REGLAMENTAI

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2018/1048

2018 m. liepos 18 d.

kuriuo nustatomi su nustatytų charakteristikų navigacija susiję oro erdvės naudojimo reikalavimai ir veiklos procedūros

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje, įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB ([1]), ypač į jo 8b straipsnio 6 dalį,

kadangi:

(1) dėl nuolatinio aviacijos augimo vis didėja turimos oro erdvės naudojimo poreikis, todėl vis aktualiau yra ją naudoti kuo veiksmingiau ir efektyviau. Oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikimas naudojant nustatytų charakteristikų navigaciją (PBN) gali užtikrinti saugą, pajėgumą ir efektyvumą, nes taip optimizuojami oro eismo paslaugų maršrutai ir artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros. Kad būtų galima gauti tą naudą ir pagerinti Europos oro eismo valdymo tinklo veikimą, turėtų būti nustatyti suderinti su PBN susiję oro erdvės naudojimo reikalavimai ir veiklos procedūros;

(2) tie su PBN susiję reikalavimai ir procedūros turėtų būti grindžiami Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) parengtomis taisyklėmis, o jų įgyvendinimas turėtų atitikti ICAO bendrąjį oro navigacijos planą ([2]) ir Europos oro eismo valdymo pagrindinį planą ([3]);

(3) Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 ([4]) priede, visų pirma jo SERA.5015 dalies a punkte, Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 ([5]) III priede, visų pirma jo ORO.GEN.110 dalies d punkte, Reglamento (EB) Nr. 216/2008 9 straipsnio 1 dalyje, įgyvendintoje Komisijos reglamento (ES) Nr. 452/2014 ([6]) I priedu, visų pirma jo TCO.205 dalimi, reikalaujama, kad orlaivis būtų tinkamai įrengtas, o skrydžio įgula būtų tinkamai kvalifikuota vykdyti skrydį pagal numatytą maršrutą arba procedūrą. Tie reikalavimai turėtų būti papildyti bendrais oro erdvės naudojimo reikalavimais, kuriuose būtų nurodytos atitinkamos skrydžių procedūros ir maršrutai;

(4) numatoma, kad įgyvendinus PBN intensyvaus eismo oro uostų skrydžių valdymo rajonuose, kaip reikalaujama Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 716/2014 ([7]), padidėtų artėjimo tūpti trajektorijos tikslumas ir būtų lengviau sudaryti oro eismo eilę ankstesniame etape, kad būtų galima sumažinti degalų sąnaudas ir poveikį aplinkai žemėjimo ir atvykimo etapais. Siekiant palengvinti įgyvendinimą, šio reglamento reikalavimai turėtų derėti su Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 716/2014 reikalavimais;

([1]) OL L 79, 2008 3 13, p. 1.
([2]) ICAO dok. Nr. 9750.
([3]) 2013 m. gegužės 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 409/2013 dėl Europos oro eismo valdymo planui įgyvendinti būtinų bendrų projektų apibrėžimo, valdymo struktūrų parengimo ir paskatų sukūrimo (OL L 123, 2013 5 4, p. 1).
([4]) 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (OL L 281, 2012 10 13, p. 1).
([5]) 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).
([6]) 2014 m. balandžio 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 452/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams, vykdomiems trečiųjų šalių vežėjų, susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 133, 2014 5 6, p. 12).
([7]) 2014 m. birželio 27 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 716/2014 dėl bandomojo bendro projekto, reikalingo Europos oro eismo valdymo pagrindiniam planui įgyvendinti, sukūrimo (OL L 190, 2014 6 28, p. 19).

(5) turėtų būti skatinama naudotis palydovinėmis signalų tikslinimo sistemomis, visų pirma Europos geostacionarine navigacine tinklo sistema (EGNOS), nes dėl saugos ir ekonominio efektyvumo dera įdiegti artėjimo tūpti pagal kurso radijo švyturio režimo naudojant vertikaliuosius orientyrus (LPV) ir minimumus procedūras. Tačiau turėtų būti sudarytos sąlygos vykdyti skrydžius panaudojant kitas PBN galimybes, be LPV, numatant ir kitus minimumus;

(6) rengiant Europos maršrutų tinklo gerinimo planą, Komisijos reglamente (ES) Nr. 677/2011 ([1]) nurodytas tinklo valdytojas pagal tą reglamentą turi remtis bendro sprendimų priėmimo procesu. Atitinkamai, kiek tai susiję su oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikimu pagal šį reglamentą, tinklo valdytojas turėtų koordinuoti veiksmus su oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjais, visų pirma siekdamas užtikrinti, kad perėjimo prie *en route* tinklo arba iš jo tikslais naudojami oro eismo paslaugų maršrutai atitiktų naudojamų standartinių išskridimo pagal prietaisus (SID) maršrutų ir standartinių atvykimo pagal prietaisus (STAR) maršrutų specifikacijas;

(7) šiame reglamente nustatyti su PBN įgyvendinimu susiję reikalavimai oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjams turėtų apimti, visų pirma, atitinkamus reikalavimus, kad visuose kilimo ir tūpimo takų galuose būtų įgyvendintos 3D artėjimo tūpti procedūros, o jei tie paslaugų teikėjai yra nustatę SID maršrutų arba STAR maršrutų, kad būtų įgyvendinti tie maršrutai. Tačiau tų reikalavimų taikymas tam tikromis aplinkybėmis gali turėti didelių neigiamų padarinių, kurie nusvertų galimą saugos, pajėgumo ir efektyvumo naudą. Todėl oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai turėtų turėti teisę tokiais atvejais nukrypti nuo tų reikalavimų ir jiems turėtų būti taikomi tam tikri alternatyvūs reikalavimai, kurie būtų geriau pritaikyti prie tų konkrečių aplinkybių, tačiau jų nauda vis dar būtų kuo didesnė;

(8) be to, siekiant saugiai ir sklandžiai pereiti prie naujų reikalavimų, oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjams pagrįstą laikotarpį turėtų būti leidžiama teikti savo paslaugas naudojantis ne tik PBN pagal šiame reglamente nustatytus reikalavimus, bet ir kitomis priemonėmis. Tačiau, atsižvelgiant į poreikį racionalizuoti oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų teikimą ir išvengti nereikalingų išlaidų, visų pirma oro erdvės naudotojams, susijusių su daugelio lygmenų navigacijos infrastruktūra, nuo 2030 m. birželio 1 d. jiems neturėtų būti leidžiama to daryti, išskyrus atvejus, kai taikomos nepaprastosios padėties priemonės;

(9) siekiant užtikrinti saugą, reikėtų užtikrinti sklandų ir koordinuotą perėjimą prie oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikimo naudojant nustatytų charakteristikų navigaciją pagal šio reglamento reikalavimus. Todėl oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai turėtų laiku ir veiksmingai imtis visų šiam tikslui būtinų priemonių. Tos priemonės turėtų apimti perėjimo plano, kurį kiekvienas paslaugų teikėjas turėtų atnaujinti, kad būtų atsižvelgta į visus su pereinamuoju laikotarpiu susijusius pokyčius, sudarymą. Tie perėjimo planai ir bet kokie jų atnaujinimai, kurie yra reikšmingi dėl to, kad yra susiję su esminiais plano pakeitimais ir gali iš esmės paveikti suinteresuotųjų šalių interesus, turėtų būti sudaromi po konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis, siekiant užtikrinti, kad prireikus būtų atsižvelgta į jų nuomonę, ir gavus kompetentingos institucijos patvirtinimą, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi šiame reglamente, ypač 4 straipsnio 1 dalyje, nustatytų reikalavimų;

(10) išimtiniais atvejais gali susidaryti aplinkybės, kai, įgyvendinus šiame reglamente nustatytus PBN reikalavimus, oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai negalės teikti savo paslaugų pagal tuos reikalavimus dėl nenumatytų priežasčių. Nedarant poveikio tų paslaugų teikėjų pareigai imtis visų pagrįstų priemonių, kurias jie gali kontroliuoti, kad būtų užkirstas kelias susidaryti tokioms aplinkybėms, o jei jos vis dėlto susidaro, kad būtų kuo greičiau atkurta atitiktis tiems reikalavimams, jų turėtų būti reikalaujama imtis būtinų nepaprastosios padėties priemonių, kad galėtų toliau saugiai teikti savo paslaugas kitomis priemonėmis, visų pirma taikydami įprastas navigacijos procedūras;

(11) reikia suteikti pakankamai laiko susijusioms šalims užtikrinti šio reglamento laikymąsi. Reikalavimas išimtinai naudoti tik PBN turėtų būti taikomas nuo tinkamos vėlesnės datos, kad būtų pakankamai laiko saugiai ir sklandžiai pereiti prie naujos tvarkos. Be to, tam tikros priedo nuostatos taip pat turėtų būti taikomos nuo tinkamos vėlesnės datos, atsižvelgiant į tai, kad reikia papildomai laiko susijusioms šalims prisitaikyti prie atitinkamų reikalavimų;

(12) šiame reglamente nustatytos priemonės parengtos remiantis Europos aviacijos saugos agentūros nuomone, pateikta pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 17 straipsnio 2 dalies b punktą ir 19 straipsnio 1 dalį;

(13) šiame reglamente nustatytos priemonės atitinka Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 549/2004 ([2]) 5 straipsniu įsteigto komiteto nuomonę,

([1]) 2011 m. liepos 7 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 677/2011, kuriuo nustatomos išsamios oro eismo valdymo (OEV) tinklo funkcijų vykdymo taisyklės ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 691/2010 (OL L 185, 2011 7 15, p. 1).

([2]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 1).

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

1. Šiuo reglamentu nustatomi su nustatytų charakteristikų navigacija susiję oro erdvės naudojimo reikalavimai ir veiklos procedūros.

2. Šis reglamentas taikomas oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų (OEV/ONP) teikėjams ir aerodromų operatoriams (toliau – OEV/ONP teikėjai), kurie yra atsakingi už artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūrų įgyvendinimą arba oro eismo paslaugų (OEP) maršrutų sudarymą ir kurie teikia savo paslaugas šioje oro erdvėje:

a) virš teritorijos, kuriai taikoma Sutartis;

b) bet kurioje kitoje oro erdvėje, kurioje už oro navigacijos paslaugų teikimą atsako valstybės narės, laikydamosi Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 551/2004 ([1]) 1 straipsnio 3 dalies.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1) nustatytų charakteristikų navigacija (PBN) – Reglamento (ES) Nr. 965/2012 2 straipsnio 5 punkte apibrėžta nustatytų charakteristikų navigacija;

2) oro eismo paslaugų maršrutas – Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 2 straipsnio 46 punkte apibrėžtas oro eismo paslaugų maršrutas;

3) artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra – Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 2 straipsnio 90 punkte apibrėžta artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra;

4) įprastos navigacijos procedūros – oro eismo paslaugų maršrutai ir artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūros, grindžiami naudojimusi antžeminėmis navigacijos priemonėmis, kurios neužtikrina galimybės laikytis šiame reglamente nustatytų PBN reikalavimų;

5) kilimo ir tūpimo pagal prietaisus takas – Komisijos reglamento (ES) Nr. 139/2014 ([2]) I priedo 22 punkte apibrėžtas kilimo ir tūpimo pagal prietaisus takas;

6) navigacijos specifikacija – orlaiviui ir jo įgulai taikomų reikalavimų, būtinų nustatytų charakteristikų navigacijos skrydžiams vykdyti nustatytoje oro erdvėje, visuma;

7) būtinųjų navigacijos charakteristikų (RNP) X specifikacija – rajono navigacija grindžiama navigacijos specifikacija, apimanti reikalavimą orlaivyje naudoti charakteristikų stebėjimo ir įspėjimo sistemą; X – šoninės navigacijos tikslumas jūrmylėmis arba skrydžio tipas ir reikalingos funkcinės ypatybės;

8) šoninė navigacija (LNAV), šoninė navigacija ir vertikalioji navigacija (LNAV/VNAV) ir kurso radijo švyturio režimas naudojant vertikaliuosius orientyrus (LPV) – pavadinimai, kuriais artėjimo tūpti schemose, kuriose vaizduojamos pasaulinės palydovinės navigacijos sistema (GNSS) grindžiamos prie būtinųjų navigacijos charakteristikų artėjimo tūpti (RNP APCH) priskiriamos artėjimo tūpti procedūros, žymimi įvairių tipų minimumai;

9) spindulys iki nustatytojo taško (RF) – pastovaus spindulio žiedinė trajektorija apie nustatytą posūkio centrą, kuri baigiasi nustatytu tašku;

10) dvimatis (2D) artėjimas tūpti – artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra, laikoma Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 2 straipsnio 90 punkte apibrėžta netiksliojo artėjimo tūpti procedūra;

11) trimatis (3D) artėjimas tūpti – artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra, laikoma Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 923/2012 2 straipsnio 90 punkte apibrėžta artėjimo tūpti pagal vertikaliuosius orientyrus arba tiksliojo artėjimo tūpti procedūra;

12) palydovinė signalų tikslinimo sistema (SBAS) – didelės aprėpties signalų tikslinimo sistema, kurioje GNSS naudotojas gauna signalų tikslinimo informaciją iš palydovinio ryšio siųstuvo;

([1]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 20).

([2]) 2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 44, 2014 2 14, p. 1).

13) rajono navigacijos (RNAV) X specifikacija – rajono navigacija grindžiama navigacijos specifikacija, kuria nereikalaujama orlaivyje naudoti charakteristikų stebėjimo ir įspėjimo sistemos; X – šoninės navigacijos tikslumas jūrmylėmis;

14) standartinio atvykimo pagal prietaisus (STAR) maršrutas – pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles nustatytas atvykimo maršrutas, jungiantis pagrindinį tašką, paprastai oro eismo paslaugų (ATS) maršruto tašką, su tašku, kuriame gali būti pradėta vykdyti paskelbta artėjimo tūpti pagal prietaisus procedūra;

15) standartinio išvykimo pagal prietaisus (SID) maršrutas – pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles nustatytas išvykimo maršrutas, jungiantis aerodromą su nurodytu pagrindiniu tašku, paprastai specialaus ATS maršruto tašku, kuriame prasideda skrydžio *en route* etapas;

16) navigacijos funkcija – išsamiai nustatytas navigacijos sistemos gebėjimas tenkinti skrydžių, siūlomų oro erdvėje, poreikius;.

3 straipsnis

Nustatytų charakteristikų navigacijos reikalavimai

Oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai laikosi priedo PBN skyriuje išdėstytų nustatytų charakteristikų navigacijos įgyvendinimo reikalavimų.

4 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio priemonės

1. Oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai imasi būtinų priemonių, kad užtikrintų sklandų ir saugų perėjimą prie savo paslaugų teikimo naudojant nustatytų charakteristikų navigaciją pagal 3 straipsnį.

Tos priemonės apima perėjimo plano parengimą ir įgyvendinimą. Oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai savo perėjimo planą nuolat atnaujina.

Perėjimo planas turi derėti su Europos oro eismo valdymo pagrindiniu planu ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 550/2004 ([1]) 15a straipsnyje nurodytais bendrais projektais.

2. Oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai dėl perėjimo plano projekto ir visų reikšmingų jo atnaujinimų konsultuojasi su visomis toliau išvardytomis šalimis ir, kai tinkama, atsižvelgia į jų nuomonę:

a) aerodromų operatoriais, oro erdvės naudotojais ir oro erdvės naudotojams atstovaujančiomis organizacijomis, kuriems jų paslaugų teikimas daro poveikį;

b) tinklo valdytoju, nurodytu Reglamento (ES) Nr. 677/2011 3 straipsnio 1 dalyje;

c) oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjais, kurie savo paslaugas teikia gretimuose oro erdvės blokuose.

3. Pasikonsultavę, kaip nurodyta 2 dalyje, oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai pateikia konsultacijų rezultatus ir perėjimo plano arba reikšmingo jo atnaujinimo projektą tvirtinti už atitinkamą oro erdvę atsakingai kompetentingai institucijai.

Kompetentinga institucija patikrina, ar perėjimo plano arba jo esminio atnaujinimo projektas atitinka šio reglamento reikalavimus ir visų pirma ar jame atsižvelgiama, kai tinkama, į oro erdvės naudotojų, įskaitant tuos, kurie vykdo skrydžius valstybiniais orlaiviais, nuomonę. Kompetentingos institucijos valstybė narė gali numatyti, kad toks patikrinimas būtų atliekamas derinant su kitomis atitinkamomis tos valstybės narės institucijomis.

Kompetentinga institucija nepagrįstai nedelsdama informuoja oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjus apie tokio patikrinimo rezultatus. Oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai perėjimo planą arba reikšmingą jo atnaujinimą nustato ir įgyvendina tik gavę tos kompetentingos institucijos pranešimą, kad ji patvirtino perėjimo plano arba reikšmingo jo atnaujinimo projektą.

([1]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 10).

5 straipsnis

Išimtinis nustatytų charakteristikų navigacijos naudojimas

1. Oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai neteikia savo paslaugų taikydami įprastas navigacijos procedūras ar naudodami nustatytų charakteristikų navigaciją, neatitinkančią priedo AUR.PBN.2005 punkto reikalavimų.

2. Šio straipsnio 1 dalis nedaro poveikio 6 straipsniui ir oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjų galimybei teikti savo paslaugas naudojant tūpimo sistemas, užtikrinančias galimybę vykdyti CAT II, CAT IIIA arba CAT IIIB operacijas, apibrėžtas Reglamento (ES) Nr. 965/2012 I priedo atitinkamai 14, 15 ir 16 punktuose.

6 straipsnis

Nepaprastosios padėties priemonės

Oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai imasi būtinų priemonių siekdami užtikrinti, kad ir toliau galėtų teikti savo paslaugas kitomis priemonėmis, kai dėl nenumatytų priežasčių, kurių jie negali kontroliuoti, GNSS arba kitais nustatytų charakteristikų navigacijos metodais nebegalima naudotis ir todėl jie negali teikti savo paslaugų pagal 3 straipsnį. Tokios priemonės visų pirma apima įprastų navigacijos priemonių tinklo ir susijusios apžvalgos ir ryšių infrastruktūros išlaikymą.

7 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

1. Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

2. Šis reglamentas taikomas nuo 2020 m. gruodžio 3 d.

Tačiau, nukrypstant nuo pirmos pastraipos:

a) 5 straipsnis taikomas nuo 2030 m. birželio 6 d.;

b) aerodromams, išvardytiems Įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 716/2014 priedo 1.2.1 punkte, ir kitų aerodromų kilimo ir tūpimo pagal prietaisus takų galams, kuriems taikomos tiksliojo artėjimo tūpti procedūros, priedo AUR.PBN.2005 dalies 1 punktas taikomas nuo 2024 m. sausio 25 d.;

c) visiems kilimo ir tūpimo pagal prietaisus takų galams priedo AUR.PBN.2005 dalies 4 punktas nuo 2024 m. sausio 25 d. taikomas vieno nustatyto SID arba STAR maršruto atžvilgiu, o nuo 2030 m. birželio 6 d. – visų nustatytų SID arba STAR maršrutų atžvilgiu;

d) oro eismo paslaugų maršrutams žemiau FL 150 priedo AUR.PBN.2005 6 punktas taikomas nuo 2024 m. sausio 25 d.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2018 m. liepos 18 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAS

PBN SKYRIUS. Nustatytų charakteristikų navigacija

AUR.PBN.1005. Dalykas

Pagal 3 straipsnį šiame skyriuje nustatomi nustatytų charakteristikų navigacijos (PBN) įgyvendinimo reikalavimai, kurių turi laikytis oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai.

AUR.PBN.2005. Maršrutai ir procedūros

(1) Oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai visuose kilimo ir tūpimo pagal prietaisus takų galuose įgyvendina artėjimo tūpti procedūras pagal būtinųjų navigacijos charakteristikų artėjimo tūpti (RNP APCH) specifikacijos reikalavimus, įskaitant LNAV, LNAV/VNAV ir LPV minimumus ir, kai būtina dėl oro eismo intensyvumo arba sudėtingumo, spindulio iki nustatytojo taško (RF) segmentus.

(2) Nukrypstant nuo 1 punkto, kilimo ir tūpimo pagal prietaisus takų galuose, kuriuose dėl reljefo, kliūčių ar oro eismo skirstymo sąlygų įgyvendinti 3D artėjimo tūpti procedūras yra pernelyg sudėtinga, oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai įgyvendina 2D artėjimo tūpti procedūras pagal RNP APCH specifikacijos reikalavimus. Tokiu atveju jie, įgyvendinę 2D artėjimo tūpti procedūras, gali įgyvendinti ir 3D artėjimo tūpti procedūras pagal RNP artėjimo tūpti, kuriam būtinas specialusis patvirtinimas (RNP AR APCH), specifikacijos reikalavimus.

(3) Nukrypstant nuo 1 punkto, kilimo ir tūpimo pagal prietaisus takų galuose be tinkamos SBAS aprėpties oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai įgyvendina RNP APCH procedūras, įskaitant LNAV ir LNAV/VNAV minimumus. Ne vėliau kaip per 18 mėnesių nuo tinkamos SBAS aprėpties užtikrinimo dienos oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai tuose kilimo ir tūpimo pagal prietaisus takų galuose įgyvendina ir LPV minimumus.

(4) Jei oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai turi nustatytų SID arba STAR maršrutų, jie įgyvendina tuos maršrutus pagal RNAV 1 specifikacijos reikalavimus.

(5) Nukrypstant nuo 4 punkto, jei oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai turi nustatytų SID arba STAR maršrutų ir, siekiant išlaikyti oro susisiekimo pajėgumą ir saugą, būtina taikyti griežtesnius nei tame punkte nustatytus veikimo charakteristikų reikalavimus dėl didelio oro eismo intensyvumo, oro eismo sudėtingumo ar reljefo ypatybių, jie įgyvendina tuos maršrutus pagal RNP 1 specifikacijos reikalavimus, įskaitant vieną arba daugiau iš šių papildomų navigacijos funkcijų:

a) operacijas išilgai vertikalios trajektorijos ir tarp dviejų nustatytųjų taškų, naudojant:

i) AT (absoliutusis aukštis) absoliučiojo aukščio apribojimą;

ii) AT OR ABOVE (ne žemiau kaip) absoliučiojo aukščio apribojimą;

iii) AT OR BELOW (ne aukščiau kaip) absoliučiojo aukščio apribojimą;

iv) WINDOW (aukščio intervalas) apribojimą;

b) spindulio iki nustatytojo taško (RF) segmentą.

(6) Jei oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai turi nustatytų oro eismo paslaugų maršrutų *en route* skrydžiams, jie įgyvendina tuos maršrutus pagal RNAV 5 specifikacijos reikalavimus.

(7) Nukrypstant nuo 4 ir 6 punktų, jei oro eismo valdymo/oro navigacijos paslaugų teikėjai turi nustatytų oro eismo paslaugų, SID ar STAR maršrutų sukasparnių skrydžiams, jie tuos maršrutus įgyvendina pagal RNP 0,3, RNAV 1 arba RNP 1 specifikacijos reikalavimus. Tokiu atveju jie turi teisę nuspręsti, kurio iš šių trijų reikalavimų rinkinių jie laikosi.