

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2023/1770 DA COMISSÃO**  
**de 12 de setembro de 2023**

**que estabelece disposições relativas ao equipamento das aeronaves necessário para a utilização do espaço aéreo no céu único europeu e regras de operação relacionadas com a utilização do espaço aéreo no céu único europeu e que revoga o Regulamento (CE) n.º 29/2009 e os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1206/2011, (UE) n.º 1207/2011 e (UE) n.º 1079/2012**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 44.º, n.º 1, alínea a),

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 140.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139, o mais tardar em 12 de setembro de 2023, as regras de execução adotadas com base no Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup> revogado devem ser adaptadas de acordo com as disposições do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (2) Os procedimentos operacionais para a utilização do espaço aéreo e dos equipamentos das aeronaves necessários deverão ser aplicados uniformemente no espaço aéreo do céu único europeu, em conformidade com os requisitos essenciais estabelecidos no anexo VIII, ponto 1, do Regulamento (UE) 2018/1139, para garantir a interoperabilidade e a segurança das operações. Por conseguinte, tais requisitos deverão ser impostos aos operadores de aeronaves que efetuem voos com destino ao, no interior ou a partir do espaço aéreo no céu único europeu.
- (3) A fim de assegurar a continuidade das operações de aeronaves equipadas com capacidades de comunicação, navegação e vigilância para a utilização do espaço aéreo no céu único europeu, o presente regulamento deverá basear-se nas regras de execução pertinentes adotadas com base no Regulamento (CE) n.º 552/2004, com as adaptações necessárias.
- (4) Em especial, o Regulamento (CE) n.º 29/2009 da Comissão <sup>(3)</sup> e os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1206/2011 <sup>(4)</sup>, (UE) n.º 1207/2011 <sup>(5)</sup> e (UE) n.º 1079/2012 <sup>(6)</sup> abordam disposições pormenorizadas relativas às regras de operação relacionadas com a utilização do espaço aéreo e dos equipamentos das aeronaves. Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 29/2009 e os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1206/2011, (UE) n.º 1207/2011 e (UE) n.º 1079/2012 devem ser revogados.
- (5) Sempre que possível, os requisitos existentes decorrentes desses regulamentos deverão ser reproduzidos no presente regulamento, a fim de respeitar a confiança legítima dos operadores de aeronaves e dos prestadores de serviços ATM/ANS afetados por esses requisitos.

<sup>(1)</sup> JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («regulamento relativo à interoperabilidade») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 26).

<sup>(3)</sup> Regulamento (CE) n.º 29/2009 da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, que estabelece os requisitos aplicáveis aos serviços de ligações de dados no céu único europeu (JO L 13 de 17.1.2009, p. 3).

<sup>(4)</sup> Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011 da Comissão, de 22 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos aplicáveis à identificação das aeronaves para efeitos da vigilância no céu único europeu (JO L 305 de 23.11.2011, p. 23).

<sup>(5)</sup> Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 da Comissão, de 22 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos para o desempenho e a interoperabilidade da vigilância no céu único europeu (JO L 305 de 23.11.2011, p. 35).

<sup>(6)</sup> Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 da Comissão, de 16 de novembro de 2012, que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais de voz no céu único europeu (JO L 320 de 17.11.2012, p. 14).

- (6) É conveniente que tais requisitos continuem a aplicar-se aos operadores de aeronaves que operam em regime de tráfego aéreo geral no espaço aéreo do céu único europeu, durante todas as fases de voo e na área de movimento de um aeródromo, com exceção das aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento (UE) 2018/1139. Deverá incumbir aos Estados-Membros assegurar que as operações dessas aeronaves tenham devidamente em conta a segurança da navegação de todas as outras aeronaves. No entanto, os Estados-Membros podem decidir aplicar o presente regulamento a essas aeronaves.
- (7) Em consonância com o âmbito do Regulamento (CE) n.º 29/2009, o presente regulamento deve prever as mesmas exceções aos requisitos em matéria de ligação de dados que as concedidas ao abrigo da Decisão de Execução (UE) 2019/2012 da Comissão <sup>(7)</sup>.
- (8) O artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 previa isenções à obrigação de realizar operações com uma aeronave em que sejam exigidos equipamentos de radiocomunicações com equipamentos que disponham de capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz. O presente regulamento não deve alterar as isenções existentes.
- (9) O estabelecimento de requisitos no presente regulamento teve devidamente em conta o conteúdo do Plano Diretor ATM e as capacidades de comunicação, navegação e vigilância nele contidas.
- (10) Juntamente com o parecer n.º 01/2023, a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação elaborou e apresentou à Comissão um projeto de regras de execução em conformidade com o artigo 75.º, n.º 2, alíneas b) e c), e com o artigo 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (11) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído nos termos do artigo 127.º do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

### Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece as regras de operação relacionadas com a utilização do espaço aéreo e os requisitos relativos ao equipamento das aeronaves necessário para a operação segura e uniforme no espaço aéreo do céu único europeu.
2. O presente regulamento é aplicável aos operadores de aeronaves a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, alínea b), subalíneas i) e ii), e o artigo 2.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (UE) 2018/1139, afetas ao regime de tráfego aéreo geral e que operam com destino ao, no interior ou a partir do espaço aéreo no céu único europeu.

#### Artigo 2.º

### Definições

Para efeitos do presente regulamento de execução, são aplicáveis as seguintes definições:

- (1) «Órgão de controlo do tráfego aéreo (órgão ATC)»: termo genérico usado de diversas formas para designar um centro de controlo regional, um órgão de controlo de aproximação ou uma torre de controlo de aeródromo;
- (2) «Serviços de ligações de dados»: um conjunto de operações de gestão do tráfego aéreo conexas, assentes em comunicações ar-terra através de ligações de dados, com um objetivo operacional claramente definido, e que têm início e fim com um evento operacional;
- (3) «Operação com desvio da portadora»: caso em que a cobertura operacional especificada não pode ser assegurada por um único emissor no solo e em que os sinais de dois ou mais emissores no solo são desviados da frequência central nominal do canal para reduzir os problemas de interferência.

<sup>(7)</sup> Decisão de Execução (UE) 2019/2012 da Comissão, de 29 de novembro de 2019, relativa às isenções previstas no artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 29/2009 da Comissão que estabelece os requisitos aplicáveis aos serviços de ligações de dados no céu único europeu (JO L 312 de 3.12.2019, p. 95).

*Artigo 3.º***Equipamento e regras de operação das aeronaves**

Os operadores de aeronaves devem assegurar que as suas aeronaves estão equipadas e são operadas em conformidade com as regras e os procedimentos estabelecidos no anexo I (Parte-COM) e no anexo II (Parte-SUR).

*Artigo 4.º***Meios de conformidade**

1. A Agência elabora os meios de conformidade aceitáveis («AMC») que podem ser utilizados para estabelecer a conformidade com o presente regulamento, o Regulamento (UE) 2018/1139 e os atos delegados e de execução adotados com base no mesmo.
2. Podem ser utilizados meios de conformidade alternativos para estabelecer a conformidade com o presente regulamento.
3. As autoridades competentes devem estabelecer um sistema para avaliar, de uma forma coerente, se os meios de conformidade alternativos utilizados, quer por elas próprias quer pelas entidades sob a sua supervisão, cumprem o disposto no Regulamento (UE) 2018/1139 e nos atos delegados e de execução adotados com base no mesmo.
4. As autoridades competentes informam a Agência de quaisquer meios de conformidade alternativos utilizados pelas pessoas singulares ou coletivas sob a sua supervisão ou por elas próprias para estabelecer a conformidade com o presente regulamento.

*Artigo 5.º***Revogação**

São revogados o Regulamento (CE) n.º 29/2009 e os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1206/2011, (UE) n.º 1207/2011 e (UE) n.º 1079/2012.

*Artigo 6.º***Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 12 de setembro de 2023.

*Pela Comissão*  
*A Presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

## ANEXO I

**Comunicação****(Parte-COM)****AUR.COM.1001 Objeto**

A presente parte estabelece requisitos relativos aos equipamentos das aeronaves e regras de operação em matéria de utilização do espaço aéreo, abrangendo os requisitos aplicáveis em matéria de serviços de ligações de dados e de espaçamento dos canais para as comunicações de voz.

## TÍTULO 1 — SERVIÇOS DE LIGAÇÕES DE DADOS

**AUR.COM.2001 Âmbito de aplicação**

O presente título aplica-se apenas aos voos operados em regime de tráfego aéreo geral de acordo com as regras de voo por instrumentos acima do nível de voo 285 no espaço aéreo do céu único europeu, excluindo o espaço aéreo que não faz parte da região EUR da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a região superior de informação de voo (UIR) da Finlândia a norte de 61°30' e a UIR da Suécia a norte de 61°30'.

**AUR.COM.2005 Requisitos relativos aos equipamentos das aeronaves**

1. O operador de aeronaves deve:
  - a) Assegurar que todas as aeronaves que opera dispõem de capacidade para utilizar os seguintes serviços de ligações de dados:
    - i) funcionalidade de início de comunicações através de ligações de dados,
    - ii) gestão de comunicações de controlo de tráfego aéreo (ATC),
    - iii) autorização e informação ATC,
    - iv) verificação de microfone ATC;
  - b) Adotar as disposições adequadas para garantir que podem ser estabelecidos os intercâmbios de dados entre as suas aeronaves capazes de utilizar ligações de dados e todos os órgãos ATC que dispõem de capacidade de controlo dos voos que opera, tendo em conta as eventuais limitações de cobertura inerentes à tecnologia de comunicação utilizada.
2. O ponto 1 não se aplica:
  - a) Às aeronaves cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido, pela primeira vez, antes de 1 de janeiro de 1995;
  - b) Às aeronaves cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido, pela primeira vez, antes de 1 de janeiro de 2018 e que antes desta data tenham sido providas de equipamento de ligação de dados que garanta a interoperabilidade das aplicações ATS na rede ar-terra do sistema de encaminhamento e transmissão de comunicações das aeronaves (ACARS), utilizado principalmente caso a vigilância por radar não seja prática;
  - c) Às aeronaves com uma capacidade máxima certificada de lugares sentados igual ou inferior a 19 passageiros e uma massa máxima certificada à descolagem igual ou inferior a 45 359 kg (100 000 libras) e cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido, pela primeira vez, antes de 5 de fevereiro de 2020;
  - d) Às aeronaves que voam para efeitos de voos de ensaio, entrega ou manutenção, ou cujos componentes de ligação de dados se encontrem temporariamente inoperacionais, nas condições definidas na lista de equipamento mínimo aplicável;
  - e) Às combinações de tipos e modelos de aeronaves enumerados no anexo I;
  - f) Às combinações de tipos e modelos de aeronaves enumerados no anexo II cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido, pela primeira vez, antes de 5 de fevereiro de 2020.

**AUR.COM.2010 Procedimentos operacionais e formação em comutação de ligação de dados**

Os operadores de aeronaves devem tomar as medidas necessárias para assegurar que:

- a) Os seus procedimentos operacionais estão em conformidade com o presente título e se refletem nos respetivos manuais de operações; e

- b) O pessoal que opera o equipamento de ligações de dados está devidamente sensibilizado para o presente título e adquiriu formação adequada para o exercício das suas funções.

TÍTULO 2 — ESPAÇAMENTO DOS CANAIS PARA AS COMUNICAÇÕES DE VOZ

**AUR.COM.3001 Âmbito**

O presente título aplica-se apenas aos voos que operam em regime de tráfego aéreo geral no espaço aéreo do céu único europeu que faz parte da região EUR da OACI e em que são oferecidos serviços de radiocomunicações de voz ar-terra e terra-terra na faixa de frequências de 117,975–137 MHz. A região de informação de voo (FIR)/UIR das Canárias está excluída do âmbito de aplicação.

**AUR.COM.3005 Requisitos relativos aos equipamentos das aeronaves**

1. Os operadores de aeronaves devem assegurar que todos os equipamentos de comunicações por voz colocados em serviço após 17 de novembro de 2013 dispõem da capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz e podem ser sintonizados para canais com espaçamento de 25 kHz.
2. Permanecem válidas as isenções à obrigação de realizar operações com uma aeronave em que sejam exigidas radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz para casos com impacto limitado na rede, concedidas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, que tenham sido comunicadas à Comissão.

## Apêndice I

## Isenções referidas no ponto 2, alínea e) da secção AUR.COM.2005

Tipo/série/modelo da aeronave	Fabricante	Designador OACI de tipo de aeronave
AN-12 todos	Antonov	AN12
AN-124 100	Antonov	A124
IL-76 todos	Ilyushin	IL76
A300 todos	Airbus	A30B A306 A3ST
A310 todos	Airbus	A310
A-319/-320/-321 cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido, pela primeira vez, entre 1 de janeiro de 1995 e 5 de julho de 1999 inclusive	Airbus	A319 A320 A321
A340 todos	Airbus	A342 A343 A345 A346
A318-112	Airbus	A318
AVROLINER (RJ-100)	AVRO	RJ1H
AVROLINER (RJ-85)	AVRO	RJ85
BA146-301	British Aerospace	B463
B717-200	Boeing	B712
B737-300	Boeing	B733
B737-400	Boeing	B734
B737-500	Boeing	B735
B747-400	Boeing	B744
B757-200	Boeing	B752
B757-300	Boeing	B753
B767-200	Boeing	B762
B767-300	Boeing	B763
B767-400	Boeing	B764
MD-82	Boeing	MD82
MD-83	Boeing	MD83
MD-11 todos	Boeing	MD11
CL-600-2B19 (CRJ100/200/440)	Bombardier	CRJ1/CRJ2
Dornier 328-100	Dornier	D328
Dornier 328-300	Dornier	J328
Fokker 70	Fokker	F70
Fokker 100	Fokker	F100

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

## Apêndice II

**Isonções referidas no ponto 2, alínea f), da secção AUR.COM.2005**

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

## ANEXO II

**Vigilância****(Parte-SUR)****AUR.SUR.1001 Objeto**

A presente parte estabelece requisitos relativos aos equipamentos das aeronaves e regras de operação em matéria de utilização do espaço aéreo, abrangendo os requisitos aplicáveis em matéria de vigilância.

## TÍTULO 1 — VIGILÂNCIA COOPERATIVA DEPENDENTE

**AUR.SUR.2001 Âmbito**

1. O presente título aplica-se apenas aos voos que operam em regime de tráfego aéreo geral de acordo com as regras de voo por instrumentos no espaço aéreo do céu único europeu que faz parte da região EUR da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).
2. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, a secção AUR.SUR.2015 aplica-se a todos os voos operados em regime de tráfego aéreo geral.

**AUR.SUR.2005 Requisitos relativos aos equipamentos das aeronaves**

1. Os operadores de aeronaves devem assegurar que:
  - a) As aeronaves estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário operacionais que cumprem as seguintes condições:
    - i) dispõem das capacidades de vigilância de Modo S Elementar a bordo,
    - ii) são dotados de continuidade suficiente para evitar apresentar um risco operacional;
  - b) As aeronaves com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou com velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido, pela primeira vez, em 7 de junho de 1995 ou em data posterior, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário operacionais que cumprem as seguintes condições:
    - i) dispõem das capacidades de vigilância automática dependente-difusão (ADS-B) «Out» de emissão não solicitada alargada de 1 090 MHz, para além das capacidades referidas na alínea a), subalínea i),
    - ii) são dotados de continuidade suficiente para evitar apresentar um risco operacional;
  - c) As aeronaves de asa fixa com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou com velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido, pela primeira vez, em 7 de junho de 1995 ou em data posterior, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário operacionais que cumprem as seguintes condições:
    - i) dispõem das capacidades de vigilância reforçada Modo S a bordo, para além das capacidades referidas na alínea a), subalínea i), e na alínea b), subalínea i),
    - ii) são dotados de continuidade suficiente para evitar apresentar um risco operacional.
2. No ponto 1, as alíneas b) e c) não se aplicam a aeronaves que pertençam a uma das seguintes categorias:
  - a) Aeronaves que estejam a ser operadas para fins de manutenção;
  - b) Aeronaves que estejam a ser operadas para exportação;
  - c) Aeronaves cuja operação terminará em 31 de outubro de 2025.
3. Os operadores de aeronaves cujo certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido, pela primeira vez, antes de 7 de dezembro de 2020 devem cumprir o disposto no ponto 1, alíneas b) e c), sob reserva das seguintes condições:
  - a) Devem ter estabelecido, antes de 7 de dezembro de 2020, um programa de retroapetrechamento que demonstre a conformidade com o ponto 1, alíneas b) e c);

- b) Essas aeronaves não devem ter beneficiado de qualquer financiamento da União concedido para a sua colocação em conformidade com os requisitos estabelecidos no ponto 1, alíneas b) e c).
4. Os operadores de aeronaves devem assegurar que as aeronaves equipadas de acordo com os pontos 1, 2 e 3 e com uma massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou com velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós operam com diversidade de antena.

#### **AUR.SUR.2010 *Transponder inoperacional***

No caso das aeronaves cuja capacidade dos *transponders* para cumprirem os requisitos do ponto 1, alíneas b) e c), da secção AUR.SUR.2005 se encontre temporariamente inoperacional, os operadores devem ter o direito de as operar por um período máximo de três dias consecutivos.

#### **AUR.SUR.2015 *Transponder com endereço OACI de 24 bits da aeronave***

Os operadores de aeronaves devem assegurar que os *transponders* de Modo S instalados a bordo das aeronaves por eles operadas funcionam com um endereço OACI de 24 bits, correspondente à matrícula atribuída pelo Estado onde a aeronave se encontra registada.

#### **AUR.SUR.2020 *Procedimentos operacionais e formação em vigilância***

Os operadores de aeronaves devem tomar as medidas necessárias para assegurar que:

- a) Os seus procedimentos operacionais estão em conformidade com o presente título e se refletem nos respetivos manuais de operações; e
  - b) O pessoal que opera o equipamento de vigilância está devidamente sensibilizado para o presente título e adquiriu formação adequada para o exercício das suas funções.
-