’ nimettyä mittarilentosääntöjen mukaista saapumisreittiä, joka yhdistää yleensä ATS-reitillä sijaitsevan merkitsevän pisteen pisteeseen, josta lähtien voidaan noudattaa julkaistua mittarilähestymismenetelmää;

15) ’vakiolähtöreitillä (SID)’ nimettyä mittarilentosääntöjen mukaista lähtöreittiä, joka yhdistää lentopaikan yleensä ATS-reitillä sijaitsevaan määritettyyn merkitsevään pisteeseen, josta lähtien matkalento-osuus alkaa;

16) ’navigointitoiminnolla’ navigointijärjestelmän yksityiskohtaisia valmiuksia, jotka tarvitaan ehdotetun lentotoiminnan tarpeiden täyttämiseen ilmatilassa.

3 artikla

PBN-vaatimukset

ATM/ANS-palvelujen tarjoajien on noudatettava liitteen luvussa PBN vahvistettuja PBN-menetelmien käyttöönottovaatimuksia.

4 artikla

Siirtymätoimenpiteet

1. ATM/ANS-palvelujen tarjoajien on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta varmistetaan niiden sujuva ja turvallinen siirtyminen palvelujen tarjontaan käyttäen suorituskykyyn perustuvaa navigointia 3 artiklan mukaisesti.

Näihin toimenpiteisiin on sisällyttävä siirtymäsuunnitelman laatiminen ja toteutus. ATM/ANS-palvelujen tarjoajien on pidettävä siirtymäsuunnitelmansa ajan tasalla.

Siirtymäsuunnitelman on oltava johdonmukainen Euroopan ilmaliikenteen hallinnan yleissuunnitelman sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 550/2004 ([1]) 15 a artiklassa tarkoitettujen yhteisten hankkeiden kanssa.

2. ATM/ANS-palvelujen tarjoajien on kuultava seuraavia osapuolia siirtymäsuunnitelmaluonnoksesta ja sen merkittävien päivitysten luonnoksista ja otettava tarpeen mukaan huomioon niiden näkemykset:

a) lentopaikkojen pitäjät, ilmatilan käyttäjät ja niitä ilmatilan käyttäjiä edustavat järjestöt, joihin niiden palvelujen tarjonta vaikuttaa;

b) asetuksen (EU) N:o 677/2011 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu verkon hallinnoija;

c) ATM/ANS-palvelujen tarjoajat, jotka tarjoavat palvelujaan vierekkäisillä ilmatilan lohkoilla.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetun kuulemisen jälkeen ATM/ANS-palvelujen tarjoajien on toimitettava kuulemisen tulokset sekä siirtymäsuunnitelmaluonnos tai sen merkittävän päivityksen luonnos kyseisestä ilmatilasta vastaavan toimivaltaisen viranomaisen hyväksyttäviksi.

Toimivaltaisen viranomaisen on tarkastettava, täyttääkö siirtymäsuunnitelmaluonnos tai sen merkittävän päivityksen luonnos tämän asetuksen vaatimukset, ja erityisesti se, onko suunnitelmassa otettu tarpeen mukaan huomioon ilmatilan käyttäjien näkemykset, valtion ilma-alusten käyttäjät mukaan luettuina. Toimivaltaisen viranomaisen jäsenvaltio voi määrätä, että tällainen tarkastus on tehtävä koordinoidusti kyseisen jäsenvaltion muiden asiaankuuluvien viranomaisten kanssa.

Kyseisen toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava ATM/ANS-palvelujen tarjoajille tarkastuksen tuloksesta ilman aiheetonta viivytystä. ATM/ANS-palvelujen tarjoajat eivät saa vahvistaa tai panna täytäntöön siirtymäsuunnitelmaa tai sen merkittävää päivitystä ennen kuin toimivaltainen viranomainen on ilmoittanut, että se on hyväksynyt siirtymäsuunnitelmaluonnoksen tai sen merkittävän päivityksen luonnoksen.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 550/2004, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2004, lennonvarmistuspalvelujen tarjoamisesta yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa (palveluntarjonta-asetus) (EUVL L 96, 31.3.2004, s. 10).

5 artikla

PBN:n yksinomainen käyttö

1. ATM/ANS-palvelujen tarjoajat eivät saa tarjota palvelujaan käyttäen konventionaalisia suunnistusmenetelmiä tai suorituskykyyn perustuvaa navigointia, joka ei ole liitteessä olevan AUR.PBN.2005 kohdan vaatimusten mukaista.

2. Edellä 1 kohta ei rajoita 6 artiklan soveltamista eikä ATM/ANS-palvelujen tarjoajien mahdollisuutta tarjota palvelujaan käyttäen laskeutumisjärjestelmiä, jotka mahdollistavat asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä I olevassa 14, 15 ja 16 kohdassa tarkoitetun kategorian CAT II, CAT IIIA tai CAT IIIB toiminnan.

6 artikla

Varotoimenpiteet

ATM/ANS-palvelujen tarjoajien on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niillä on edelleen valmiudet tarjota palvelujaan muilla keinoin, jos ennakoimattomista syistä, joihin ne eivät pysty vaikuttamaan, GNSS tai muut suorituskykyyn perustuvassa navigoinnissa käytettävät menetelmät eivät ole enää saatavilla, minkä vuoksi ne eivät pysty tarjoamaan palvelujaan 3 artiklan mukaisesti. Näihin toimenpiteisiin on sisällyttävä erityisesti konventionaalisten suunnistuksen apulaitteiden verkoston sekä siihen liittyvän valvonnan ja viestinnän infrastruktuurin säilyttäminen.

7 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

2. Tätä asetusta sovelletaan 3 päivästä joulukuuta 2020 alkaen.

Poiketen kuitenkin siitä, mitä ensimmäisessä alakohdassa säädetään:

a) asetuksen 5 artiklaa sovelletaan 6 päivästä kesäkuuta 2030;

b) täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 716/2014 liitteessä olevassa 1.2.1 kohdassa luetelluilla lentopaikoilla sekä muilla lentopaikoilla niissä mittarikiitoteiden lähestymissuunnissa, joissa on käytössä tarkkuuslähestymismenetelmät, liitteessä olevan AUR.PBN.2005 kohdan 1 alakohtaa sovelletaan 25 päivästä tammikuuta 2024;

c) kaikkien mittarikiitoteiden lähestymissuuntien osalta liitteessä olevan AUR.PBN.2005 kohdan 4 alakohtaa sovelletaan 25 päivästä tammikuuta 2024 alkaen yhteen määritettyyn SID- tai STAR-reittiin ja 6 päivästä kesäkuuta 2030 kaikkiin määritettyihin SID- tai STAR-reitteihin;

d) lentopinnan 150 alapuolisilla ATS-reiteillä liitteessä olevaa AUR.PBN.2005 kohdan 6 alakohtaa sovelletaan 25 päivästä tammikuuta 2024.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 18 päivänä heinäkuuta 2018.

Komission puolesta

Puheenjohtaja

Jean-Claude JUNCKER

LIITE

LUKU PBN – Suorituskykyyn perustuva navigointi

AUR.PBN.1005. Kohde

Tässä luvussa vahvistetaan 3 artiklan mukaisesti suorituskykyyn perustuvan navigoinnin (PBN) käyttöönottoa koskevat vaatimukset, jotka ATM/ANS-palvelujen tarjoajien on täytettävä.

AUR.PBN.2005 Reitit ja menetelmät

1) ATM/ANS-palvelujen tarjoajien on otettava kaikkien mittarikiitoteiden päissä käyttöön lähestymismenetelmät RNP-lähestymisen (RNP APCH) spesifikaation vaatimusten mukaisesti, mukaan lukien LNAV-, LNAV/VNAV- ja LPV-minimit sekä liikennetiheyden tai liikenteen kompleksisuuden sitä edellyttäessä vakiokaarrot rastille (RF).

2) Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, mittarikiitoteiden päissä, joissa 3D-lähestymismenetelmien käyttöönotto on maaston, esteiden tai liikenteen porrastusolosuhteiden vuoksi suhteettoman vaikeaa, ATM/ANS-palvelujen tarjoajien on otettava käyttöön 2D-lähestymismenetelmät RNP APCH -spesifikaation vaatimusten mukaisesti. Tällöin ne voivat 2D-lähestymismenetelmien käyttöönoton lisäksi ottaa käyttöön 3D-lähestymismenetelmät erityishyväksyntää edellyttävien RNP-lähestymismenetelmien (RNP AR APCH) spesifikaation vaatimusten mukaisesti.

3) Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, mittarikiitoteiden päissä, joissa ei ole asianmukaista SBAS-palvelun paikannustietoa, ATM/ANS-palvelujen tarjoajien on otettava käyttöön RNP APCH -menetelmät, mukaan lukien LNAV- ja LNAV/VNAV-minimit. ATM/ANS-palvelujen tarjoajien on näissä mittarikiitoteiden päissä otettava käyttöön myös LPV-minimit viimeistään 18 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona asianmukainen SBAS-palvelun paikannustieto on saatavilla.

4) Jos ATM/ANS-palvelujen tarjoajat ovat määrittäneet SID- tai STAR-reitit, ne on otettava käyttöön RNAV 1 -spesifikaation vaatimusten mukaisesti.

5) Poiketen siitä, mitä 4 kohdassa säädetään, jos ATM/ANS-palvelujen tarjoajat ovat määrittäneet SID- tai STAR-reitit ja ilmaliikenteen kapasiteetin ja turvallisuuden säilyttäminen ympäristöissä, joissa liikenne on vilkasta, kompleksista tai jossa on maastokohteita, edellyttää mainitussa kohdassa tarkoitettuja suorituskykyvaatimuksia korkeampia vaatimuksia, niiden on otettava nämä reitit käyttöön RNP 1 -spesifikaation vaatimusten mukaisesti, mukaan lukien yksi tai useampi seuraavista lisänavigointitoiminnoista:

   a) toiminta korkeussuuntaisella lentoradalla ja kahden reittipisteen välillä käyttäen

      i) AT-korkeusrajoitusta;

      ii) AT OR ABOVE -korkeusrajoitusta;

      iii) AT OR BELOW -korkeusrajoitusta;

      iv) WINDOW-rajoitusta;

   b) vakiokaarto rastille.

6) Jos ATM/ANS-palvelujen tarjoajat ovat määrittäneet ATS-reitit matkalentoa varten, niiden on otettava nämä reitit käyttöön RNAV 5 -spesifikaation vaatimusten mukaisesti.

7) Poiketen siitä, mitä 4 ja 6 kohdassa säädetään, jos ATM/ANS-palvelujen tarjoajat ovat ottaneet käyttöön ATS-reitit, SID-reitit tai STAR-reitit pyöriväsiipisille ilma-aluksille, niiden on pantava nämä reitit täytäntöön RNP 0.3-, RNAV 1- tai RNP 1 -spesifikaation vaatimusten mukaisesti. Tässä tapauksessa niillä on oikeus päättää, minkä näistä kolmesta vaatimuskokonaisuudesta ne täyttävät.