



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2025/520

z dnia 20 marca 2025 r.

zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/1048 w odniesieniu do stosowania specyfikacji nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów na potrzeby operacji oceanicznych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 44 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1048 ⁽²⁾ ustanawia wymogi dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne dotyczące nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN).
- (2) Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/1048 zobowiązuje do wdrożenia tras służb ruchu lotniczego (ATS) zgodnie z wymogami określonymi w specyfikacji nawigacji obszarowej (RNAV) 5 w odniesieniu do wszystkich operacji trasowych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES).
- (3) Specyfikację RNAV 5 opracowano w celu wspierania operacji wykonywanych w kontynentalnej przestrzeni powietrznej. Wymogi specyfikacji dotyczące utraty funkcji nawigacyjnej statku powietrznego nie są kompatybilne z operacjami w oceanicznej lub oddalonej kontynentalnej przestrzeni powietrznej na trasie, w związku z czym zastosowanie takiej specyfikacji mogłoby skutkować potencjalnym pogorszeniem bezpieczeństwa.
- (4) Zarówno RNAV 10, jak i wymagane osiągi nawigacyjne (RNP) 4 to specyfikacje nawigacyjne, które zostały specjalnie zaprojektowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w celu wspierania operacji trasowych w oceanicznej i oddalonej kontynentalnej przestrzeni powietrznej, która jest również częścią SES. W związku z tym mogą one zapewnić spójność między wymogami dotyczącymi osiągnięć statku powietrznego (specyfikacją PBN) a osiągnięciami nawigacyjnymi wymaganymi dla takich operacji.
- (5) Stosowanie specyfikacji RNAV 10 lub RNP 4 w oceanicznej i oddalonej kontynentalnej przestrzeni powietrznej zapewnia zharmonizowane wdrożenie tras ATS.
- (6) Stosowanie funkcji „radius to fix” (RF) lub ograniczeń wysokościowych wraz z trasami standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) i standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) według RNP 1 powinno być uzależnione od potrzeb lokalnych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ 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, (Dz.U. L 189 z 26.7.2018, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1048/oj).

- (7) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/2237 ⁽³⁾ wprowadzono nową klasyfikację podejść ICAO, w której nie rozróżnia się już operacji CAT IIIA i CAT IIIB; dostosowanie do obecnej definicji operacji CAT III w prawodawstwie UE uznaje się za konieczne.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/1048.
- (9) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zaproponowała odnośne środki w swojej opinii nr 03/2024 ⁽⁴⁾ zgodnie z art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2018/1048

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2018/1048 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 5 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ust. 1 pozostaje bez uszczerbku dla przepisów art. 6 oraz możliwości zapewniania przez instytucje zapewniające ATM/ANS służb z wykorzystaniem systemów lądowania umożliwiających wykonywanie operacji CAT II lub CAT III w rozumieniu pkt 120e załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.”;
- 2) w pkt AUR.PBN.2005 w załączniku wprowadza się następujące zmiany:
 - a) ppkt 5 otrzymuje brzmienie:

„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. Ponadto, jeżeli wymaga tego scenariusz operacyjny, przy projektowaniu tras instytucje zapewniające ATM/ANS uwzględniają co najmniej jedną z następujących 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.”;
 - b) dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8. Na zasadzie odstępstwa od ppkt 6 i bez uszczerbku dla ppkt 7, w przypadku gdy instytucje zapewniające ATM/ANS ustanowiły trasy ATS w oceanicznej lub oddalonej kontynentalnej przestrzeni powietrznej, wdrażają te trasy zgodnie z wymogami określonymi w specyfikacjach RNAV 10 lub RNP 4.”.

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2237 z dnia 15 grudnia 2021 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymogów dotyczących operacji w każdych warunkach meteorologicznych oraz szkoleń i sprawdzianów załogi lotniczej (Dz.U. L 450 z 16.12.2021, s. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/2237/oj).

⁽⁴⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-032024>.

Artykuł 2

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 20 marca 2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN
