

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/1048

z dnia 18 lipca 2018 r.

ustanawiające wymogi dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne dotyczące nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylając dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8b ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Ciągły rozwój lotnictwa pociąga za sobą coraz wyższe wymagania dotyczące wykorzystania dostępnej przestrzeni powietrznej, a tym samym zwiększa potrzebę wykorzystywania jej w sposób jak najbardziej skuteczny i efektywny. Zapewnianie zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS) z wykorzystaniem nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN) może przynieść korzyści w zakresie bezpieczeństwa, przepustowości i efektywności dzięki optymalizacji tras ATS i procedur podejścia według wskazań przyrządów. Aby osiągnąć te korzyści i usprawnić działanie europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym, należy określić zharmonizowane wymogi dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne dotyczące PBN.
- (2) Wspomniane wymogi i procedury dotyczące PBN powinny być oparte na przepisach opracowanych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), a ich wdrożenie powinno odbywać się zgodnie z Globalnym planem żeglugi powietrznej ICAO⁽²⁾ oraz centralnym planem zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w Europie⁽³⁾.
- (3) W załączniku do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012⁽⁴⁾, w szczególności jego pkt SERA.5015 lit. a), w załączniku III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012⁽⁵⁾, w szczególności jego pkt ORO.GEN.110 lit. d) oraz w art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, który wdrożono załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 452/2014⁽⁶⁾, w szczególności jego pkt TCO.205, określono wymogi, by statek powietrzny był odpowiednio wyposażony, a załoga lotnicza odpowiednio wykwalifikowana do wykonywania operacji na planowanej trasie lub zamierzonej procedury. Wymogi te powinny zostać uzupełnione wspólnymi wymogami dotyczącymi korzystania z przestrzeni powietrznej, określającymi odpowiednie procedury i trasy lotu.
- (4) Oczekuje się, że wdrożenie PBN w rejonach kontrolowanych lotniska (TMA) o dużym natężeniu ruchu lotniczego, zgodnie z wymogami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 716/2014⁽⁷⁾, zwiększy precyzję trajektorii podejścia i ułatwi sekwencjonowanie ruchu na wcześniejszym etapie, tak aby można było ograniczyć zużycie paliwa i wpływ na środowisko w fazach zniżania i dołotu. W celu ułatwienia procesu wdrażania wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu powinny być spójne z wymogami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 716/2014.

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 13.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dokument ICAO nr 9750 (Doc 9750).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 r. w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym (Dz.U. L 123 z 4.5.2013, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 133 z 6.5.2014, s. 12).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 716/2014 z dnia 27 czerwca 2014 r. w sprawie ustanowienia wspólnego projektu pilotażowego wspierającego realizację centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie (Dz.U. L 190 z 28.6.2014, s. 19).

- (5) Należy propagować korzystanie z systemów wspomagających opartych na wyposażeniu satelitarnym (SBAS), w szczególności w postaci europejskiego systemu wspomagania satelitarnego (EGNOS), jako że względy bezpieczeństwa i efektywności kosztowej przemawiają za wprowadzaniem podejść do minimum LPV. Należy jednak ułatwić operacje z innymi zdolnościami PBN, określając oprócz LPV także inne minima.
- (6) Opracowując plan usprawnienia europejskiej sieci tras, menedżer sieci, o którym mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 677/2011⁽¹⁾, ma zgodnie z tymże rozporządzeniem postępować na zasadzie wspólnego procesu decyzyjnego. W związku z tym, w odniesieniu do zapewniania ATM/ANS zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, menedżer sieci powinien koordynować swoje działania z instytucjami zapewniającymi ATM/ANS, w szczególności w celu zapewnienia, by trasy ATS wykorzystywane na potrzeby tranzytu z lub do sieci trasowej były zgodne ze specyfikacją obsługiwanych tras standardowego odlotu według wskazań przyrządów (ang. *standard instrument departure*, SID) i standardowego dolotu według wskazań przyrządów (ang. *standard instrument arrival*, STAR).
- (7) Wymogi wobec instytucji zapewniających ATM/ANS dotyczące wdrożenia PBN określone w niniejszym rozporządzeniu powinny obejmować w szczególności odpowiednie wymogi dotyczące wdrażania procedur podejścia 3D na wszystkich końcach drogi startowej przyrządowej oraz, w przypadku gdy instytucje te ustanowiły trasy SID lub trasy STAR, wdrażania tych tras. Nałożenie tych wymogów mogłoby jednak w niektórych sytuacjach pociągać za sobą poważne negatywne skutki, które przewyższają potencjalne korzyści w zakresie bezpieczeństwa, przepustowości i efektywności. W związku z tym należy w takich sytuacjach przyznać instytucjom zapewniającym ATM/ANS prawo odejścia od tych wymogów, a zamiast tego objąć te instytucje pewnymi alternatywnymi wymogami, które są lepiej dostosowane do tych specyficznych sytuacji, a jednocześnie zapewniają także osiągnięcie tych korzyści w jak największym stopniu.
- (8) Ponadto, w celu zapewnienia bezpiecznego i sprawnego przejścia na nowe procedury, instytucje zapewniające ATM/ANS powinny mieć przez okres rozsądnej długości możliwość zapewniania służb również za pomocą innych metod niż wykorzystanie PBN zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Jednak poza przypadkami korzystania z niej w ramach środków awaryjnych, możliwość ta nie powinna im już przysługiwać od dnia 1 czerwca 2030 r., w związku z potrzebą racjonalizacji zapewniania ATM/ANS i uniknięcia niepotrzebnych kosztów, w szczególności ponoszonych przez użytkowników przestrzeni powietrznej, wynikających z istnienia wielu warstw infrastruktury nawigacyjnej.
- (9) Ze względów bezpieczeństwa należy zapewnić płynne i skoordynowane przejście na zapewnianie ATM/ANS z wykorzystaniem nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Instytucje zapewniające ATM/ANS powinny zatem podjąć, odpowiednio szybko i w skuteczny sposób, wszelkie działania niezbędne do realizacji tego celu. Działania te powinny obejmować ustanowienie planu przejścia, który każda instytucja zapewniająca służby powinna aktualizować na bieżąco, tak aby uwzględnić wszelkie istotne pojawiające się kwestie związane z takim przejściem. Plany te oraz wszelkie ich aktualizacje, które są znaczące, ponieważ prowadzą do istotnych zmian w planach i mogą w znaczący sposób wpływać na interesy zainteresowanych stron, powinny zostać ustanowione w wyniku procesu konsultacji z zainteresowanymi stronami, aby zapewnić uwzględnienie ich opinii w stosownych przypadkach, oraz uzyskać zatwierdzenie właściwego organu, aby zapewnić zgodność z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności w art. 4 ust. 1.
- (10) Po wdrożeniu wymogów dotyczących PBN określonych w niniejszym rozporządzeniu wystąpić mogą wyjątkowe sytuacje, w których instytucje zapewniające ATM/ANS z nieprzewidzianych przyczyn poza ich kontrolą nie będą w stanie zapewniać służb zgodnie z tymi wymogami. Bez uszczerbku dla nałożonego na te instytucje obowiązku, zgodnie z którym muszą one wprowadzić wszelkie racjonalne środki leżące w ich możliwościach, aby zapobiec powstawaniu takich sytuacji oraz jak najszybciej przywrócić zgodność z tymi wymogami, jeżeli sytuacje takie mimo wszystko wystąpią, należy nałożyć na te instytucje wymóg wprowadzenia niezbędnych środków awaryjnych w celu utrzymania ciągłego i bezpiecznego zapewniania przez nie służb innymi sposobami, w szczególności poprzez stosowanie konwencjonalnych procedur nawigacyjnych.
- (11) Konieczne jest zapewnienie zainteresowanym stronom wystarczającego czasu na dostosowanie się do przepisów niniejszego rozporządzenia. Wymóg dotyczący korzystania wyłącznie z PBN powinien mieć zastosowanie od odpowiednio późniejszej daty, tak aby zapewnić wystarczający czas na bezpieczne i płynne przejście na nowe procedury. Ponadto pewne przepisy załącznika powinny mieć również zastosowanie od odpowiednio późniejszej daty, ze względu na dodatkowy czas, jakiego zainteresowane strony potrzebują na dostosowanie się do odnośnych wymogów.
- (12) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oparte są na opinii wydanej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) oraz art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (13) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾,

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne dotyczące nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej (ATM/ANS) oraz operatorów lotnisk (zwanymi dalej „instytucjami zapewniającymi ATM/ANS”), odpowiadających za wprowadzanie procedur podejścia według wskazań przyrządów lub tras ATS, w przypadku gdy instytucje te zapewniają służby w następującej przestrzeni powietrznej:
 - a) nad terytorium, do którego ma zastosowanie Traktat;
 - b) w każdej innej przestrzeni powietrznej, w której państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnianie służb żeglugi powietrznej zgodnie z art. 1 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN)” oznacza nawigację w oparciu o charakterystyki systemów zdefiniowaną w art. 2 pkt 5 rozporządzenia (UE) nr 965/2012;
- 2) „trasa ATS” oznacza trasę ATS zdefiniowaną w art. 2 pkt 46 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012;
- 3) „procedura podejścia według wskazań przyrządów” oznacza procedurę podejścia według wskazań przyrządów zdefiniowaną w art. 2 pkt 90 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012;
- 4) „konwencjonalne procedury nawigacyjne” oznaczają trasy ATS i procedury podejścia według wskazań przyrządów oparte na wykorzystaniu naziemnych pomocy nawigacyjnych, które nie umożliwiają zapewnienia zgodności z wymaganiami dotyczącymi PBN określonymi w niniejszym rozporządzeniu;
- 5) „droga startowa przyrządowa” oznacza drogę startową przyrządową zdefiniowaną w pkt 22 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 ⁽²⁾;
- 6) „specyfikacja nawigacyjna” oznacza zestaw wymagań dla statków powietrznych i załóg lotniczych, których spełnienie jest potrzebne do prowadzenia operacji nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów w wyznaczonej przestrzeni powietrznej;
- 7) „specyfikacja wymaganych osiągnięć nawigacyjnych (RNP) X” oznacza specyfikację nawigacyjną opartą na nawigacji obszarowej, która zawiera wymóg pokładowego monitorowania dokładności nawigacji oraz ostrzegania, przy czym „X” odnosi się do dokładności nawigacji w płaszczyźnie poziomej w milach morskich lub rodzaju operacji i wymaganych funkcji;
- 8) „LNAV (nawigacja w płaszczyźnie poziomej)”, „LNAV/VNAV (nawigacja w płaszczyźnie poziomej/nawigacja w płaszczyźnie pionowej)” oraz „LPV (podejście podobne do podejścia z wykorzystaniem nadajnika kierunku, ale z prowadzeniem pionowym)” oznaczają etykiety identyfikujące różne rodzaje minimów operacyjnych na wykresach podejścia obrazujących procedury podejścia oparte na globalnych systemach nawigacji satelitarnej (GNSS), które są klasyfikowane jako podejścia RNP (RNP APCH);
- 9) „radius to fix (RF)” oznacza tor lotu po łuku o stałym promieniu wokół zdefiniowanego środka zakrętu, który kończy się w stałym punkcie (pozycji);
- 10) „podejście 2D” oznacza procedurę podejścia według wskazań przyrządów sklasyfikowaną jako procedura podejścia nieprecyzyjnego zdefiniowaną w art. 2 pkt 90 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012;
- 11) „podejście 3D” oznacza procedurę podejścia według wskazań przyrządów sklasyfikowaną jako podejście z prowadzeniem pionowym lub podejście precyzyjne, zdefiniowane w art. 2 pkt 90 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012;
- 12) „system wspomagający oparty na wyposażeniu satelitarnym (SBAS)” oznacza system wspomagający o szerokim zasięgu, w którym użytkownik GNSS otrzymuje dodatkowe informacje wspomagające z nadajnika satelitarnego;

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 44 z 14.2.2014, s. 1).

- 13) „specyfikacja nawigacji obszarowej (RNAV) X” oznacza specyfikację nawigacyjną opartą na nawigacji obszarowej, która nie zawiera wymogu pokładowego monitorowania dokładności oraz ostrzegania, przy czym „X” odnosi się do dokładności nawigacji w płaszczyźnie poziomej w milach morskich;
- 14) „trasa standardowego dolotu według wskazań przyrządów (STAR)” oznacza wyznaczoną trasę dolotu zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów, która łączy znaczący punkt nawigacyjny, zwykle na trasie ATS, z punktem, w którym można rozpocząć wykonywanie opublikowanej procedury podejścia według wskazań przyrządów;
- 15) „trasa standardowego odlotu według wskazań przyrządów (SID)” oznacza wyznaczoną trasę odlotu zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów, która łączy lotnisko z określonym znaczącym punktem nawigacyjnym, zwykle na wyznaczonej trasie ATS, w którym w danym locie rozpoczyna się faza przelotu;
- 16) „funkcjonalność nawigacyjna” oznacza szczegółową zdolność systemu nawigacyjnego wymaganą do celów wykonania proponowanych operacji w przestrzeni powietrznej;

Artykuł 3

Wymogi dotyczące PBN

Instytucje zapewniające ATM/ANS obowiązane są spełnić wymogi dotyczące wdrożenia nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów, określone w podczęści PBN załącznika.

Artykuł 4

Środki przejściowe

1. Instytucje zapewniające ATM/ANS wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia płynnego i bezpiecznego przejścia na zapewnianie przez nie służb z wykorzystaniem nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów zgodnie z art. 3.

Środki te obejmują ustanowienie i wdrożenie planu przejścia. Instytucje zapewniające ATM/ANS na bieżąco aktualizują swój plan przejścia.

Plan przejścia musi być spójny z europejskim centralnym planem ATM oraz ze wspólnymi projektami, o których mowa w art. 15a rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾.

2. Instytucje zapewniające ATM/ANS konsultują się ze wszystkimi niżej wymienionymi stronami w sprawie projektu planu przejścia i projektów wszelkich jego istotnych aktualizacji oraz uwzględniają w stosownych przypadkach opinie tych stron, tj.:

- a) operatorów lotnisk, użytkowników przestrzeni powietrznej i organizacji reprezentujących takich użytkowników przestrzeni powietrznej, na których zapewnianie służb przez te instytucje ma wpływ;
- b) menedżera sieci, o którym mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 677/2011;
- c) instytucji zapewniających ATM/ANS, które zapewniają służby w sąsiednich blokach przestrzeni powietrznej.

3. Po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w ust. 2, instytucje zapewniające ATM/ANS przedstawiają jej wyniki, a także projekt planu przejścia lub projekt jego istotnej aktualizacji do zatwierdzenia właściwemu organowi odpowiedzialnemu za daną przestrzeń powietrzną.

Organ ten weryfikuje, czy projekt planu przejścia lub projekt jego istotnej aktualizacji jest zgodny z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, a w szczególności czy uwzględniono w nim, w stosownych przypadkach, opinie użytkowników przestrzeni powietrznej, w tym użytkowników eksploatujących państwowe statki powietrzne. Państwo członkowskie właściwego organu może określić wymóg, by takiej weryfikacji dokonywano w koordynacji z innymi właściwymi organami danego państwa członkowskiego.

Wspomniany właściwy organ bez zbędnej zwłoki informuje instytucje zapewniające ATM/ANS o wyniku tej weryfikacji. Instytucje zapewniające ATM/ANS nie ustanawiają ani nie wdrażają planu przejścia, ani jego istotnej aktualizacji, zanim nie zostaną poinformowane przez ten właściwy organ, że zatwierdził on projekt planu przejścia lub projekt jego istotnej aktualizacji.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10).

Artykuł 5

Korzystanie wyłącznie z PBN

1. Instytucje zapewniające ATM/ANS nie zapewniają służb z wykorzystaniem konwencjonalnych procedur nawigacyjnych ani z wykorzystaniem nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów, która nie jest zgodna z wymogami określonymi w pkt AUR.PBN.2005 załącznika.
2. Ust. 1 nie narusza przepisów art. 6 ani możliwości zapewniania przez instytucje zapewniające ATM/ANS służb z wykorzystaniem systemów lądowania umożliwiających wykonywanie operacji CAT II, CAT IIIA lub CAT IIIB w rozumieniu, odpowiednio, pkt 14, 15 i 16 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Artykuł 6

Środki awaryjne

Instytucje zapewniające ATM/ANS wprowadzają niezbędne środki w celu utrzymania swojej zdolności do zapewniania służb za pomocą innych sposobów, w przypadku gdy z nieprzewidzianych przyczyn poza ich kontrolą GNSS lub inne metody stosowane w nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów nie są już dostępne, co uniemożliwia tym instytucjom zapewnianie służb zgodnie z art. 3. Środki te obejmują w szczególności utrzymanie sieci konwencjonalnych pomocy nawigacyjnych oraz powiązanej infrastruktury dozoru i łączności.

Artykuł 7

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 3 grudnia 2020 r.

Niemniej jednak na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego:

- a) art. 5 stosuje się od dnia 6 czerwca 2030 r.;
- b) w odniesieniu do lotnisk wymienionych w pkt 1.2.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 716/2014 i w odniesieniu do końców drogi startowej przyrządowej obsługiwanych z zastosowaniem procedury podejścia precyzyjnego na innych lotniskach pkt AUR.PBN.2005 ppkt 1 załącznika stosuje się od dnia 25 stycznia 2024 r.;
- c) w odniesieniu do wszystkich końców drogi startowej przyrządowej pkt AUR.PBN.2005 ppkt 4 załącznika stosuje się od dnia 25 stycznia 2024 r. do jednej ustanowionej trasy SID lub STAR, a od dnia 6 czerwca 2030 r. w odniesieniu do wszystkich ustanowionych tras SID lub STAR;
- d) w odniesieniu do tras ATS poniżej FL 150, pkt AUR.PBN.2005 ppkt 6 załącznika stosuje się od dnia 25 stycznia 2024 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 18 lipca 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Podczęść PBN – Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów**AUR.PBN.1005 Przedmiot**

Zgodnie z art. 3 w niniejszej podczęści określa się wymogi, jakie muszą spełniać instytucje zapewniające ATM/ANS w odniesieniu do wdrażania nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN).

AUR.PBN.2005 Trasy i procedury

1. Instytucje zapewniające ATM/ANS wdrażają, na wszystkich końcach drogi startowej przyrządowej, procedury podejścia zgodnie z wymogami określonymi w specyfikacjach podejścia RNP (RNP APCH), w tym minima LNAV, LNAV/VNAV i LPV oraz, jeżeli jest to wymagane ze względu na natężenie lub złożoność ruchu, odcinka RF.
 2. Na zasadzie odstępstwa od ppkt 1, na końcach drogi startowej przyrządowej, na których ze względu na ukształtowanie terenu, przeszkody lub warunki separacji ruchu lotniczego wdrożenie procedur podejścia 3D jest nadmiernie trudne, instytucje zapewniające ATM/ANS wdrażają procedury podejścia 2D zgodnie z wymogami określonymi w specyfikacji podejścia RNP (RNP APCH). W takim przypadku mogą one również, oprócz wdrożenia wspomnianych procedur podejścia 2D, wdrożyć procedury podejścia 3D zgodnie z wymogami określonymi w specyfikacji podejścia RNP z wymaganym zatwierdzeniem (RNP AR APCH).
 3. Na zasadzie odstępstwa od ppkt 1, na końcach drogi startowej przyrządowej bez odpowiedniego zasięgu SBAS instytucje zapewniające ATM/ANS wdrażają procedury RNP APCH, w tym minima LNAV i LNAV/VNAV. Na takich końcach drogi startowej przyrządowej instytucje zapewniające ATM/ANS wdrażają również minima LPV nie później niż 18 miesięcy od dnia, od którego dostępny jest odpowiedni zasięg SBAS.
 4. W przypadku gdy instytucje zapewniające ATM/ANS ustanowiły trasy SID lub trasy STAR, wdrażają one te trasy zgodnie z wymogami określonymi w specyfikacji RNAV 1.
 5. Na zasadzie odstępstwa od ppkt 4, jeżeli instytucje zapewniające ATM/ANS ustanowiły trasy SID lub trasy STAR oraz w przypadku gdy konieczne jest spełnianie wymogów dotyczących wyższych osiągnięć niż te, o których mowa w tymże punkcie, w celu utrzymania przepustowości i bezpieczeństwa ruchu lotniczego w środowiskach z dużym natężeniem ruchu, wysokim stopniem złożoności ruchu lub szczególnym ukształtowaniem terenu, instytucje te wdrażają te trasy zgodnie z wymaganiami określonymi w specyfikacji RNP 1, w tym z jedną lub większą liczbą następujących dodatkowych funkcji nawigacyjnych:
 - a) operacje po pionowym torze lotu i między dwoma pozycjami oraz z zastosowaniem:
 - (i) ograniczenia wysokości bezwzględnej „AT”;
 - (ii) ograniczenia wysokości bezwzględnej „AT or ABOVE”;
 - (iii) ograniczenia wysokości bezwzględnej „AT or BELOW”;
 - (iv) ograniczenia „WINDOW”;
 - b) odcinka RF.
 6. Jeżeli instytucje zapewniające ATM/ANS ustanowiły trasy ATS na potrzeby operacji trasowych, wdrażają one te trasy zgodnie z wymogami określonymi w specyfikacji RNAV 5.
 7. Na zasadzie odstępstwa od ppkt 4 i 6, jeżeli instytucje zapewniające ATM/ANS ustanowiły trasy ATS, trasy SID lub trasy STAR na potrzeby operacji wykonywanych wiroplątami, wdrażają one te trasy zgodnie z wymogami określonymi w specyfikacjach RNP 0.3, RNAV 1 lub RNP 1. W takim przypadku są one uprawnione do zdecydowania, który z tych trzech zestawów wymogów będą spełniać.
-