

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2023/1770 DE LA COMISIÓN
de 12 de septiembre de 2023

por el que se establecen disposiciones sobre los equipos de aeronaves necesarios para el uso del espacio aéreo del cielo único europeo y las normas operativas asociadas al uso del espacio aéreo del cielo único europeo, y se derogan el Reglamento (CE) n.º 29/2009 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1206/2011, (UE) n.º 1207/2011 y (UE) n.º 1079/2012

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 44, apartado 1, letra a),

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 140, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139, las normas de desarrollo adoptadas en virtud del Reglamento (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ derogado deben adaptarse a las disposiciones del Reglamento (UE) 2018/1139 a más tardar el 12 de septiembre de 2023.
- (2) Los procedimientos operativos para el uso del espacio aéreo y los equipos de aeronaves necesarios deben aplicarse de manera uniforme dentro del espacio aéreo del cielo único europeo, de conformidad con los requisitos esenciales establecidos en el anexo VIII, punto 1, del Reglamento (UE) 2018/1139, a fin de lograr la interoperabilidad y seguridad de las operaciones. Por consiguiente, estos requisitos deben imponerse a los operadores de aeronaves cuando vuelan hacia el espacio aéreo del cielo único europeo, dentro de él o desde él.
- (3) A fin de garantizar la continuidad de las operaciones de las aeronaves equipadas con capacidades de comunicación, navegación y vigilancia para el uso del espacio aéreo del cielo único europeo, el presente Reglamento debe basarse en las normas de desarrollo pertinentes adoptadas en virtud del Reglamento (CE) n.º 552/2004 con las adaptaciones necesarias.
- (4) En particular, el Reglamento (CE) n.º 29/2009 de la Comisión ⁽³⁾ y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1206/2011 ⁽⁴⁾, (UE) n.º 1207/2011 ⁽⁵⁾ y (UE) n.º 1079/2012 ⁽⁶⁾ abordan disposiciones detalladas sobre las normas operativas asociadas al uso del espacio aéreo y los equipos de aeronaves. Quedan derogados el Reglamento (CE) n.º 29/2009 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1206/2011, (UE) n.º 1207/2011 y (UE) n.º 1079/2012.
- (5) Siempre que sea posible, los requisitos vigentes que se deriven de dichos Reglamentos deben reproducirse en el presente Reglamento a fin de respetar las expectativas legítimas de los operadores de aeronaves y los proveedores de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea («GTA/SNA») afectados por dichos requisitos.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 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) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 26).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 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).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1206/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos en materia de identificación de aeronaves para la vigilancia del cielo único europeo (DO L 305 de 23.11.2011, p. 23).

⁽⁵⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo (DO L 305 de 23.11.2011, p. 35).

⁽⁶⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1079/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo (DO L 320 de 17.11.2012, p. 14).

- (6) Conviene que dichos requisitos sigan aplicándose a los operadores de aeronaves que operen en régimen de tránsito aéreo general en el espacio aéreo del cielo único europeo, durante todas las fases de vuelo y en la zona de movimiento de un aeródromo, con excepción de las aeronaves a que se refiere el artículo 2, apartado 3, letra a), del Reglamento (UE) 2018/1139. Los Estados miembros deben ser responsables de garantizar que las operaciones de estas aeronaves tengan debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de todas las demás aeronaves. No obstante, los Estados miembros podrán decidir aplicar el presente Reglamento a dichas aeronaves.
- (7) En consonancia con el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 29/2009, el presente Reglamento debe establecer las mismas excepciones a los requisitos de enlace de datos que las concedidas en virtud de la Decisión de Ejecución (UE) 2019/2012 de la Comisión ⁽⁷⁾.
- (8) El artículo 14, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 1079/2012 establecía exenciones a la obligación para operar una aeronave consistente en que, si la nave debe estar equipada con una radio, su equipo de radio debe disponer de una capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. El presente Reglamento no debe modificar las exenciones vigentes.
- (9) El desarrollo de los requisitos del presente Reglamento ha tenido debidamente en cuenta el contenido del Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo y las capacidades de comunicación, navegación y vigilancia que contempla.
- (10) Con su Dictamen 1/2023, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea ha elaborado y presentado a la Comisión un proyecto de normas de desarrollo de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (11) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido de conformidad con el artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece las normas operativas asociadas al uso del espacio aéreo y los requisitos relativos a los equipos de las aeronaves necesarios para lograr la seguridad y uniformidad de las operaciones en el espacio aéreo del cielo único europeo.
2. El presente Reglamento se aplicará a los operadores de las aeronaves a que se refieren el artículo 2, apartado 1, letra b), incisos i) y ii), y el artículo 2, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) 2018/1139 cuya actividad se lleve a cabo en régimen de tránsito aéreo general y vuelen hacia el espacio aéreo del cielo único europeo, dentro de él o desde él.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento de Ejecución, se entenderá por:

- 1) «dependencia de control del tránsito aéreo» o «dependencia ATC», término genérico que indica, según el caso, un centro de control de área, una dependencia de control de aproximación o una torre de control de aeródromo;
- 2) «servicio de enlace de datos», una serie de transacciones conexas de gestión del tránsito aéreo, apoyadas por comunicaciones aire-tierra de enlace de datos, que tienen objetivos operativos claramente definidos y que comienzan y terminan en un suceso de funcionamiento;
- 3) «operación con portadora desplazada», una situación en la que la cobertura operacional designada no puede ser garantizada por un único transmisor en tierra y en la que las señales de dos o más transmisores en tierra se desplazan respecto a la frecuencia nominal central del canal a fin de minimizar los problemas de interferencias.

⁽⁷⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2019/2012 de la Comisión, de 29 de noviembre de 2019, relativa a las exenciones en virtud del artículo 14 del Reglamento (CE) n.º 29/2009 de la Comisión, por el que se establecen requisitos relativos a los servicios de enlace de datos para el cielo único europeo (DO L 312 de 3.12.2019, p. 95).

*Artículo 3***Equipos de aeronaves y normas operativas**

Los operadores de aeronaves velarán por que sus aeronaves estén equipadas y funcionen de conformidad con las normas y procedimientos establecidos en los anexos I (Parte COM) y II (Parte SUR).

*Artículo 4***Medios de cumplimiento**

1. La Agencia desarrollará medios aceptables de cumplimiento («AMC») que puedan utilizarse para determinar el cumplimiento del presente Reglamento, del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados sobre su base.
2. Para determinar el cumplimiento del presente Reglamento podrán utilizarse medios alternativos de cumplimiento.
3. Las autoridades competentes establecerán un sistema para evaluar de manera coherente si los medios aceptables de cumplimiento que utilizan ellas o las organizaciones bajo su supervisión cumplen lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/1139 y en los actos delegados y de ejecución adoptados sobre su base.
4. Las autoridades competentes deberán informar a la Agencia de todo medio aceptable de cumplimiento que utilicen las personas físicas o jurídicas bajo su supervisión o ellas mismas para determinar el cumplimiento del presente Reglamento.

*Artículo 5***Derogación**

Quedan derogados el Reglamento (CE) n.º 29/2009 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1206/2011, (UE) n.º 1207/2011 y (UE) n.º 1079/2012.

*Artículo 6***Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días 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 12 de septiembre de 2023.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

Comunicación**(parte COM)****AUR.COM.1001 Objeto**

En la presente parte se establecen los requisitos relativos a los equipos de aeronaves y las normas operativas asociadas al uso del espacio aéreo, incluidos los requisitos aplicables a los servicios de enlace de datos y a la separación entre canales de voz.

TÍTULO 1. SERVICIOS DE ENLACE DE DATOS

AUR.COM.2001 Ámbito de aplicación

El presente título se aplica únicamente a los vuelos que operan en régimen de tránsito aéreo general de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos por encima de nivel de vuelo 285 en el espacio aéreo del cielo único europeo, excepto el espacio aéreo que no forma parte de la región europea (EUR) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la región superior de información de vuelo de Finlandia al norte de la latitud 61° 30' y la región superior de información de vuelo de Suecia al norte de la latitud 61° 30'.

AUR.COM.2005 Requisitos relativos a los equipos de aeronaves

1. Los operadores de aeronaves deberán:
 - a) garantizar que cualquier aeronave que operen tenga la capacidad de prestar los siguientes servicios de enlace de datos:
 - i) capacidad de iniciación de comunicaciones por enlace de datos;
 - ii) gestión de comunicaciones del control del tránsito aéreo (ATC);
 - iii) autorizaciones e información del ATC;
 - iv) comprobación de micrófonos del ATC;
 - b) adoptar las medidas adecuadas para garantizar que pueda establecerse el intercambio de datos entre su aeronave con capacidad de enlace de datos y todas las dependencias ATC que puedan controlar los vuelos que operan, teniendo debidamente en cuenta las posibles limitaciones de cobertura inherentes a la tecnología de comunicación utilizada.
2. El punto 1 no se aplicará a:
 - a) las aeronaves con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez antes del 1 de enero de 1995;
 - b) las aeronaves con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez antes del 1 de enero de 2018 y dotadas antes de esa fecha de un equipo de enlace de datos que garantiza la interoperabilidad de las aplicaciones de los servicios de tránsito aéreo sobre la red aire-tierra del sistema de direccionamiento e informe para comunicaciones de aeronaves (ACARS), utilizado principalmente cuando la vigilancia por radar no es práctica;
 - c) las aeronaves con una capacidad máxima certificada de diecinueve asientos para pasajeros o menos y una masa máxima certificada de despegue de 45 359 kg (100 000 libras) o inferior y con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez antes del 5 de febrero de 2020;
 - d) el vuelo de aeronaves con fines de prueba, entrega o mantenimiento o con componentes de enlace de datos temporalmente inoperativos en las condiciones especificadas en la lista de equipo mínimo aplicable;
 - e) las combinaciones de tipos y modelos que figuran en el apéndice I;
 - f) las combinaciones de tipos y modelos que figuran en el apéndice II cuyo primer certificado de aeronavegabilidad individual haya sido emitido antes del 5 de febrero de 2020.

AUR.COM.2010 Procedimientos operativos y formación en materia de servicios de enlace de datos

Los operadores de aeronaves adoptarán las medidas necesarias para garantizar:

- a) que sus procedimientos operativos se ajusten a lo dispuesto en el presente título y se reflejen en sus manuales de operaciones; y

- b) que el personal usuario de equipos de enlace de datos esté debidamente informado del presente título y reciba la formación adecuada para sus funciones.

TÍTULO 2. SEPARACIÓN ENTRE CANALES DE VOZ

AUR.COM.3001 **Ámbito de aplicación**

El presente título se aplica únicamente a los vuelos que operan en régimen de tránsito aéreo general en el espacio aéreo del cielo único europeo que forma parte de la región EUR de la OACI y en los que se prestan servicios de radiocomunicaciones aire-tierra y tierra-tierra por voz en la banda de frecuencias de 117,975-137 MHz. La región de información de vuelo y la región superior de información de vuelo de Canarias quedan excluidas del ámbito de aplicación.

AUR.COM.3005 **Requisitos relativos a los equipos de aeronaves**

- 1) Los operadores de aeronaves velarán por que todos los equipos de comunicación por voz puestos en servicio después del 17 de noviembre de 2013 incluyan la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz y puedan sintonizar canales con una separación de 25 kHz.
 - 2) Seguirán siendo válidas las exenciones de la obligación para operar una aeronave consistente en que, si la nave debe estar equipada con una radio, su equipo de radio debe disponer de una capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz en casos con una incidencia limitada en la red, concedidas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 14, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1079/2012 y comunicadas a la Comisión.
-

Apéndice I

Exenciones a que se hace referencia en el punto AUR.COM.2005, punto 2, letra e)

Tipo/serie/modelo de aeronave	Fabricante	Designador de tipo de la OACI
Todos los AN-12	Antonov	AN12
AN-124 100	Antonov	A124
Todos los IL-76	Ilyushin	IL76
Todos los A300	Airbus	A30B A306 A3ST
Todos los A310	Airbus	A310
A-319/-320/-321 con un primer certificado de aeronavegabilidad emitido entre el 1 de enero de 1995 y el 5 de julio de 1999 inclusive	Airbus	A319 A320 A321
Todos los A340	Airbus	A342 A343 A345 A346
A318-112	Airbus	A318
AVROLINER (RJ-100)	AVRO	RJ1H
AVROLINER (RJ-85)	AVRO	RJ85
BA146-301	British Aerospace	B463
B717-200	Boeing	B712
B737-300	Boeing	B733
B737-400	Boeing	B734
B737-500	Boeing	B735
B747-400	Boeing	B744
B757-200	Boeing	B752
B757-300	Boeing	B753
B767-200	Boeing	B762
B767-300	Boeing	B763
B767-400	Boeing	B764
MD-82	Boeing	MD82
MD-83	Boeing	MD83
Todos los MD-11	Boeing	MD11
CL-600-2B19 (CRJ100/200/440)	Bombardier	CRJ1/CRJ2
Dornier 328-100	Dornier	D328
Dornier 328-300	Dornier	J328
Fokker 70	Fokker	F70
Fokker 100	Fokker	F100

King Air series (90/100/200/300)	Beechcraft	BE9L BE20 B350
Hercules L-382-G-44K-30	Lockheed	C130
SAAB 2000/SAAB SF2000	SAAB	SB20

Apéndice II

Exenciones a que se hace referencia en el punto AUR.COM.2005, punto 2, letra f)

Tipo/serie/modelo de aeronave	Fabricante	Designador de tipo de la OACI
A330 Serie 200/300	Airbus	A332/A333
Global Express/5000 BD-700-1A10/1A11	Bombardier	GLEX/GL5T
CL-600-2C10 (CRJ-700)	Bombardier	CRJ7
C525C, CJ4	Cessna	C25C
C560XL (Citation XLS+)	Cessna	C56X
Todos los Falcon 2000	Dassault	F2TH
Todos los Falcon 900	Dassault	F900
EMB-500 (Phenom 100)	Embraer	E50P
EMB-505 (Phenom 300)	Embraer	E55P
EMB-135BJ (Legacy 600)	Embraer	E35L
EMB-135EJ (Legacy 650)	Embraer	E35L
EMB-145 (135/140/145)	Embraer	E135 E145, E45X
PC-12	Pilatus	PC12

ANEXO II

Vigilancia**(parte SUR)****AUR.SUR.1001 Objeto**

En la presente parte se establecen los requisitos relativos a los equipos de aeronaves y las normas operativas asociadas al uso del espacio aéreo, incluidos los requisitos aplicables a la vigilancia.

TÍTULO 1. VIGILANCIA COOPERATIVA DEPENDIENTE

AUR.SUR.2001 Ámbito de aplicación

- 1) El presente título se aplica únicamente a los vuelos que operan en régimen de tránsito aéreo general de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos en el espacio aéreo del cielo único europeo que forma parte de la región EUR de la OACI.
- 2) No obstante lo dispuesto en el punto 1, el punto AUR.SUR.2015 se aplicará a todos los vuelos que operen en régimen de tránsito aéreo general.

AUR.SUR.2005 Requisitos relativos a los equipos de aeronaves

1. Los operadores de aeronaves velarán por que:
 - a) las aeronaves estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia operativos que cumplan las siguientes condiciones:
 - i) contar con las capacidades para la vigilancia elemental en modo S aerotransportada;
 - ii) tener la continuidad suficiente para no presentar un riesgo operativo;
 - b) las aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos, con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez a partir del 7 de junio de 1995 estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia operativos que cumplan las siguientes condiciones:
 - i) contar con las capacidades para la vigilancia dependiente automática por radiodifusión (ADS-B) «Out» (emisión) con señales espontáneas ampliadas (ES) de 1 090 MHz, además de las capacidades a que se refiere la letra a), inciso i);
 - ii) tener la continuidad suficiente para no presentar un riesgo operativo;
 - c) las aeronaves de ala fija con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos, con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez a partir del 7 de junio de 1995, estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia operativos que cumplan las siguientes condiciones:
 - i) contar con las capacidades de vigilancia reforzada en modo S aerotransportada, además de con los medios mencionados en la letra a), inciso i), y letra b), inciso i);
 - ii) tener la continuidad suficiente para no presentar un riesgo operativo.
2. El punto 1, letras b) y c), no se aplicará a las aeronaves que pertenezcan a una de las siguientes categorías:
 - a) aeronaves que vuelan para someterse a mantenimiento;
 - b) aeronaves que vuelan con fines de exportación;
 - c) aeronaves cuyas operaciones cesarán a más tardar el 31 de octubre de 2025.
3. Los operadores de aeronaves con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez antes del 7 de diciembre de 2020 cumplirán lo dispuesto en el punto 1, letras b) y c), siempre que cumplan las siguientes condiciones:
 - a) que hayan establecido antes del 7 de diciembre de 2020 un programa de retroadaptación que demuestre el cumplimiento de lo dispuesto en el punto 1, letras b) y c);

- b) que sus aeronaves no se hayan beneficiado de ninguna financiación de la Unión concedida para hacer que cumplan los requisitos establecidos en el punto 1, letras b) y c).
4. Los operadores de aeronaves garantizarán que las aeronaves equipadas de conformidad con los puntos 1, 2 y 3 y con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos funcionen con diversidad de antenas.

AUR.SUR.2010 Transpondedor inoperativo

En el caso de aeronaves en las que la capacidad de los transpondedores para cumplir los requisitos del punto AUR.SUR.2005, punto 1, letras b) y c), esté temporalmente fuera de servicio, los operadores de aeronaves tendrán derecho a operar dichas aeronaves durante un máximo de tres días consecutivos.

AUR.SUR.2015 Utilización de direcciones de aeronaves de 24 bits de la OACI en transpondedores

Los operadores de aeronaves garantizarán que, a bordo de las aeronaves que operen, los transpondedores de modo S utilicen una dirección de aeronave de 24 bits de la OACI que se corresponda con el registro que le haya asignado el Estado en que dicha aeronave esté registrada.

AUR.SUR.2020 Procedimientos operativos y formación en materia de vigilancia

Los operadores de aeronaves adoptarán las medidas necesarias para garantizar:

- a) que sus procedimientos operativos se ajusten a lo dispuesto en el presente título y se reflejen en sus manuales de operaciones; y
- b) que el personal que usuario del equipo de vigilancia esté debidamente informado del presente título y reciba la formación adecuada para sus funciones.
-