

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/1770 DE LA COMMISSION****du 12 septembre 2023****établissant des dispositions relatives aux équipements d'aéronef nécessaires pour l'utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen, ainsi que des règles d'exploitation relatives à l'utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen et abrogeant le règlement (CE) n° 29/2009 et les règlements d'exécution (UE) n° 1206/2011, (UE) n° 1207/2011 et (UE) n° 1079/2012**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil <sup>(1)</sup>, et notamment son article 44, paragraphe 1, point a),

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 140, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1139, les règles de mise en œuvre adoptées sur la base du règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> abrogé doivent être adaptées aux dispositions du règlement (UE) 2018/1139 au plus tard le 12 septembre 2023.
- (2) Les procédures d'exploitation pour l'utilisation de l'espace aérien et des équipements d'aéronef requis devraient être appliquées de manière uniforme au sein de l'espace aérien du ciel unique européen conformément aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VIII, point 1, du règlement (UE) 2018/1139, afin de réaliser l'interopérabilité et de garantir la sécurité de l'exploitation. Ces exigences devraient donc être imposées aux exploitants d'aéronefs lorsqu'ils effectuent des vols à destination, à l'intérieur ou au départ de l'espace aérien du ciel unique européen.
- (3) Afin d'assurer la continuité de l'exploitation des aéronefs dotés de capacités de communication, de navigation et de surveillance pour l'utilisation de l'espace aérien du ciel unique européen, le présent règlement devrait être fondé sur les règles de mise en œuvre pertinentes adoptées sur la base du règlement (CE) n° 552/2004, moyennant les adaptations nécessaires.
- (4) En particulier, le règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission <sup>(3)</sup>, les règlements d'exécution (UE) n° 1206/2011 <sup>(4)</sup>, (UE) n° 1207/2011 <sup>(5)</sup> et (UE) n° 1079/2012 <sup>(6)</sup> contiennent des dispositions détaillées concernant les règles d'exploitation relatives à l'utilisation de l'espace aérien et des équipements d'aéronef. Il convient dès lors d'abroger le règlement (CE) n° 29/2009 et les règlements d'exécution (UE) n° 1206/2011, (UE) n° 1207/2011 et (UE) n° 1079/2012.
- (5) Dans la mesure du possible, les exigences existantes découlant de ces règlements devraient être reprises dans le présent règlement afin de respecter les attentes légitimes des exploitants d'aéronefs et des prestataires de services ATM/ANS concernés par ces exigences.

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

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (règlement sur l'interopérabilité) (JO L 96 du 31.3.2004, p. 26).

<sup>(3)</sup> Règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen (JO L 13 du 17.1.2009, p. 3).

<sup>(4)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 1206/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à l'identification d'un aéronef dans le cadre des activités de surveillance pour le ciel unique européen (JO L 305 du 23.11.2011, p. 23).

<sup>(5)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 1207/2011 de la Commission du 22 novembre 2011 fixant les exigences relatives à la performance et à l'interopérabilité des activités de surveillance pour le ciel unique européen (JO L 305 du 23.11.2011, p. 35).

<sup>(6)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 1079/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 établissant des spécifications relatives à l'espacement des canaux de communication vocale pour le ciel unique européen (JO L 320 du 17.11.2012, p. 14).

- (6) Il convient que ces exigences continuent de s'appliquer aux exploitants d'aéronefs qui opèrent dans le cadre de la circulation aérienne générale dans l'espace aérien du ciel unique européen, pendant toutes les phases de vol et dans l'aire de mouvement d'un aéroport, à l'exception des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 3, point a), du règlement (UE) 2018/1139. Les États membres devraient être chargés de veiller à ce que l'exploitation de ces aéronefs tienne dûment compte de la sécurité de la navigation de tous les autres aéronefs. Les États membres peuvent toutefois décider d'appliquer le présent règlement à ces aéronefs.
- (7) Conformément au champ d'application du règlement (CE) n° 29/2009, le présent règlement devrait prévoir les mêmes exceptions aux exigences en matière de liaison de données que celles prévues par la décision d'exécution (UE) 2019/2012 de la Commission <sup>(7)</sup>.
- (8) L'article 14, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) 1079/2012 prévoyait des dérogations à l'obligation selon laquelle, pour exploiter un aéronef devant être équipé d'une radio, l'équipement radio devait être capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz. Le présent règlement ne devrait pas modifier les dérogations existantes.
- (9) L'élaboration des exigences du présent règlement a dûment tenu compte du contenu du plan directeur ATM et des capacités de communication, de navigation et de surveillance qu'il contient.
- (10) Par son avis 01/2023, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a élaboré et soumis à la Commission un projet de règles de mise en œuvre conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.
- (11) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

### **Objet et champ d'application**

1. Le présent règlement établit les règles d'exploitation relatives à l'utilisation de l'espace aérien et les exigences applicables aux équipements d'aéronef nécessaires à une exploitation sûre et uniforme à l'intérieur de l'espace aérien du ciel unique européen.
2. Le présent règlement s'applique aux exploitants d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points b) i) et b) ii), et à l'article 2, paragraphe 1, point c), du règlement (UE) 2018/1139 qui exercent des activités de circulation aérienne générale à destination, à l'intérieur ou au départ de l'espace aérien du ciel unique européen.

#### *Article 2*

### **Définitions**

Aux fins du présent règlement d'exécution, les définitions suivantes s'appliquent:

- 1) «organisme de contrôle de la circulation aérienne» (ou «organisme ATC») est un terme générique qui peut désigner un centre de contrôle régional, un centre de contrôle d'approche ou une tour de contrôle d'aéroport;
- 2) «service de liaison de données» désigne un ensemble d'opérations de gestion du trafic aérien connexes, étayées par des communications air-sol par liaison de données, qui ont une fonctionnalité clairement définie et qui commencent et se terminent par un événement d'exploitation;
- 3) «exploitation avec porteuse décalée» désigne une situation où la couverture opérationnelle spécifiée ne peut être assurée par un émetteur au sol unique et où, afin de réduire au minimum les problèmes de brouillage, les signaux émis par deux ou plusieurs émetteurs au sol sont décalés par rapport à la fréquence centrale nominale du canal.

<sup>(7)</sup> Décision d'exécution (UE) 2019/2012 de la Commission du 29 novembre 2019 relative à l'octroi de dérogations en vertu de l'article 14 du règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen (JO L 312 du 3.12.2019, p. 95).

*Article 3***Équipements et règles d'exploitation de l'aéronef**

Les exploitants d'aéronefs veillent à ce que leurs aéronefs soient équipés et exploités conformément aux règles et procédures énoncées à l'annexe I (partie COM) et à l'annexe II (partie SUR).

*Article 4***Moyens de conformité**

1. L'Agence établit des moyens acceptables de conformité («AMC») qui peuvent être utilisés pour établir la conformité avec le présent règlement, le règlement (UE) 2018/1139 et les actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.
2. D'autres moyens de conformité peuvent être utilisés pour établir la conformité avec le présent règlement.
3. Les autorités compétentes mettent en place un système permettant d'évaluer de manière cohérente si les autres moyens de conformité que les organismes placés sous leur supervision ou elles-mêmes utilisent sont conformes au règlement (UE) 2018/1139 et aux actes délégués et d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.
4. Les autorités compétentes informent l'Agence de tout autre moyen de conformité que les personnes physiques ou morales sous leur supervision ou elles-mêmes utilisent pour établir le respect du présent règlement.

*Article 5***Abrogation**

Le règlement (CE) n° 29/2009 et les règlements d'exécution (UE) n° 1206/2011, (UE) n° 1207/2011 et (UE) n° 1079/2012 sont abrogés.

*Article 6***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres.

Fait à Bruxelles, le 12 septembre 2023.

*Par la Commission*  
*La présidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ANNEXE I

**Communication****(Partie COM)****AUR.COM.1001 Objet**

La présente partie établit des exigences relatives aux équipements d'aéronef et des règles d'exploitation en ce qui concerne l'utilisation de l'espace aérien couvrant les exigences applicables aux services de liaison de données et à l'espacement entre les canaux de communication vocale.

## TITRE 1 — SERVICES DE LIAISON DE DONNÉES

**AUR.COM.2001 Champ d'application**

Le présent titre s'applique uniquement aux vols effectués dans le cadre de la circulation aérienne générale conformément aux règles de vol aux instruments au-dessus du niveau de vol FL 285 dans l'espace aérien du ciel unique européen, à l'exclusion de l'espace aérien qui ne fait pas partie de la région EUR de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de la région supérieure d'information de vol (UIR) de la Finlande au nord de 61°30', et de la Suède au nord de 61°30'.

**AUR.COM.2005 Exigences relatives aux équipements d'aéronef**

1. Les exploitants d'aéronefs:
  - a) veillent à ce que tout aéronef qu'ils exploitent soit en mesure d'utiliser les services de liaison de données suivants:
    - i) Fonction d'initialisation de la liaison de données (DLIC);
    - ii) Gestion des communications du contrôle de la circulation aérienne (ATC);
    - iii) Autorisation et information ATC;
    - iv) Vérification de microphone ATC;
  - b) prennent les dispositions appropriées pour faire en sorte que les échanges de données puissent être établis entre leurs aéronefs dotés d'une fonction de liaison de données et tous les organismes ATC susceptibles de contrôler les vols qu'ils exploitent, compte dûment tenu des éventuelles limitations de couverture inhérentes à la technologie de communication utilisée.
2. Le point 1 ne s'applique pas:
  - a) aux aéronefs dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1995;
  - b) aux aéronefs dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et sur lesquels a été installé, avant cette date, un équipement de liaison de données assurant l'interopérabilité des applications ATS sur le réseau air-sol du système embarqué de communications, d'adressage et de compte rendu (ACARS), utilisé principalement lorsque la surveillance radar n'est pas possible dans la pratique;
  - c) aux aéronefs d'une capacité maximale certifiée de 19 passagers ou moins et d'une masse maximale certifiée au décollage de 45 359 kg (100 000 lb) ou moins et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois avant le 5 février 2020;
  - d) aux aéronefs volant à des fins d'essai, de livraison ou d'entretien ou équipés de composants de liaison de données temporairement inexploitable dans les conditions précisées dans la liste minimale d'équipements applicable;
  - e) aux combinaisons de modèles et types d'aéronef énumérés à l'appendice I;
  - f) aux combinaisons de modèles et types d'aéronef énumérés à l'appendice II dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois avant le 5 février 2020.

**AUR.COM.2010 Procédures d'exploitation et formation relatives aux services de liaison de données**

Les exploitants d'aéronefs prennent les mesures nécessaires pour garantir que:

- a) leurs procédures d'exploitation sont conformes au présent titre et figurent dans leurs manuels d'exploitation; et

- b) le personnel utilisant l'équipement de liaison de données est dûment informé du présent titre et est convenablement formé aux fonctions qu'il exerce.

TITRE 2 — ESPACEMENT ENTRE CANAUX DE COMMUNICATION VOCALE

**AUR.COM.3001 Champ d'application**

Le présent titre s'applique uniquement aux vols effectués dans le cadre de la circulation aérienne générale à l'intérieur de l'espace aérien du ciel unique européen qui fait partie de la région EUR de l'OACI et pour lesquels des services de radiocommunications vocales air-sol et sol-sol dans la bande de fréquences 117,975-137 MHz sont fournis. La région d'information de vol (FIR) et la région supérieure d'information de vol (UIR) des Canaries sont exclues du champ d'application.

**AUR.COM.3005 Exigences relatives aux équipements d'aéronef**

- (1) Les exploitants d'aéronefs veillent à ce que tous les équipements de communication vocale mis en service après le 17 novembre 2013 aient la capacité d'utiliser l'espacement entre canaux de 8,33 kHz et puissent être syntonisés sur des canaux espacés de 25 kHz.
  - (2) Les dérogations à l'obligation d'exploiter un aéronef pour lequel l'emport d'une radio dont l'équipement hertzien est capable d'utiliser un espacement entre canaux de 8,33 kHz est requis, accordées par les États membres en vertu de l'article 14, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) n° 1079/2012 pour des cas ayant une incidence limitée sur le réseau et qui ont été communiquées à la Commission, restent valables.
-

## Appendice I

## Déroptions visées au point AUR.COM.2005 2) e)

Type/série/modèle de l'aéronef	Constructeur	Indicateur OACI de type
AN-12 tous	Antonov	AN12
AN-124 100	Antonov	A124
IL-76 tous	Ilyushin	IL76
A300 tous	Airbus	A30B A306 A3ST
A310 tous	Airbus	A310
A-319/-320/-321 avec un certificat de navigabilité délivré pour la première fois entre le 1 <sup>er</sup> janvier 1995 et le 5 juillet 1999	Airbus	A319 A320 A321
A340 tous	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 tous	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

## Appendice II

**Dérogations visées au point AUR.COM.2005 2) f)**

Type/série/modèle de l'aéronef	Constructeur	Indicateur OACI de type
A330 Series 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 tous	Dassault	F2TH
Falcon 900 tous	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

## ANNEXE II

**Surveillance****(Partie SUR)****AUR.SUR.1001 Objet**

La présente partie établit des exigences relatives aux équipements d'aéronef et des règles d'exploitation en ce qui concerne l'utilisation de l'espace aérien couvrant les exigences applicables aux activités de surveillance.

## TITRE 1 — SURVEILLANCE DÉPENDANTE COOPÉRATIVE

**AUR.SUR.2001 Champ d'application**

- (1) Le présent titre s'applique uniquement aux vols effectués dans le cadre de la circulation aérienne générale selon les règles de vol aux instruments au sein de l'espace aérien du ciel unique européen qui fait partie de la région EUR de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- (2) Nonobstant le point (1), le point AUR.SUR.2015 s'applique à tous les vols effectués dans le cadre de la circulation aérienne générale.

**AUR.SUR.2005 Exigences relatives aux équipements d'aéronef**

1. Les exploitant d'aéronefs veillent à ce que:
  - a) les aéronefs soient équipés de transpondeurs de radar secondaire de surveillance (transpondeurs SSR) en état de fonctionnement qui satisfont aux conditions suivantes:
    - i) ils sont capables d'utiliser la surveillance élémentaire en mode S (ELS) embarquée;
    - ii) ils offrent une continuité suffisante pour éviter de présenter un risque opérationnel;
  - b) les aéronefs ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg ou ayant une capacité maximale de vitesse vraie au niveau de vol de croisière supérieure à 250 nœuds et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois le 7 juin 1995 ou après cette date, soient équipés de transpondeurs SSR en état de fonctionnement satisfaisant aux conditions suivantes:
    - i) ils disposent des capacités de surveillance dépendante automatique en mode diffusion «out» (ADS-B Out) utilisant le Squitter long 1 090 Mhz (ES), en plus des capacités visées au point a)i);
    - ii) ils offrent une continuité suffisante pour éviter de présenter un risque opérationnel;
  - c) les aéronefs à voilure fixe ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg ou ayant une capacité maximale de vitesse vraie au niveau de vol de croisière supérieure à 250 nœuds et dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois le 7 juin 1995 ou après cette date, soient équipés de transpondeurs SSR en état de fonctionnement satisfaisant aux conditions suivantes:
    - i) ils possèdent les capacités de surveillance renforcée en mode S embarquée (EHS), en plus des capacités visées aux points a) i) et b) i);
    - ii) ils offrent une continuité suffisante pour éviter de présenter un risque opérationnel;
2. Les points 1 b) et c) ne s'appliquent pas aux aéronefs qui appartiennent à l'une des catégories suivantes:
  - a) aéronefs effectuant un vol à des fins d'entretien;
  - b) aéronefs effectuant un vol à des fins d'exportation;
  - c) aéronefs dont l'exploitation prendra fin au plus tard le 31 octobre 2025.
3. Les exploitants d'aéronefs dont le certificat de navigabilité individuel a été délivré pour la première fois avant le 7 décembre 2020 satisfont aux dispositions des points 1 b) et c), sous réserve des conditions suivantes:
  - a) ils ont mis en place, avant le 7 décembre 2020, un programme de mise à niveau établissant la conformité aux points 1 b) et c);

b) ces aéronefs n'ont bénéficié d'aucun financement de l'Union octroyé aux fins de la mise en conformité de tels aéronefs avec les exigences énoncées aux points 1 b) et c).

4. Les exploitants d'aéronefs veillent à ce que les aéronefs équipés conformément aux points 1, 2 et 3 et ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg ou une capacité maximale de vitesse vraie au niveau de vol de croisière supérieure à 250 nœuds fonctionnent en diversité d'antenne.

#### **AUR.SUR.2010 Transpondeur inexploitable**

Les exploitants d'aéronefs dont les transpondeurs ne sont temporairement pas en mesure de respecter les exigences énoncées aux points AUR.SUR.2005 1 b) et c) sont autorisés à exploiter ces aéronefs pendant une durée maximale de 3 jours consécutifs.

#### **AUR.SUR.2015 Transpondeur fonctionnant avec une adresse OACI 24 bits de l'aéronef**

Les exploitants d'aéronefs veillent à ce que tout transpondeur mode S installé à bord d'un aéronef qu'ils exploitent fonctionne avec une adresse OACI 24 bits de l'aéronef correspondant à l'immatriculation attribuée par l'État d'immatriculation de l'aéronef.

#### **AUR.SUR.2020 Procédures d'exploitation et formation relatives à la surveillance**

Les exploitants d'aéronefs prennent les mesures nécessaires pour garantir que:

- a) leurs procédures d'exploitation sont conformes au présent titre et figurent dans leurs manuels d'exploitation; et
- b) le personnel utilisant l'équipement de surveillance est dûment informé du présent titre et est convenablement formé aux fonctions qu'il exerce.

---