

Prezenta hotărâre transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/1048 al Comisiei din 18 iulie 2018 de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 189 din 26 iulie 2018

REGULAMENT

de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe

Capitolul I **Dispoziții generale**

1. Prezentul regulament stabilește cerințe de utilizare a spațiului aerian și proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe.

2. Regulamentul de stabilire a cerințelor de utilizare a spațiului aerian și a unor proceduri de operare în ceea ce privește navigația bazată pe performanțe (în continuare – *Regulament*) se aplică furnizorilor de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană (ATM/ANS), precum și operatorilor de aerodromuri (denumiți în continuare - *furnizorii de ATM/ANS*) care sunt responsabili de instituirea procedurilor de apropiere instrumentală sau de rute ale serviciilor de trafic aerian (ATS), în cazul în care furnizează servicii în spațiul aerian al Republicii Moldova.

3. În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

apropiere 2D - o procedură de apropiere instrumentală bidimensională (2D), care utilizează numai ghidarea laterală, clasificată drept procedură de apropiere de neprecizie;

apropiere 3D - o procedură de apropiere instrumentală tridimensională (3D), care utilizează atât ghidarea laterală, cât și cea verticală, clasificată drept apropiere cu ghidare verticală sau apropiere de precizie;

funcționalitate de navigație - capacitatea detaliată a sistemului de navigație necesară pentru a satisface necesitățile operațiunilor propuse în spațiul aerian în cauză;

navigație bazată pe performanțe (PBN) - navigația RNAV bazată pe cerințele de performanță pentru aeronavele care sunt exploatate pe o rută ATS, pe o procedură de apropiere instrumentală sau într-un spațiu aerian desemnat;

navigație laterală (LNAV), *navigație laterală/navigație verticală (LNAV/VNAV)* și *performanță de aliniament de pistă cu ghidare verticală (LPV)* - etichetele folosite pentru identificarea diferitelor tipuri de minime de operare pe hărțile de apropiere care ilustrează procedurile de apropiere bazate pe sisteme globale de navigație prin satelit (GNSS) care sunt clasificate ca apropieri RNP (RNP APCH);

pistă instrumentală - unul dintre următoarele tipuri de piste, destinat operării aeronavelor folosind proceduri de apropiere instrumentală:

- 1) pistă pentru apropiere de neprecizie - o pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operațiuni de aterizare care urmează unei operațiuni de apropiere instrumentală de tip A;
- 2) pistă pentru apropiere de precizie, categoria I - o pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operațiuni de aterizare care urmează unei operațiuni de apropiere instrumentală de tip B CAT I;
- 3) pistă pentru apropiere de precizie, categoria II - o pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operațiuni de aterizare care urmează unei operațiuni de apropiere instrumentală de tip B CAT II;
- 4) pistă pentru apropiere de precizie, categoria III - o pistă deservită de mijloace vizuale și de cel puțin un mijloc nevizual, destinată unor operațiuni de aterizare care urmează unei operațiuni de apropiere instrumentală de tip B CAT IIIA, IIIB sau IIIC până la suprafața pistei și în lungul acesteia;

procedură de apropiere instrumentală (IAP) - o serie de manevre predeterminate efectuate cu ajutorul instrumentelor de bord, cu o marjă specificată de protecție față de obstacole, începând de la reperul apropierii inițiale sau, acolo unde este aplicabil, de la începutul unei rute de sosire definite, până un punct de la care aterizarea poate fi finalizată și, în continuare, dacă nu se efectuează aterizarea, până la o poziție în care se aplică criteriile de trecere a obstacolelor pentru zona de așteptare sau pentru zborul pe rută;

proceduri de navigație convenționale - rutele ATS și procedurile de apropiere instrumentală bazate pe utilizarea unor mijloace de navigație aflate la sol care nu permit respectarea cerințelor PBN prevăzute în prezentul regulament;

rază constantă până la fix (RF) - o traiectorie circulară cu o rază constantă în jurul unui centru definit, care se termină într-un punct fix;

rută ATS - o rută specificată, proiectată în scopul direcționării fluxului de trafic după cum este necesar pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian;

rută de plecare instrumentală standard (SID) - o rută de plecare desemnată urmărită în conformitate cu regulile de zbor instrumental, care face legătura între aerodrom și un punct semnificativ, de obicei situat pe o rută ATS, din care începe faza de zbor pe rută a unui zbor;

rută de sosire instrumentală standard (STAR) - o rută de sosire desemnată urmărită în conformitate cu regulile de zbor instrumental, care face legătura între un punct semnificativ, de obicei situat pe o rută a serviciilor de trafic aerian (ATS), și un punct din care poate fi inițiată o procedură publicată de apropiere instrumentală;

sistem de augmentare cu ajutorul sateliților (SBAS) - un sistem de augmentare cu acoperire largă în cazul căruia utilizatorul unui sistem GNSS primește informații de augmentare de la un emițător al unui satelit;

specificație de navigație - o serie de cerințe aplicabile aeronavelor și personalului aeronautic navigant necesare pentru a sprijini operațiunile de navigație bazată pe performanțe într-un spațiu aerian definit;

specificație de navigație de suprafață (RNAV) X - o specificație de navigație bazată pe navigația de suprafață care nu include cerința de monitorizare a performanțelor la bord și de alertare în acest sens, unde „X” se referă la precizia navigației laterale în mile marine;

specificație de performanță de navigație impusă (RNP) X - o specificație de navigație bazată pe navigația de suprafață care include cerința de monitorizare a performanțelor la bord și de alertare în acest sens, unde „X” se referă la precizia navigației laterale în mile marine sau la tipul de operațiune și la funcționalitățile necesare.

Capitolul II

Cerințe referitoare la PBN

4. Furnizorii de ATM/ANS respectă cerințele aplicabile navigației bazate pe performanțe prevăzute în subpartea PBN din anexă la prezentul Regulament.

5. Furnizorii de ATM/ANS iau măsurile necesare pentru a asigura o tranziție fără probleme și în condiții de siguranță către furnizarea serviciilor lor cu ajutorul navigației bazate pe performanțe în conformitate cu punctul 4. Printre aceste măsuri se numără elaborarea și punerea în aplicare a unui plan de tranziție. Furnizorii de ATM/ANS își țin la zi planul de tranziție propriu. Planul de tranziție este compatibil cu Planul Național de Implementare a Navigației Bazate pe Performanță și Planul Național de Implementare a Cerului Unic (*Local Single Sky Implementation Plan*

(LSSIP) Moldova), care vor fi aliniate la Planul mondial de navigație aeriană, Planul general european de ATM și cu proiectele comune.

6. Furnizorii de ATM/ANS consultă toate părțile menționate în continuare în privința proiectului de plan de tranziție și a oricăror proiecte de actualizare semnificativă a acestuia ținând cont de opiniile respectivelor părți atunci când este cazul:

- 1) operatorii de aerodromuri, utilizatorii spațiului aerian și organizațiile reprezentative ale utilizatorilor spațiului aerian vizați de furnizarea serviciilor lor;
- 2) administratorul de rețea europeană de management al traficului aerian;
- 3) furnizorii de ATM/ANS care își oferă serviciile în blocurile adiacente de spațiu aerian.

7. După ce a derulat consultarea menționată la punctul 6, furnizorii de ATM/ANS supun rezultatele consultării, precum și proiectul de plan de tranziție sau proiectul de actualizare semnificativă a acestuia spre aprobare Autorității Aeronautice Civile (în continuare - AAC).

8. AAC verifică dacă proiectul de plan de tranziție sau proiectul de actualizare semnificativă a acestuia respectă cerințele din prezentul regulament și, în special, dacă respectivul proiect ține seama, după caz, de punctele de vedere ale utilizatorilor spațiului aerian, inclusiv de ale celor care operează aeronave de stat, ale altor autorități relevante.

9. AAC informează furnizorii de ATM/ANS cu privire la rezultatul verificării prevăzute la punctul 8, fără întârzieri nejustificate. Furnizorii de ATM/ANS nu elaborează și nici nu pun în aplicare planul de tranziție sau actualizarea semnificativă a acestuia înainte de a fi fost informați de AAC că a aprobat proiectul de plan de tranziție sau proiectul de actualizare semnificativă a acestuia.

10. Furnizorii de ATM/ANS nu își oferă serviciile utilizând proceduri de navigație convenționale sau o navigație bazată pe performanțe care nu este în conformitate cu cerințele de la punctul AUR.PBN.2005 din anexă.

11. Dispozițiile de la punctul 10 nu aduc atingere punctului 12 și nici posibilității ca furnizorii de ATM/ANS să își ofere serviciile cu ajutorul sistemelor de aterizare care permit operațiuni:

- 1) de categoria II (CAT II) - o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:
 - a) înălțimea de decizie mai mică de 200 picioare, dar de cel puțin 100 picioare; și
 - b) vizibilitatea în lungul pistei de cel puțin 300 m;

- 2) de categoria IIIA (CAT IIIA) o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:
 - a) înălțimea de decizie mai mică de 100 picioare; și
 - b) vizibilitatea în lungul pistei de cel puțin 200 m; sau
- 3) de categoria IIIB (CAT IIIB) - o apropiere instrumentală de precizie și o aterizare folosind ILS sau MLS, cu:
 - a) înălțimea de decizie mai mică de 100 picioare sau fără înălțime de decizie; și
 - b) vizibilitatea în lungul pistei mai mică de 200 m, dar de cel puțin 75 m.

12. Furnizorii de ATM/ANS iau măsurile necesare pentru a se asigura că își păstrează capacitatea de a-și oferi serviciile prin alte mijloace în cazul în care, din motive neprevăzute independente de voința lor, GNSS sau alte metode utilizate pentru navigația bazată pe performanțe devin indisponibile, respectivilor furnizori fiindu-le imposibil să își ofere serviciile în conformitate cu punctul 4. Printre aceste măsuri se numără, în special, menținerea unei rețele de mijloace convenționale de navigație și a infrastructurii de supraveghere și de comunicații aferente.

Capitolul III

Mecanismul de aplicare

13. Punctele 10 - 11 din Regulament se aplică de la 6 iunie 2030;

14. în cazul capetelor de pistă instrumentală deservite de proceduri de apropiere de precizie, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 1 din anexă la Regulament se aplică de la 25 ianuarie 2024;

15. În cazul tuturor capetelor de pistă instrumentală, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 4 din anexă la Regulament se aplică de la 25 ianuarie 2024 în privința unei rute SID sau STAR stabilite și de la 6 iunie 2030 în privința tuturor rutelor SID sau STAR stabilite;

16. În cazul rutelor ATS sub FL 150, punctul AUR.PBN.2005 subpunctul 6 din anexă la Regulament se aplică de la 25 ianuarie 2024.

Subpartea PBN – Navigația bazată pe performanțe

AUR.PBN.1005 Obiect

În conformitate cu pct. 4 din Regulament, prezenta subparte prevede cerințele pentru implementarea navigației bazate pe performanțe (PBN) care trebuie să fie respectate de furnizorii de ATM/ANS.

AUR.PBN.2005 Rute și proceduri

1. Furnizorii de ATM/ANS implementează, la toate capetele de pistă instrumentală, proceduri de apropiere în conformitate cu cerințele specificației referitoare la apropierea RNP (RNP APCH), inclusiv minime LNAV, LNAV/VNAV și LPV, și, atunci când este necesar din cauza densității traficului sau a complexității traficului, porțiuni de zbor cu rază constantă până la fix (RF).

2. Prin derogare de la sbpct. 1, la capetele de pistă instrumentală unde, din cauza terenului, a obstacolelor sau a condițiilor de separare a traficului aerian, implementarea unor proceduri de apropiere 3D este extrem de dificilă, furnizorii de ATM/ANS implementează proceduri de apropiere 2D în conformitate cu cerințele specificației referitoare la apropierea RNP (RNP APCH). În acest caz, pe lângă implementarea respectivelor proceduri de apropiere 2D, furnizorii de ATM/ANS pot să implementeze și proceduri de apropiere 3D în conformitate cu cerințele specificației referitoare la autorizarea necesară RNP (RNP AR APCH).

3. Prin derogare de la sbpct. 1, la capetele de pistă instrumentală care nu au o acoperire SBAS corespunzătoare, furnizorii de ATM/ANS implementează proceduri RNP APCH, inclusiv minime LNAV și LNAV/VNAV. În termen de cel mult 18 luni de la data la care este disponibilă o astfel de acoperire SBAS corespunzătoare, furnizorii de ATM/ANS implementează și minime LPV la respectivele capete de pistă instrumentală.

4. În cazul în care au stabilit rute SID sau rute STAR, furnizorii de ATM/ANS implementează respectivele rute în conformitate cu cerințele specificației RNAV 1.

5. Prin derogare de la subpunctul 4, în cazul în care furnizorii de ATM/ANS au stabilit rute SID sau rute STAR și în cazul în care, pentru menținerea capacității și a siguranței traficului aerian în medii cu densitate mare a traficului, cu trafic foarte complex sau cu forme înalte de relief, se impun cerințe mai înalte de performanță decât cele indicate la subpunctul menționat, respectivii furnizori de ATM/ANS implementează rutele în cauză în conformitate cu cerințele specificației RNP 1,

incluzând una sau mai multe dintre următoarele funcționalități suplimentare de navigație:

- (a) operațiuni pe o traiectorie verticală între două puncte fixe cu utilizarea:
 - (i) unei impuneri de altitudine „AT”;
 - (ii) unei impuneri de altitudine „AT OR ABOVE”;
 - (iii) unei impuneri de altitudine „AT OR BELOW”;
 - (iv) unei impuneri „WINDOW”;
- (b) traiectoria cu rază constantă până la fix (RF).

6. În cazul în care au stabilit rute ATS pentru operațiunile pe rută, furnizorii de ATM/ANS implementează respectivele rute în conformitate cu cerințele specificației RNAV 5.

7. Prin derogare de la sbpct. 4 și 6, în cazul în care au stabilit rute ATS, rute SID sau rute STAR pentru operațiuni cu giravioane, furnizorii de ATM/ANS implementează respectivele rute în conformitate cu cerințele specificațiilor RNP 0.3, RNAV 1 sau RNP 1. În acest caz, ei au dreptul să decidă cărora dintre aceste trei seturi de cerințe li se conformează.