2025/520

21.3.2025

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2025/520

ze dne 20. března 2025,

kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2018/1048, pokud jde o používání specifikací pro navigaci založenou na výkonnosti u zaoceánských letů

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a zejména na čl. 44 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1048 ([2]) stanoví požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy týkající se navigace založené na výkonnosti (PBN).

(2) Prováděcí nařízení (EU) 2018/1048 vyžaduje, aby u veškerého provozu na trati v rámci jednotného evropského nebe byly tratě letových provozních služeb (ATS) realizovány v souladu s požadavky specifikace prostorové navigace (RNAV) 5.

(3) Specifikace RNAV 5 byla vypracována na podporu provozu v kontinentálním vzdušném prostoru. Požadavky této specifikace týkající se ztráty navigační funkce letadla nejsou slučitelné s provozem v oceánském nebo vzdáleném kontinentálním traťovém vzdušném prostoru, proto by použití těchto specifikací případně mohlo vést ke zhoršení bezpečnosti.

(4) Jak RNAV 10, tak požadovaná navigační výkonnost (RNP) 4 jsou navigačními specifikacemi, které byly navrženy Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) právě na podporu traťového provozu v oceánském a vzdáleném kontinentálním vzdušném prostoru, který je rovněž součástí jednotného evropského nebe. Proto mohou zajistit soulad mezi požadavky na výkonnost letadla (specifikace PBN) a navigační výkonností požadovanou pro tento provoz.

(5) Použití specifikací RNAV 10 nebo RNP 4 v oceánském a vzdáleném kontinentálním vzdušném prostoru zajišťuje harmonizovanou realizaci tratí ATS.

(6) Použití funkce kružnice na fix (RF) a/nebo omezení nadmořské výšky spolu se standardní přístrojovou odletovou (SID) a standardní přístrojovou příletovou (STAR) tratí RNP 1 by mělo podléhat místním potřebám.

([1]) Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1048 ze dne 18. července 2018, kterým se stanoví požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy týkající se navigace založené na výkonnosti (Úř. věst. L 189, 26.7.2018, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1048/oj).

(7) Prováděcím nařízením Komise (EU) 2021/2237 ([3]) byla pro přiblížení zavedena nová klasifikace ICAO, která již nerozlišuje mezi provozem CAT IIIA a CAT IIIB; proto je třeba zajistit soulad se stávající definicí provozu CAT III v právních předpisech EU.

(8) Prováděcí nařízení (EU) 2018/1048 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(9) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví navrhla v souladu s čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139 opatření v podobě stanoviska č. 03/2024 ([4]).

(10) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny prováděcího nařízení (EU) 2018/1048

Prováděcí nařízení (EU) 2018/1048 se mění takto:

1) V článku 5 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Odstavcem 1 není dotčen článek 6 a možnost poskytovatelů ATM/ANS poskytovat své služby pomocí přistávacích systémů, které umožňují provoz kategorií CAT II nebo CAT III ve smyslu bodu 120e přílohy I nařízení (EU) č. 965/2012.“

2) V příloze se bod AUR.PBN.2005 mění takto:

a) bod 5 se nahrazuje tímto:

„5) Odchylně od bodu 4 musí poskytovatelé ATM/ANS v případech, kdy vytvoří tratě SID nebo STAR a kdy jsou za účelem zachování kapacity a bezpečnosti letového provozu v prostředích s vysokou hustotou provozu, složitostí provozu či prvky terénu stanoveny vyšší výkonnostní požadavky než ty, které jsou ve zmíněném bodě uvedeny, realizovat tyto tratě v souladu s požadavky specifikace RNP 1. Jestliže to navíc vyžaduje provozní scénář, zohlední poskytovatelé ATM/ANS při navrhování tratí jednu nebo více z těchto navigačních funkcí:

a) provoz po vertikální dráze a mezi dvěma fixy a za použití:

i) omezení nadmořské výšky „AT“;

ii) omezení nadmořské výšky „AT OR ABOVE“;

iii) omezení nadmořské výšky „AT OR BELOW“;

iv) omezení „WINDOW“;

b) úsek kružnice na fix (RF).“;

b) doplňuje se nový bod 8, který zní:

„8) Odchylně od bodu 6 a aniž je dotčen bod 7, pokud poskytovatelé ATM/ANS vytvoří tratě ATS v oceánském nebo vzdáleném kontinentálním vzdušném prostoru, musí tyto tratě realizovat v souladu s požadavky specifikací RNAV 10 nebo RNP 4.“

([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2237 ze dne 15. prosince 2021, kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o požadavky na provoz za každého počasí a na výcvik a přezkoušení letových posádek (Úř. věst. L 450, 16.12.2021, s. 21) ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/2237/oj.

([4]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-032024.

Článek 2

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 20. března 2025.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN