

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/386 DE LA COMISIÓN****de 6 de marzo de 2017****que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011, por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el 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») <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 3, apartado 5,

Previa consulta al Comité del Cielo Único,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011 de la Comisión <sup>(2)</sup> establece los requisitos necesarios para los sistemas utilizados para el suministro de datos de vigilancia, sus componentes y procedimientos asociados a fin de garantizar la armonización del rendimiento, la interoperabilidad y la eficacia de dichos sistemas dentro de la red europea de gestión del tráfico aéreo y para facilitar la coordinación civil-militar.
- (2) Para poder equipar las aeronaves con capacidades nuevas o actualizadas, es necesario que los operadores dispongan de las pertinentes especificaciones de los equipos en las fechas indicadas en el artículo 5, apartados 4 y 5, del Reglamento (UE) n.º 1207/2011. No obstante, las especificaciones de certificación pertinentes elaboradas por la Agencia Europea de Seguridad Aérea («la Agencia») son, en cierta medida, incompatibles con los requisitos del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011 y deben reajustarse a dichos requisitos y ser coherentes con ellos. Por tanto, no todos los operadores han podido equipar sus nuevas aeronaves con las nuevas funcionalidades ADS-B «Out» y Mode S Enhanced para el 8 de junio de 2016.
- (3) Además, las partes interesadas han indicado que, en la actualidad, los componentes de los sistemas de vigilancia embarcados no siempre son conformes con el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011. Esto se aplica especialmente a los transpondedores Mode S Elementary utilizados anteriormente que no parecen ajustarse a la norma más reciente (ED-73E) establecida en las especificaciones de certificación pertinentes de la Agencia. Los transpondedores Mode S Elementary no conformes tendrán que ajustarse a las especificaciones mediante una mejora de los mismos. Teniendo en cuenta la obligación de equipar asimismo las aeronaves con las funcionalidades ADS-B y Mode S Enhanced, se impone una única mejora de los componentes embarcados con las tres funcionalidades por razones de rentabilidad.
- (4) Por tanto, deben modificarse las fechas en que los operadores han de cumplir los requisitos de interoperabilidad pertinentes del Reglamento (UE) n.º 1207/2011, a fin de concederles un plazo suplementario suficiente. Teniendo en cuenta los retrasos adicionales en la certificación y en la disponibilidad de los equipos necesarios que afectan a la correcta readaptación de la flota existente, no procede distinguir a este respecto entre aeronaves en función de la fecha de su certificado de aeronavegabilidad individual.
- (5) Para cumplir sus obligaciones en materia de protección del espectro establecidas en el artículo 6 del Reglamento (UE) n.º 1207/2011, los Estados miembros deben velar por que los proveedores de servicios de navegación aérea dispongan de las herramientas de medición y de los medios de cumplimiento necesarios para evitar que los sistemas de vigilancia terrestres produzcan interferencias nocivas. Teniendo en cuenta que no es fácil disponer de esos medios de cumplimiento y herramientas y que las fechas en que los operadores han de cumplir los requisitos de interoperabilidad pertinentes se modifican ahora, las fechas en que los Estados miembros han de cumplir los requisitos de protección del espectro pertinentes del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011 también deben modificarse, a fin de conceder a los Estados miembros un plazo suplementario suficiente para cumplir con sus obligaciones.

<sup>(1)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 26.

<sup>(2)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo (DO L 305 de 23.11.2011, p. 35).

- (6) En aras de la coherencia, los operadores de aeronaves de Estado deben beneficiarse de los mismos aplazamientos de las fechas de aplicación que los operadores de otras aeronaves. Las fechas en que los Estados miembros han de velar por que las aeronaves de Estado se atengan a los requisitos pertinentes del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011 deben, por tanto, modificarse también. Las fechas relativas a las exenciones a determinadas categorías de aeronaves establecidas en dicho Reglamento de Ejecución deben ajustarse también a fin de preservar el efecto práctico de esas normas, y las referencias a su anexo II deben actualizarse.
- (7) Procede, por tanto, modificar el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011 se modifica como sigue:

1) El artículo 5 se modifica como sigue:

a) se suprime el apartado 4;

b) los apartados 5, 6 y 7 se sustituyen por el texto siguiente:

«5. Los operadores velarán por que a más tardar el 7 de junio de 2020:

a) las aeronaves que realicen los vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia que tengan las capacidades establecidas en el anexo II, parte A;

b) las aeronaves con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos, que realicen vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia que tengan, además de las capacidades establecidas en el anexo II, parte A, las capacidades establecidas en su parte B;

c) las aeronaves de ala fija con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos, que realicen vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia que tengan, además de las capacidades establecidas en el anexo II, parte A, las capacidades establecidas en su parte C.

6. Los operadores velarán por que las aeronaves equipadas con arreglo al apartado 5 y con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos operen con diversidad de antenas conforme a lo establecido en el apartado 3.1.2.10.4 del anexo 10, vol. IV, cuarta edición, del Convenio de Chicago, incluidas todas las enmiendas hasta la número 85.

7. Los Estados miembros podrán imponer requisitos de equipamiento conforme al apartado 5, letra b), a todas las aeronaves que operen vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, en áreas donde los servicios de vigilancia que utilicen los datos de vigilancia a que se refiere el anexo II, parte B, sean prestados por proveedores de servicios de navegación aérea.».

2) En el artículo 6, apartados 1 y 3, la fecha de «5 de febrero de 2015» se sustituye por la de «2 de enero de 2020».

3) En el artículo 8, los apartados 1, 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros velarán por que a más tardar el 7 de junio de 2020 las aeronaves de Estado que operen de conformidad con el artículo 2, apartado 2, estén equipadas con transpondedores del radar secundario de vigilancia con la capacidad establecida en el anexo II, parte A.

2. Los Estados miembros velarán por que a más tardar el 7 de junio de 2020 las aeronaves de Estado de transporte con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos que operen de conformidad con el artículo 2, apartado 2, estén equipadas con transpondedores del radar secundario de vigilancia que tengan, además de la capacidad establecida en el anexo II, parte A, la capacidad establecida en sus partes B y C.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el 1 de enero de 2019, a más tardar, la lista de las aeronaves de Estado que no se pueden equipar con transpondedores de radar secundario de vigilancia que cumplan los requisitos establecidos en el anexo II, parte A, justificando los motivos.

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el 1 de enero de 2019, a más tardar, la lista de aeronaves de Estado con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos que no se pueden equipar con transpondedores de radar secundario de vigilancia que cumplan los requisitos especificados en el anexo II, partes B y C, justificando los motivos.

Uno de los siguientes motivos justificará que las aeronaves no estén equipadas:

- a) razones técnicas imperativas;
  - b) aeronaves de Estado que operen de conformidad con el artículo 2, apartado 2, y que vayan a estar fuera de servicio, a más tardar, el 1 de enero de 2024;
  - c) limitaciones de suministro.».
- 4) El artículo 14 se modifica como sigue:
- a) en el apartado 1, la fecha de «8 de junio de 2016» se sustituye por la de «7 de junio de 2020»;
  - b) en el apartado 3, la fecha de «1 de julio de 2017» se sustituye por la de «1 de enero de 2019».
- 5) El anexo II se modifica como sigue:
- a) El título de la parte A se sustituye por el texto siguiente:  
**«Parte A. Capacidades de los transpondedores de radar secundario de vigilancia contempladas en el artículo 4, apartado 3, en el artículo 5, apartado 5, letra a), en el artículo 7, apartado 2, y en el artículo 8, apartados 1 y 3».**
  - b) El título de la parte B se sustituye por el texto siguiente:  
**«Parte B. Capacidades de los transpondedores de radar secundario de vigilancia contempladas en el artículo 4, apartado 3, en el artículo 5, apartado 5, letra b), en el artículo 5, apartado 7, en el artículo 7, apartado 2, y en el artículo 8, apartados 2 y 3».**
  - c) El título de la parte C se sustituye por el texto siguiente:  
**«Parte C. Capacidad adicional de datos de vigilancia de los transpondedores de radar secundario de vigilancia contemplada en el artículo 4, apartado 3, en el artículo 5, apartado 5, letra c), en el artículo 7, apartado 2, en el artículo 8, apartados 2 y 3, y en el artículo 14, apartado 1».**

#### Artículo 2

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 6 de marzo de 2017.

Por la Comisión  
El Presidente  
Jean-Claude JUNCKER