



SCT
SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



Agencia Federal de
Aviación Civil

**ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO
PROY-NOM-091/2-SCT3-2018**

**ADJUNTO 6.1- LEGISLACIÓN EN
EUROPA**

ADJUNTO 6.1.- LEGISLACIÓN EN EUROPA

El 7 de marzo del 2017 se publica en el Diario Oficial de la Unión Europea el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/386 de la Comisión Europea del 6 de marzo de 2017, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 1207/2011, por el que se establecen los requisitos de rendimientos e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo.

Considerando lo siguiente:

El Reglamento de Ejecución (UE) n°. 1207/2011 por el que se establecen 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 (EATMN) y para facilitar la coordinación civil-militar.

Debido a la incompatibilidad entre las especificaciones de certificación pertinentes elaboradas por la Agencia Europea de Seguridad Aérea y los requisitos del Reglamento de Ejecución 1207/2011, no todos los operadores han podido equipar sus aeronaves con las nuevas funcionalidades ADS-B <<OUT>> y Mode S Enhanced para el 8 de junio de 2016, por lo cual se deberán hacer ajustes a dichos requisitos y ser coherentes en ellos.

De igual manera para dar cumplimiento al artículo 6 del Reglamento (UE) 1207/2011, en materia de protección del espectro, los Estados miembros deben velar porque 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 terrestres de vigilancia produzcan alguna interferencia nociva.

En aras de la coherencia, los operadores de aeronaves de Estado deben beneficiarse de los mismos aplazamientos de las fechas de aplicación., por tanto, se procedió a modificar el Reglamento de Ejecución (UE) 1207/2011 en consecuencia.

Se adoptó el presente reglamento:

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

- 1) El artículo 5, Requisitos de interoperabilidad, 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 porque a más tardar el 7 de junio de 2020:

 - a) las aeronaves que realicen 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 a 5700 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 5700 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 porque las aeronaves equipadas con arreglo al apartado 5 y con una masa máxima de despegue certificada superior a 5700 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 el 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, Protección al espectro, 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, Aeronaves de estado, 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 porque a más tardar el 7 de junio de 2020 las aeronaves de Estado de transporte con una masa máxima de despegue certificada superior a 5700 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 certificada de 5700 kg o 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, parte 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, Extensiones relativas a las aeronaves, 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>>

Este Reglamento ha entrado en vigor a los veinte días posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.