Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►**B**

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1048 DE LA COMMISSION

du 18 juillet 2018

fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances

(JO L 189 du 26.7.2018, p. 3)

Rectifié par:

►**C1** Rectificatif, JO L 300 du 14.9.2020, p. 52 (2018/1048)

▼B

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1048 DE LA COMMISSION

du 18 juillet 2018

fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement fixe des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances.

2. Le présent règlement s'applique aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de navigation aérienne (ATM/ANS) et aux exploitants d'aérodromes (ci-après les «prestataires de services ATM/ANS») qui sont responsables de la mise en place de procédures d'approche aux instruments ou des routes pour les services de la circulation aérienne (ATS) lorsqu'ils fournissent leurs services dans l'espace aérien suivant:

a) au-dessus du territoire sur lequel le traité s'applique;

b) tout autre espace aérien où les États membres sont responsables de la prestation de services de navigation aérienne conformément à l'article 1er, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 551/2004 du Parlement européen et du Conseil ([1]).

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «navigation fondée sur les performances (PBN)»: la navigation fondée sur les performances telle que définie à l'article 2, paragraphe 5, du règlement (UE) nº 965/2012;

2) «route ATS»: une route ATS telle que définie à l'article 2, paragraphe 46, du règlement d'exécution (UE) nº 923/2012;

3) «procédure d'approche aux instruments»: une procédure d'approche aux instruments telle que définie à l'article 2, paragraphe 90, du règlement d'exécution (UE) nº 923/2012;

4) «procédures de navigation conventionnelle»: des routes ATS et des procédures d'approche aux instruments fondées sur l'utilisation d'aides à la navigation au sol qui ne permettent pas la conformité aux exigences PBN énoncées dans le présent règlement;

5) «piste aux instruments»: une piste aux instruments telle que définie à l'annexe I, point 22, du règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission ([2]);

([1]) Règlement (CE) nº 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 20).

([2]) Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 44 du 14.2.2014, p. 1).

▼B

6) «spécification de navigation»: un ensemble d'exigences applicable aux aéronefs et aux équipages pour qu'ils puissent prendre en charge les opérations de navigation fondée sur les performances au sein d'un espace aérien défini;

7) «spécification des performances de navigation requises (RNP) X»: une spécification des performances de navigation fondée sur la navigation de surface qui inclut l'exigence de performance à bord d'un service de surveillance et d'alerte, où «X» fait référence à la ►C1 précision de navigation latérale en milles marins ◄ ou au type d'opération et aux fonctionnalités requises;

8) ►C1 «navigation latérale (LNAV)», «navigation latérale/navigation verticale (LNAV/VNAV)» et «performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV)»:: les appellations permettant d'identifier les différents types de minimums opérationnels sur les cartes d'approche qui décrivent les procédures d'approche fondées sur le système mondial de navigation par satellite (GNSS) qui sont classées parmi les approches RNP (RNP APCH); ◄

9) «trajectoire sous forme d'arc jusqu'au repère (RF)»: une trajectoire circulaire à rayon constant autour d'un centre et qui s'achève à un point fixe;

10) ►C1 «approche 2D»: une procédure d'approche aux instruments classée comme une procédure d'approche classique telle que définie à l'article 2, point 90, du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012; ◄

11) ►C1 «approche 3D»: une procédure d'approche aux instruments classée comme approche avec guidage vertical ou comme approche de précision telle que définie à l'article 2, point 90, du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012; ◄

12) «système de renforcement satellitaire (SBAS)»: un système de renforcement à large couverture dans lequel l'utilisateur d'un GNSS reçoit une information de renforcement provenant d'un émetteur par satellite;

13) «spécification de navigation de surface (RNAV) X»: une spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui n'inclut pas l'exigence de performance à bord d'un service de surveillance et d'alerte, où «X» fait référence à la ►C1 précision de navigation latérale en milles marins ◄;

14) ►C1 «itinéraire normalisé d'arrivée aux instruments (STAR)»: route désignée d'arrivée suivie conformément aux règles de vol aux instruments, reliant un point significatif, normalement situé sur une route ATS, à un point où peut commencer une procédure publiée d'approche aux instruments; ◄

15) ►C1 «itinéraire normalisé de départ aux instruments (SID)»: une route désignée de départ suivie conformément aux règles de vol aux instruments reliant l'aérodrome à un point significatif spécifié, normalement situé sur une route ATS désignée, auquel commence la phase en route d'un vol; ◄

16) «fonctionnalité de navigation»: la capacité détaillée du système de navigation requise pour satisfaire les besoins des opérations prévues dans l'espace aérien.

Article 3

Exigences PBN

Les prestataires de services ATM/ANS satisfont ►C1 aux exigences nécessaires ◄ à la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances énoncées dans la sous-partie PBN de l'annexe.

▼B

Article 4

Mesures transitoires

1. Les prestataires de services ATM/ANS prennent les mesures nécessaires pour garantir une transition fluide et sûre en vue de l'utilisation de la navigation fondée sur les performances aux fins de la fourniture de leurs services, conformément à l'article 3.

Ces mesures comportent l'établissement et la mise en œuvre d'un plan de transition. Les prestataires de services ATM/ANS tiennent à jour leur plan de transition.

Le plan de transition est cohérent avec le plan directeur ATM européen et les projets communs visés à l'article 15 *bis* du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil ([1]).

2. Les prestataires de services ATM/ANS consultent toutes les parties suivantes sur le projet de plan de transition ►C1 ainsi que sur tout projet de mise à jour de ce plan, et tiennent compte de leurs avis lorsque cela est approprié: ◄

a) les exploitants d'aérodrome, usagers de l'espace aérien et organisations représentatives de ces usagers de l'espace aérien concernés par la prestation de leurs services;

b) le gestionnaire de réseau visé à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 677/2011;

c) ►C1 les prestataires de services ATM/ANS qui fournissent leurs services dans des blocs aériens adjacents. ◄

3. Une fois effectuée la consultation visée au paragraphe 2, les prestataires de services ATM/ANS soumettent pour approbation les résultats de la consultation, ainsi que le projet de plan de transition, ou le projet de mise à jour importante de ce plan, à l'autorité compétente ►C1 responsable de l'espace aérien concerné ◄.

Cette autorité compétente vérifie que le projet de plan de transition, ou le projet de mise à jour importante de ce plan, respecte les exigences du présent règlement et en particulier qu'il tient compte des avis des usagers de l'espace aérien, y compris ceux qui utilisent des ►C1 aéronefs d'État ◄, lorsque cela est approprié. L'État membre de l'autorité compétente peut prévoir que cette vérification est effectuée en coordination avec les autres autorités pertinentes de l'État membre concerné.

L'autorité compétente informe les prestataires de services ATM/ANS du résultat de cette vérification dans les meilleurs délais. Les prestataires de services ATM/ANS n'adoptent ni ne mettent en œuvre le plan de transition ou sa mise à jour importante avant d'avoir été informés de son approbation par cette autorité compétente.

Article 5

Usage exclusif de la PBN

1. Les prestataires de services ATM/ANS ►C1 ne fournissent pas leurs services en utilisant des procédures ◄ de navigation conventionnelle, ou en utilisant une navigation fondée sur les performances qui n'est pas conforme aux exigences du point AUR.PBN.2005 de l'annexe.

([1]) Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10).

▼B

2. ►C1 Le paragraphe 1 s'applique sans préjudice de l'article 6 et de la possibilité pour les prestataires de services ATM/ANS de fournir leurs services ◄ à l'aide de systèmes d'atterrissage permettant des opérations CAT II, CAT IIIA ou CAT IIIB au sens des points 14, 15 et 16 respectivement, de l'annexe I du règlement (UE) 965/2012.

Article 6

Mesures d'urgence

Les prestataires de services ATM/ANS prennent les mesures nécessaires pour garantir qu'ils demeurent capables ►C1 de fournir leurs services par d'autres moyens lorsque, pour des raisons inattendues échappant à leur contrôle, le GNSS ou les autres méthodes utilisées pour la navigation fondée sur les performances ne sont plus disponibles, les empêchant de fournir leurs services ◄ conformément à l'article 3. Ces mesures comprennent, en particulier, la conservation d'un réseau d'aides à la navigation conventionnelle et les infrastructures associées de surveillance et de communication.

Article 7

►C1 Entrée en vigueur et application ◄

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Le présent règlement est applicable à partir du 3 décembre 2020.

Toutefois, par dérogation au premier alinéa:

a) l'article 5 est applicable à partir du 6 juin 2030;

b) pour les aérodromes énumérés au point 1.2.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 716/2014 et pour ►C1 pour les extrémités de piste aux instruments desservies par des procédures d'approche de précision à d'autres aérodromes ◄, le point AUR.PBN.2005(1) de l'annexe s'applique à partir du 25 janvier 2024;

c) ►C1 pour toutes les extrémités de piste aux instruments, le point AUR.PBN.2005(4) de l'annexe s'applique à partir du 25 janvier 2024 en ce qui concerne l'établissement d'un itinéraire SID ou STAR, et à partir du 6 juin 2030 en ce qui concerne l'établissement de tous les itinéraire SID ou STAR; ◄

d) pour les routes ATS en dessous de FL 150, le point AUR.PBN.2005(6) de l'annexe s'applique à partir du 25 janvier 2024.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

▼B

ANNEXE

SOUS-PARTIE PBN — Navigation fondée sur les performances

AUR.PBN.1005 Objet

Conformément à l'article 3, la présente sous-partie énonce les exigences applicables à la navigation fondée sur les performances (PBN) auxquelles les prestataires de service ATM/ANS doivent satisfaire.

AUR.PBN.2005 Routes et procédures

1) ►C1 Les prestataires de services ATM/ANS mettent en œuvre, à toutes les extrémités de piste aux instruments, des procédures d'approche conformes aux exigences de la spécification relative à l'approche RNP (RNP APCH), comprenant les minimums LNAV, LNAV/VNAV et LPV et, lorsque cela est nécessaire en raison de la densité ou de la complexité du trafic, des trajectoires sous forme d'arc de rayon constant jusqu'à un repère (RF). ◄

2) Par dérogation au point 1), aux ►C1 extrémités de piste ◄ aux instruments où, en raison du terrain, d'obstacles ou des conditions de séparation du trafic aérien, la mise en œuvre des procédures d'approche 3D est excessivement difficile, les prestataires de services ATM/ANS mettent en œuvre des procédures d'approche 2D, conformément aux exigences de la spécification relative à l'approche RNP (RNP APCH). Dans ce cas, ils peuvent également, en plus de la mise en œuvre de ces procédures d'approche 2D, mettre en œuvre des procédures d'approche 3D conformément aux exigences de la spécification RNP à autorisation requise (RNP AR APCH).

3) Par dérogation au point 1), aux ►C1 extrémités de piste ◄ aux instruments sans couverture SBAS appropriée, les prestataires de services ATM/ANS mettent en œuvre des procédures RNP APCH, comprenant les ►C1 minimums ◄ LNAV et LNAV/VNAV. Les prestataires de services ATM/ANS mettent également en œuvre les ►C1 minimums ◄ LPV à ces bouts de piste aux instruments, au plus tard 18 mois après la date à laquelle une couverture SBAS appropriée devient disponible.

4) Lorsque les prestataires de services ATM/ANS ont mis en place des itinéraires SID ou STAR, ils mettent en œuvre ces itinéraires conformément aux exigences de la spécification RNAV 1.

5) Par dérogation au point 4), lorsque les prestataires de services ATM/ANS ont mis en place des itinéraires SID ou STAR et lorsque des exigences de performance plus élevées que celles visées à ce point sont requises afin de maintenir la capacité et la sécurité du trafic aérien dans des environnements à forte densité de trafic, à grande complexité de trafic ou en raison des caractéristiques du terrain, ils mettent en œuvre ces itinéraires conformément aux exigences de la spécification RNP 1, y compris une ou plusieurs des fonctionnalités supplémentaires de navigation suivantes:

   a) opérations sur une trajectoire verticale et entre deux points fixes et avec utilisation:

      i) d'une contrainte d'altitude «AT»;

      ii) d'une contrainte d'altitude «AT OR ABOVE»;

      iii) d'une contrainte d'altitude «AT OR BELOW»;

      iv) d'une contrainte «WINDOW»;

   b) trajectoire sous forme d'arc jusqu'au repère (RF).

6) Lorsque les prestataires de services ATM/ANS ont mis en place des routes ATS pour les opérations en route, ils mettent en œuvre ces routes conformément aux exigences de la spécification RNAV 5.

7) Par dérogation aux points 4) et 6), lorsque des prestataires de services ATM/ANS ont établi des routes ATS, des itinéraires SID ou des itinéraires STAR pour les opérations de giravion, ils les mettent en œuvre conformément aux exigences des spécifications RNP 0.3, RNAV 1 ou RNP 1. En pareil cas, ils sont habilités à choisir auquel de ces trois ensembles d'exigences ils se conforment.