

REGULAS

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2018/1048

(2018. gada 18. jūlijs),

ar ko nosaka gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras attiecībā uz veikspējas navigāciju

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 8.b panta 6. punktu,

tā kā:

- (1) Aviācijas nepārtrauktā izaugsme izvirza pieaugošas prasības pieejamās gaisa telpas izmantošanai, tādējādi palielinot vajadzību to izmantot pēc iespējas efektīvāk un lietderīgāk. Gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu (ATM/ANS) sniegšana, izmantojot veikspējas navigāciju (PBN), var radīt drošības, kapacitātes un efektivitātes priekšrocības, optimizējot gaisa satiksmes pakalpojumu maršrutus un instrumentālās pieejas procedūras. Lai sasniegtu šos ieguvumus un uzlabotu Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla veikspēju, būtu jānosaka saskaņotas gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras attiecībā uz PBN.
- (2) Šo ar PBN saistīto prasību un procedūru pamatā vajadzētu būt noteikumiem, kurus izstrādājusi Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO), un to īstenošanai būtu jābūt saskaņā ar ICAO globālo aeronavigācijas plānu ⁽²⁾ un Eiropas ATM ģenerālplānu ⁽³⁾.
- (3) Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 ⁽⁴⁾ pielikums un jo īpaši tā SERA.5015. punkta a) apakšpunkts, Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 ⁽⁵⁾ III pielikums un jo īpaši tā ORO.GEN.110. punkta d) apakšpunkts, Regulas (EK) Nr. 216/2008 9. panta 1. punkts, kas īstenots ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 452/2014 ⁽⁶⁾ I pielikumu, un jo īpaši tā TCO.205. punkts pieprasa, lai gaisa kuģi būtu aprīkoti un lidojuma apkalpe būtu atbilstoši kvalificēta darboties paredzētajā maršrutā vai procedūrā. Šīs prasības būtu jāpapildina ar kopējām prasībām par gaisa telpas izmantošanu, norādot attiecīgo lidojuma maršrutu un procedūras.
- (4) Paredzams, ka PBN īstenošana terminālu manevrēšanas zonās, kurās apgrozās liels skaits gaisa kuģu, saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 716/2014 ⁽⁷⁾ prasībām uzlabos pieejas trajektorijas precizitāti un atvieglinās satiksmes sekvencēšanu jau agrākās lidojuma fāzēs, tādējādi ļaujot samazināt degvielas patēriņu un ietekmi uz vidi nolaišanās un ielidošanas posmos. Lai atvieglotu īstenošanu, šīs regulas prasībām vajadzētu būt saskanīgām ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 716/2014 prasībām.

⁽¹⁾ OV L 79, 13.3.2008., 1. lpp.

⁽²⁾ ICAO Doc 9750.

⁽³⁾ Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regula (ES) Nr. 409/2013 par kopprojektu definēšanu, pārvaldības izveidi un tādu stimulu apzināšanu, kuri atbalsta Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplāna īstenošanu (OV L 123, 4.5.2013., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas 2012. gada 26. septembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012, ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010 (OV L 281, 13.10.2012., 1. lpp.).

⁽⁵⁾ Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

⁽⁶⁾ Komisijas 2014. gada 29. aprīļa Regula (ES) Nr. 452/2014, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (OV L 133, 6.5.2014., 12. lpp.).

⁽⁷⁾ Komisijas 2014. gada 27. jūnija Īstenošanas regula (ES) Nr. 716/2014 par kopprojektu sērijas pilotprojekta izveidi Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplāna atbalstam (OV L 190, 28.6.2014., 19. lpp.).

- (5) Būtu jāveicina satelītu funkcionālā papildinājuma sistēmu (SBAS) izmantošana, jo īpaši Eiropas Ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienesta (EGNOS) veidā, jo drošības un rentabilitātes apsvērumi atbalsta kursa radiobākas darbības ar vertikālo vadību (LPV) minimumu ieviešanu pieejas vajadzībām. Tomēr darbības ar citām PBN spējām būtu jāatvieglo, paredzot citus minimumus papildus LPV.
- (6) Izstrādājot Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānu, tīkla pārvaldnieks, kas minēts Komisijas Regulā (ES) Nr. 677/2011⁽¹⁾, saskaņā ar minēto regulu izmanto uz sadarbību balstītu lēmumu pieņemšanas procesu. Tādējādi attiecībā uz ATM/ANS pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar šo regulu tīkla pārvaldniekam būtu jāveic koordinācija ar ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem, jo īpaši, lai nodrošinātu to, ka ATS maršruti, ko izmanto pārejai uz vai no maršrutu tīkla, atbilst apkalpoto standarta instrumentālās izlidošanas (SID) un standarta instrumentālās ielidošanas (STAR) maršrutu specifikācijām.
- (7) Prasībās ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem attiecībā uz šajā regulā noteikto PBN īstenošanu jo īpaši vajadzētu ietvert atbilstošas prasības par 3D pieejas procedūru īstenošanu visos instrumentālo skrejceļu galos un, ja šie pakalpojumu sniedzēji ir izveidojuši SID vai STAR maršrutus, šo maršrutu īstenošanu. Tomēr šo prasību piemērošana dažās situācijās varētu radīt nopietnas negatīvas sekas, kas atsver iespējamās drošības, kapacitātes un efektivitātes ieguvumus. Tādēļ ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem šādos gadījumos vajadzētu būt tiesībām atkāpties no šīm prasībām un to vietā uz tiem būtu jāattiecinā konkrētas alternatīvas prasības, kas ir labāk piemērotas šādām īpašām situācijām, tajā pašā laikā turpinot nodrošināt minētos ieguvumus, cik vien iespējams.
- (8) Turklāt drošas un netraucētas pārejas labad būtu jāatļauj ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem samērīgā laika posmā sniegt pakalpojumus, arī izmantojot citus līdzekļus, nevis PBN saskaņā ar šīs regulas prasībām. Tomēr, izņemot ārkārtas pasākumus, to vairs nedrīkst atļaut no 2030. gada 1. jūnija, ņemot vērā nepieciešamību racionalizēt ATM/ANS pakalpojumu sniegšanu un novērst nevajadzīgas izmaksas, jo īpaši gaisa telpas izmanto-tājiem, kuras izriet no tā, ka pastāv daudzi navigācijas infrastruktūras slāņi.
- (9) Drošības interesēs būtu jānodrošina netraucēta un saskaņota pāreja ATM/ANS pakalpojumu sniegšanai, izmantojot veikspējas navigāciju saskaņā ar šīs regulas prasībām. Tāpēc ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem būtu savlaicīgi un efektīvi jāveic visi pasākumi, kas vajadzīgi, lai šo mērķi īstenotu. Šiem pasākumiem būtu jāietver pārejas plāna izveidošana, kas katram pakalpojumu sniedzējam būtu regulāri jāatjaunina, lai ņemtu vērā visus būtiskos notikumus, kas saistīti ar pāreju. Minētie pārejas plāni un to atjauninājumi, kuri ir nozīmīgi tādā ziņā, ka tie paredz ievērojamas izmaiņas plānos un spēj būtiski ietekmēt ieinteresēto personu intereses, būtu jāizstrādā pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām, lai nodrošinātu, ka vajadzības gadījumā to viedokli tiek ņemti vērā, un pēc kompetentās iestādes apstiprinājuma, lai nodrošinātu atbilstību šajā regulā izklāstītajām prasībām un jo īpaši tās 4. panta 1. punktam.
- (10) Izņēmuma kārtā var rasties situācijas, kad pēc to prasību īstenošanas, kas šajā regulā noteiktas PBN, izrādās, ka ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji neparedzētu iemeslu dēļ, kurus viņi nevar kontrolēt, nevar sniegt savus pakalpojumus saskaņā ar minētajām prasībām. Neskarot pienākumu minētajiem pakalpojumu sniedzējiem veikt visus iespējamās pasākumus, kādi ir to varā, lai nepieļautu šādu situāciju rašanos, un atjaunot atbilstību šīm prasībām, cik drīz vien iespējams, ja šāda situācija tomēr rastos, būtu jāpieprasa tiem veikt nepieciešamos ārkārtas pasākumus, lai nodrošinātu nepārtrauktu un drošu viņu pakalpojumu sniegšanu, izmantojot citus līdzekļus, jo īpaši, izmantojot standarta navigācijas procedūras.
- (11) Ir nepieciešams dot attiecīgajām personām pietiekami daudz laika, lai nodrošinātu atbilstību šai regulai. Prasības attiecībā uz PBN ekskluzīvu izmantošanu būtu jāpiemēro no piemērota vēlāka datuma, lai būtu pietiekami daudz laika drošai un netraucētai pārejai. Turklāt arī daži pielikuma noteikumi būtu jāpiemēro no piemērota vēlāka datuma, ņemot vērā papildu laiku, kas attiecīgajām personām nepieciešams, lai pielāgotos konkrētajām prasībām.
- (12) Šajā regulā noteiktie pasākumi balstās uz atzinumu, ko izdevusi Eiropas Aviācijas drošības aģentūra saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 17. panta 2. punkta b) apakšpunktu un 19. panta 1. punktu.
- (13) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kura izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 549/2004⁽²⁾ 5. pantu,

⁽¹⁾ Komisijas 2011. gada 7. jūlija Regula (ES) Nr. 677/2011, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 691/2010 (OV L 185, 15.7.2011., 1. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (Pamatregula) (OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.).

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un piemērošanas joma

1. Ar šo regulu nosaka gaisa telpas izmantošanas prasības un ekspluatācijas procedūras attiecībā uz veikspējas navigāciju
2. Šī regula attiecas uz gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu (ATM/ANS) sniedzējiem un lidlauku ekspluatantiem (turpmāk tekstā – “ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji”), kas atbild par to, lai tiktu ieviestas instrumentālās pieejas procedūras vai gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) maršruti, ja tie sniedz pakalpojumus gaisa telpā:
 - a) virs teritorijas, uz kuru attiecas Līgums;
 - b) jebkurā citā gaisa telpā, kurā dalībvalstis ir atbildīgas par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 551/2004 ⁽¹⁾ 1. panta 3. punktu.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) “veiktspējas navigācija (PBN)” ir veiktspējas navigācija, kā definēts Regulas (ES) Nr. 965/2012 2. panta 5. punktā;
- 2) “ATS maršruts” ir ATS maršruts, kā definēts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 2. panta 46. punktā;
- 3) “instrumentālās pieejas procedūra” ir instrumentālās pieejas procedūra, kā definēts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 2. panta 90. punktā;
- 4) “standarta navigācijas procedūras” ir ATS maršruti un instrumentālās pieejas procedūras, kas paredz izmantot uz zemes ierīkotas navigācijas palīgīdzekļus, kuri nenodrošina atbilstību šajā regulā noteiktajām PBN prasībām;
- 5) “instrumentālais skrejceļš” ir instrumentālais skrejceļš, kā definēts Komisijas Regulas (ES) Nr. 139/2014 ⁽²⁾ I pielikuma 22. punktā;
- 6) “navigācijas specifikācija” ir prasību kopums attiecībā uz gaisa kuģi un gaisa kuģa apkalpi, kas nepieciešamas, lai atbalstītu veiktspējas navigācijas operācijas noteiktā gaisa telpā;
- 7) “prasītās navigācijas veiktspējas (RNP) X specifikācija” ir navigācijas specifikācija, kuras pamatā ir zonālā navigācija, kas ietver prasības attiecībā uz veiktspējas uzraudzību uz borta un spēju izziņot trauksmi, kur “X” izsaka laterālās navigācijas precizitāti jūras jūdzēs, vai darbības veidu un nepieciešamajām funkcijām;
- 8) “laterālā navigācija (LNAV)”, “laterālā navigācija/vertikālā navigācija (LNAV/VNAV)” un “kursa radiobākas darbība ar vertikālo vadību (LPV)” ir marķējums, ar ko apzīmē dažāda veida ekspluatācijas minimumus pieejas diagrammās, kur ataino pieejas procedūras, pamatojoties uz Globālo navigācijas satelītu sistēmu (GNSS), kas ir klasificētas kā RNP pieejas (RNP APCH);
- 9) “fiksēta rādiusa (RF) posms” ir riņķveida trajektorija ar nemainīgu rādiusu ap noteiktu pagriezienu centru, kas izbeidzas noteiktā punktā;
- 10) “2D pieeja” ir instrumentālās pieejas procedūra, klasificēta kā neprecīzas pieejas procedūra, kā definēts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 2. panta 90. punktā;
- 11) “3D pieeja” ir instrumentālās pieejas procedūra, klasificēta kā pieeja ar vertikāliem norādījumiem vai precīza pieeja, kā definēts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 2. panta 90. punktā;
- 12) “satelītu funkcionālā papildinājuma sistēma (SBAS)” ir plaša pārklājuma papildinājuma sistēma, kurā GNSS lietotājs saņem informāciju no satelītā izvietota raidītāja;

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Gaisa telpas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.).

⁽²⁾ Komisijas 2014. gada 12. februāra Regula (ES) Nr. 139/2014, ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 44, 14.2.2014., 1. lpp.).

- 13) “zonālās navigācijas (RNAV) X specifikācija” ir navigācijas specifikācija, kuras pamatā ir zonālā navigācija, kas neietver prasības attiecībā uz veikspējas uzraudzību uz borta un spēju izziņot trauksmi, kur “X” izsaka laterālās navigācijas precizitāti jūras jūdzēs;
- 14) “standarta instrumentālās ielidošanas (STAR) maršruts” ir norādītais instrumentālā lidojuma ielidošanas maršruts, kas savieno kontrolpunktu, kurš parasti ir gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) maršrutā, ar punktu, kurā var uzsākt publicēto instrumentālās pieejas procedūru;
- 15) “standarta instrumentālās izlidošanas (SID) maršruts” ir norādītais instrumentālā lidojuma izlidošanas maršruts, kas savieno lidlauku ar konkrētu kontrolpunktu, kurš parasti atrodas norādītā ATS maršrutā un kurā sākas lidojuma maršruta posms;
- 16) “navigācijas funkcija” ir navigācijas sistēmas detalizēta spēja, kas vajadzīga, lai apmierinātu ierosināto darbību vajadzības gaisa telpā.

3. pants

Veikspējas navigācijas prasības

ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji izpilda prasības attiecībā uz to, kā īstenot veikspējas navigāciju, kā norādīts pielikuma PBN apakšsadaļā.

4. pants

Pārejas pasākumi

1. ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu netraucētu un drošu pāreju uz savu pakalpojumu sniegšanu, izmantojot veikspējas navigāciju, saskaņā ar 3. pantu.

Šie pasākumi cita starpā ietver pārejas plāna izstrādāšanu un īstenošanu. ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji regulāri atjaunina pārejas plānu.

Pārejas plāns ir saskanīgs ar Eiropas ATM ģenerālplānu un kopējiem projektiem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 550/2004 ⁽¹⁾ 15.a pantā.

2. ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji par pārejas plāna projektu un tā būtisku atjauninājumu projektu apspriežas ar visām turpmāk norādītajām personām un vajadzības gadījumā ņem vērā to viedokļus:

- a) lidlauku ekspluatanti, gaisa telpas izmantotāji, un organizācijas, kas pārstāv tādus gaisa telpas izmantotājus, kurus ietekmē pakalpojumu sniegšana;
- b) tikla pārvaldnieks, kas minēts Komisijas Regulas (ES) Nr. 677/2011 3. panta 1. punktā;
- c) ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji, kas sniedz pakalpojumus blakus esošajos gaisa telpas blokos.

3. Pēc tam, kad ir veikta šā panta 2. punktā minētā apspriešanās, ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji kompetentajai iestādei, kas ir atbildīga par attiecīgo gaisa telpu, apstiprināšanai iesniedz apspriešanās rezultātus un pārejas plāna projektu vai tā būtiska atjauninājuma projektu.

Kompetentā iestāde pārbauda, vai pārejas plāna projekts vai tā būtiska atjauninājuma projekts atbilst šīs regulas prasībām un, jo īpaši, vai tajā vajadzības gadījumā ir ņemti vērā gaisa telpas izmantotāju viedokļi, tostarp valsts gaisa kuģu ekspluatantu viedokļi. Dalībvalsts kompetentā iestāde var noteikt, ka šādas pārbaudes veic sadarbībā ar citām attiecīgām iestādēm attiecīgajā dalībvalstī.

Minētā kompetentā iestāde bez nepamatotas kavēšanās informē ATM/ANS pakalpojumu sniedzējus par šīs pārbaudes rezultātiem. ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji neizveido vai neīsteno pārejas plānu vai tā būtisku atjauninājumu, pirms kompetentā iestāde ir informējusi, ka tā ir apstiprinājusi pārejas plāna vai tā būtiska atjauninājuma projektu.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.).

5. pants

PBN ekskluzīva izmantošana

1. ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji nesniedz savus pakalpojumus, izmantojot standarta navigācijas procedūras vai izmantojot veikspējas navigāciju, kas nav saskaņā ar pielikuma AUR.PBN.2005. punkta prasībām.
2. Šā panta 1. punkta noteikumi neskar 6. pantu un iespēju ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem sniegt savus pakalpojumus, izmantojot nosēšanās vadības sistēmas, kas atļauj ekspluatāciju CAT II, CAT IIIA vai CAT IIIB apstākļos saskaņā ar attiecīgi Regulas (ES) Nr. 965/2012 I pielikuma 14., 15. un 16. punktu.

6. pants

Pasākumi ārkārtas situācijās

ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tie spēj sniegt savus pakalpojumus, izmantojot citus līdzekļus, ja neparedzētu iemeslu dēļ, kurus viņi nevar kontrolēt, GNSS vai citas metodes, ko izmanto veikspējas navigācijai, vairs nav pieejamas, padarot neiespējamu nodrošināt pakalpojumus saskaņā ar 3. pantu. Minētie pasākumi ietver, jo īpaši, standarta navigācijas līdzekļu tīkla un saistītās novērošanas un sakaru infrastruktūras saglabāšanu.

7. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

1. Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. Šo regulu piemēro no 2020. gada 3. decembra.

Tomēr, atkāpjoties no pirmās daļas:

- a) 5. pantu piemēro no 2030. gada 6. jūnija;
- b) attiecībā uz lidlaukiem, kas minēti Īstenošanas Regulas (ES) Nr. 716/2014 pielikuma 1.2.1. punktā, un instrumentālo skrejceļu galiem, ko apkalpo precīzas pieejas procedūras citos lidlaukos, pielikuma AUR.PBN.2005. punkta 1) apakšpunktu piemēro no 2024. gada 25. janvāra;
- c) attiecībā uz visiem instrumentālo skrejceļu galiem AUR.PBN.2005. punkta 4) apakšpunktu piemēro no 2024. gada 25. janvāra attiecībā uz vienu izveidotu *SID* vai *STAR* maršrutu un no 2030. gada 6. jūnija attiecībā uz visiem izveidotajiem *SID* vai *STAR* maršrutiem;
- d) attiecībā uz *ATS* maršrutiem zemāk par FL 150 pielikuma AUR.PBN.2005. punkta 6) apakšpunktu piemēro no 2024. gada 25. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2018. gada 18. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

PBN APAKŠDAĻA – veikspējas navigācija**AUR.PBN.1005 Priekšmets**

Saskaņā ar 3. pantu šajā apakšdaļā ir noteiktas prasības veikspējas navigācijas (PBN) īstenošanai, kuras jāievēro ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem.

AUR.PBN.2005 Maršruti un procedūras

1. ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji visos instrumentālo skrejceļu galos īsteno pieejas procedūras saskaņā ar RNP pieejas (RNP APCH) specifikācijas prasībām, tostarp LNAV, LNAV/VNAV un LPV minimumiem, un, ja nepieciešams, ņemot vērā satiksmes intensitāti vai satiksmes kompleksitāti, nosaka fiksēta rādiusa (RF) posmus.
2. Atkāpjoties no 1) apakšpunkta, instrumentālo skrejceļu galos, kur reljefa, šķēršļu vai gaisa satiksmes sadales nosacījumu dēļ 3D pieejas procedūru īstenošana ir pārmērīgi grūta, ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji īsteno 2D pieejas procedūras saskaņā ar RNP pieejas (RNP APCH) specifikācijas prasībām. Tādā gadījumā tie var arī papildus minēto 2D pieejas procedūru īstenošanai īstenot 3D pieejas procedūras saskaņā ar RNP autorizācijas (RNP AR APCH) procedūras specifikācijas prasībām.
3. Atkāpjoties no 1) apakšpunkta, instrumentālo skrejceļu galos bez atbilstoša SBAS pārklājuma ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji īsteno RNP APCH procedūras, tostarp LNAV un LNAV/VNAV minimumus. ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji arī īsteno LPV minimumus minētajos instrumentālo skrejceļu galos ne vēlāk kā 18 mēnešu laikā no dienas, kad šāds atbilstošs SBAS pārklājums ir pieejams.
4. Ja ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem ir izveidoti SID maršruti vai STAR maršruti, tie īsteno šos maršrutus saskaņā ar RNAV 1 specifikācijas prasībām.
5. Atkāpjoties no 4) apakšpunkta, ja ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem ir izveidoti SID maršruti vai STAR maršruti un ja augstākas veikspējas prasības nekā tās, kas norādītas minētajā punktā, ir vajadzīgas, lai saglabātu gaisa satiksmes spēju un drošību vidē ar augstu satiksmes intensitāti, satiksmes kompleksitāti vai reljefa īpatnībām, tie īsteno šos maršrutus saskaņā ar RNP 1 specifikācijas prasībām, tostarp vienu vai vairākas šādas papildu navigācijas funkcijas:
 - a) darbības pa vertikālu trajektoriju un starp diviem kontrolpunktiem un, izmantojot:
 - i) "AT" (noteikto) augstuma ierobežojumu;
 - ii) "AT OR ABOVE" (noteikto vai augstāku) augstuma ierobežojumu;
 - iii) "AT OR BELOW" (noteikto vai zemāku) augstuma ierobežojumu;
 - iv) "WINDOW" (loga) ierobežojumu;
 - b) fiksēta rādiusa (RF) posmu.
6. Ja ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem lidojumiem maršrutā ir izveidoti ATS maršruti, tie īsteno šos maršrutus saskaņā ar RNAV 5 specifikācijas prasībām.
7. Atkāpjoties no 4) un 6) apakšpunkta, ja ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem ir izveidoti ATS, SID vai STAR maršruti rotorplānu lidojumiem, tie šos maršrutus īsteno saskaņā ar RNP 0.3, RNAV 1 vai RNP 1 specifikācijas prasībām. Šajā gadījumā viņiem ir tiesības izlemt, kuru no šīm trim prasību kopām tie izpilda.