ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2018/1048 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 18ης Ιουλίου 2018

σχετικά με τον καθορισμό απαιτήσεων για τη χρήση του εναέριου χώρου και διαδικασιών λειτουργίας για την πλοήγηση βάσει επιδόσεων

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ ([1]), και ιδίως το άρθρο 8β παράγραφος 6,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η συνεχής ανάπτυξη των αερομεταφορών εγείρει αυξημένες απαιτήσεις όσον αφορά τη χρήση του διαθέσιμου εναέριου χώρου, γεγονός που επιτείνει την ανάγκη της όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικής και αποδοτικής χρήσης του. Η πλοήγηση βάσει επιδόσεων [(PBN)] μπορεί να προσφέρει οφέλη από την άποψη της ασφάλειας, της χωρητικότητας και της αποδοτικότητας στην παροχή υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS) χάρη στη βελτιστοποίηση των διαδρομών υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας και στις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης. Για την επίτευξη των εν λόγω οφελών και τη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, θα πρέπει να προβλεφθεί η εναρμόνιση των απαιτήσεων χρήσης του εναέριου χώρου και των διαδικασιών λειτουργίας που αφορούν την PBN.

(2) Οι εν λόγω απαιτήσεις και διαδικασίες σχετικά με την PBN θα πρέπει να βασιστούν στους κανόνες που ανέπτυξε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) και η εφαρμογή τους θα πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με το Παγκόσμιο σχέδιο Αεροναυτιλίας του ΔΟΠΑ ([2]) και το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM ([3]).

(3) Βάσει του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής ([4]), και ιδίως της SERA.5015 στοιχείο α), του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής ([5]) και ιδίως της ORO.GEN.110 στοιχείο δ), του άρθρου 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008, όπως εφαρμόζεται βάσει του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής ([6]) και ιδίως της TCO.205, τα αεροσκάφη απαιτείται να είναι εξοπλισμένα και το πλήρωμα πτήσης κατάλληλα ειδικευμένο για την εκτέλεση της σκοπούμενης διαδρομής ή διαδικασίας. Οι απαιτήσεις αυτές θα πρέπει να συμπληρωθούν με απαιτήσεις για την κοινή χρήση του εναέριου χώρου στις οποίες θα προσδιορίζονται οι διαδικασίες και οι διαδρομές των πτήσεων.

(4) Η εφαρμογή της PBN σε τερματικές περιοχές ελιγμών υψηλής πυκνότητας, όπως απαιτείται βάσει του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 716/2014 της Επιτροπής ([7]), αναμένεται να βελτιώσει την ακρίβεια της τροχιάς προσέγγισης και να διευκολύνει την έγκαιρη διευθέτηση της κυκλοφορίας, ώστε να είναι δυνατό να μειωθούν η κατανάλωση καυσίμων και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις κατά τις φάσεις καθόδου και άφιξης. Προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή, οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να συνάδουν με τις απαιτήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 716/2014.

([1]) ΕΕ L 79 της 13.3.2008, σ. 1.

([2]) Έγγραφο αριθ. 9750 του ΔΟΠΑ.

([3]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 409/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για τον καθορισμό κοινών έργων, τη σύσταση διοικητικής αρχής και τον προσδιορισμό κινήτρων για την εφαρμογή του Γενικού Προγράμματος για τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ευρώπη (ΕΕ L 123 της 4.5.2013, σ. 1).«.

([4]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 923/2012 της Επιτροπής, της 26ης Σεπτεμβρίου 2012, για καθορισμό των κοινών κανόνων αέρος και των επιχειρησιακών διατάξεων σχετικά με τις υπηρεσίες και τις διαδικασίες αεροναυτιλίας και την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1265/2007, (ΕΚ) αριθ. 1794/2006, (ΕΚ) αριθ. 730/2006, (ΕΚ) αριθ. 1033/2006 και (ΕΕ) αριθ. 255/2010 (ΕΕ L 281 της 13.10.2012, σ. 1).

([5]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 965/2012 της Επιτροπής, της 5ης Οκτωβρίου 2012, για καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά τις πτητικές λειτουργίες δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 296 της 25.10.2012, σ. 1).

([6]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 452/2014 της Επιτροπής, της 29ης Απριλίου 2014, για τον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων και των διοικητικών διαδικασιών που αφορούν τις πτητικές λειτουργίες αερομεταφορέων τρίτων χωρών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 133 της 6.5.2014, σ. 12).

([7]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 716/2014 της Επιτροπής, της 27ης Ιουνίου 2014, σχετικά με τον καθορισμό του πιλοτικού κοινού έργου με σκοπό την υποστήριξη της εφαρμογής του Γενικού Προγράμματος για τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ευρώπη (ΕΕ L 190 της 28.6.2014, σ. 19).».

(5) Θα πρέπει να προωθηθεί η χρήση δορυφορικών συστημάτων φασματικής επαύξησης (SBAS), ιδίως υπό τη μορφή της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθεσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS), καθώς για λόγους ασφάλειας και οικονομικής αποδοτικότητας πρέπει να καθοριστούν προσεγγίσεις με ελάχιστα επιδόσεων του εντοπιστή με κατακόρυφη καθοδήγηση (LPV). Ωστόσο, οι λειτουργίες με άλλες ικανότητες PBN θα πρέπει να διευκολυνθούν με την παροχή άλλων ελαχίστων, επιπλέον της LPV.

(6) Κατά την εκπόνηση του σχεδίου βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών, ο διαχειριστής δικτύου που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής ([1]) πρέπει, σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό, να βασίζεται σε διαδικασία συλλογικής λήψης αποφάσεων. Ως εκ τούτου, σε ό,τι αφορά την παροχή υπηρεσιών ATM/ANS, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ο διαχειριστής δικτύου θα πρέπει να συντονίζεται με τους παρόχους υπηρεσιών ATM/ANS, ιδίως προκειμένου να διασφαλίζει ότι οι διαδρομές ATS που χρησιμοποιούνται για σκοπούς μετάβασης προς ή από το δίκτυο επί διαδρομής συνάδουν με τις προδιαγραφές των εξυπηρετούμενων διαδρομών τυποποιημένης ενόργανης αναχώρησης (SID) και των διαδρομών τυποποιημένης ενόργανης άφιξης (STAR).

(7) Στις απαιτήσεις για τους παρόχους ATM/ANS που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό σχετικά με την εφαρμογή της PBN θα πρέπει να περιληφθούν, ιδίως, κατάλληλες απαιτήσεις για την εφαρμογή, σε όλα τα πέρατα ενόργανων διαδρόμων, διαδικασιών προσέγγισης 3D και, εφόσον οι εν λόγω πάροχοι έχουν καθορίσει διαδρομές SID ή διαδρομές STAR, την εκτέλεση των εν λόγω διαδρομών. Ωστόσο, η επιβολή αυτών των απαιτήσεων θα μπορούσε σε ορισμένες περιπτώσεις να έχει σοβαρές δυσμενείς επιπτώσεις που υπερβαίνουν τα δυνητικά οφέλη στην ασφάλεια, τη χωρητικότητα και την αποδοτικότητα. Ως εκ τούτου, οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS θα πρέπει, σε αυτές τις περιστάσεις, να δικαιούνται να παρεκκλίνουν από αυτές τις απαιτήσεις και να υπόκεινται αντ' αυτών σε ορισμένες εναλλακτικές απαιτήσεις, οι οποίες αρμόζουν καλύτερα σε αυτές τις ειδικές περιστάσεις και, παράλληλα επιτρέπουν πάντα να επιτυγχάνονται τα εν λόγω οφέλη, στο μέτρο του δυνατού.

(8) Επιπλέον, χάριν της ασφαλούς και ομαλής μετάβασης, οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS θα πρέπει, για ένα εύλογο χρονικό διάστημα, να έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν τις υπηρεσίες τους και με άλλα μέσα αντί της χρήσης της PBN σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, από την 1η Ιουνίου 2030, δεν θα πρέπει πλέον να τους επιτρέπεται να το πράττουν με άλλα μέσα πέραν των μέτρων έκτακτης ανάγκης, λόγω της ανάγκης εξορθολογισμού της παροχής υπηρεσιών ATM/ANS και αποφυγής άσκοπων δαπανών, ιδίως για τους χρήστες του εναερίου χώρου, οι οποίες προκύπτουν από την ύπαρξη πολλαπλών επιπέδων υποδομών αεροναυτιλίας.

(9) Χάριν της ασφάλειας, θα πρέπει να διασφαλιστεί η ομαλή και συντονισμένη μετάβαση στην παροχή υπηρεσιών ATM/ANS με πλοήγηση βάσει επιδόσεων σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS θα πρέπει επομένως να λαμβάνουν, κατά τρόπο έγκαιρο και αποτελεσματικό, όλα τα αναγκαία μέτρα για τον σκοπό αυτό. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να περιλαμβάνουν την εκπόνηση σχεδίου μετάβασης, το οποίο κάθε πάροχος θα πρέπει να επικαιροποιεί τακτικά, ώστε να λαμβάνονται υπόψη όλες οι εξελίξεις που σχετίζονται με τη μετάβαση. Τα εν λόγω σχέδια μετάβασης, καθώς και τυχόν επικαιροποιήσεις τους που είναι σημαντικές επειδή συνεπάγονται ουσιώδεις τροποποιήσεις των σχεδίων και μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά τα συμφέροντα των ενδιαφερομένων μερών, θα πρέπει να εκπονούνται μετά από διαδικασία διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι απόψεις τους λαμβάνονται υπόψη όπου είναι σκόπιμο, και κατόπιν έγκρισης από την αρμόδια αρχή, ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και ιδίως στο άρθρο 4 παράγραφος 1.

(10) Κατ' εξαίρεση, μπορούν να ανακύψουν περιστάσεις στις οποίες, μετά την εφαρμογή των απαιτήσεων PBN που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, αποδεικνύεται αδύνατον στους παρόχους υπηρεσιών ATM/ANS, για απρόβλεπτους λόγους που εκφεύγουν από τον έλεγχό τους, να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σύμφωνα με τις εν λόγω απαιτήσεις. Με την επιφύλαξη της υποχρέωσης των παρόχων αυτών να λάβουν όλα τα εύλογα μέτρα που βρίσκονται υπό τον έλεγχό τους για να αποτρέπουν την εμφάνιση τέτοιων καταστάσεων και για να αποκαθιστούν τη συμμόρφωσή τους με τις εν λόγω απαιτήσεις το συντομότερο δυνατόν, όταν παρ' όλα αυτά ανακύπτουν τέτοιες καταστάσεις, θα πρέπει, συνεπώς, να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα έκτακτης ανάγκης για την αδιάλειπτη και ασφαλή παροχή των υπηρεσιών τους με άλλα μέσα, ιδίως με τη χρήση διαδικασιών συμβατικής πλοήγησης.

(11) Είναι αναγκαίο να δοθεί επαρκής χρόνος στα ενδιαφερόμενα μέρη για να συμμορφωθούν με τον παρόντα κανονισμό. Η απαίτηση που αφορά την αποκλειστική χρήση της PBN θα πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή αρχής γενομένης από κατάλληλη μεταγενέστερη ημερομηνία, ώστε να υπάρξει επαρκής χρόνος για την ασφαλή και ομαλή μετάβαση. Επιπλέον, ορισμένες διατάξεις του παραρτήματος θα πρέπει επίσης να τεθούν σε εφαρμογή αρχής γενομένης από κατάλληλη μεταγενέστερη ημερομηνία, λόγω του πρόσθετου χρόνου που χρειάζονται τα ενδιαφερόμενα μέρη για να προσαρμοστούν στις εν λόγω απαιτήσεις.

(12) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό βασίζονται στη γνώμη που εξέδωσε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 στοιχείο β) και με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008.

(13) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]),

---

([1]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής, της 7ης Ιουλίου 2011, για καθορισμό λεπτομερών κανόνων εκτέλεσης λειτουργιών δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΔΕΚ) και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 (ΕΕ L 185 της 15.7.2011, σ. 1).

([2]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός-πλαίσιο) (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις για τη χρήση του εναέριου χώρου και διαδικασίες λειτουργίας σχετικά με την πλοήγηση βάσει επιδόσεων.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/αεροναυτιλίας (ATM/ANS), καθώς και στους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων (εφεξής «πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS») που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή διαδικασιών ενόργανης προσέγγισης ή διαδρομών υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), εφόσον παρέχουν τις υπηρεσίες τους στον ακόλουθο εναέριο χώρο:

α) επάνω από το έδαφος στο οποίο εφαρμόζεται η Συνθήκη·

β) σε κάθε άλλο εναέριο χώρο στον οποίο τα κράτη μέλη είναι αρμόδια για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1) «πλοήγηση βάσει επιδόσεων (PBN)»: πλοήγηση βάσει επιδόσεων, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012·

2) «διαδρομή ATS»: διαδρομή ATS, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 46 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012·

3) «διαδικασία ενόργανης προσέγγισης»: διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 90 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012·

4) «διαδικασίες συμβατικής πλοήγησης»: διαδρομές ATS και διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης με βάση τη χρήση επίγειων βοηθημάτων πλοήγησης που δεν επιτρέπουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις PBN που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό·

5) «ενόργανος διάδρομος»: ενόργανος διάδρομος, όπως ορίζεται στο παράρτημα I σημείο 22 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής ([2])·

6) «προδιαγραφή πλοήγησης»: σύνολο απαιτήσεων για αεροσκάφη και πληρώματα αεροσκαφών, οι οποίες απαιτούνται για την υποστήριξη των λειτουργιών πλοήγησης βάσει επιδόσεων εντός καθορισμένου εναέριου χώρου·

7) «προδιαγραφή απαιτούμενων επιδόσεων ναυτιλίας (RNP) X»: προδιαγραφή ναυτιλίας βάσει περιοχικής ναυτιλίας που περιλαμβάνει την απαίτηση παρακολούθησης των επιδόσεων και συνέγερσης του αεροσκάφους, όπου το «X» αναφέρεται στην ορθότητα της πλευρικής ναυτιλίας σε ναυτικά μίλια ή στον τύπο λειτουργίας και στις απαιτούμενες λειτουργικές δυνατότητες·

8) «πλευρική ναυτιλία (LNAV)», «πλευρική ναυτιλία/κατακόρυφη ναυτιλία (LNAV/VNAV)» και «εντοπιστής επιδόσεων με κατακόρυφη καθοδήγηση (LPV)»: τα σήματα ταυτοποίησης των διαφόρων τύπων επιχειρησιακών ελαχίστων σε χάρτες προσέγγισης που απεικονίζουν διαδικασίες προσέγγισης με βάση το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS), οι οποίες κατατάσσονται στις προσεγγίσεις RNP (RNP APCH)·

9) «ακτίνα σε σταθερό (RF)»: κυκλικό ίχνος σταθερής ακτίνας γύρω από καθορισμένο κέντρο, το οποίο τερματίζει σε σταθερό σημείο·

10) «προσέγγιση 2D»: διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, που κατατάσσεται στις διαδικασίες προσέγγισης μη ακριβείας, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 90 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012·

11) «προσέγγιση 3D»: διαδικασία ενόργανης προσέγγισης, που κατατάσσεται στις διαδικασίες με κατακόρυφη καθοδήγηση ή στις διαδικασίες προσέγγισης ακριβείας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 90 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 923/2012·

12) «δορυφορικό σύστημα φασματικής επαύξησης (SBAS)»: σύστημα επαύξησης ευρείας κάλυψης στο οποίο ο χρήστης ενός GNSS λαμβάνει πληροφορίες επαύξησης από δορυφορικό πομπό·

([1]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20).

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 14.2.2014, σ. 1).

13) «προδιαγραφή περιοχικής ναυτιλίας (RNAV) X»: προδιαγραφή ναυτιλίας βάσει περιοχικής ναυτιλίας, που δεν περιλαμβάνει την απαίτηση παρακολούθησης των επιδόσεων και συνέγερσης στο σκάφος, όπου το «X» αναφέρεται στην ορθότητα της πλευρικής ναυτιλίας σε ναυτικά μίλια·

14) «διαδρομή τυποποιημένης ενόργανης άφιξης (STAR)»: καθορισμένη διαδρομή άφιξης βάσει κανόνα ενόργανης πτήσης η οποία συνδέει ένα σημαντικό σημείο, κατά κανόνα σε διαδρομή υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας (ATS), με ένα σημείο από το οποίο μπορεί να αρχίσει μια δημοσιευμένη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης·

15) «διαδρομή τυποποιημένης ενόργανης αναχώρησης (SID)»: καθορισμένη διαδρομή αναχώρησης βάσει κανόνα ενόργανης πτήσης η οποία συνδέει το αεροδρόμιο με ένα συγκεκριμένο σημαντικό σημείο, κατά κανόνα επί καθορισμένης διαδρομής ATS, από το οποίο αρχίζει η φάση επί διαδρομής της πτήσης·

16) «λειτουργική δυνατότητα ναυτιλίας»: η αναλυτική ικανότητα του συστήματος πλοήγησης που απαιτείται για τις ανάγκες των προτεινόμενων πτητικών λειτουργιών στον εναέριο χώρο.

Άρθρο 3

Απαιτήσεις PBN

Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις για την εφαρμογή πλοήγησης βάσει επιδόσεων που καθορίζονται στο τμήμα PBN του παραρτήματος.

Άρθρο 4

Μεταβατικά μέτρα

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την ομαλή και ασφαλή μετάβαση στην παροχή των υπηρεσιών τους με πλοήγηση βάσει επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 3.

Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν την εκπόνηση και την εφαρμογή σχεδίου μετάβασης. Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS επικαιροποιούν το οικείο σχέδιο μετάβασης.

Το σχέδιο μετάβασης συνάδει με το ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ATM και τα κοινά έργα που αναφέρονται στο άρθρο 15α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

2. Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS διαβουλεύονται με όλα τα ακόλουθα ενδιαφερόμενα μέρη για την εκπόνηση του προσχεδίου του σχεδίου μετάβασης και του προσχεδίου κάθε σημαντικής επικαιροποίησης του σχεδίου μετάβασης και, κατά περίπτωση, λαμβάνουν υπόψη τις απόψεις τους:

α) φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων, χρήστες του εναέριου χώρου και αντιπροσωπευτικούς οργανισμούς των εν λόγω χρηστών του εναέριου χώρου που επηρεάζονται από την παροχή των υπηρεσιών τους·

β) τον διαχειριστή δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011·

γ) τους παρόχους υπηρεσιών ATM/ANS που παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε παρακείμενα τμήματα του εναέριου χώρου.

3. Μετά την ολοκλήρωση της διαβούλευσης που αναφέρεται στην παράγραφο 2, οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS υποβάλλουν τα αποτελέσματα της διαβούλευσης, καθώς και το προσχέδιο του σχεδίου μετάβασης, ή το προσχέδιο σημαντικής επικαιροποίησης του σχεδίου μετάβασης, προς έγκριση στην αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για τον σχετικό εναέριο χώρο.

Η εν λόγω αρμόδια αρχή επαληθεύει κατά πόσον το προσχέδιο του σχεδίου μετάβασης ή το προσχέδιο σημαντικής επικαιροποίησης του σχεδίου μετάβασης πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, και ειδικότερα κατά πόσον λαμβάνει υπόψη τις απόψεις των χρηστών του εναέριου χώρου, όπου είναι σκόπιμο, μεταξύ άλλων και εκείνων που εκμεταλλεύονται κρατικά αεροσκάφη. Το κράτος μέλος της αρμόδιας αρχής μπορεί να προβλέπει ότι η επαλήθευση αυτή διεξάγεται σε συντονισμό με άλλες σχετικές αρχές του εν λόγω κράτους μέλους.

Η εν λόγω αρμόδια αρχή ενημερώνει τους παρόχους ATM/ANS σχετικά με τα αποτελέσματα της εν λόγω επαλήθευσης χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS δεν καταρτίζουν ούτε εφαρμόζουν το σχέδιο μετάβασης, ή τη σημαντική επικαιροποίησή του, πριν η εν λόγω αρμόδια αρχή τους ενημερώσει ότι ενέκρινε το προσχέδιο του σχεδίου μετάβασης ή το προσχέδιο σημαντικής επικαιροποίησης του σχεδίου μετάβασης.

([1]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10).

Άρθρο 5

Αποκλειστική χρήση της PBN

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS δεν παρέχουν τις υπηρεσίες τους με διαδικασίες συμβατικής πλοήγησης ή με πλοήγηση βάσει επιδόσεων μη σύμφωνη με τις απαιτήσεις της AUR.PBN.2005 του παραρτήματος.

2. Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του άρθρου 6 και της δυνατότητας των παρόχων υπηρεσιών ATM/ANS να παρέχουν τις υπηρεσίες τους με τη χρήση συστημάτων προσγείωσης που επιτρέπουν τις λειτουργίες CAT II, CAT IIIA ή CAT IIIB κατά την έννοια των σημείων 14, 15 και 16, αντίστοιχα, του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 965/2012.

Άρθρο 6

Μέτρα έκτακτης ανάγκης

Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι παραμένουν ικανοί να παρέχουν τις υπηρεσίες τους με άλλα μέσα εφόσον, για λόγους που εκφεύγουν από τον έλεγχό τους, το GNSS ή άλλες μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την πλοήγηση βάσει επιδόσεων δεν είναι πλέον διαθέσιμα, με αποτέλεσμα να τους καθίσταται αδύνατο να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σύμφωνα με το άρθρο 3. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν, ιδίως, τη διατήρηση δικτύου συμβατικών βοηθημάτων ναυτιλίας και της σχετικής υποδομής επιτήρησης και επικοινωνιών.

Άρθρο 7

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από τις 3 Δεκεμβρίου 2020.

Ωστόσο, κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο:

α) το άρθρο 5 εφαρμόζεται από τις 6 Ιουνίου 2030·

β) για τα αεροδρόμια που απαριθμούνται στο σημείο 1.2.1 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 716/2014 και για τα πέρατα των ενόργανων διαδρόμων που εξυπηρετούνται από διαδικασίες προσέγγισης ακριβείας σε άλλα αεροδρόμια, το σημείο AUR.PBN.2005(1) του παραρτήματος εφαρμόζεται από τις 25 Ιανουαρίου 2024·

γ) για όλα τα πέρατα ενόργανων διαδρόμων, η AUR.PBN.2005(4) του παραρτήματος εφαρμόζεται από τις 25 Ιανουαρίου 2024 για μία καθορισμένη διαδρομή SID ή STAR και από τις 6 Ιουνίου 2030 για όλες τις καθορισμένες διαδρομές SID ή STAR

δ) για τις διαδρομές ATS κάτω από το επίπεδο πτήσης FL 150, η AUR.PBN.2005(6) του παραρτήματος εφαρμόζεται από τις 25 Ιανουαρίου 2024.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 18 Ιουλίου 2018.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΜΗΜΑ PBN — Πλοήγηση βάσει επιδόσεων

AUR.PBN.1005 Αντικείμενο

Σύμφωνα με το άρθρο 3, στο παρόν τμήμα καθορίζονται οι απαιτήσεις για την εφαρμογή πλοήγησης βάσει επιδόσεων (PBN), με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS.

AUR.PBN.2005 Διαδρομές και διαδικασίες

1. Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS εφαρμόζουν, σε όλα τα πέρατα ενόργανων διαδρόμων, διαδικασίες προσέγγισης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της προδιαγραφής της προσέγγισης RNP (RNP APCH), στις οποίες περιλαμβάνονται ελάχιστα LNAV, LNAV/VNAV και LPV, και, όπου απαιτείται λόγω πυκνότητας ή πολυπλοκότητας της κυκλοφορίας, σκέλη ακτίνας σε σταθερό (RF).

2. Κατά παρέκκλιση από το σημείο 1), στα πέρατα ενόργανου διαδρόμου όπου, λόγω του εδάφους, εμποδίων ή συνθηκών διαχωρισμού της εναέριας κυκλοφορίας, η εφαρμογή των διαδικασιών προσέγγισης 3D είναι εξαιρετικά δύσκολη, οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS εφαρμόζουν διαδικασίες προσέγγισης 2D σύμφωνα με τις απαιτήσεις της προδιαγραφής της προσέγγισης RNP (RNP APCH). Στην περίπτωση αυτή, μπορούν επίσης, επιπλέον της εφαρμογής αυτών των διαδικασιών προσέγγισης 2D, να εφαρμόσουν διαδικασίες προσέγγισης 3D σύμφωνα με τις απαιτήσεις της προδιαγραφής της απαιτούμενης εξουσιοδότησης RNP (RNP AR APCH).

3. Κατά παρέκκλιση από το σημείο 1), στα πέρατα ενόργανου διαδρόμου χωρίς κατάλληλη κάλυψη SBAS, οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS εφαρμόζουν διαδικασίες RNP APCH LNAV, συμπεριλαμβανομένων των ελαχίστων LNAV/VNAV. Οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS εφαρμόζουν επίσης ελάχιστα LPV σε εκείνα τα πέρατα ενόργανων διαδρόμων, το αργότερο εντός 18 μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία αυτή είναι διαθέσιμη κατάλληλη κάλυψη SBAS.

4. Εφόσον οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS έχουν καθορίσει διαδρομές SID ή διαδρομές STAR, εφαρμόζουν αυτές τις διαδρομές σύμφωνα με τις απαιτήσεις της προδιαγραφής RNAV 1.

5. Κατά παρέκκλιση από το σημείο 4), εφόσον οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS έχουν καθορίσει διαδρομές SID ή διαδρομές STAR και εφόσον απαιτούνται απαιτήσεις υψηλότερων επιδόσεων από εκείνες που αναφέρονται στο εν λόγω σημείο προκειμένου να διατηρηθεί η χωρητικότητα και η ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας σε περιβάλλοντα με υψηλή πυκνότητα κυκλοφορίας, πολυπλοκότητα κυκλοφορίας ή με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά εδάφους, εφαρμόζουν τις διαδρομές αυτές σύμφωνα με τις απαιτήσεις της προδιαγραφής RNP 1, συμπεριλαμβανομένων μίας ή περισσότερων από τις ακόλουθες πρόσθετες λειτουργικές δυνατότητες ναυτιλίας:

   α) λειτουργίες κατά μήκος κατακόρυφου ίχνους και μεταξύ δύο σταθερών και με τη χρήση:

      i) περιορισμού απόλυτου ύψους «AT»·

      ii) περιορισμού απόλυτου ύψους «AT OR ABOVE»·

      iii) περιορισμού απόλυτου ύψους «AT OR BELOW»·

      iv) περιορισμού «WINDOW»·

   β) σκέλους ακτίνας προς σταθερό (RF).

6. Εφόσον οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS έχουν καθορίσει διαδρομές ATS για λειτουργίες επί διαδρομής, εφαρμόζουν αυτές τις διαδρομές σύμφωνα με τις απαιτήσεις της προδιαγραφής RNAV 5.

7. Κατά παρέκκλιση από τα σημεία 4) και 6), εφόσον οι πάροχοι υπηρεσιών ATM/ANS έχουν καθορίσει διαδρομές ATS, διαδρομές SID ή διαδρομές STAR για λειτουργίες στροφειόπτερων, εφαρμόζουν τις διαδρομές αυτές σύμφωνα με τις προδιαγραφές RNP 0.3, RNAV 1 ή RNP 1. Στην περίπτωση αυτή, έχουν δικαίωμα να αποφασίζουν με ποιο από τα τρία σύνολα απαιτήσεων συμμορφώνονται.