

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2023/1771 DE LA COMISIÓN
de 12 de septiembre de 2023

por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 en lo que respecta a los sistemas y componentes de gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 1032/2006, (CE) n.º 633/2007 y (CE) n.º 262/2009

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 43, apartado 1, letras a), e) y f), su artículo 44, apartado 1, letra a), y su artículo 62, apartado 15, letras a) y c),

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) El Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 ⁽³⁾ de la Comisión establece requisitos relativos a la prestación de gestión del tránsito aéreo y de servicios de navegación aérea («ATM/ANS») y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo («funciones de la red de ATM») para el tránsito aéreo general y su supervisión.
- (3) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1769 de la Comisión ⁽⁴⁾, los sistemas y componentes de ATM/ANS («equipos de ATM/ANS») están sujetos a certificación o declaración por parte de las organizaciones que participan en su diseño y producción. Para garantizar la instalación adecuada, la realización de pruebas *in situ* y la puesta en funcionamiento en condiciones de seguridad de dichos equipos, así como su supervisión, debe modificarse el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de forma que incluya los requisitos necesarios aplicables a los proveedores de ATM/ANS y a las autoridades competentes al respecto.
- (4) A fin de garantizar la continuidad de los requisitos para el uso de equipos de ATM/ANS, las modificaciones del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 deben basarse en las normas de desarrollo pertinentes adoptadas en virtud del Reglamento (CE) n.º 552/2004 derogado, con las adaptaciones necesarias.

⁽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 de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1769 de la Comisión, de 12 de septiembre de 2023, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para la aprobación de las organizaciones que participan en el diseño o la producción de sistemas y componentes de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea, y se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/203 (véase la página 19 del presente Diario Oficial).

- (5) En concreto, el Reglamento (CE) n.º 1032/2006 de la Comisión ⁽⁵⁾ establece requisitos para los sistemas automáticos de intercambio de datos de vuelo a efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo; el Reglamento (CE) n.º 633/2007 de la Comisión ⁽⁶⁾ establece los requisitos para la aplicación de un protocolo de transferencia de mensajes de vuelo utilizado a efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo; y el Reglamento (CE) n.º 262/2009 ⁽⁷⁾ de la Comisión establece los requisitos para la atribución y utilización coordinadas de los códigos de interrogador en modo S para el cielo único europeo. Estos requisitos deben reflejarse en el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373.
- (6) Los requisitos relativos a las comunicaciones aeroterrestres que utilizan una separación entre canales de 8,33 kHz establecidos en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1079/2012 de la Comisión ⁽⁸⁾ no se aplican a los servicios prestados ni en el espacio aéreo del cielo único europeo fuera de la región europea (EUR) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tal como se define en el Plan de Navegación Aérea de la Región Europa (EUR) (Doc 7754), volumen I, de la OACI ni en la región de información de vuelo y la región superior de información de vuelo de Canarias, ya que sus condiciones locales no justificaban suficientemente la necesidad de su aplicación. El presente Reglamento debe prever el mismo ámbito de aplicabilidad.
- (7) El artículo 14, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) 1079/2012 establecía exenciones a la obligación de convertir todas las asignaciones de frecuencias a una separación entre canales de 8,33 kHz. El presente Reglamento no debe modificar las exenciones vigentes.
- (8) Los requisitos relativos a la atribución de códigos de interrogador en modo S establecidos en el Reglamento (CE) n.º 262/2009 de la Comisión no se aplican a los servicios prestados en el espacio aéreo del cielo único europeo fuera de la región EUR de la OACI debido a su bajo volumen de tránsito local y a su situación geográfica con un espacio aéreo que limita únicamente con otro que está bajo la responsabilidad de proveedores de ATM/ANS de un tercer país, lo que justifica diferentes acuerdos de coordinación local con los Estados vecinos no pertenecientes a la UE. El presente Reglamento debe prever el mismo ámbito de aplicabilidad.
- (9) Procede, por tanto, modificar el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 en consecuencia y derogar los Reglamentos (CE) n.º 1032/2006, (CE) n.º 633/2007 y (CE) n.º 262/2009.
- (10) 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.
- (11) La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea propuso medidas en su Dictamen 1/2023 ⁽⁹⁾ de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letras b) y c), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (12) 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

Modificaciones del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373

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

- ⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n.º 1032/2006 de la Comisión, de 6 de julio de 2006, por el que se establecen requisitos para los sistemas automáticos de intercambio de datos de vuelo a efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo (DO L 186 de 7.7.2006, p. 27).
- ⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 633/2007 de la Comisión, de 7 de junio de 2007, por el que se establecen requisitos para la aplicación de un protocolo de transferencia de mensajes de vuelo utilizado a efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo (DO L 146 de 8.6.2007, p. 7).
- ⁽⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 262/2009 de la Comisión, de 30 de marzo de 2009, por el que se establecen requisitos para la atribución y utilización coordinadas de los códigos de interrogador en modo S para el cielo único europeo (DO L 84 de 31.3.2009, p. 20).
- ⁽⁸⁾ 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).
- ⁽⁹⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions> (información no disponible en español).

- 1) El artículo 2 se modifica como sigue:
 - a) El punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
 - «3) por “Gestor de la Red” se entenderá el organismo al que se confían las tareas necesarias para ejecutar las funciones contempladas en el artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 551/2004;»;
 - b) se añaden los puntos 9, 10, 11, 12 y 13 siguientes:
 - «9) por “interrogador en modo S” se entenderá el sistema, compuesto de antena y equipo electrónico, que presta apoyo al direccionamiento de aeronaves concretas mediante el modo selectivo (“modo S”);
 - 10) por “interrogador en modo S idóneo” se entenderá el interrogador en modo S para el cual se cumple al menos una de las condiciones siguientes:
 - a) el interrogador se basa, al menos parcialmente, en las interrogaciones y respuestas a llamadas generales en modo S para la adquisición de blancos en modo S;
 - b) el interrogador bloquea los blancos en modo S adquiridos en respuesta a interrogaciones generales en modo S, de manera permanente o intermitente, en parte o en la totalidad de su cobertura; o
 - c) el interrogador utiliza protocolos de comunicaciones multisitio para aplicaciones de enlace de datos;
 - 11) por “operador en modo S” se entenderá la persona, organización o empresa que opera o se ofrece a operar un interrogador en modo S, incluidos:
 - a) los proveedores de servicios de vigilancia;
 - b) los fabricantes de interrogadores en modo S;
 - c) los operadores de aeródromos;
 - d) los centros de investigación;
 - e) cualquier otra entidad habilitada para operar un interrogador en modo S;
 - 12) por “interferencias nocivas” se entenderán las interferencias que impiden cumplir los requisitos de rendimiento;
 - 13) por “plan de atribución de códigos de interrogador” se entenderá el conjunto completo más recientemente aprobado de atribuciones de códigos de interrogador.».
- 2) En el artículo 3, se inserta el apartado 6 bis siguiente:

«6 bis. Los Estados miembros velarán por que el uso de un transmisor terrestre que opere en su territorio no produzca interferencias nocivas en otros sistemas de vigilancia.».
- 3) Se insertarán los artículos 3 *sexies* y 3 *septies* siguientes:

«Artículo 3 *sexies*

Atribución de códigos de interrogador en modo S

1. Los Estados miembros velarán por que los cambios en la atribución de un código de interrogador resultantes de una actualización del plan de atribución de códigos de interrogador se comuniquen a los operadores en modo S pertinentes que estén bajo su autoridad en un plazo de catorce días naturales a partir de la recepción del plan de atribución de códigos de interrogador actualizado.
2. Cada Estado miembro pondrá a disposición de los demás, al menos cada seis meses y a través del sistema de atribución de códigos de interrogador, un registro actualizado de la atribución y el uso del código de interrogador por los interrogadores en modo S idóneos dentro de la zona de la que es responsable.
3. Cuando exista una superposición entre la cobertura de un interrogador en modo S ubicado dentro de la zona de la que es responsable un Estado miembro y la cobertura de otro interrogador en modo S ubicado dentro de la zona de la que es responsable un tercer país, el Estado miembro afectado:
 - a) velará por que se informe al tercer país sobre los requisitos de seguridad relacionados con la atribución y el uso de códigos de interrogador;
 - b) tomará las medidas necesarias para coordinar el uso de códigos de interrogador con el tercer país de que se trate.

4. Los Estados miembros notificarán a los proveedores de servicios de tránsito aéreo bajo su jurisdicción los interrogadores en modo S que operen bajo la responsabilidad de un tercer país para el que no se haya coordinado la atribución de códigos de interrogador en modo S.
5. Los Estados miembros comprobarán la validez de las solicitudes de códigos de interrogador recibidas de los operadores en modo S antes de facilitar los códigos de interrogador a través del sistema de atribución de códigos de interrogador para la coordinación establecido en el anexo IV, punto 15, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión (*).
6. Los Estados miembros velarán por que los operadores en modo S, distintos de los proveedores de servicios de vigilancia, cumplan lo dispuesto en el punto CNS.TR.205 del anexo VIII.
7. Los requisitos establecidos en los apartados 1 a 6 no se aplicarán en el espacio aéreo del cielo único europeo que no forma parte de la región europea (EUR) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Artículo 3 septies

Uso del espacio aéreo del cielo único europeo

1. En el contexto de la protección del espectro, los Estados miembros garantizarán que los transpondedores de radar secundario de vigilancia a bordo de cualquier aeronave que sobrevuele un Estado miembro no sean sometidos a excesivas interrogaciones transmitidas por interrogadores de vigilancia terrestres y que, o bien provoquen respuestas, o bien, aunque no las provoquen, tengan capacidad suficiente para exceder el umbral mínimo del receptor del transpondedor del radar secundario de vigilancia. En caso de discrepancia entre los Estados miembros en relación con las medidas necesarias, los Estados miembros afectados remitirán el asunto a la Comisión para que actúe.
2. Los Estados miembros velarán por que todas las asignaciones de frecuencias de voz se conviertan a una separación entre canales de 8,33 kHz. Los requisitos de conversión no se aplicarán a las asignaciones de frecuencia:
 - a) que conserven una separación entre canales de 25 kHz en las frecuencias siguientes:
 - 1) la frecuencia de emergencia (121,5 MHz),
 - 2) la frecuencia auxiliar para operaciones de búsqueda y salvamento (123,1 MHz),
 - 3) las frecuencias de enlace digital VHF (VDL) asignadas para su uso en el espacio aéreo del cielo único europeo,
 - 4) las frecuencias del sistema de direccionamiento e informe para comunicaciones de aeronaves (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz y 131,825 MHz);
 - b) en las que se use una operación con portadora desplazada dentro de un entorno de separación entre canales de 25 kHz.
3. Los requisitos establecidos en el apartado 2 no se aplicarán ni en el espacio aéreo del cielo único europeo que no forma parte de la región EUR de la OACI ni en la región de información de vuelo y la región superior de información de vuelo de Canarias.
4. Seguirán siendo válidas las exenciones de la obligación de garantizar que todas las asignaciones de frecuencias se conviertan a una 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.
5. Los Estados miembros establecerán y publicarán en publicaciones nacionales de información aeronáutica, cuando proceda, los procedimientos para la gestión de aeronaves que no estén equipadas con:
 - a) transpondedores de radar secundario de vigilancia de modo S;
 - b) radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/123 de la Comisión, de 24 de enero de 2019, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 28 de 31.1.2019, p. 1).».

4) Los anexos I, II, III, IV, VIII, IX, X y XII se modifican de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

Derogación

Quedan derogados los Reglamentos (CE) n.º 1032/2006, (CE) n.º 633/2007 y (CE) n.º 262/2009.

Artículo 3

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

Los anexos I, II, III, IV, VIII, IX, X y XII del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 se modifican como sigue:

1) El anexo I se modifica como sigue:

a) se inserta el punto 30 *bis* siguiente:

«30 *bis*) “equipos de ATM/ANS”: componentes de ATM/ANS, definidos (como “componentes GTA/SNA”) en el artículo 3, punto 6, del Reglamento (UE) 2018/1139, y sistemas de ATM/ANS, definidos (como “sistemas GTA/SNA”) en el artículo 3, punto 7, de dicho Reglamento, excluidos los componentes de a bordo, que están sujetos al Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión (*);

(*) Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1).»;

b) se inserta el punto 34 *bis* siguiente:

«34 *bis*) “límite”: un plano lateral o vertical que delimita el espacio aéreo en el que una dependencia ATC presta servicios de tránsito aéreo;»;

c) se insertan los puntos 39 *bis* y 39 *ter* siguientes:

«39 *bis*) “datos de coordinación”: los datos de interés para el personal operativo en relación con el proceso de notificación, coordinación y transferencia de vuelos y con el proceso de coordinación civil-militar;

39 *ter*) “punto de coordinación” (COP): un punto en el límite o adyacente al límite utilizado por las dependencias ATC y mencionado en los procesos de coordinación;»;

d) se inserta el punto 40 *bis* siguiente:

«40 *bis*) “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;»;

e) se inserta el punto 46 *bis* siguiente:

«46 *bis*) “código de interrogador idóneo”: cualquier código entre los códigos II y SI, excepto:

a) el código II 0;

b) el código o códigos de interrogador cuya atribución y gestión están reservadas para entidades militares, incluidas las organizaciones intergubernamentales, y en particular la Organización del Tratado del Atlántico Norte;»;

f) se inserta el punto 47 *bis* siguiente:

«47 *bis*) “datos estimados”: el punto de coordinación, la hora estimada de una aeronave y el nivel de vuelo previsto de la aeronave en el punto de coordinación;»;

g) se inserta el punto 62 *bis* siguiente:

«62 *bis*) “secuencia de implantación”: la secuencia de implantación, limitada en el tiempo, de atribuciones de código de interrogador que los operadores en modo S tienen que seguir para evitar conflictos temporales de código de interrogador;»;

h) se inserta el punto 73 *bis* siguiente:

«73 *bis*) “dependencia notificada”: la dependencia ATC que ha recibido la notificación;»;

i) se inserta el punto 81 *bis* siguiente:

«81 *bis*) “dependencia receptora”: la dependencia de control del tránsito aéreo que recibe los datos;»;

j) el punto 88 se sustituye por el texto siguiente:

«88) “directriz de seguridad”: un documento emitido o adoptado por una autoridad competente que:

- 1) ordena adoptar medidas en un sistema funcional o establece restricciones para su uso operativo con el objeto de restablecer la seguridad, cuando existen indicios claros de que, de no tomarse dichas medidas, podría verse comprometida la seguridad de la aviación; o bien
- 2) ordena adoptar medidas que deban llevarse a cabo en equipos de ATM/ANS sujetos a la declaración de conformidad expedida con arreglo al artículo 6 del Reglamento Delegado (UE) 2023/1768 de la Comisión (*) para resolver situaciones de inseguridad o peligro, o ambas, que se hayan detectado y restablecer el rendimiento y la interoperabilidad de dichos equipos de ATM/ANS cuando existan pruebas que demuestren que la seguridad, la protección, el rendimiento o la interoperabilidad de esos equipos concretos pueden verse comprometidos.

(*) Reglamento Delegado (UE) 2023/1768 de la Comisión, de 14 de julio de 2023, por el que se establecen normas detalladas para la certificación y declaración de sistemas de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y de componentes de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea (DO L 228 de 15.9.2023, p. 1);

k) se insertan los puntos 107 bis y 107 ter siguientes:

«107 bis) “puesto de trabajo”: material y equipo técnico con que un miembro del personal dedicado a los servicios de tránsito aéreo realiza las tareas correspondientes a su trabajo;

107 ter) “aviso”: un mensaje visualizado en un puesto de trabajo cuando ha fallado el proceso de coordinación automático;».

2) El anexo II se modifica como sigue:

a) en el punto ATM/ANS.AR.A.020, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) La autoridad competente notificará sin demora indebida a la Agencia cualquier problema significativo en la aplicación de las disposiciones pertinentes del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este o de los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 y (CE) n.º 551/2004 aplicables a los proveedores de servicios.»;

b) el punto ATM/ANS.AR.A.030 se sustituye por el texto siguiente:

«ATM/ANS.AR.A.030 Directrices de seguridad

a) Las autoridades competentes emitirán una directriz de seguridad cuando determinen la existencia de cualquiera de las siguientes situaciones:

- 1) una situación de inseguridad en un sistema funcional que requiera una acción inmediata;
- 2) una situación de inseguridad, peligro, rendimiento insuficiente o no interoperabilidad en los equipos sujetos a la declaración de conformidad con arreglo al artículo 6 del Reglamento Delegado (UE) 2023/1768 y es probable que esta situación exista o se desarrolle en otros equipos de ATM/ANS.

b) La directriz de seguridad se transmitirá a los proveedores de ATM/ANS afectados y contendrá, como mínimo, la información siguiente:

- 1) la descripción de la situación de inseguridad;
- 2) la indicación del sistema funcional afectado;
- 3) las acciones necesarias y su justificación;
- 4) el plazo para completar las acciones necesarias;
- 5) la fecha de entrada en vigor.

c) La autoridad competente remitirá una copia de la directriz de seguridad a la Agencia y a las demás autoridades competentes a las que concierna en un plazo de un mes desde su emisión.

d) La autoridad competente verificará el cumplimiento por parte de los proveedores de ATM/ANS de las directrices de seguridad y de las directivas sobre equipos de ATM/ANS, según proceda.»;

c) en el punto ATM/ANS.AR.C.005, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) En el ámbito del punto ATM/ANS.AR.B.001, letra a), punto 1, las autoridades competentes establecerán un proceso con el fin de verificar:
- 1) el cumplimiento de los requisitos establecidos en los anexos III a XIII por parte de los proveedores de servicios, así como de cualquier condición aplicable adjunta al certificado antes de la emisión de dicho certificado. El certificado se emitirá de acuerdo con el apéndice 1 del presente anexo;
 - 2) el cumplimiento de las obligaciones de seguridad en la designación efectuada con arreglo al artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 550/2004;
 - 3) el cumplimiento permanente de los requisitos aplicables por parte de los proveedores de servicios bajo su supervisión;
 - 4) la aplicación de los objetivos de seguridad, protección e interoperabilidad, los requisitos aplicables y otras condiciones indicadas en la declaración de conformidad para los equipos de ATM/ANS; las limitaciones y condiciones técnicas y de rendimiento indicadas en los certificados de equipos de ATM/ANS o en las declaraciones de equipos de ATM/ANS; las medidas de seguridad, incluidas las directivas sobre equipos de ATM/ANS emitidas por la Agencia de conformidad con el punto ATM/ANS.EQMT.ARA.030 del anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2023/1768;
 - 5) la aplicación de las directrices de seguridad, medidas correctoras y medidas coercitivas.»;

d) el punto ATM/ANS.AR.C.050 se modifica como sigue:

i) las letras c), d), e) y f) se sustituyen por el texto siguiente:

- «c) La autoridad competente emitirá una constatación de nivel 1 cuando se detecte cualquier no conformidad grave en relación con los requisitos aplicables del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados sobre la base de este, así como de los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 y (CE) n.º 551/2004 y sus normas de desarrollo, con los procedimientos y manuales del proveedor de ATM/ANS, con las condiciones del certificado, con la designación, si procede, o con el contenido de una declaración, que pudiera entrañar un riesgo significativo para la seguridad del vuelo o que ponga en cuestión la capacidad del proveedor de servicios para continuar con sus operaciones.

Las constataciones de nivel 1 incluirán, entre otras, las siguientes:

- 1) la difusión de procedimientos operacionales y/o la prestación de un servicio de forma que entrañe un riesgo significativo para la seguridad del vuelo;
 - 2) la obtención o el mantenimiento de la validez del certificado del prestador de servicios mediante la presentación de pruebas documentales falsificadas;
 - 3) la comprobación de mala praxis o uso fraudulento del certificado del proveedor de servicios;
 - 4) la ausencia de un gestor responsable.
- d) La autoridad competente emitirá una constatación de nivel 2 cuando se detecte cualquier otra no conformidad grave en relación con los requisitos aplicables del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados sobre la base de este, así como de los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 y (CE) n.º 551/2004 y sus normas de desarrollo, con los procedimientos y manuales del proveedor de ATM/ANS, con las condiciones del certificado o con el contenido de una declaración.
- e) Cuando se detecte una no conformidad durante la supervisión o por cualquier otro medio, la autoridad competente lo comunicará por escrito al proveedor de servicios y solicitará la adopción de medidas correctoras para resolver la no conformidad detectada, sin perjuicio de cualquier otra acción adicional que requieran el Reglamento (UE) 2018/1139 y los actos delegados y de ejecución adoptados sobre la base de este, así como los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 y (CE) n.º 551/2004 y sus normas de desarrollo.

- 1) En el caso de constataciones de nivel 1, la autoridad competente adoptará medidas inmediatas y adecuadas y podrá limitar, suspender o revocar, si procede, el certificado, en su totalidad o en parte, al tiempo que garantiza la continuidad de los servicios en tanto la seguridad no se vea comprometida y, en el caso del Gestor de la Red, informará a la Comisión. Las medidas adoptadas dependerán de la gravedad de la constatación y deberán mantenerse en vigor hasta que el proveedor de ATM/ANS haya adoptado las medidas correctoras adecuadas.
 - 2) En caso de constataciones de nivel 2, la autoridad competente:
 - i) concederá al proveedor de servicios un plazo para aplicar una medida correctora incluida en un plan de medidas adecuado a la naturaleza de la constatación,
 - ii) evaluará el plan de medidas correctoras y de implementación propuesto por el proveedor de servicios, y, si la evaluación concluyese que resulta suficiente para solucionar los casos de no conformidad, los aceptará.
 - 3) En el caso de constataciones de nivel 2, si el proveedor de servicios no presenta un plan de medidas correctoras aceptable para la autoridad competente a la vista de la constatación, o no aplica la medida correctora dentro del plazo aceptado o ampliado por la autoridad competente, la constatación podrá elevarse al nivel 1 y se adoptarán las medidas establecidas en el punto 1.
- f) Cuando la autoridad competente detecte que el proveedor de ATM/ANS integra equipos de ATM/ANS en su sistema funcional sin garantizar el cumplimiento del punto ATM/ANS.OR.A.045, letra g), adoptará, teniendo debidamente en cuenta la necesidad de garantizar la seguridad y la continuidad de las operaciones, todas las medidas necesarias para restringir el área de aplicación de los equipos de ATM/ANS en cuestión o prohibir su uso por parte de los proveedores de ATM/ANS bajo su supervisión.»;
- ii) se añade la letra g) siguiente:
- «g) En los casos que no requieran constataciones de nivel 1 o nivel 2, la autoridad competente podrá emitir observaciones.».
- 3) El anexo III se modifica como sigue:
- a) en el punto ATM/ANS.OR.A.045, se añaden las letras g) a j) siguientes:
- «g) Antes de integrar un equipo de ATM/ANS en el sistema funcional, el proveedor de ATM/ANS velará por que:
- 1) el equipos de ATM/ANS nuevo o modificado haya sido certificado por la Agencia de conformidad con el Reglamento Delegado (UE) 2023/1768 y haya sido fabricado por una organización de diseño o producción aprobada de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1769 de la Comisión (*); o
 - 2) el equipo de ATM/ANS nuevo o modificado haya sido objeto de una declaración por parte de una organización de diseño aprobada de conformidad con el Reglamento Delegado (UE) 2023/1768 y haya sido fabricado por una organización de diseño o producción aprobada con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1769; o
 - 3) se haya expedido una declaración de conformidad al equipos de ATM/ANS nuevo o modificado con arreglo al artículo 6, apartado 1, del Reglamento Delegado (UE) 2023/1768; o
 - 4) cuando el equipo de ATM/ANS no esté sujeto a la evaluación de la conformidad con arreglo al Reglamento Delegado (UE) 2023/1768, se haya verificado que el equipo de ATM/ANS concreto cumple las especificaciones y cualificaciones aplicables.
- h) El proveedor de ATM/ANS se asegurará de que se haya verificado que el equipo de ATM/ANS cumple las especificaciones del fabricante del equipo, incluida la instalación y los ensayos *in situ*.
- i) Antes de que el proveedor de ATM/ANS ponga el equipo de ATM/ANS en servicio, se asegurará de que el sistema funcional modificado que integra dicho equipo cumple todos los requisitos aplicables e indicará todas las desviaciones y limitaciones.

- j) Cuando el proveedor de ATM/ANS ponga el equipo de ATM/ANS en servicio, velará por que dicho equipo, o el equipo modificado, se utilice de acuerdo con las condiciones de uso, así como con las limitaciones aplicables, y cumpla todos los requisitos aplicables.

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1769 de la Comisión, de 12 de septiembre de 2023, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para la aprobación de las organizaciones que participan en el diseño o la producción de sistemas y componentes de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea, y se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/203 (DO L 228 de 15.9.2023, p. 19);

- b) el punto ATM/ANS.OR.A.060 se sustituye por el texto siguiente:

«ATM/ANS.OR.A.060 Reacción inmediata ante un problema de seguridad

- a) El proveedor de servicios aplicará todas las medidas de seguridad, incluidas las directrices de seguridad, exigidas por la autoridad competente de conformidad con el punto ATM/ANS.AR.A.025, letra c).

Cuando se emita una directriz de seguridad para corregir la situación mencionada en la declaración de conformidad expedida con arreglo al artículo 6 del Reglamento Delegado (UE) 2023/1768, el proveedor de ATM/ANS deberá, salvo que la autoridad competente decida otra cosa en caso de que sea necesaria una acción urgente:

- 1) proponer las medidas correctoras adecuadas y presentar los detalles de dicha propuesta a la autoridad competente para su aprobación;
- 2) tras la aprobación de la autoridad competente, cumplir lo dispuesto en ella.»;

- c) en el punto ATM/ANS.OR.B.005, letra a), se añade el punto 8) siguiente:

«8) un proceso para garantizar que el diseño de los equipos de ATM/ANS, o los cambios en su diseño, sujetos al artículo 6 del Reglamento Delegado (UE) 2023/1768 cumple las especificaciones aplicables, incluida la función de verificación independiente de la demostración de la conformidad sobre cuya base el proveedor de ATM/ANS expide una declaración de conformidad y la correspondiente documentación relativa a la conformidad.»;

- d) el punto ATM/ANS.OR.D.025 se modifica como sigue:

- 1) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) El Gestor de la Red presentará un informe anual de sus actividades a la Comisión y a la Agencia. Este informe incluirá su rendimiento operativo, así como las actividades y novedades significativas, en particular en el ámbito de la seguridad.»;

- 2) la letra d), punto 3, se sustituye por el texto siguiente:

«3) para el Gestor de la Red, su rendimiento comparado con los objetivos de rendimiento fijados en el Plan estratégico de la red, comparando los resultados reales con el rendimiento establecido en el Plan de operaciones de la red mediante los indicadores de rendimiento establecidos en este último plan.»;

- 4) El anexo IV se modifica como sigue:

- a) el punto ATS.OR.400 se sustituye por el texto siguiente:

«ATS.OR.400 Servicio móvil aeronáutico (comunicaciones aeroterrestres) — Generalidades

- a) El proveedor de servicios de tránsito aéreo garantizará que en las comunicaciones aeroterrestres a efectos de los servicios de tránsito aéreo se utilice la voz, el enlace de datos o ambos medios.
- b) Cuando las comunicaciones aeroterrestres por voz se basen en una separación entre canales de 8,33 kHz, el proveedor de servicios de tránsito aéreo garantizará que:
- 1) todos los elementos del equipo para comunicaciones aeroterrestres por voz incluyan la capacidad de operar con una separación entre canales de 8,33 kHz y puedan sintonizar canales con una separación de 25 kHz;

- 2) todas las asignaciones de frecuencias de voz tengan una capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz;
 - 3) los procedimientos aplicables a las aeronaves equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz y a las aeronaves que no estén equipadas con tales equipos, cuando se produzca una transferencia entre dependencias ATS, se especifiquen en las cartas de acuerdo entre dichas dependencias ATS;
 - 4) las aeronaves no equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz sean admitidas, siempre y cuando puedan ser tratadas de forma segura dentro de los límites de capacidad del sistema de gestión del tránsito aéreo en asignaciones de frecuencias UHF o con una separación de 25 kHz; y
 - 5) comunique anualmente al Estado miembro que lo haya designado sus planes para la gestión de aeronaves de Estado que no estén equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz, teniendo en cuenta los límites de capacidad asociados a los procedimientos publicados por los Estados miembros en sus publicaciones nacionales de información aeronáutica.
- c) Cuando se utilicen comunicaciones directas en ambos sentidos por voz o enlace de datos entre el piloto y el controlador para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo, el proveedor de servicios de tránsito aéreo proporcionará dispositivos de registro en todos los canales de comunicación aeroterrestres.
- d) Cuando se utilicen comunicaciones aeroterrestres directas en ambos sentidos por voz o enlace de datos para la prestación de servicios de información de vuelo, incluidos los servicios de información de vuelo para los aeródromos (AFIS), el proveedor de servicios de tránsito aéreo proporcionará dispositivos de registro en todos los canales de comunicación aeroterrestres, salvo que la autoridad competente disponga lo contrario.»
- b) el punto ATS.OR.415 se sustituye por el texto siguiente:

«ATS.OR.415 Servicio móvil aeronáutico (comunicaciones aeroterrestres) — Servicio de control de área

El proveedor de servicios de tránsito aéreo garantizará que:

- a) las instalaciones de comunicación aeroterrestre permitan comunicaciones de voz en ambos sentidos entre una dependencia que preste servicios de control de área y las aeronaves equipadas adecuadamente que vuelen en cualquier lugar del área o áreas de control; y
- b) las instalaciones de comunicación aeroterrestre permitan comunicaciones de datos en ambos sentidos entre una dependencia que preste un servicio de control de área y las aeronaves equipadas adecuadamente que vuelen en el espacio aéreo a que se refiere el punto AUR.COM.2001 del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1770 de la Comisión (*), para operar los servicios de enlace de datos a que se refiere el punto AUR.COM.2005, punto 1, letra a), de dicho Reglamento de Ejecución.

(*) 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 (DO L 228 de 15.9.2023, p. 39);»

- c) el punto ATS.OR.430 se sustituye por el texto siguiente:

«ATS.OR.430 Servicio fijo aeronáutico (comunicaciones tierra-tierra) — Generalidades

- a) El proveedor de servicios de tránsito aéreo garantizará que en las comunicaciones tierra-tierra a efectos de los servicios de tránsito aéreo se utilice la comunicación oral directa, el enlace de datos, o ambos medios.
- b) Cuando la comunicación a efectos de coordinación del control del tránsito aéreo esté respaldada por la automatización, el proveedor de servicios de tránsito aéreo garantizará que:
 - 1) se pongan en marcha los medios adecuados para recibir, almacenar, procesar, extraer, visualizar y transmitir automáticamente la información de vuelo pertinente;

- 2) se presenten claramente al controlador o controladores de tránsito aéreo responsables de la coordinación de los vuelos en una dependencia transferidora los fallos o anomalías de dicha coordinación automatizada;
 - 3) se presenten a los puestos de trabajo pertinentes los avisos relacionados con el intercambio de información del sistema;
 - 4) se facilite a los controladores de tránsito aéreo la información sobre los procesos de intercambio de información del sistema pertinentes;
 - 5) se faciliten a los controladores de tránsito aéreo los medios para modificar la información de vuelo intercambiada.»;
- d) se añade el siguiente punto ATS.OR.446:

«ATS.OR.446 Datos de vigilancia

- a) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo no utilizarán datos de los interrogadores en modo S que operen bajo la responsabilidad de un tercer país si no se ha coordinado la atribución del código de interrogador.
 - b) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo velarán por que se pongan en marcha las capacidades necesarias para que los controladores de tránsito aéreo puedan establecer la identificación de aeronaves individuales utilizando la función de identificación por transmisiones de enlace descendente de las aeronaves, tal como se detalla en el apéndice 1.
 - c) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo velarán por el funcionamiento continuo de dichos servicios dentro del espacio aéreo del que son responsables y en los límites con los espacios aéreos adyacentes, aplicando unos requisitos mínimos de separación entre aeronaves adecuados.»;
- e) en el punto ATS.TR.230, se añade la letra c) siguiente:
- «c) La coordinación de la transferencia de control entre dependencias que presten servicios de control de área dentro de la región EUR de la OACI, o cuando así se acuerde con otras dependencias de control del tránsito aéreo o entre ellas, estará respaldada por los procesos automatizados definidos en el apéndice 2.»;
- f) se añaden los apéndices 1 y 2 siguientes:

«Apéndice 1

Identificación de aeronaves individuales utilizando la función de identificación por transmisiones de enlace descendente de las aeronaves que exige el punto ATS.OR.446, letra b)

La función de identificación por transmisiones de enlace descendente de las aeronaves se utilizará como sigue para establecer la identificación de aeronaves individuales:

- a) El proveedor de servicios de tránsito aéreo declarará al Gestor de la Red los volúmenes de espacio aéreo en los que se haya establecido la identificación de aeronaves individuales utilizando la función de identificación por transmisiones de enlace descendente de las aeronaves.
- b) Se asignará e código SSR de conspicuidad A1000 a una aeronave cuando se establezca la identificación de la aeronave individual utilizando la función de identificación por transmisiones de enlace descendente de la aeronave.
- c) Excepto cuando se aplique una de las condiciones establecidas en la letra d), el código SSR de conspicuidad A1000 se asignará a aeronaves de salida o a aeronaves para las que, de conformidad con la letra g), se requiera un cambio de código, cuando se apliquen las siguientes condiciones:
 - 1) la identificación de la aeronave por transmisiones de enlace descendente coincida con la inscripción correspondiente que figure en el plan de vuelo de esa aeronave;
 - 2) el Gestor de la Red haya comunicado que la aeronave en cuestión puede optar a la asignación del código SSR de conspicuidad A1000.
- d) El código SSR de conspicuidad A1000 no se asignará a las aeronaves que contempla la letra c) en caso de que se cumpla una de las condiciones siguientes:
 - 1) un proveedor de servicios de navegación aérea que registre cortes no programados del sensor de vigilancia en tierra haya establecido medidas de contingencia que exijan la asignación a esas aeronaves de códigos SSR discretos;

- 2) la adopción de medidas de contingencia excepcionales de carácter militar obligue a los proveedores de servicios de navegación aérea a asignar a las aeronaves códigos SSR discretos;
- 3) una aeronave que sea apta para que se le asigne el código SSR de conspicuidad A1000 establecido de conformidad con la letra c), salga o sea desviada de los volúmenes de espacio aéreo a los que se refiere la letra a).
- e) A las aeronaves a las que no se asigne el código SSR de conspicuidad A1000 establecido de conformidad con la letra c), se les asignará un código SSR que sea conforme a una lista de atribución de códigos acordada por los Estados miembros y coordinada con terceros países.
- f) En los casos en que se haya asignado un código SSR a una aeronave, deberá efectuarse lo antes posible un control para confirmar que el código SSR establecido por el piloto es idéntico al asignado al vuelo.
- g) Los códigos SSR asignados a aeronaves que sean transferidas por los proveedores de servicios de tránsito aéreo de los Estados vecinos deberán controlarse automáticamente para comprobar si es posible mantener las asignaciones de conformidad con una lista de atribución de códigos que haya sido acordada por los Estados miembros y coordinada con terceros países.
- h) Se celebrarán acuerdos formales con los proveedores de servicios de navegación aérea vecinos que procedan a la identificación de aeronaves individuales utilizando códigos SSR discretos, y dichos acuerdos estipularán como mínimo:
 - 1) la obligación de dichos proveedores de transferir las aeronaves con códigos SSR discretos verificados asignados de conformidad con una lista de atribución de códigos acordada por los Estados miembros y coordinada con terceros países;
 - 2) la obligación de notificar a las dependencias aceptantes cualquier irregularidad que se haya observado en el funcionamiento de los componentes aerotransportados de los sistemas de vigilancia.
- i) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo garantizarán que la asignación de códigos SSR discretos verificados de conformidad con una lista de atribución de códigos acordada por los Estados miembros y coordinada con terceros países para establecer la identificación de aeronaves individuales cumpla lo siguiente:
 - 1) se asignen automáticamente a las aeronaves códigos SSR de conformidad con una lista de atribución de códigos que haya sido acordada por los Estados miembros y coordinada con terceros países;
 - 2) se sometan a control los códigos SSR asignados a aeronaves que sean transferidas por los proveedores de servicios de navegación de los Estados vecinos para comprobar si es posible mantener las asignaciones de conformidad con una lista de atribución de códigos que haya sido acordada por los Estados miembros y coordinada con terceros países;
 - 3) los códigos SSR se clasifiquen en distintas categorías para hacer posible una asignación de códigos diferenciada;
 - 4) los códigos SSR de las distintas categorías a las que se refiere el punto 3 se asignen en función de la dirección de los vuelos;
 - 5) se asigne de forma múltiple y simultánea un mismo código SSR a vuelos que operen en direcciones libres de conflictos de códigos;
 - 6) se informe automáticamente a los controladores cuando se dupliquen involuntariamente las asignaciones de códigos SSR.

Apéndice 2

Procesos que deben ponerse en marcha para la coordinación automatizada que exige el punto ATS. TR.230, letra c)

- A. Los procesos obligatorios que deberán ponerse en marcha entre dependencias que presten servicio de control de área, o cuando así se acuerde con otras dependencias de control del tránsito aéreo o entre ellas, serán los siguientes:
 - a) Notificación
 - 1) La información de vuelo relacionada con el proceso de notificación incluirá como mínimo lo siguiente:
 - i) la identificación de la aeronave,
 - ii) el modo y el código SSR (si está disponible),

- iii) el aeródromo de salida,
 - iv) los datos estimados,
 - v) el aeródromo de destino,
 - vi) el número y el tipo de aeronave,
 - vii) el tipo de vuelo,
 - viii) la capacidad y el estado de los equipos.
- 2) El contenido de la información sobre “la capacidad y el estado de los equipos” incluirá como mínimo la capacidad para la separación vertical mínima reducida (RVSM) y la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. Podrán incluirse otros elementos de acuerdo con las cartas de acuerdo.
 - 3) El proceso de notificación se llevará a cabo al menos una vez para cada vuelo elegible que tenga previsto cruzar límites, salvo que el vuelo esté sujeto a un proceso de notificación y coordinación previas a la salida.
 - 4) Los criterios de elegibilidad para la notificación por cruce de límites de los vuelos se ajustarán a lo establecido en las cartas de acuerdo.
 - 5) Si la finalización del proceso de notificación no puede realizarse en un tiempo acordado bilateralmente antes del proceso de coordinación inicial, se incluirá en el proceso de coordinación inicial.
 - 6) Si se realiza, el proceso de notificación precederá al proceso de coordinación inicial.
 - 7) El proceso de notificación se repetirá cada vez que se produzca un cambio en uno de los siguientes datos antes del proceso de coordinación inicial:
 - i) el punto de coordinación (COP);
 - ii) el código SSR previsto en el punto de transferencia de control;
 - iii) el aeródromo de destino;
 - iv) el tipo de aeronave;
 - v) la capacidad y el estado de los equipos.
 - 8) Si se observa una discrepancia entre los datos transmitidos y los datos correspondientes en el sistema receptor (o si no se dispone de información alguna) que dé lugar a la necesidad de adoptar medidas correctoras al recibir los siguientes datos de coordinación inicial, la discrepancia se comunicará al puesto de trabajo del controlador adecuado para su resolución.
 - 9) Criterios temporales para el inicio del proceso de notificación:
 - i) el proceso de notificación se iniciará un número de minutos determinado antes de la hora estimada en el COP,
 - ii) los parámetros de notificación se incluirán en las cartas de acuerdo entre las dependencias ATC de que se trate,
 - iii) los parámetros de notificación podrán definirse por separado para cada uno de los puntos de coordinación.
- b) Coordinación inicial
- 1) Para un vuelo sujeto a coordinación inicial, las condiciones de transferencia acordadas serán vinculantes a nivel operativo para ambas dependencias de control del tránsito aéreo, salvo que la coordinación sea anulada o revisada.
 - 2) La información sobre el vuelo que está sujeto al proceso de coordinación inicial incluirá como mínimo lo siguiente:
 - i) la identificación de la aeronave;
 - ii) el modo y el código SSR;
 - iii) el aeródromo de salida;
 - iv) los datos estimados;

- v) el aeródromo de destino;
 - vi) el número y el tipo de aeronave;
 - vii) el tipo de vuelo;
 - viii) la capacidad y el estado de los equipos.
- 3) El contenido de la información sobre “la capacidad y el estado de los equipos” incluirá como mínimo la RVSM y la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. Podrán incluirse otros elementos cuando así se haya pactado bilateralmente en las cartas de acuerdo.
 - 4) El proceso de coordinación inicial se realizará con todos los vuelos elegibles que tengan previsto cruzar límites.
 - 5) Los criterios de elegibilidad para la coordinación inicial de los vuelos que vayan a cruzar los límites se ajustarán a lo establecido en las cartas de acuerdo.
 - 6) A menos que ya se haya iniciado manualmente, el proceso de coordinación inicial se iniciará automáticamente, de conformidad con las cartas de acuerdo:
 - i) en un período de tiempo determinado, acordado bilateralmente, antes de la hora estimada en el punto de coordinación; o
 - ii) en el momento en que el vuelo se encuentre a una distancia determinada, acordada bilateralmente, del punto de coordinación.
 - 7) El proceso de coordinación inicial para un vuelo solo se realizará una vez, salvo que se inicie la anulación del proceso de coordinación.
 - 8) Tras la anulación del proceso de coordinación, el proceso de coordinación inicial podrá volver a iniciarse con la misma dependencia.
 - 9) La finalización del proceso de coordinación inicial, incluida la confirmación de la dependencia receptora, se transmitirá a la dependencia transferidora: se considerará entonces que el vuelo está “coordinado”.
 - 10) Si la finalización del proceso de coordinación inicial no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se enviará un aviso al puesto de trabajo del controlador responsable de la coordinación del vuelo dentro de la dependencia transferidora.
 - 11) La información sobre la coordinación inicial estará a disposición del puesto de trabajo del controlador adecuado en la dependencia aceptante.
- c) Revisión de la coordinación
- 1) El proceso de revisión de la coordinación garantizará la asociación con el vuelo previamente coordinado.
 - 2) Para un vuelo sujeto al proceso de revisión de la coordinación, las condiciones de transferencia acordadas serán vinculantes a nivel operativo para ambas dependencias de control de tránsito aéreo, salvo que la coordinación sea anulada o se vuelvan a revisar las condiciones.
 - 3) El proceso de revisión de la coordinación proporcionará la siguiente información de vuelo, siempre que haya cambiado:
 - i) el modo y el código SSR;
 - ii) la hora y el nivel de vuelo estimados;
 - iii) la capacidad y el estado de los equipos.
 - 4) Si así se decide bilateralmente, los datos de la revisión de la coordinación proporcionarán la siguiente información si se ha producido algún cambio:
 - i) el punto de coordinación;
 - ii) la ruta.
 - 5) El proceso de revisión de la coordinación podrá realizarse una o varias veces con la dependencia con la que el vuelo esté coordinado en ese momento.

- 6) El proceso de revisión de la coordinación se producirá si:
 - i) la hora estimada en el punto de coordinación difiere de la indicada previamente en más de un valor acordado bilateralmente;
 - ii) los niveles de transferencia, el código SSR o la capacidad y el estado de los equipos son distintos de los indicados previamente.
 - 7) Si así se decide bilateralmente, el proceso de revisión de la coordinación se producirá cuando haya algún cambio en los aspectos siguientes:
 - i) el punto de coordinación;
 - ii) la ruta.
 - 8) La finalización del proceso de revisión de la coordinación, incluida la confirmación de la dependencia receptora, se comunicará a la dependencia transferidora.
 - 9) Si la finalización del proceso de revisión de la coordinación no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se enviará un aviso al puesto de trabajo del controlador responsable de la coordinación del vuelo dentro de la dependencia transferidora.
 - 10) El proceso de revisión de la coordinación se producirá inmediatamente tras la introducción o actualización de los datos pertinentes.
 - 11) El proceso de revisión de la coordinación se suspenderá cuando el vuelo se encuentre a una hora/distancia acordada bilateralmente del punto de transferencia de control con arreglo a las cartas de acuerdo.
 - 12) La información sobre la revisión de la coordinación se pondrá a disposición del puesto de trabajo del controlador adecuado en la dependencia receptora.
 - 13) En caso de que no se confirme que se ha finalizado el proceso de revisión de la coordinación con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, la dependencia transferidora iniciará la coordinación verbal.
- d) Anulación de la coordinación
- 1) El proceso de anulación de la coordinación garantizará la asociación con el proceso anterior de notificación o coordinación que esté siendo anulado.
 - 2) El proceso de anulación de la coordinación se realizará con una dependencia para un vuelo coordinado cuando:
 - i) la dependencia deje de ser la dependencia siguiente en una secuencia de coordinación;
 - ii) se anule el plan de vuelo en la dependencia transmisora y la coordinación deje de ser pertinente;
 - iii) la información sobre la anulación de la coordinación se reciba de la dependencia anterior en relación con el vuelo.
 - 3) El proceso de anulación de la coordinación podrá producirse con una dependencia para un vuelo notificado cuando:
 - i) la dependencia deje de ser la dependencia siguiente en una secuencia de coordinación;
 - ii) se anule el plan de vuelo en la dependencia transmisora y la coordinación deje de ser pertinente;
 - iii) la información sobre la anulación de la coordinación se reciba de la dependencia anterior en relación con el vuelo;
 - iv) el vuelo se retrase en ruta y no pueda determinarse automáticamente una estimación revisada.
 - 4) La finalización del proceso de anulación de la coordinación, incluida la confirmación de la dependencia receptora, se comunicará a la dependencia transferidora.
 - 5) Si la finalización del proceso de anulación de la coordinación no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se enviará un aviso al puesto de trabajo del controlador responsable de la coordinación del vuelo dentro de la dependencia transferidora.

- 6) La información de la anulación de la coordinación se pondrá a disposición del puesto de trabajo del controlador adecuado en la dependencia notificada o en la dependencia en que se haya anulado la coordinación.
 - 7) En caso de que no se confirme que se ha finalizado el proceso de anulación de la coordinación con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, la dependencia transferidora iniciará la coordinación verbal.
- e) Datos de vuelo básicos
- 1) La información relacionada con el proceso de datos de vuelo básicos incluirá como mínimo lo siguiente:
 - i) la identificación de la aeronave;
 - ii) el modo y el código SSR.
 - 2) Cualquier información adicional proporcionada en el proceso de datos de vuelo básicos estará sujeta a un acuerdo bilateral.
 - 3) El proceso de datos de vuelo básicos se realizará automáticamente en cada vuelo elegible.
 - 4) Los criterios de elegibilidad para los datos de vuelo básicos se ajustarán a lo establecido en las cartas de acuerdo.
 - 5) La finalización del proceso de datos de vuelo básicos, incluida la confirmación de la dependencia receptora, se comunicará a la dependencia de transferencia.
 - 6) Si la finalización del proceso de datos de vuelo básicos no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se enviará un aviso al puesto de trabajo del controlador adecuado dentro de la dependencia de transferencia.
- f) Cambio de los datos de vuelo básicos
- 1) El proceso de cambio de los datos de vuelo básicos garantizará una asociación con el vuelo sujeto previamente al proceso de datos de vuelo básicos.
 - 2) Cualquier otra información relacionada con el proceso de cambio de los datos de vuelo básicos y los criterios asociados para su presentación estará sujeta a un acuerdo bilateral.
 - 3) Solo se producirá un proceso de cambio de los datos de vuelo básicos en un vuelo que haya sido notificado previamente mediante un proceso de datos de vuelo básicos.
 - 4) Un proceso de cambio de los datos de vuelo básicos se iniciará automáticamente con arreglo a los criterios acordados bilateralmente.
 - 5) La finalización del proceso de cambio de los datos de vuelo básicos, en concreto la confirmación de la dependencia receptora, se comunicará a la dependencia de transferencia.
 - 6) Si la finalización del proceso de cambio de los datos de vuelo básicos no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se enviará un aviso al puesto de trabajo del controlador adecuado dentro de la dependencia de transferencia.
 - 7) La información sobre el cambio de los datos de vuelo básicos se pondrá a disposición del puesto de trabajo del controlador adecuado en la dependencia receptora.
- B. Cuando las dependencias afectadas acuerden llevar a cabo la notificación previa a la salida, los procesos de cambio de frecuencia o de aceptación manual de comunicaciones serán los siguientes:
- a) Notificación y coordinación previas a la salida
- 1) La información relacionada con el proceso de notificación y coordinación previas a la salida incluirá como mínimo lo siguiente:
 - i) la identificación de la aeronave;
 - ii) el modo y el código SSR (si está disponible);
 - iii) el aeródromo de salida;
 - iv) la hora estimada de despegue o los datos estimados, según se haya acordado bilateralmente,

- v) el aeródromo de destino;
 - vi) el número y el tipo de aeronave.
- 2) La información relacionada con el proceso de notificación y coordinación previas a la salida de una dependencia de control de un área de control terminal (TMA) o de un centro de control de área (ACC) contendrá lo siguiente:
- i) el tipo de vuelo;
 - ii) la capacidad y el estado de los equipos.
- 3) El contenido de la información sobre “la capacidad y el estado de los equipos” incluirá como mínimo la RVSM y la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz.
- 4) La información sobre “la capacidad y el estado de los equipos” podrá incluir otros elementos cuando así se haya pactado bilateralmente en las cartas de acuerdo.
- 5) El proceso de notificación y coordinación previas a la salida se realizará una o varias veces para cada vuelo elegible que tenga previsto cruzar límites si el tiempo de vuelo desde la salida hasta el punto de coordinación no es suficiente para realizar los procesos de coordinación inicial o notificación.
- 6) Los criterios de elegibilidad para la notificación y coordinación previas a la salida de los vuelos que crucen límites se ajustarán a lo establecido en las cartas de acuerdo.
- 7) El proceso de notificación y coordinación previas a la salida se repetirá cada vez que se produzca un cambio en cualquiera de los datos relacionados con el proceso anterior de notificación y coordinación previas a la salida que se haya realizado antes de la salida.
- 8) La finalización del proceso de notificación y coordinación previas a la salida, incluida la confirmación de la dependencia receptora, se comunicará a la dependencia transferidora.
- 9) Si la finalización del proceso de notificación y coordinación previas a la salida no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se enviará un aviso al puesto de trabajo del controlador responsable de la notificación/coordinación del vuelo dentro de la dependencia transferidora.
- 10) La información relacionada con la notificación y la coordinación previas a la salida se pondrá a disposición del puesto de trabajo del controlador adecuado en la dependencia notificada.
- b) Cambio de frecuencia
- 1) La información relacionada con el proceso de cambio de frecuencia incluirá la identificación de la aeronave y cualquiera de los siguientes elementos, si se dispone de ellos:
- i) la indicación de transferencia;
 - ii) el nivel de vuelo autorizado;
 - iii) el rumbo asignado o la ruta directa autorizada;
 - iv) la velocidad asignada;
 - v) la velocidad de ascenso/descenso asignada.
- 2) Si así se ha acordado bilateralmente, los datos sobre el cambio de frecuencia incluirán lo siguiente:
- i) la posición actual en la ruta;
 - ii) la frecuencia indicada.
- 3) El proceso de cambio de frecuencia será iniciado manualmente por el controlador de transferencia.
- 4) La finalización del proceso de cambio de frecuencia, incluida la confirmación de la dependencia aceptante, se comunicará a la dependencia ATC de transferencia.

- 5) Si la finalización del proceso de cambio de frecuencia no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se enviará un aviso al puesto de trabajo del controlador adecuado de la dependencia ATC de transferencia.
 - 6) La información sobre el cambio de frecuencia se pondrá sin demora a disposición del controlador aceptante.
- c) Aceptación manual de comunicaciones
- 1) La información relacionada con el proceso de aceptación manual de las comunicaciones incluirá como mínimo la identificación de la aeronave.
 - 2) El proceso de aceptación manual de las comunicaciones será iniciado por la dependencia aceptante cuando se establezca la comunicación.
 - 3) La finalización del proceso de aceptación manual de las comunicaciones, incluida la confirmación de la dependencia transferidora, se comunicará a la dependencia ATC aceptante.
 - 4) Si la finalización del proceso de aceptación manual de las comunicaciones no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se enviará un aviso al puesto de trabajo del controlador adecuado de la dependencia ATC aceptante.
 - 5) La información sobre la aceptación manual de las comunicaciones se presentará de inmediato al controlador de la dependencia transferidora.
- d) Notificación de intención de paso
- 1) La información relacionada con el proceso de notificación de intención de paso incluirá como mínimo:
 - i) la identificación de la aeronave;
 - ii) el modo y el código SSR;
 - iii) el número y el tipo de aeronave;
 - iv) el identificador del sector responsable;
 - v) la ruta de paso, incluidas las horas y niveles de vuelo estimados para cada punto de la ruta.
 - 2) El proceso de notificación de intención de paso será iniciado manualmente por el controlador o automáticamente, tal como se describa en las cartas de acuerdo.
 - 3) La finalización del proceso de notificación de intención de paso, incluida la confirmación de la dependencia notificada, se comunicará a la dependencia notificadora.
 - 4) Si la finalización del proceso de notificación de intención de paso no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se enviará un aviso a la dependencia notificadora.
 - 5) La información sobre la notificación de intención de paso se pondrá a disposición del puesto de trabajo del controlador adecuado en la dependencia notificada.
- e) Solicitud de autorización de paso
- 1) La información relacionada con el proceso de solicitud de autorización de paso incluirá como mínimo lo siguiente:
 - i) la identificación de la aeronave;
 - ii) el modo y el código SSR;
 - iii) el número y el tipo de aeronave;
 - iv) el identificador del sector responsable;
 - v) la ruta de paso, incluidas las horas y niveles de vuelo estimados para cada punto de la ruta.
 - 2) Si así se ha acordado bilateralmente, la solicitud de autorización de paso incluirá información sobre la capacidad y estado de los equipos.

- 3) El contenido de la información sobre “la capacidad y el estado de los equipos” incluirá como mínimo la capacidad para la RVSM y podrá contener otros elementos acordados bilateralmente.
 - 4) La solicitud de autorización de paso será iniciada a discreción del controlador, con arreglo a las condiciones especificadas en las cartas de acuerdo.
 - 5) La finalización del proceso de solicitud de autorización de paso, incluida la confirmación de la dependencia que reciba la solicitud, se comunicará a la dependencia solicitante.
 - 6) Si la finalización del proceso de solicitud de autorización de paso no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se enviará un aviso al puesto de trabajo del controlador adecuado de la dependencia solicitante.
 - 7) La información sobre la solicitud de autorización de paso se pondrá a disposición del puesto de trabajo del controlador adecuado en la dependencia que reciba la solicitud.
 - 8) Al proceso de solicitud de autorización de paso se le dará una de las siguientes respuestas:
 - i) la aceptación de los detalles de paso por la ruta/el espacio aéreo propuestos;
 - ii) una contrapropuesta que incluya detalles de paso por la ruta/el espacio aéreo distintos, tal como se especifica a continuación en el punto 6;
 - iii) el rechazo de los detalles de paso por la ruta o el espacio aéreo propuestos.
 - 9) Si no se recibe una respuesta operativa en el plazo acordado bilateralmente, se enviará un aviso al puesto de trabajo del controlador adecuado de la dependencia solicitante.
- f) Nueva propuesta de paso
- 1) El proceso de nueva propuesta de paso garantizará una asociación con el vuelo sujeto previamente a coordinación.
 - 2) La información relacionada con el proceso de nueva propuesta de paso incluirá como mínimo lo siguiente:
 - i) la identificación de la aeronave,
 - ii) la ruta de paso, incluidas las horas y niveles de vuelo estimados para cada punto de la ruta.
 - 3) La nueva propuesta incluirá un nuevo nivel de vuelo y/o ruta.
 - 4) La finalización del proceso de nueva propuesta de paso, incluida la confirmación de la dependencia solicitante inicial, se comunicará a la dependencia que emite la nueva propuesta.
 - 5) Si la finalización del proceso de nueva propuesta de paso no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se enviará un aviso al puesto de trabajo del controlador adecuado de la dependencia que emite la nueva propuesta.
 - 6) La información sobre la nueva propuesta de paso se pondrá a disposición del puesto de trabajo del controlador adecuado en la dependencia solicitante inicial.
 - 7) La confirmación de que se ha llevado a término el tratamiento de la información relativa a la nueva propuesta de paso de la dependencia solicitante inicial dará lugar a una respuesta operativa de la dependencia solicitante inicial.
 - 8) La respuesta operativa a una nueva propuesta de paso será la aceptación o el rechazo, según proceda.
 - 9) Si no se recibe una respuesta operativa en el plazo acordado bilateralmente, se enviará un aviso al puesto de trabajo del controlador adecuado de la dependencia que emite la nueva propuesta.
- g) Cancelación de paso
- 1) El proceso de cancelación de paso garantizará la asociación con el proceso previo de notificación o coordinación que se cancela.

- 2) El proceso de cancelación de paso será iniciado por la dependencia responsable del vuelo cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:
 - i) el vuelo notificado previamente por el proceso de datos de vuelo básicos ya no va a entrar en el espacio aéreo de la dependencia notificada o deja de tener interés para la dependencia notificada,
 - ii) el paso no se ejecutará en la ruta mencionada en la información sobre la notificación de intención de paso,
 - iii) el paso no se ejecutará con arreglo a las condiciones negociadas o acordadas tras un diálogo para pasar por un espacio aéreo.
 - 3) El proceso de cancelación de paso se pondrá en marcha automática o manualmente por iniciativa de un controlador con arreglo a las cartas de acuerdo.
 - 4) La finalización del proceso de cancelación de paso, incluida la confirmación de la dependencia notificada/que recibe la solicitud, se comunicará a la dependencia canceladora.
 - 5) Si la finalización del proceso de cancelación de paso no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se enviará un aviso al puesto de trabajo adecuado de la dependencia canceladora.
 - 6) La información sobre la cancelación de paso se pondrá a disposición del puesto de trabajo del controlador adecuado en la dependencia notificada/que recibe la solicitud.
- C. Entre dependencias que presten servicios de control de área necesarios para operar los servicios de enlace de datos a que se refiere el punto AUR.COM.2005, apartado 1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1770, o cuando así se acuerde con otras dependencias o entre ellas, los procesos siguientes estarán respaldados por la automatización:
- a) Envío de los datos de identificación (*logon forward*)
 - 1) La información relacionada con el proceso de envío de los datos de identificación debe incluir, como mínimo, los siguientes elementos:
 - i) la identificación de la aeronave;
 - ii) el aeródromo de salida;
 - iii) el aeródromo de destino;
 - iv) el tipo de datos de identificación;
 - v) los parámetros de los datos de identificación.
 - 2) El proceso de envío de los datos de identificación se ejecuta para cada vuelo identificado en el sistema de enlace de datos cuyo plan de vuelo prevea el cruce de límites.
 - 3) El proceso de envío de los datos de identificación se inicia en el primero de los momentos que a continuación se determinan, o lo antes posible una vez que se haya producido, de conformidad con las cartas de acuerdo, una vez que se haya producido:
 - i) un determinado número de minutos antes de la hora estimada de paso en el punto de coordinación;
 - ii) en el momento en que el vuelo se encuentre a una distancia determinada, acordada bilateralmente, del punto de coordinación.
 - 4) Los criterios de elegibilidad para el proceso de envío de los datos de identificación se ajustarán a lo establecido en las cartas de acuerdo.
 - 5) La información relacionada con el envío de los datos de identificación debe incluirse en la información de vuelo correspondiente en la dependencia receptora.
 - 6) La indicación de que el vuelo ya está identificado puede mostrarse en el puesto de trabajo del controlador adecuado dentro de la dependencia receptora.
 - 7) La finalización del proceso de envío de los datos de identificación, incluida la confirmación de la dependencia receptora, se comunicará a la dependencia transferidora.

- 8) Si la finalización del proceso de envío de los datos de identificación no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se enviará una solicitud de contacto de enlace de datos aeroterrestre a la aeronave.
- b) Notificación de la autoridad que vaya a tomar el control
 - 1) La información relacionada con el proceso de notificación de la autoridad que vaya a tomar el control debe incluir, como mínimo, los siguientes elementos:
 - i) la identificación de la aeronave;
 - ii) el aeródromo de salida;
 - iii) el aeródromo de destino.
 - 2) El proceso de notificación de la autoridad que vaya a tomar el control debe ser ejecutado para todos los vuelos elegibles que crucen límites.
 - 3) El proceso de notificación de la autoridad que vaya a tomar el control debe iniciarse una vez que el sistema de a bordo haya reconocido la solicitud de datos enviada por la autoridad que vaya a tomar el control a la aeronave.
 - 4) Una vez que la información de la notificación de la autoridad que vaya a tomar el control haya sido procesada con éxito, la dependencia receptora iniciará una solicitud de comienzo de comunicación por enlace de datos controlador-piloto (CPDLC) con la aeronave.
 - 5) Si la información de la notificación de la autoridad que va a tomar el control no ha sido recibida en un intervalo de tiempo determinado, acordado bilateralmente, la dependencia receptora aplicará procedimientos locales para el inicio de la comunicación por enlace de datos con la aeronave.
 - 6) La finalización del proceso de notificación de la autoridad que vaya a tomar el control, incluida la confirmación de la dependencia receptora, se comunicará a la dependencia transferidora.
 - 7) Si la finalización del proceso de notificación de la autoridad que vaya a tomar el control no se confirma con arreglo a los requisitos de calidad del servicio aplicables, se iniciarán procedimientos locales en la dependencia transferidora.»
- 5) En el anexo VIII, subparte B, se añade la siguiente sección 2:

«SECCIÓN 2

Requisitos técnicos para los proveedores de servicios de vigilancia

CNS.TR.205 Atribución y utilización de códigos de interrogador en modo S

- a) Los proveedores de servicios de vigilancia solo operarán un interrogador en modo S idóneo que utilice un código de interrogador idóneo si han recibido del Estado miembro de que se trate una atribución de código de interrogador con este fin.
- b) El proveedor de servicios de vigilancia que tenga la intención de operar o que opere un interrogador en modo S idóneo para el que no se haya recibido ninguna atribución de código de interrogador presentará al Estado miembro de que se trate una solicitud de código de interrogador, que incluirá, como mínimo, los siguientes elementos clave:
 - 1) una referencia única de la solicitud asignada por el Estado miembro de que se trate;
 - 2) los datos de contacto completos del representante del Estado miembro responsable de la coordinación de la atribución de códigos de interrogador en modo S;
 - 3) información de contacto detallada sobre el punto de contacto del operador en modo S para asuntos relacionados con la atribución de códigos de interrogador en modo S;
 - 4) el nombre del interrogador en modo S;
 - 5) el uso del interrogador en modo S (uso operacional o de ensayo);
 - 6) la ubicación del interrogador en modo S;
 - 7) la fecha prevista de la primera transmisión en modo S del interrogador en modo S;
 - 8) la cobertura en modo S requerida;
 - 9) los requisitos operacionales específicos;

- 10) la capacidad de código SI;
 - 11) la capacidad de "operación en código II/SI";
 - 12) la capacidad de mapa de cobertura.
- c) El proveedor de servicios de vigilancia se ajustará a los elementos clave de las atribuciones de códigos de interrogador que haya recibido, incluidos, como mínimo, los siguientes elementos:
- 1) la correspondiente referencia de la solicitud asignada por el Estado miembro de que se trate;
 - 2) una referencia de atribución única asignada por el servicio de atribución de códigos de interrogador;
 - 3) en su caso, las referencias de atribución sustituidas;
 - 4) el código de interrogador atribuido;
 - 5) las restricciones de la cobertura del bloqueo y de la vigilancia en forma de intervalos sectorizados o mapas de cobertura en modo S;
 - 6) el período de implantación durante el cual la atribución tiene que registrarse en el interrogador en modo S indicado en la solicitud;
 - 7) la secuencia de implantación que tiene que seguirse;
 - 8) de manera optativa y asociada a otras alternativas: una recomendación sobre la creación de grupos (*clusters*);
 - 9) y, en su caso, restricciones operacionales específicas.
- d) Los proveedores de servicios de vigilancia informarán al Estado miembro de que se trate, al menos cada seis meses, de cualquier cambio en la planificación de la instalación o en la situación operacional de los interrogadores en modo S idóneos relativo a cualquiera de los elementos clave de la atribución del código de interrogador indicados en la letra c).
- e) Los proveedores de servicios de vigilancia velarán por que cada uno de sus interrogadores en modo S utilice exclusivamente el código de interrogador que se le ha atribuido.»
- 6) En el anexo IX, el punto ATFM.TR.100 se sustituye por el texto siguiente:

«ATFM.TR.100 Métodos de trabajo y procedimientos operativos para proveedores de gestión de la afluencia del tránsito aéreo

Los proveedores de gestión de la afluencia del tránsito aéreo deberán poder demostrar que sus métodos de trabajo y procedimientos operativos son conformes a los Reglamentos (UE) n.º 255/2010 (*) y (UE) 2019/123 de la Comisión.

(*) Reglamento (UE) n.º 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).».

- 7) En el anexo X, el texto del punto ASM.TR.100 se sustituye por el siguiente:

«ASM.TR.100 Métodos de trabajo y procedimientos operativos para proveedores de gestión del espacio aéreo

Los proveedores de gestión del espacio aéreo deberán poder demostrar que sus métodos de trabajo y procedimientos operativos son conformes a los Reglamentos (CE) n.º 2150/2005 (*) y (UE) 2019/123 de la Comisión.

(*) Reglamento (CE) n.º 2150/2005 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2005, por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo (DO L 342 de 24.12.2005, p. 20).».

- 8) El anexo XII se modifica como sigue:

- a) el punto NM.TR.100 se sustituye por el texto siguiente:

«NM.TR.100 Métodos de trabajo y procedimientos operativos para el Gestor de la Red

El Gestor de la Red deberá poder demostrar que sus métodos de trabajo y procedimientos operativos son conformes a los Reglamentos (UE) n.º 255/2010 y (UE) 2019/123.»;

- b) se añade la sección 2 siguiente:

«SECCIÓN 2

Requisitos técnicos para la ejecución de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (funciones de red)**NM.TR.105 Atribución y utilización de códigos de interrogador en modo S**

- a) El Gestor de la Red dispondrá de un procedimiento que garantice que el sistema de atribución de códigos de interrogador:
- 1) compruebe el cumplimiento de las convenciones sobre formato y datos aplicables de las solicitudes de código de interrogador;
 - 2) compruebe la exhaustividad, exactitud y respeto de los plazos de las solicitudes de código de interrogador;
 - 3) en un plazo máximo de seis meses naturales a partir de la fecha de solicitud:
 - i) lleve a cabo unas simulaciones de actualización del plan de atribución de códigos de interrogador basándose en las solicitudes pendientes,
 - ii) prepare una propuesta de actualización del plan de atribución de códigos de interrogador para su aprobación por los Estados miembros a los que afecte,
 - iii) se asegure de que la propuesta de actualización del plan de atribución de códigos de interrogador cumple, en la mayor medida posible, los requisitos operacionales de las solicitudes de código de interrogador, descritos en los elementos clave 7, 8 y 9, enumerados en el punto CNS.TR.205, letra b);
 - iv) actualice y comunique a los Estados miembros el plan de atribución de códigos de interrogador inmediatamente después de su aprobación, sin perjuicio de los procedimientos nacionales para la comunicación de información sobre los interrogadores en modo S de uso militar.
- b) El Gestor de la Red adoptará las medidas necesarias para garantizar que las dependencias militares que operen interrogadores en modo S idóneos en cualquier código de interrogador distinto del código II 0 y otros códigos reservados para la gestión militar cumplan los requisitos relativos a la atribución y utilización de códigos de interrogador en modo S.
- c) El Gestor de la Red tomará las medidas necesarias para garantizar que las dependencias militares que operen interrogadores en modo S en código II 0 u otros códigos de interrogador reservados para la gestión militar controlen la utilización exclusiva de tales códigos de interrogador, a fin de evitar la utilización no coordinada de cualquier código de interrogador idóneo.
- d) El Gestor de la Red tomará las medidas necesarias para garantizar que la atribución de códigos de interrogador a dependencias militares y su utilización no vayan en detrimento de la seguridad del tránsito aéreo en general.

NM.TR.110 Señalización de vuelos que puedan ser objeto de identificación individual utilizando la función de identificación de las aeronaves

- a) El Gestor de la Red, sobre la base del volumen del espacio aéreo declarado con arreglo al apéndice 1 relativo al punto ATS.OR.446, letra b), del presente Reglamento y los planes de vuelo presentados de conformidad con el punto SERA.4013 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 evaluará la elegibilidad del vuelo para la asignación del código SSR de conspicuidad A1000.
- b) El Gestor de la Red comunicará a todas las dependencias de servicios de tránsito aéreo afectadas los vuelos que sean elegibles para la utilización del código SSR de conspicuidad A1000.»
-