РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/1048 НА КОМИСИЯТА

от 18 юли 2018 година

за определяне на изисквания за използване на въздушното пространство и на оперативни процедури по отношение на навигацията, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО ([1]), и по-специално член 8б, параграф 6 от него,

като има предвид, че:

(1) Непрекъснатият растеж в сектора на въздухоплаването увеличава натиска по отношение на използването на наличното въздушно пространство, което повишава необходимостта то да се използва по възможно най-ефективен и ефикасен начин. Предоставянето на услуги по управление на въздушното движение/аеронавигационно обслужване (УВД/АНО) с използване на навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство (PBN), може да осигури ползи по отношение на безопасността, капацитета и ефикасността чрез оптимизиране на трасетата за обслужване на въздушното движение и процедурите за подход по прибори. С цел постигане на тези ползи и подобряване на ефективността на европейската мрежа за управление на въздушното движение следва да се предвидят хармонизирани изисквания за използване на въздушното пространство и оперативни процедури по отношение на PBN.

(2) Въпросните изисквания и процедури по отношение на PBN следва да се основават на правилата, разработени от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), а тяхното прилагане следва да бъде в съответствие с Глобалния аеронавигационен план на ИКАО ([2]) и Европейския генерален план за УВД ([3]).

(3) Съгласно приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията ([4]), и по-специално точка SERA.5015, буква а) от него, приложение III към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([5]), и по-специално точка ORO.GEN.110, буква г) от него, член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008, прилаган с приложение I към Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията ([6]), и по-специално точка TCO.205 от него, се изисква въздухоплавателните средства да са оборудвани, а полетните екипажи да имат подходяща квалификация за експлоатация по планирания маршрут или процедура. Посочените изисквания следва да бъдат допълнени с общи изисквания за използване на въздушното пространство, с които се определят съответните полетни процедури и маршрути.

(4) Прилагането на PBN в зони за маневриране на терминали с висока плътност на въздушното движение, както се изисква съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията ([7]), се очаква да подобри точността на траекторията на подхода за кацане, както и да улесни определянето на последователността на обслужване на по-ранен етап, като по този начин се намалят разходът на гориво и въздействието върху околната среда при фазите на снижение и долитане. С цел да се улесни прилагането, изискванията на настоящия регламент следва да са в съответствие с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014.

([1]) ОВ L 79, 13.3.2008 г., стр. 1.

([2]) Документ 9750 на ИКАО.

([3]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 409/2013 на Комисията от 3 май 2013 г. за определянето на съвместни проекти, изграждането на структури за управление и определянето на стимули в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение (ОВ L 123, 4.5.2013 г., стр. 1).

([4]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012 на Комисията от 26 септември 2012 г. за определяне на общи правила за полетите и разпоредби за експлоатация относно аеронавигационните услуги и процедури, и за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) № 1035/2011 и регламенти (ЕО) № 1265/2007, (ЕО) № 1794/2006, (ЕО) № 730/2006, (ЕО) № 1033/2006 и (ЕС) № 255/2010 (ОВ L 281, 13.10.2012 г., стр. 1).

([5]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

([6]) Регламент (ЕС) № 452/2014 на Комисията от 29 април 2014 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции на оператори от трети държави в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 133, 6.5.2014 г., стр. 12).

([7]) Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014 на Комисията от 27 юни 2014 г. за установяването на пилотния съвместен проект в подкрепа на изпълнението на Европейския генерален план за управление на въздушното движение (ОВ L 190, 28.6.2014 г., стр. 19).

(5) Използването на спътникови системи за повишаване на точността (SBAS), по-специално под формата на Европейската геостационарна служба за навигационно покритие (EGNOS), следва да се насърчава, тъй като съображения, свързани с безопасността и разходната ефективност, подкрепят установяването на подходи с минимуми с характеристики на курсов предавател с вертикално насочване (LPV). Независимо от това експлоатацията, основана на други функции на PBN, следва да се улесни чрез предвиждане на други минимуми в допълнение към LPV.

(6) При разработването на плана за подобряване на европейската трасова мрежа управителният орган на мрежата, посочен в Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията ([1]), в съответствие със същия регламент, разчита на процес за съвместно вземане на решения. Поради това, що се отнася до предоставянето на УВД/АНО в съответствие с настоящия регламент, управителният орган на мрежата следва да провежда координация с доставчиците на УВД/АНО, по-специално с цел да се гарантира, че трасетата за обслужване на въздушното движение (ОВД), използвани за целите на преминаване към или от трасовата мрежа, са съгласувани със спецификацията за обслужваните стандартни маршрути за отлитане по прибори (SID) и за долитане по прибори (STAR).

(7) Определените в настоящия регламент изисквания за доставчиците на УВД/АНО във връзка с прилагането на PBN следва да включват по-специално съответните изисквания за прилагане на процедури за 3D подход на всички краища на писти за излитане и кацане по прибори, а когато тези доставчици са установили маршрути SID или STAR — за прилагането на същите маршрути. От друга страна, налагането на тези изисквания в определени ситуации би могло да има сериозни неблагоприятни последици, които да не може да бъдат компенсирани с потенциалните ползи по отношение на безопасността, капацитета и ефикасността. Поради това доставчиците на УВД/АНО в такива ситуации следва да имат правото да се отклонят от посочените изисквания, а вместо това към тях да се прилагат определени алтернативни изисквания, които са по-подходящи за тези конкретни ситуации, като същевременно, доколкото е възможно, се постигат същите ползи.

(8) Освен това в интерес на безопасния и плавен преход — в съответствие с изискванията на настоящия регламент и за разумен период от време — доставчиците на УВД/АНО следва да могат да предоставят своите услуги и чрез други средства, освен чрез използването на PBN. Считано от 1 юни 2030 г. обаче, с оглед на необходимостта от рационализиране на предоставянето на УВД/АНО и избягване на ненужните разходи, по-специално за ползвателите на въздушното пространство, в резултат на наличието на няколко слоя навигационна инфраструктура, на доставчиците на УВД/АНО не следва да бъде разрешено да правят това, освен чрез мерки за извънредни случаи.

(9) В интерес на безопасността следва да бъде гарантиран плавен и координиран преход към предоставянето на УВД/АНО с използване на навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство, в съответствие с изискванията на настоящия регламент. Поради това доставчиците на УВД/АНО следва да предприемат навременно и ефективно всички необходими мерки за постигането на тази цел. Въпросните мерки следва да включват изготвяне на план за преход, който всеки доставчик следва да актуализира, така че да се вземат под внимание всички съответни промени във връзка с прехода. Тези планове за преход и всички техни актуализации, които са значими, тъй като водят до съществени изменения на плановете и са в състояние съществено да засегнат интересите на заинтересованите страни, следва да се изготвят след процес на консултации със заинтересованите страни, с цел да се гарантира, че техните мнения се вземат под внимание, по целесъобразност, и след одобрение от страна на компетентния орган, за да се гарантира съответствието с изискванията, определени в настоящия регламент, и по-специално в член 4, параграф 1.

(10) По изключение могат да възникнат ситуации, при които след прилагане на изискванията за PBN, предвидени в настоящия регламент, да се окаже невъзможно за доставчиците на УВД/АНО да предоставят услугите си в съответствие със същите изисквания поради неочаквани, независещи от тях причини. Без да се засяга задължението на тези доставчици да предприемат всички разумни мерки, които зависят от тях, за избягване на подобни ситуации и за възстановяване на спазването на посочените изисквания в най-кратки срокове, когато такива ситуации все пак възникнат, от доставчиците следва да се изисква да предприемат необходимите мерки за извънредни случаи за непрекъснато, безопасно предоставяне на своите услуги чрез други средства, по-специално чрез използване на конвенционални навигационни процедури.

(11) Необходимо е да се предостави достатъчно време на заинтересованите страни за привеждане в съответствие с настоящия регламент. Изискването за изключително използване на PBN следва да се прилага от подходяща по-късна дата, така че да се осигури достатъчно време за безопасен и плавен преход. Освен това някои разпоредби от приложението също следва да се прилагат от подходяща по-късна дата с оглед осигуряване на необходимото допълнително време на заинтересованите страни да се съобразят с посочените изисквания.

(12) Мерките, предвидени в настоящия регламент, се основават на становището на Европейската агенция за авиационна безопасност в съответствие с член 17, параграф 2, буква б) и член 19, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

(13) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, учреден съгласно член 5 от Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета ([2]),

---

([1]) Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията от 7 юли 2011 г. за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за изменение на Регламент (ЕС) № 691/2010 (ОВ L 185, 15.7.2011 г., стр. 1).

([2]) Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (рамков регламент) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1).

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и приложно поле

1. С настоящия регламент се определят изискванията за използване на въздушното пространство и оперативните процедури по отношение на навигацията, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство.

2. Настоящият регламент се прилага за доставчици на услуги по управление на въздушното движение/аеронавигационно обслужване (УВД/АНО) и летищни оператори (наричани по-нататък „доставчици на УВД/АНО“), отговарящи за въвеждането на процедури за подход по прибори или трасета за обслужване на въздушното движение (ОВД), когато те предоставят своите услуги в следното въздушно пространство:

а) над територията, за която се прилага Договорът;

б) всяко друго въздушно пространство, за което държавите членки са отговорни за осигуряването на аеронавигационно обслужване в съответствие с член 1, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1) „навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство (PBN)“ означава навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство, както е определено в член 2, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 965/2012;

2) „трасе за обслужване на въздушното движение (ОВД)“ означава трасе за ОВД съгласно определението в член 2, точка 46 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012;

3) „процедура за подход по прибори“ означава процедура за подход по прибори съгласно определението в член 2, точка 90 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012;

4) „конвенционални навигационни процедури“ означава трасета за ОВД и процедури за подход по прибори, основани на използването на наземни навигационни средства, които не осигуряват съответствие с изискванията за PBN, предвидени в настоящия регламент;

5) „писта за излитане и кацане по прибори“ означава писта за излитане и кацане по прибори съгласно определението в приложение I, точка 22 от Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията ([2]);

6) „навигационна спецификация“ означава набор от изисквания към въздухоплавателните средства и екипажите, които изисквания са необходими за подпомагане на експлоатацията при навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство, в рамките на определено въздушно пространство;

7) „спецификация за необходимите навигационни характеристики (RNP) X“ означава навигационна спецификация, основана на зонална навигация, която включва изискването за бордови мониторинг и сигнализиране на навигационните характеристики, като „X“ се отнася до точността на страничната навигация в морски мили или вида експлоатация и необходимите функционални възможности;

8) „странична навигация (LNAV)“, „странична навигация/вертикална навигация (LNAV/VNAV)“ и „характеристики на курсов предавател с вертикално насочване (LPV)“ означават етикетите за идентифициране на различните видове експлоатационни минимуми върху картите за подход, изобразяващи процедури за подход, основани на глобалната навигационна спътникова система (GNSS), които са класифицирани като подходи RNP (RNP APCH);

9) „радиус до точка (RF)“ означава кръгова траектория с постоянен радиус около определен център, която завършва в определена точка;

10) „2D подход“ означава процедура за подход по прибори, класифицирана като процедура за неточен подход, съгласно определението в член 2, точка 90 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012;

11) „3D подход“ означава процедура за подход по прибори, класифицирана като подход с вертикално насочване или точен подход, съгласно определението в член 2, точка 90 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 923/2012;

12) „спътникова система за повишаване на точността (SBAS)“ означава система за повишаване на точността с широко покритие, в която потребителят на GNSS получава информация с повишена точност от спътников предавател;

([1]) Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (Регламент за въздушното пространство) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20).

([2]) Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 г. за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 44, 14.2.2014 г., стр. 1).

13) „спецификация за зонална навигация (RNAV) X“ означава навигационна спецификация, основана на зонална навигация, която не включва изискването за бордови мониторинг и сигнализиране на навигационните характеристики, като „X“ се отнася до точността на страничната навигация в морски мили;

14) „стандартен маршрут за долитане по прибори (STAR)“ означава определен маршрут за долитане по прибори, свързващ съществена точка, обикновено по трасе за обслужване на въздушното движение (ОВД), с точка, от която може да се започне публикувана процедура за подход по прибори;

15) „стандартен маршрут за отлитане по прибори (SID)“ означава определен маршрут за отлитане по прибори, свързващ летището с конкретна съществена точка, обикновено по определено трасе за ОВД, в която започва фазата на полета по трасовата мрежа;

16) „навигационна функционалност“ означава подробните възможности на навигационната система, необходими за нуждите на предложената експлоатация във въздушното пространство.

Член 3

Изисквания за PBN

Доставчиците на УВД/АНО спазват изискванията за прилагане на навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство, определени в подчаст PBN от приложението.

Член 4

Преходни мерки

1. Доставчиците на УВД/АНО предприемат необходимите мерки, за да гарантират плавен и безопасен преход към предоставяне на своите услуги с използване на навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство, в съответствие с член 3.

Посочените мерки включват изготвяне и изпълнение на план за преход. Доставчиците на УВД/АНО актуализират своя план за преход.

Планът за преход трябва да е в съответствие с Европейския генерален план за УВД и съвместните проекти, посочени в член 15а от Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

2. Доставчиците на УВД/АНО се консултират с всички от следните страни относно проекта на план за преход и проектите на всички значителни негови актуализации и вземат предвид техните становища, по целесъобразност:

а) летищните оператори, ползвателите на въздушното пространство и представителните организации на ползвателите на въздушното пространство, засегнати от предоставянето на техните услуги;

б) управителния орган на мрежата, посочен в член 3, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията;

в) доставчиците на УВД/АНО, които предоставят своите услуги в съседни блокове въздушно пространство.

3. След провеждането на консултацията, посочена в параграф 2, доставчиците на УВД/АНО представят резултатите от нея, както и проекта на план за преход или проекта за негова значителна актуализация за одобрение от компетентния орган, който отговаря за съответното въздушно пространство.

Компетентният орган проверява дали проектът на плана за преход или проектът за негова значителна актуализация е в съответствие с изискванията на настоящия регламент, и по-специално дали са взети предвид становищата на ползвателите на въздушното пространство, по целесъобразност, включително тези, които експлоатират държавни въздухоплавателни средства. Държава членка на компетентния орган може да предвиди, че такава проверка се извършва в сътрудничество с други органи на съответната държава членка, имащи отношение по въпроса.

Компетентният орган уведомява своевременно доставчиците на УВД/АНО за резултата от тази проверка. Доставчиците на УВД/АНО не могат да изготвят или прилагат план за преход или негова значителна актуализация, преди да са уведомени от компетентния орган, че той е одобрил проекта за план за преход или проекта за негова значителна актуализация.

([1]) Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (Регламент за осигуряване на обслужване) (ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10).

Член 5

Изключително използване на PBN

1. Доставчиците на УВД/АНО не предоставят своите услуги с използване на конвенционални навигационни процедури или с използване на навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство, която не е в съответствие с изискванията на точка AUR.PBN.2005 от приложението.

2. Параграф 1 не засяга разпоредбите на член 6 и възможността доставчиците на УВД/АНО да предоставят своите услуги с използване на системи за кацане, които позволяват операции по категории CAT II, CAT IIIA или CAT IIIB, по смисъла съответно на точки 14, 15 и 16 от приложение I към Регламент (ЕС) № 965/2012.

Член 6

Мерки за извънредни случаи

Доставчиците на УВД/АНО предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че те продължават да са в състояние да предоставят своите услуги чрез други средства, когато поради неочаквани, независещи от тях причини GNSS или други методи, използвани за навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство, вече не са налични, с което става невъзможно те да предоставят услугите си в съответствие с член 3. Посочените мерки включват по-конкретно запазването на мрежа от конвенционални навигационни средства и свързаната с това инфраструктура за наблюдение и комуникация.

Член 7

Влизане в сила и прилагане

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

2. Настоящият регламент се прилага от 3 декември 2020 г.

Въпреки това, чрез дерогация от първата алинея:

а) член 5 се прилага от 6 юни 2030 г.;

б) за летищата, изброени в точка 1.2.1 от приложението към Регламент за изпълнение (ЕС) № 716/2014, и за краищата на пистите за излитане и кацане по прибори, с обслужване по процедури за точен подход на други летища, точка AUR.PBN.2005(1) от приложението се прилага от 25 януари 2024 г.;

в) за всички краища на писти за излитане и кацане по прибори точка AUR.PBN.2005(4) от приложението се прилага от 25 януари 2024 г. по отношение на един установен маршрут SID или STAR и от 6 юни 2030 г. по отношение на всички установени маршрути SID или STAR;

г) за трасета за ОВД под полетно ниво 150 точка AUR.PBN.2005(6) от приложението се прилага от 25 януари 2024 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 18 юли 2018 година.

За Комисията

Председател

Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПОДЧАСТ PBN — Навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство

AUR.PBN.1005 Предмет

В съответствие с член 3 в настоящата подчаст се определят изискванията за прилагането на навигация, основана на летателните характеристики и оборудването на въздухоплавателното средство (PBN), които да се спазват от доставчиците на УВД/АНО.

AUR.PBN.2005 Маршрути и процедури

(1) Доставчиците на УВД/АНО прилагат на всички краища на писти за излитане и кацане по прибори процедури за подход в съответствие с изискванията на спецификацията за подход RNP (RNP APCH), в т.ч. минимуми за LNAV, LNAV/VNAV и LPV и — където това се изисква поради плътност или сложност на въздушното движение — отсечки с радиус до точка (RF).

(2) Чрез дерогация от точка 1, на краищата на писти за излитане и кацане по прибори, където поради условия, свързани с терен, препятствия или сепарация на въздушното движение, прилагането на процедури за 3D подход е изключително трудно, доставчиците на УВД/АНО прилагат процедури за 2D подход в съответствие с изискванията на спецификацията за подход RNP (RNP APCH). В този случай те могат също в допълнение към прилагането на посочените процедури за 2D подход, да прилагат процедури за 3D подход в съответствие с изискванията на спецификацията RNP с изискване на разрешение (RNP AR APCH).

(3) Чрез дерогация от точка 1, на краищата на писти за излитане и кацане по прибори без подходящо покритие SBAS доставчиците на УВД/АНО прилагат процедурите RNP APCH, включително минимумите за LNAV и LNAV/VNAV. Доставчиците на УВД/АНО също така прилагат минимумите за LPV на същите краища на писти за излитане и кацане по прибори не по-късно от 18 месеца от датата, на която такова подходящо покритие SBAS е налично.

(4) Когато доставчиците на УВД/АНО са установили маршрути SID или STAR, те прилагат тези маршрути в съответствие с изискванията на спецификацията RNAV 1.

(5) Чрез дерогация от точка 4, когато доставчиците на УВД/АНО са установили маршрути SID или STAR и когато се изискват по-високи характеристики, отколкото посочените в същата точка, с цел да се запазят капацитетът на въздушното движение и безопасността в среди с висока плътност на въздушното движение, със сложност на въздушното движение или с особености на терена, те прилагат тези маршрути в съответствие с изискванията на спецификацията RNP 1, включително една или повече от следните допълнителни навигационни функционалности:

а) полети по протежение на вертикална траектория и между две точки и с използването на:

i) „AT“ за ограничение относно конкретна абсолютна височина;

ii) „AT OR ABOVE“ за ограничение относно минимална абсолютна височина;

iii) „AT OR BELOW“ за ограничение относно максимална абсолютна височина;

iv) „WINDOW“ за ограничение относно минимална и максимална абсолютна височина;

б) отсечка с радиус до точка (RF).

(6) Когато доставчиците на УВД/АНО са установили трасета за ОВД за полети по трасова мрежа, те прилагат тези трасета в съответствие с изискванията на спецификацията RNAV 5.

(7) Чрез дерогация от точки 4 и 6, когато доставчиците на УВД/АНО са установили трасета за ОВД, маршрути SID или маршрути STAR за витлокрили, те прилагат тези трасета и маршрути в съответствие с изискванията на спецификациите RNP 0.3, RNAV 1 или RNP 1. В този случай те имат право да решат кой от тези три набора от изисквания да спазват.