

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCL012550

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/469, DE LA COMISIÓN, de 14 de febrero, por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 923/2012, el Reglamento (UE) n.º 139/2014 y el Reglamento (UE) 2017/373 en lo que respecta a los requisitos para los servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea, el diseño de estructuras del espacio aéreo, la calidad de los datos y la seguridad de las pistas, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 73/2010.

(DOUE L 104, de 3 de abril de 2020)

[El presente Reglamento entrará en vigor a el 23 de abril de 2020. Será aplicable a partir del 27 de enero de 2022. Las siguientes disposiciones del presente Reglamento serán aplicables a partir del 5 de noviembre de 2020: en el anexo I, el punto 10, letra b), en el anexo III: el punto 5 y en el punto 6, el apéndice 3 «FORMATO SNOWTAM».]*

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, y en particular su artículo 36, apartado 1, letras c) y g), su artículo 43, apartado 1, letras a) y f), y su artículo 44, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (UE) n.º 923/2012 de la Comisión establece el Reglamento del Aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea aplicables al tránsito aéreo general (lo que se conoce como «Reglamento del Aire»).

(2) El Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión establece los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, incluidas su gestión, operación, certificación y supervisión.

(3) El Reglamento (UE) 2017/373 de la Comisión establece requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea («ATM/ANS») y otras funciones de red de gestión del tránsito aéreo («funciones de red ATM») para el tránsito aéreo general y su supervisión.

(4) A fin de garantizar un alto nivel de seguridad de la aviación civil en la Unión, debe exigirse a las tripulaciones de vuelo que informen a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo cuando la eficacia de frenado en la pista con la que se encuentren no sea tan buena como la que se les haya notificado. Estas obligaciones de información deben establecerse en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012.

(5) El 31 de marzo de 2016, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) adoptó la enmienda 77-A del anexo 3 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado el 7 de diciembre de 1944 en Chicago («Convenio de Chicago»), con el fin de mejorar el suministro de información sobre las condiciones meteorológicas peligrosas, fomentar la conciencia situacional y contribuir a un encaminamiento más eficiente, incluida la elusión de condiciones meteorológicas peligrosas. Dicha enmienda es aplicable en los Estados contratantes de la OACI desde el 10 de noviembre de 2016 y esto debe reflejarse en el Reglamento (UE) 2017/373, en particular en las disposiciones relativas a los servicios meteorológicos (anexo V, parte MET).

(6) El Reglamento (UE) 2017/373 debe reflejar el estado actual de la técnica en materia de seguridad aérea, así como las mejores prácticas y los avances científicos y técnicos en los servicios de información aeronáutica (AIS). Por consiguiente, las modificaciones del Reglamento (UE) 2017/373 deben basarse en las normas y métodos recomendados (SARPS) aplicables de la OACI, en particular en la decimosexta edición del anexo 15, «Servicios de

información aeronáutica», del Convenio de Chicago, aprovechando la experiencia de la Unión en el ámbito de los AIS y garantizando la proporcionalidad en función del tamaño, el tipo y la complejidad de cada proveedor de AIS.

(7) El 31 de marzo de 2016, la OACI adoptó también la enmienda 77-B del anexo 3 del Convenio de Chicago, que tiene por objeto reducir los incidentes y accidentes de salida de pista. Esta enmienda 77-B del anexo 3 será aplicable en los Estados contratantes de la OACI a partir del 5 de noviembre de 2020. Esta enmienda debe asimismo reflejarse en el Reglamento (UE) 2017/373, en particular en los requisitos establecidos en el anexo V por lo que respecta a la prestación de servicios meteorológicos y en el anexo VI por lo que se refiere a la prestación de servicios de información aeronáutica.

(8) Es preciso informar a los pilotos mediante avisos a los aviadores cuando una pista no esté disponible temporalmente debido a trabajos de señalización. Con el fin de aumentar la seguridad de las pistas, debe informarse adecuadamente a los pilotos que tengan la intención de operar en una pista de invierno especialmente preparada o en una pista mojada y resbaladiza. No debe permitirse la difusión de mediciones de rozamiento a los pilotos, ya que las mediciones del rozamiento no están correlacionadas con la performance del avión.

(9) Deben establecerse en el Reglamento (UE) 2017/373 normas técnicas comunes para el diseño de estructuras del espacio aéreo, así como requisitos comunes para los proveedores de servicios de diseño de procedimientos de vuelo (FPD), a fin de garantizar que las estructuras del espacio aéreo y los procedimientos de vuelo sean diseñados, inspeccionados y validados antes de que puedan ser desplegados y utilizados por las aeronaves.

(10) Los procedimientos de vuelo y cualquier cambio en ellos pueden afectar a la seguridad de las operaciones de vuelo en el aeródromo. Por consiguiente, debe establecerse un vínculo claro entre el Reglamento (UE) n.º 139/2014 existente y el Reglamento (UE) 2017/373.

(11) Con la adopción de la séptima edición del anexo 10, «Telecomunicaciones aeronáuticas» (volumen II), publicada en julio de 2016, y la decimoquinta edición del anexo 11, «Servicios de tránsito aéreo», del Convenio de Chicago, y la decimosexta edición del documento 4444, «Procedimientos para los servicios de navegación aérea. Gestión del tránsito aéreo» (PANS-ATM), la OACI adoptó nuevos SARPS sobre seguridad aérea en la prestación de servicios de tránsito aéreo (ATS).

(12) Por estas razones, y con el fin de garantizar una aplicación y un cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales establecidos en el punto 2.3 del anexo VIII del Reglamento (UE) 2018/1139, conviene modificar el Reglamento (UE) 2017/373 en consecuencia.

(13) El Reglamento (UE) n.º 923/2012 y el Reglamento (UE) 2017/373 deben incluir también disposiciones detalladas relativas a la disponibilidad y las condiciones de uso del canal de emergencia en muy alta frecuencia (VHF).

(14) Además, teniendo en cuenta el impacto de los ATM/ANS en las acciones del piloto y las operaciones de los aeródromos, estas nuevas medidas deben asimismo reflejarse en las disposiciones pertinentes del Reglamento (UE) n.º 923/2012.

(15) Estas nuevas medidas incluyen también disposiciones detalladas sobre la calidad de los datos aeronáuticos y la información aeronáutica, por lo que debe derogarse el Reglamento (UE) n.º 73/2010 de la Comisión.

(16) Conviene dar a la industria y las autoridades competentes de los Estados miembros tiempo suficiente para adaptarse a las medidas introducidas por el presente Reglamento.

(17) Las medidas previstas en el presente Reglamento se basan en los dictámenes 2/2018, 03/2018 y 03/2019 de la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.



(18) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1.

El Reglamento (UE) n.º 923/2012 se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) el punto 57 se sustituye por el texto siguiente:

«57) “aeródromo controlado”: aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo;»;

b) se añaden los puntos 144 y 145 siguientes:

«144) “área crítica”: área de dimensiones definidas que se extiende alrededor del equipo de tierra con una aproximación de precisión por instrumentos en la que la presencia de vehículos o aeronaves provocará una alteración inaceptable de las señales de orientación;

«145) “área sensible”: área más amplia que el área crítica en la que el estacionamiento, el movimiento, o ambos, de aeronaves o vehículos afectarán a la señal de orientación en tal medida que pueden convertirse en una perturbación inaceptable de las aeronaves que utilicen la señal.»

2) Se inserta el artículo 4 bis siguiente:

«Artículo 4 bis. *Frecuencia de emergencia en muy alta frecuencia (VHF).*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros se asegurarán de que la frecuencia de emergencia VHF (121,500 MHz) se utilice únicamente para fines de emergencia especificados en el punto SERA.14095, letra d), del anexo.

2. Los Estados miembros podrán autorizar excepcionalmente el uso de la frecuencia de emergencia VHF mencionada en el apartado 1 para otros fines distintos de los especificados en el punto SERA.14095, letra d), del anexo, si se limitan a lo necesario para alcanzar su objetivo y con el fin de reducir el impacto en las aeronaves en peligro o emergencia y en las operaciones de las dependencias de servicios de tránsito aéreo.»

3) El anexo se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.

Artículo 2.

El anexo III del Reglamento (UE) n.º 139/2014 se modifica de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 3.

El Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 se modifica como sigue:

1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1. *Objeto.*

El presente Reglamento establece requisitos comunes relativos a:



- a) la prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea (“ATM/ANS”) para el tránsito aéreo general, en particular para las personas físicas o jurídicas que prestan tales servicios y funcione;
- b) las autoridades competentes, y los organismos cualificados que actúan en su nombre, que ejercen funciones de certificación, supervisión y ejecución con respecto a los servicios a que se refiere la letra a);
- c) las normas y procedimientos para el diseño de estructuras del espacio aéreo.»

2) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) por “proveedor de ATM/ANS” se entenderá cualquier persona física o jurídica que presta cualquiera de los ATM/ANS definidos (como “GTA/SNA”) en el artículo 3, punto 5, del Reglamento (CE) n.º 216/2008, de forma individual o conjunta, en relación con el tránsito aéreo general;»;

b) se añaden los puntos 6, 7 y 8 siguientes:

«6) por “diseño de estructuras del espacio aéreo” se entenderá un proceso que garantiza que las estructuras del espacio aéreo sean diseñadas, inspeccionadas y validadas adecuadamente antes de que sean desplegadas y utilizadas por las aeronaves;

7) por “sistema anticolidión de a bordo (ACAS)” se entenderá un sistema de aeronave basado en señales de transpondedor del radar secundario de vigilancia (SSR) que funciona independientemente del equipo instalado en tierra para proporcionar aviso al piloto sobre posibles conflictos entre aeronaves dotadas de transpondedores SSR;

8) por “entidad que origina datos aeronáuticos e información aeronáutica” se entenderá cualquier entidad pública o privada responsable de la obtención original de datos aeronáuticos e información aeronáutica utilizados como fuente de productos y servicios de información aeronáutica; estas entidades no incluyen los proveedores de servicios de ATM/ANS contemplados en el artículo 2, punto 2, del presente Reglamento ni los aeródromos definidos en el artículo 2, apartado 1, letra e), del Reglamento (UE) 2018/1139.»

3) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Prestación de ATM/ANS y diseño de estructuras del espacio aéreo»;

b) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros velarán por que se presten los ATM/ANS adecuados y las estructuras del espacio aéreo se diseñen de conformidad con el presente Reglamento de manera que faciliten el tránsito aéreo general, teniendo en cuenta consideraciones de seguridad, requisitos del tránsito y el impacto medioambiental.»;

c) se añaden los apartados 5, 6, 7, 8 y 9 siguientes:

«5. Los Estados miembros garantizarán:

a) que las entidades que originan datos aeronáuticos o información aeronáutica cumplen los requisitos establecidos: i) en el punto ATM/ANS.OR.A.085 del anexo III, excepto los de las letras c) y d), la letra f), punto 1, y la letra i), ii) en el punto ATM/ANS.OR.A.090 del anexo III;

b) que los datos aeronáuticos y la información aeronáutica sean obtenidos originalmente, procesados y transmitidos por personal debidamente formado, competente y autorizado.

Cuando se prevea utilizar datos aeronáuticos o información aeronáutica para vuelos IFR o vuelos VFR especiales, los requisitos contemplados en las letras a) y b) del párrafo primero se aplicarán a todas las entidades que originan tales datos e información.

6. Cuando se determine que deben prestarse servicios de tránsito aéreo en determinadas porciones del espacio aéreo o en determinados aeródromos, los Estados miembros se asegurarán de que esas porciones del espacio aéreo o esos aeródromos se especifiquen en relación con los servicios de tránsito aéreo que deban prestarse.

7. Los Estados miembros velarán por que se establezcan mecanismos adecuados entre los proveedores de ATM/ANS y los operadores de aeronaves para la adecuada coordinación de actividades y servicios, así como para el intercambio de datos e información pertinentes.

8. Los Estados miembros identificarán a las personas u organizaciones responsables del diseño de las estructuras del espacio aéreo y garantizarán que esas personas u organizaciones apliquen los requisitos establecidos en el apéndice 1 del anexo XI (parte FPD).

9. Los Estados miembros garantizarán que se lleven a cabo el mantenimiento y la revisión periódica de los procedimientos de vuelo para los aeródromos y el espacio aéreo bajo su autoridad. A tal fin, los Estados miembros identificarán a las personas u organizaciones responsables de esas tareas y velarán por que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 6, letras a) y k).»

4) Se insertan los artículos 3 bis, 3 ter, 3 quater y 3 quinquies siguientes:

«Artículo 3 bis. *Determinación de la necesidad de la prestación de servicios de tránsito aéreo.*

1. Los Estados miembros determinarán la necesidad de la prestación de servicios de tránsito aéreo teniendo en cuenta todos los factores siguientes:

- a) los tipos de tráfico aéreo implicados;
- b) la densidad del tráfico aéreo;
- c) las condiciones meteorológicas;
- d) otros factores pertinentes relacionados con los objetivos de los servicios de tránsito aéreo definidos en el punto ATS. TR.100 del anexo IV.

2. Al determinar la necesidad de la prestación de servicios de tránsito aéreo, los Estados miembros no tendrán en cuenta el transporte aéreo de los sistemas anticollisión de a bordo.

Artículo 3 ter. *Coordinación entre unidades militares y proveedores de servicios de tránsito aéreo.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 2150/2005, los Estados miembros establecerán procedimientos especiales para que:

- a) los proveedores de servicios de tránsito aéreo reciban una notificación si una dependencia militar observa que una aeronave que es o podría ser una aeronave civil se aproxima a cualquier área en la que pueda resultar necesaria una interceptación o entra en ella;
- b) el proveedor de servicios de tránsito aéreo, en estrecha coordinación con la dependencia militar, confirme la identidad de la aeronave y le proporcione las directrices de navegación necesarias para evitar la necesidad de interceptación.

Artículo 3 quater. *Coordinación de operaciones aéreas potencialmente peligrosas para la aviación civil.*

1. Los Estados miembros velarán por que las operaciones potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles por encima de su territorio se realicen de manera coordinada, incluso en alta mar, en caso de que la autoridad competente haya aceptado, con arreglo a un acuerdo regional de navegación aérea de la OACI, la responsabilidad

de prestar servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo en cuestión. La coordinación se efectuará con la suficiente antelación para permitir la difusión a tiempo de la información relativa a dichas actividades.

2. Los Estados miembros adoptarán disposiciones para la difusión de la información relativa a las actividades contempladas en el apartado 1.

Artículo 3 quinquies. *Frecuencia de emergencia en muy alta frecuencia (VHF).*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros se asegurarán de que la frecuencia de emergencia VHF (121,500 MHz) se utilice únicamente para auténticos fines de emergencia especificados en el punto ATS.OR.405, letra a), del anexo IV.

2. Los Estados miembros podrán autorizar excepcionalmente el uso de la frecuencia de emergencia VHF mencionada en el apartado 1 para otros fines distintos de los especificados en el punto ATS.OR.405, letra a), del anexo IV, si se limitan a la medida necesaria para alcanzar su objetivo y con el fin de reducir el impacto en las aeronaves en peligro o emergencia y en las operaciones de las dependencias de servicios de tránsito aéreo.»

5) El artículo 6 se modifica como sigue:

a) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) para los proveedores de servicios de tránsito aéreo, además de los requisitos establecidos en las letras a) y c), los establecidos en el anexo IV (parte ATS) y los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 923/2012;»;

b) la letra k) se sustituye por el texto siguiente:

«k) para los proveedores de servicios de diseño de procedimientos de vuelo, además de los requisitos establecidos en las letras a) y b), los establecidos en el anexo XI (parte FPD);»

6) Los anexos I, II, III, IV, V, VI y XI se modifican de conformidad con el anexo III del presente Reglamento.

Artículo 4.

Queda derogado el Reglamento (UE) n.º 73/2010 con efectos a partir del 27 de enero de 2022.

Artículo 5.

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Será aplicable a partir del 27 de enero de 2022.

Las siguientes disposiciones del presente Reglamento serán aplicables a partir del 5 de noviembre de 2020:

- en el anexo I, el punto 10, letra b),
- en el anexo III:
- el punto 5,
- en el punto 6, el apéndice 3 «FORMATO SNOWTAM».

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

Hecho en Bruselas, el 14 de febrero de 2020.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN



***** ANEXOS NO REPRODUCIDOS.**

© Unión Europea, <http://eur-lex.europa.eu/>

Únicamente se consideran auténticos los textos legislativos de la Unión Europea publicados en la edición impresa del Diario Oficial de la Unión Europea.