

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2015/310 DE LA COMISIÓN****de 26 de febrero de 2015****que modifica el Reglamento (CE) n° 29/2009 por el que se establecen requisitos relativos a los servicios de enlace de datos para el cielo único europeo y deroga el Reglamento de Ejecución (UE) n° 441/2014****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad) <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 3, apartados 1 y 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 29/2009 de la Comisión <sup>(2)</sup> establece requisitos para la introducción coordinada de servicios de enlace de datos basados en las comunicaciones de datos aire-tierra punto a punto.
- (2) Los proveedores de servicios de navegación aérea y los operadores han señalado problemas técnicos en la ejecución del Reglamento (CE) n° 29/2009, especialmente desconexiones, conocidas como interrupciones de servicio (*Provider Aborts*), de las comunicaciones de datos aire-tierra existentes que permiten las operaciones de servicios de enlace de datos («DLS») que rebasan el límite correspondiente a un nivel de prestación aceptable. Por esta razón, algunos proveedores de servicios de navegación aérea ya han adoptado medidas de atenuación, consistentes en restringir las operaciones de servicios de enlace de datos a las aeronaves equipadas con aviónica específica, a través de las denominadas «listas blancas», a fin de resolver las posibles repercusiones en materia de seguridad de tales interrupciones de servicio en las operaciones del servicio de enlace de datos.
- (3) A petición de la Comisión, la Agencia Europea de Seguridad Aérea («EASA») dirigió una investigación <sup>(3)</sup> para identificar la causa o causas subyacentes de estos problemas técnicos y recomendar medidas para resolverlos. La investigación reveló que los episodios aleatorios de interrupciones de servicio no podían atribuirse a una causa única previsible, sino más bien a una combinación de factores relacionados con el entorno de las radiofrecuencias y a la actual implantación de la frecuencia única de la infraestructura de enlace de datos. Se constató que este porcentaje excesivo de interrupciones de servicio aleatorias causa una degradación en el rendimiento de la red, que puede provocar riesgos de seguridad para la aviación al aumentar la carga de trabajo de los pilotos y los controladores y generar confusión con la consiguiente pérdida de conocimiento de la situación.
- (4) En su informe de investigación, la AESA concluyó que solo pueden alcanzarse niveles de rendimiento aceptables mediante el despliegue de una infraestructura multifrecuencia, que también debe ser optimizada para prevenir interferencias de radiofrecuencia. Recomendó elaborar y ejecutar un plan de acciones para investigar con mayor profundidad los problemas técnicos identificados y validar las soluciones técnicas necesarias. Sin embargo, estas medidas requieren tiempo y, por lo tanto, la AESA recomendó volver a considerar la fecha de aplicación del Reglamento (CE) n° 29/2009 y los plazos del mismo. La AESA también recomendó que, en la medida de lo posible, el plan de acciones fuera ejecutado por el órgano gestor del despliegue, contemplado en el Reglamento de Ejecución (UE) n° 409/2013 de la Comisión <sup>(4)</sup>.
- (5) Además, con el fin de abordar específicamente el aspecto de la seguridad de la aviación de las operaciones de servicios de enlace de datos, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 29/2009, la AESA publicó el 23 de mayo de 2014 el Boletín informativo sobre seguridad n° 2014-14, que recomienda que los operadores pasen de los datos a las llamadas vocales cuando se enfrenten a un elevado nivel de interrupciones de servicio.
- (6) En consonancia con las recomendaciones de la AESA, la Comisión encargó a la empresa común SESAR elaborar un plan de trabajo para ahondar en la investigación de los problemas identificados y llevar a cabo las acciones

<sup>(1)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 26.

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n° 29/2009 de la Comisión, de 16 de enero de 2009, por el que se establecen requisitos relativos a los servicios de enlace de datos para el cielo único europeo (DO L 13 de 17.1.2009, p. 3).

<sup>(3)</sup> Agencia Europea de Seguridad Aérea, informe «Technical issues in the implementation of Regulation (EC) No 29/2009», versión 1.1, 23.4.2014, documento de referencia: 2014\_03\_24\_E4\_D\_51431\_REP\_DLS\_1.1.

<sup>(4)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n° 409/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, relativo a la definición de proyectos comunes, el establecimiento de un mecanismo de gobernanza y la identificación de los incentivos de apoyo a la ejecución del Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo (DO L 123 de 4.5.2013, p. 1).

específicas recomendadas por la AESA. El plan de trabajo, tal como fue presentado por la empresa común SESAR, comprende dos fases de estudios y de medidas correctoras consideradas necesarias en lo que atañe, en particular, a los problemas de infraestructura en tierra de los enlaces de datos y a la concepción y validación de las soluciones técnicas embarcadas. Se espera que los resultados preliminares y las medidas correctoras estén listos a más tardar en 2016, mientras que la validación podría necesitar dos años más.

- (7) Por lo tanto, debido sobre todo a las dificultades y deficiencias técnicas observadas en el rendimiento de la infraestructura de servicios de enlace de datos desplegada, que ya han dado lugar a la puesta en marcha de determinadas medidas de atenuación, y a su potencial repercusión en la seguridad aérea y habida cuenta de que los estudios y acciones necesarios para identificarlos y solucionarlos está previsto que finalicen en el transcurso de 2018, debe aplazarse la fecha de aplicación del Reglamento (CE) nº 29/2009.
- (8) Por las mismas razones aducidas en el considerando 7, y con el fin de mantener la coherencia de los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) nº 29/2009, también deben modificarse algunos otros plazos previstos en dicho Reglamento.
- (9) Con el fin de prestar y explotar servicios de enlace de datos basados en la capacidad validada requerida de los servicios de enlace de datos en tierra, las fechas de aplicación de los requisitos relativos al equipamiento en tierra para los espacios aéreos definidos en el anexo I, partes A y B, del Reglamento (CE) nº 29/2009 deben modificarse con el fin de garantizar que la infraestructura terrestre esté disponible 24 meses antes de la fecha de aplicación de los requisitos relativos a la parte aérea. No obstante, los Estados miembros responsables del espacio aéreo definido en la parte B de dicho anexo ya han obtenido una prórroga para ejecutar la infraestructura terrestre de servicios de enlace de datos requerida. Por lo tanto, ya no está justificado hacer diferencias, en términos de fechas de aplicación, entre el espacio aéreo definido en las partes A y B de dicho anexo.
- (10) Además, debe adaptarse la fecha en la que los operadores están obligados a garantizar que la aeronave de que se trate tiene capacidad para explotar los servicios de enlace de datos, de conformidad con el anexo II del Reglamento (CE) nº 29/2009, para que coincida con la fecha de aplicación modificada de dicho Reglamento. Por otra parte, en lo que atañe a este requisito relativo a la capacidad de explotar los servicios de enlace de datos, ya no está tampoco justificado hacer distinciones entre aeronaves en función de la fecha de su certificado de aeronavegabilidad individual. No obstante, las excepciones a este requisito para determinadas categorías de aeronaves, así como la norma específica relativa a las nuevas aeronaves de Estado de transporte, deben mantenerse y las fechas pertinentes deben adaptarse en consecuencia, con el fin de preservar el efecto práctico de esas normas. A falta de datos claros y convincentes que justifiquen su adaptación, las fechas actuales deben mantenerse, al menos por el momento, únicamente en lo que atañe a la exención relativa a las aeronaves cuyo certificado de aeronavegabilidad individual haya sido expedido por primera vez antes del 1 de enero de 2014 y estén dotadas de equipos de enlace de datos certificados conformes con uno de los documentos Eurocae pertinentes.
- (11) Las medidas previstas en el presente Reglamento, en particular la modificación de la fecha de aplicación del Reglamento (CE) nº 29/2009, están sujetas a la necesidad de abordar adecuadamente las cuestiones de seguridad de la aviación que puedan surgir en este contexto, sin perjuicio de las posibilidades existentes en el contexto de la modulación de las tasas de navegación aérea a que se refiere el artículo 16 del Reglamento de Ejecución (UE) nº 391/2013 de la Comisión <sup>(1)</sup> o de la asignación de franjas horarias de gestión de flujos de tráfico aéreo (ATFM) de conformidad con el Reglamento (UE) nº 255/2010 de la Comisión <sup>(2)</sup>, a fin de tener en cuenta que algunos operadores quizá ya hayan equipado o vayan a equipar, de forma voluntaria, antes de la fecha modificada de aplicación del Reglamento, sus aeronaves con capacidad para explotar los servicios de enlace de datos y que algunos proveedores de servicios de tránsito aéreo ya hayan implantado infraestructuras terrestres de servicios de enlace de datos.
- (12) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) nº 441/2014 de la Comisión <sup>(3)</sup>, el espacio aéreo de Croacia debe ser añadido al espacio aéreo en el que es aplicable el Reglamento (CE) nº 29/2009. Sin embargo, el Reglamento de Ejecución (UE) nº 441/2014 solo es aplicable a partir del 5 de febrero de 2016. Teniendo en cuenta la modificación en curso del Reglamento (CE) nº 29/2009, el Reglamento de Ejecución (UE) nº 441/2014 debe derogarse, por razones de claridad, e incluirse la modificación aportada por dicho Reglamento en el presente Reglamento.
- (13) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) nº 29/2009 en consecuencia.
- (14) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del cielo único creado en virtud del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) nº 391/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea (DO L 128 de 9.5.2013, p. 31).

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) nº 255/2010 de la Comisión, de 25 de marzo de 2010, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo (DO L 80 de 26.3.2010, p. 10).

<sup>(3)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) nº 441/2014 de la Comisión, de 30 de abril de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 29/2009, por el que se establecen requisitos relativos a los servicios de enlace de datos para el cielo único europeo (DO L 130 de 1.5.2014, p. 37).

<sup>(4)</sup> Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 29/2009 queda modificado como sigue:

1) En el artículo 1, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. El presente Reglamento se aplicará a todos los vuelos que operen en tránsito aéreo general de conformidad con las reglas de vuelo instrumental dentro del espacio aéreo por encima de FL 285 definido en el anexo I, partes A y B.».

2) En el artículo 3, los apartados 2, 3, 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Sin perjuicio del apartado 3, los operadores velarán por que las aeronaves que realicen los vuelos contemplados en el artículo 1, apartado 3, tengan la capacidad de explotar los servicios de enlace de datos definidos en el anexo II a partir del 5 de febrero de 2020.

3. El apartado 2 no se aplicará a:

- a) las aeronaves con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez antes del 1 de enero de 2014 y dotadas de equipos de enlace de datos certificados conformes con los requisitos de uno de los documentos Eurocae especificados en el punto 10 del anexo III;
- b) las aeronaves con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez antes del 31 de diciembre de 2003 y que dejarán de operar en el espacio aéreo contemplado en el artículo 1, apartado 3, antes del 31 de diciembre de 2022;
- c) las aeronaves de Estado;
- d) las aeronaves que vuelen en el espacio aéreo contemplado en el artículo 1, apartado 3, para fines de pruebas, entrega y mantenimiento o con componentes de enlace de datos temporalmente inoperativos en las condiciones especificadas en la lista de equipo mínimo aplicable exigida por el punto 1 del anexo III y el Reglamento (CE) n° 216/2008 y sus normas de aplicación.

4. Los Estados miembros que decidan equipar las nuevas aeronaves de Estado de transporte que entren en servicio después del 1 de enero de 2019 con capacidad de enlace de datos basada en normas que no sean específicas para los requisitos operativos militares velarán por que dichas aeronaves tengan la capacidad de explotar los servicios de enlace de datos definidos en el anexo II.».

3) En el artículo 15, párrafo segundo, la fecha de «7 de febrero de 2013» se sustituye por la de «5 de febrero de 2018».

4) En el anexo I, parte B, después de «— Warszawa FIR,» se añade: «— Zagreb FIR,».

#### Artículo 2

Queda derogado el Reglamento de Ejecución (UE) n° 441/2014.

#### Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 26 de febrero de 2015.

Por la Comisión  
El Presidente  
Jean-Claude JUNCKER