COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

ANNEX

ANEXO

de la

Prouesta de Decisión del Consejo

sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto a la notificación de diferencias en relación con los anexos 1, 3, 4, 6 (partes I, II y III), 10 (volúmenes I y II), 11, 14 (volúmenes I y II), 15 y 16 (volúmenes I, II y III), del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto a la adopción de las enmiendas 46 y 39 del anexo 6 (partes I y II) de dicho Convenio en relación con el aplazamiento del futuro requisito de equipamiento con un registrador de voz de cabina de vuelo (CVR) de veinticinco horas para evitar consecuencias no deseadas debido a la contingencia por la COVID-19

ANEXO

Diferencias que deben notificarse a la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con una serie de enmiendas adoptadas de los anexos del Convenio de Chicago

1. DIFERENCIAS QUE DEBEN NOTIFICARSE

En su 219.º período de sesiones, celebrado del 2 al 20 de marzo de 2020, el Consejo de la OACI adoptó una serie de enmiendas de varios anexos del Convenio de Chicago en los ámbitos de la seguridad, el medio ambiente y la navegación aérea. En este contexto, teniendo en cuenta la legislación pertinente de la Unión, las diferencias se notificarán a la OACI de la manera siguiente:

1.1. Enmienda 176 del anexo 1 sobre licencias al personal

Se notificarán diferencias.

1.2. Enmienda 79 del anexo 3 sobre el servicio meteorológico para la navegación aérea internacional

Se notificarán diferencias.

1.3. Enmiendas 44, 37 y 23 de las partes I, II y III, respectivamente, del anexo 6 sobre la operación de aeronaves

Parte I: Se notificarán diferencias.
Parte II: Se notificarán diferencias.
Parte III: Se notificarán diferencias.

1.4. Enmienda 92 del anexo 10 sobre telecomunicaciones aeronáuticas, volúmenes I y II

Volumen I: Se notificarán diferencias.
Volumen II: Se notificarán diferencias.

1.5. Enmienda 52 del anexo 11 sobre servicios de tránsito aéreo

Se notificarán diferencias.

1.6. Enmiendas 15 y 9 del anexo 14 sobre telecomunicaciones aeronáuticas, volúmenes I y II

Volumen I: Se notificarán diferencias.
Volumen II: Se notificarán diferencias.

1.7. Enmienda 41 del anexo 15

Se notificará la diferencia.

1.8. Enmiendas 13, 10 y 1 del anexo 16 sobre protección del medio ambiente, volúmenes I, II y III

Volumen I: Se notificarán las diferencias.
Volumen II: Se notificarán diferencias.
Volumen III: Se notificarán diferencias.

2. INFORMACIÓN SOBRE LAS DIFERENCIAS QUE SE NOTIFICARÁN

2.1. Enmienda 176 del anexo 1 sobre licencias al personal

2.1.1. Descripción

La enmienda se deriva de las recomendaciones formuladas por el Equipo especial sobre instrucción y evaluación basadas en competencias (CBTA-TF) de la OACI y de la Secretaría de la OACI, y se refiere a la adaptación a la enmienda 5 de los «Procedimientos para los servicios de navegación aérea; Instrucción (PANS-TRG, Doc. 9868)», nuevas definiciones, actualizaciones de los requisitos aplicables a los encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo, la modificación de las disposiciones sobre las aeronaves de despegue vertical, y el aplazamiento de su aplicabilidad, y la introducción de disposiciones sobre los instructores de formación de control del tránsito aéreo en el puesto de trabajo.

2.1.2. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión[1]

Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión[2]

2.1.3. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 176 del anexo 1

Disposición del anexo	**Categoría de diferencia**	**Información sobre la diferencia**	**Observaciones**
CAPÍTULO 1. DEFINICIONES Y NORMAS GENERALES RELATIVAS A LAS LICENCIAS 1.1. Definiciones Competencia; Elemento de competencia; Unidad de competencia; Gestión de errores; Criterios de performance; Gestión de amenazas.	C	El Reglamento (UE) n.º 1178/2011 incluye estas definiciones tal como se especifican en el anexo 1 de la OACI, 12.ª edición de 2018. El Reglamento (UE) 2015/340 no incluye las definiciones mencionadas.	Para tratar los problemas de redacción, está previsto que se adopte una modificación del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 en el marco de la RMT.0587, «Actualización periódica de la normativa relativa a la formación de los pilotos, las pruebas y verificaciones y la supervisión correspondiente». En el futuro se estudiará una modificación del Reglamento (UE) 2015/340 en el marco de la RMT.0668, «Actualización periódica de las normas de concesión de licencias de controlador de tránsito aéreo».

[1] DO L 311 de 25.11.2011, p. 1.

[2] DO L 63 de 6.3.2015, p. 1.

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES Y NORMAS GENERALES RELATIVAS A LAS LICENCIAS 1.1. Definiciones Instrucción y evaluación basadas en competencias; Norma de competencia; Condiciones; Marco de competencias de la OACI; Supervisión; Comportamiento observable (OB); Piloto a los mandos (PF); Piloto que supervisa (PM).	C	La normativa de la UE no incluye estas definiciones.	Está previsto que se adopte una modificación del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 en el marco de la RMT.0587, «Actualización periódica de la normativa relativa a la formación de los pilotos, las pruebas y verificaciones y la supervisión correspondiente».
2.4.3. Requisitos específicos de la emisión de la habilitación para la categoría de avión 2.4.3.1. Experiencia 2.4.3.1.1. El crédito se limitará a un máximo de veinte horas.	A	El punto FCL.315 CPL, junto con el apéndice 3 del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, permite un máximo de diez horas de crédito.	
1.2.8.2 y APÉNDICE 2 ORGANIZACIÓN DE FORMACIÓN APROBADA 3. Programas de formación	B	Los puntos FCL.115 LAPL, FCL.210 PPL, FCL.315 CPL y FCL.315(A), FCL.410.A MPL, FCL.515 ATPL, FCL930 FI, FCL.930FI FI, FCL.930.TRI TRI, FCL.930.CRI CRI, FCL930.IRI IRI, FCL930.SFI SFI, FCL930.MCCI MCCI, FCL930.ST STI, FCL.930.MI MI y FCL.930.FTI FTI, el apéndice 3 del anexo I, el apéndice 5 del anexo I y el apéndice 6 del anexo I (Parte FCL) del Reglamento (UE) 2011/1178 de la Comisión, sobre licencias de la tripulación de vuelo, garantizan la necesaria flexibilidad de los programas de formación.	

CAPÍTULO 4. LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA PERSONAL DISTINTO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO 4.4. Licencia de controlador de tránsito aéreo 4.4.1. Requisitos para la emisión de la licencia 4.4.1.3. Experiencia 4.4.1.3.1	C	El Reglamento (UE) 2015/340 no contiene el requisito sobre los tres meses de servicio.	Se estudiará una modificación del Reglamento (UE) 2015/340 en el marco de la RMT.0668, «Actualización periódica de las normas de concesión de licencias de controlador de tránsito aéreo». Está prevista la emisión de un anuncio de propuesta de modificación de aquí al final de 2020.
4.4.1.3.2.	A	El Reglamento (UE) 2015/340 trata la norma mencionada de forma detallada en lo que concierne a la experiencia y la formación de los instructores de formación en el puesto de trabajo.	No se prevé ningún cambio en el Reglamento (UE) 2015/340, parte ATCO.
4.5. Habilitaciones de controlador de tránsito aéreo 4.5.2. Requisitos para las habilitaciones de controlador de tránsito aéreo 4.5.2.2. Experiencia 4.5.2.2.1, letra b)	B	La Parte ATCO del Reglamento (UE) 2015/340 trata la norma mencionada sin imponer una obligación adicional.	No se prevé ningún cambio en el Reglamento (UE) 2015/340, parte ATCO.
4.5.2.2.1, letra c)	C	La normativa de la Unión no requiere experiencia/formación sobre la aproximación con radar de vigilancia.	Está previsto tratar la norma en los medios aceptables de cumplimiento (AMC) asociados de la Parte ATCO del Reglamento (UE) 2015/340 en el marco de la RMT.0668, «Actualización periódica de las normas de concesión de licencias de controlador de tránsito aéreo». Está prevista la emisión de un anuncio de propuesta de modificación de aquí al final de 2020.

4.5.2.2.2.	B	La Parte ATCO del Reglamento (UE) 2015/340 no exige que la solicitud de una habilitación se presente en un plazo de seis meses a partir del momento en que se complete la experiencia. No obstante, el mismo Reglamento exige que las atribuciones se ejerzan dentro de un plazo que no exceda de noventa días. La norma ATCO hace referencia a un año cuando el titular de una licencia de alumno controlador de tránsito aéreo no haya comenzado a ejercer las atribuciones de dicha licencia a partir de la fecha de su expedición o haya interrumpido el ejercicio de dichas atribuciones durante un período superior a un año. En ese caso, solo podrá iniciar o continuar la formación de unidad en dicha habilitación tras una evaluación de su competencia anterior, para determinar si sigue cumpliendo los requisitos pertinentes para dicha habilitación, y una vez satisfechos los requisitos de formación derivados de dicha evaluación.	

1.2. Enmienda 79 del anexo 3 sobre el servicio meteorológico para la navegación aérea internacional

1.2.1. Descripción

La enmienda, que surgió a raíz de la cuarta reunión del Panel Meteorológico (METP/4), se refiere al modelo de intercambio de información meteorológica de la OACI (IWXXM), al servicio de vigilancia de volcanes en las aerovías internacionales (IAVW), al sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) y a los boletines SIGMET, AIRMET y GAMET[3].

[3] En el Reglamento (UE) 2017/373 se hace referencia a AIRMET y SIGMET. Estos mensajes ofrecen información a los usuarios del espacio aéreo en relación con determinadas condiciones meteorológicas.

1.2.2. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión[4]

1.2.3. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 79 del anexo 3

Disposición del anexo	**Categoría de diferencia**	**Información sobre la diferencia**	**Observaciones**
ANEXO 3, enmienda 79, capítulo 1. 1.1. «Definiciones»; «Centro de avisos de cenizas volcánicas (VAAC)»	C	En la normativa de la Unión, la definición de «centro de avisos de cenizas volcánicas (VAAC)» incluye el texto «después de las erupciones volcánicas».	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento se haya suprimido el texto «después de las erupciones volcánicas» y que la definición de «centro de avisos de cenizas volcánicas (VAAC)» sea coherente con la enmienda 79 de la OACI.
ANEXO 3, enmienda 79, capítulo 3. 3.4. «Oficinas de vigilancia meteorológica»; nueva disposición 3.4.4	C	En la normativa de la Unión no se incluye la recomendación de que las oficinas de vigilancia meteorológica (MWO) coordinen SIGMET con las MWO vecinas.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento se haya incluido un requisito equivalente al de la enmienda 79 de la OACI que sea coherente con dicha enmienda.

GAMET viene definido en las normas de la OACI. Consiste en un pronóstico de área en un lenguaje claro y abreviado para vuelos a baja altura en una región de información de vuelo o una subzona de esta, preparado por la oficina meteorológica designada por la autoridad meteorológica competente y que se intercambia con oficinas meteorológicas de las regiones de información de vuelo adyacentes, según lo acordado entre las autoridades meteorológicas correspondientes. Por lo que se refiere a la legislación de la Unión, se hace referencia al «pronóstico de área para vuelos a baja altura», tal como se define en el anexo I (Definiciones) del Reglamento (UE) 2017/373.

[4] DO L 62 de 8.3.2017, p. 1.

ANEXO 3, enmienda 79, capítulo 3. 3.7. «Centros de aviso de ciclones tropicales»; disposición 3.7, letra b).	C	En la normativa de la Unión no se incluye el requisito de incluir cambios en la intensidad en el momento de la observación (de los ciclones tropicales).	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento se haya añadido el requisito de incluir los cambios en la intensidad en el momento de la observación (de los ciclones tropicales), y que sea coherente con la enmienda 79 de la OACI.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 1. «Modelos de cartas y formularios»; MODELO VAG y MODELO SVA.	C	En la normativa de la Unión no están incluidos los modelos (ejemplos) actualizados de cartas que muestren proyecciones de Mercator y proyecciones estereográficas polares para avisos de cenizas volcánicas en formato gráfico, o para SIGMET en formato gráfico.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento estén incluidos los modelos (ejemplos) actualizados de cartas que muestren proyecciones de Mercator y proyecciones estereográficas polares y que sean coherentes con la enmienda 79 de la OACI.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 2; 1.2. «Pronósticos reticulares en altitud», disposición 1.2.1	C	En la normativa de la Unión existen las siguientes diferencias en relación con esta disposición: 1) se hace referencia a «aire claro» y «en nube» (en el contexto de la turbulencia); 2) el orden de difusión de los pronósticos se ajusta al orden de producción; y 3) el plazo para finalizar la difusión es de seis horas a partir de la hora normal de observación.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento se haya procedido a: 1) la supresión de «aire claro» y «en nube»; 2) la supresión de un orden de difusión especificado; y 3) la finalización de la difusión en un plazo de cinco horas, y que estos cambios sean coherente con la enmienda 79 de la OACI.

ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 2; 1.2. «Pronósticos reticulares en altitud», disposición 1.2.2, letra g)	C	En la normativa de la Unión no están incluidas las nuevas capas de turbulencia centradas en los niveles de vuelo 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) y 180 (500 hPa).	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento estén incluidas las nuevas capas de turbulencia centradas en los niveles de vuelo 100 (700 hPa), 140 (600 hPa) y 180 (500 hPa), incluidas las notas vinculadas, y que sean coherentes con la enmienda 79 de la OACI.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 2; 1.3. «Pronóstico de tiempo significativo (SIGWX)», disposición 1.3.1.1	C	En la normativa de la Unión, el plazo máximo para completar la difusión de los pronósticos de tiempo significativo (SIGWX) es de nueve horas a partir de la hora normal de observación.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento esté incluido el requisito de completar la difusión en un plazo de siete horas en las operaciones normales y en un plazo de nueve horas a partir de la hora normal de observación en las operaciones de apoyo, y que dicho requisito sea coherente la enmienda 79 de la OACI.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 2; 1.3. «Pronóstico de tiempo significativo (SIGWX)», disposición 1.3.1.3	C	En la normativa de la Unión, y teniendo en cuenta el aplazamiento de la aplicabilidad de la enmienda de la OACI (4 de noviembre de 2021), no existen requisitos para que los centros mundiales de pronóstico de área emitan pronósticos SIGWX en formato codificado IWXXM.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento esté incluido el requisito de que los centros mundiales de pronósticos de área emitan pronósticos SIGWX en formato codificado IWXXM, y que dicho requisito sea coherente con la enmienda 79 de la OACI.

ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 2; 2.1. «Utilización de productos del sistema mundial de pronóstico de área (WAFS)», disposición 2.1.2	C	Esta disposición no está incorporada en la normativa de la Unión. En consecuencia, y teniendo en cuenta la aplicabilidad diferida de la enmienda de la OACI (4 de noviembre de 2021), no existen requisitos para que las oficinas meteorológicas de aeródromo descifren en cartas estándar del WAFS los datos IWXXM recibidos de los centros mundiales de pronósticos de área.	El punto MET.TR.215 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión no es explícito en lo que concierne al uso de los productos del WAFS utilizados en la preparación de la información meteorológica facilitada para la documentación de vuelo. No se prevé ningún cambio en el Reglamento (UE) 2017/373 a este respecto.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 2; 2.2. «Notificación de discrepancias significativas a los WAFC», disposición 2.2	C	En la normativa de la Unión, y teniendo en cuenta la aplicabilidad diferida de la enmienda de la OACI (4 de noviembre de 2021), no existen requisitos para que las oficinas meteorológicas de aeródromo que utilicen datos IWXXM recibidos de los centros mundiales de pronósticos de área notifiquen las discrepancias significativas.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento esté incluido el requisito de que el proveedor de servicios meteorológico (no solo las oficinas meteorológicas de aeródromo) informe al WAFC respectivo de la existencia de discrepancias significativas al utilizar los datos IWXXM, y que dicho requisito sea coherente con la enmienda 79 de la OACI.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 2; Tabla A2-1, «Plantilla para mensaje de aviso de cenizas volcánicas»	C	En la normativa de la Unión, la plantilla no incluye referencias a «UNKNOWN» en el caso de la sección «Estado o región» del mensaje de aviso. No están incluidas las referencias a la elevación «SFC» (superficie) y «UNKNOWN» en la sección «Elevación de la cumbre». No están incluidos los ejemplos y las notas a pie de página sobre cenizas volcánicas «resuspendidas».	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento estén incluidas las referencias a «UNKNOWN» en la sección «Estado o región»; la elevación «SFC» (superficie) y «UNKNOWN» en la sección «Elevación de la cumbre»; y ejemplos en los que esté incluida la ceniza volcánica «RESUSPENDIDA», y que sean coherentes con enmienda 79 de la OACI.

ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 2; Ejemplo A2-1, «Plantilla para mensaje de aviso de cenizas volcánicas»	C	En la normativa de la Unión, no está incluido el cambio a «número de volcán» en el ejemplo.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento esté incluido el cambio a «número del volcán» en el ejemplo y que sea coherente con la enmienda 79 de la OACI.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 2; Tabla A2-2, «Plantilla para mensaje de aviso de ciclón tropical»	C	En la normativa de la Unión, la plantilla no prevé: 1) la indicación del cambio de intensidad en el momento de la observación del ciclón tropical; 2) la opción «NIL» con respecto a los cumulonimbos (CB) observados.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento se hayan incluido el cambio de intensidad en el momento de la observación de un ciclón tropical y la opción «NIL» en relación con los cumulonimbos (CB) observados, y que sean coherentes con la enmienda 79 de la OACI.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 2; Ejemplo A2-2, «Mensaje de aviso de ciclón tropical»	C	En la normativa de la Unión, el ejemplo actualizado no incluye el elemento que señala el cambio de intensidad en el momento de la observación del ciclón tropical.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento se haya incluido el elemento que señala el cambio de intensidad en el momento de la observación del ciclón tropical, y que sea coherente con la enmienda 79 de la OACI.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 2; Tabla A2-3, «Plantilla para mensaje de aviso de información meteorológica espacial»	C	En la normativa de la Unión no está incluida actualmente la función de los centros meteorológicos espaciales y, por tanto, tampoco la tabla A2-3.	La AESA seguirá vigilando la evolución de la oferta de meteorología espacial. Actualmente no hay previsto un calendario para la inclusión de la función de los centros meteorológicos espaciales en la normativa de la Unión.

ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 3; Tabla A3-2, «Plantilla para METAR y SPECI»	C	En la normativa de la Unión no está incluido explícitamente el uso de la barra oblicua («/») como indicador de «datos que faltan».	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento se habrá considerado la inclusión en la normativa de la Unión del uso de la barra oblicua («/») como indicador de «datos que faltan» en el contexto de la UE.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 4; 2.6. «Turbulencia», disposición 2.6.2	C	El capítulo 5 y el apéndice 4 del anexo 3 de la OACI no se han incorporado a la normativa de la Unión.	Las disposiciones relativas a la notificación de turbulencia en relación con el «índice de disipación de la corriente en torbellino» (EDR) estarán incluidas en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión (SERA), que trata las observaciones y los informes de aeronave mediante comunicación por voz en el marco de la tarea reguladora 0476, actualización periódica de la normativa SERA. Las disposiciones relativas a la comunicación por enlace de datos también se tendrán en cuenta en el marco de la futura tarea relacionada con las operaciones de enlace de datos.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 4; 2.6. «Turbulencia», disposición 2.6.3	C	El capítulo 5 y el apéndice 4 del anexo 3 de la OACI no se han incorporado a la normativa de la Unión.	Las disposiciones relativas a la notificación de turbulencia en relación con el «índice de disipación de la corriente en torbellino» (EDR) estarán incluidas en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión (SERA), que trata las observaciones y los informes de aeronave mediante comunicación por voz en el marco de la tarea reguladora 0476, actualización periódica de la normativa SERA. Las disposiciones relativas a la comunicación por enlace de datos también se tendrán en cuenta en el marco de la futura

			tarea relacionada con las operaciones de enlace de datos.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 4; Tabla A4-1, «Plantilla para aeronotificaciones especiales (enlace descendente)»	C	El capítulo 5 y el apéndice 4 del anexo 3 de la OACI no se han incorporado a la normativa de la Unión.	Las disposiciones relativas a la notificación de tempestades fuertes de polvo estarán incluidas en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión (SERA), que trata las observaciones y los informes de aeronave mediante comunicación por voz en el marco de la tarea reguladora 0476, actualización periódica de la normativa SERA. Las disposiciones relativas a la comunicación por enlace de datos también se tendrán en cuenta en el marco de la futura tarea relacionada con las operaciones de enlace de datos.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 5; 4.4. «Intercambio y difusión de pronósticos de área para vuelos a baja altura», nueva disposición 4.4.2	C	En la normativa de la Unión no se hace referencia a la difusión de pronósticos de área para vuelos de baja altura a los servicios fijos aeronáuticos por internet.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento se haya incluido la difusión de pronósticos de área para vuelos de baja altura a los servicios fijos aeronáuticos por internet, y que sea coherente con la enmienda 79 de la OACI.

ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 6; 4.2. «Criterios relacionados con fenómenos, incluso en los mensajes SIGMET y AIRMET y las aeronotificaciones especiales (enlace ascendente)», nueva disposición 4.2.6	C	En la normativa de la Unión, los umbrales más bajos para turbulencia grave y moderada son 0,7 y 0,4, respectivamente.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento los umbrales más bajos para turbulencia grave y moderada se hayan cambiado a 0,45 y 0,20, respectivamente, y que estos sean coherentes con la enmienda 79 de la OACI.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 6; Tabla A6-1A, «Plantilla para mensajes SIGMET y AIRMET»	C	En la normativa de la Unión: 1) no está incluida la identificación de cumulonimbos (CB) en combinación con los pronósticos de posición de ciclones tropicales y las notas a pie de página correspondientes; y 2) no está incluida la revisión de las notas a pie de página relativas a SIGMET para nube radiactiva.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento: 1) esté incluida la identificación de CB en combinación con los pronósticos de posición de ciclones tropicales y las notas a pie de página correspondientes; y 2) esté incluida la revisión de las notas a pie de página relativas a SIGMET para nube radiactiva, y que estos cambios sean coherentes con la enmienda 79 de la OACI.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 6; Tabla A6-1B, «Plantilla para aeronotificaciones especiales (enlace ascendente)»	C	En la normativa de la Unión: 1) no está incluida la «tempestad de fuerte polvo» (HVY DS); y 2) no está incluida la inserción de «Observado» con respecto a «Lugar» y «Nivel».	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento se habrá considerado la inclusión de la aeronotificación especial (enlace ascendente) en el contexto de la Unión en el Reglamento (UE) 2017/373.

ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 6; Ejemplo A6-4, «Mensaje SIGMET para nube radiactiva»	C	En la normativa de la Unión no está adoptada la formulación de mensajes SIGMET para nube radiactiva de la OACI.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento esté incluida la formulación de mensajes SIGMET para nube radiactiva de la OACI, y que esta sea coherente con la enmienda 79 de la OACI.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 8; 2.2. «Formato de la información sobre tiempo significativo», disposición 2.2.1	B	A este respecto, la normativa de la Unión no establece diferencias entre la planificación previa al vuelo y la replanificación en vuelo.	No se prevé ningún cambio en el Reglamento (UE) 2017/373 a este respecto.
ANEXO 3, enmienda 79, apéndice 8; 2.2. «Formato de la información sobre tiempo significativo», disposición 2.2.2	C	En la normativa de la Unión, y teniendo en cuenta el aplazamiento de la aplicabilidad (4 de noviembre de 2021), no está incluida la recomendación de que la información sobre tiempo significativo facilitada por los WAFC se presente en formato codificado IWXXM.	Está previsto que la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 sea adoptada para el tercer trimestre de 2021, y se cuenta con que en ese momento, teniendo en cuenta la aplicabilidad diferida (4 de noviembre de 2021), esté incluida la recomendación de que la información sobre tiempo significativo facilitada por los WAFC se presente en formato codificado IWXXM, y que sea coherente con la enmienda 79 de la OACI.

1.3. Enmiendas 44, 37 y 23 de las partes I, II y III, respectivamente, del anexo 6 sobre la operación de aeronaves

1.3.1. Descripción

La enmienda 44 del anexo 6, parte I, se refiere a las zonas de conflicto, las operaciones todo tiempo, la armonización de las condiciones de las autorizaciones, aceptaciones y aprobaciones (AAA), el compartimiento de carga, el sistema de advertencia de la proximidad del terreno (GPWS), los chalecos salvavidas, el artículo 83 *bis*, los registradores de vuelo, la grabación de mensajes de comunicaciones por enlace de datos y la localización de una aeronave en peligro.

La enmienda 37 del anexo 6, parte II, se refiere a las operaciones todo tiempo, la armonización de los términos para las autorizaciones, aceptaciones y aprobaciones (AAA), el artículo 83 *bis*, los registradores de vuelo y la grabación de mensajes de comunicaciones por enlace de datos.

La enmienda 23 del anexo 6, parte III, se refiere a las operaciones todo tiempo, la armonización de los términos de las autorizaciones, aceptaciones y aprobaciones (AAA), el artículo 83 *bis*, la elaboración de un código de performance de helicópteros con exposición, los registradores de vuelo y la grabación de mensajes de comunicaciones por enlace de datos.

1.3.2. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión[5]

1.3.3. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 44 de la parte I del anexo 6

Disposición del anexo	**Categoría de diferencia**	**Información sobre la diferencia**	**Observaciones**
4.2.8.1.1.	C	Implementada parcialmente. El sistema de visión combinado (CVS) no recibe créditos operacionales. Actualmente, el Reglamento (UE) n.º 965/2012 solo permite créditos operacionales para las pantallas de visualización frontal (HUD) y los sistemas de visión mejorada (EVS).	
4.2.8.2.	C	Implementada parcialmente. Los nuevos elementos de la norma aún no se han incorporado a la normativa de la Unión.	
4.3.4.1.2.	C	Implementada parcialmente. En la normativa de la Unión se utiliza el concepto de operaciones de alcance extendido con aviones bimotores (ETOPS) en lugar de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO).	Está previsto incorporar las normas EDTO al Reglamento (UE) n.º 965/2012 mediante la RMT.0392.
4.7.2.1.	C	No implementada. En el Reglamento (UE) n.º 965/2012 no se utiliza el concepto EDTO. En su lugar, se utiliza el concepto ETOPS.	Está previsto incorporar las normas EDTO al Reglamento (UE) n.º 965/2012 mediante la RMT.0392.
4.7.2.2.	C	No implementada. En el Reglamento (UE) n.º 965/2012 no se utiliza el concepto EDTO. En su lugar, se utiliza el concepto ETOPS.	Está previsto incorporar las normas EDTO al Reglamento (UE) n.º 965/2012 mediante la RMT.0392.

[5] DO L 296 de 25.10.2012 p. 1.

4.7.2.3.	C	No implementada. En el Reglamento (UE) n.º 965/2012 no se utiliza el concepto EDTO. En su lugar, se utiliza el concepto ETOPS.	Está previsto incorporar las normas EDTO al Reglamento (UE) n.º 965/2012 mediante la RMT.0392.
4.7.2.4.	C	No implementada. En el Reglamento (UE) n.º 965/2012 no se utiliza el concepto EDTO. En su lugar, se utiliza el concepto ETOPS.	Está previsto incorporar las normas EDTO al Reglamento (UE) n.º 965/2012 mediante la RMT.0392.
4.7.2.6.	C	No implementada. En el Reglamento (UE) n.º 965/2012 no se utiliza el concepto EDTO. En su lugar, se utiliza el concepto ETOPS.	Está previsto incorporar las normas EDTO al Reglamento (UE) n.º 965/2012 mediante la RMT.0392.
6.1.5.1.	C	No implementada.	
6.1.5.2.	C	No implementada.	
6.1.5.3.	C	No implementada.	
6.1.5.4. Recomendación	C	No implementada.	
6.3.3.1.1.	A	Más rigor o exigencias más elevadas En el punto CAT.IDE.A.195, letra a), del Reglamento (UE) n.º 965/2012, se exige la grabación de las comunicaciones por enlace de datos en el caso de los aviones con un certificado de aeronavegabilidad (CofA) individual otorgado el 8 de abril de 2014 o con posterioridad a dicha fecha.	
6.3.3.1.2.	C	No implementada. El punto CAT.IDE.A.195, letra a), del Reglamento (UE) n.º 965/2012 solo es aplicable a los aviones con un certificado de aeronavegabilidad (CofA) individual otorgado por primera vez el 8 de abril de 2014 o con posterioridad a	

		dicha fecha. No es necesario adaptar el equipo de grabación de las comunicaciones por enlace de datos.	
6.3.3.1.3. Recomendación	C	No implementada.	
6.18.1.	C	Implementada parcialmente. El punto CAT.GEN.MPA.210 del Reglamento (UE) n.º 965/2012 no es aplicable a aviones con una masa máxima certificada de despegue (MCTOM) inferior a 45 500 kg y una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros (MOPSC) inferior a 19. Además, el punto CAT.GEN.MPA.210 solo es aplicable a los aviones con un CofA individual otorgado el 1 de enero de 2023 o con posterioridad a dicha fecha.	
6.18.2. Recomendación	C	No implementada.	
Apéndice 8 1.6.	C	No implementada. Si se utiliza un sistema de registro de datos de la aeronave (ADRS), actualmente no existe ningún requisito de la Unión relativo a la fiabilidad de su fuente de energía.	Debe notificarse la diferencia respecto a la norma 6.3.1.1.1.
Apéndice 10	C	No implementada.	

1.1.4. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 37 de la parte II del anexo 6

Disposición del	**Categoría de**	**Información sobre la**	**Observaciones**

anexo	diferencia	diferencia	
2.2.2.2.1.1.	C	Implementada parcialmente. El sistema de visión combinado (CVS) no recibe créditos operacionales. Actualmente, el Reglamento (UE) n.º 965/2012 solo permite créditos operacionales para las pantallas de visualización frontal (HUD) y los sistemas de visión mejorada (EVS).	
2.4.16.2.1.	C	Implementada parcialmente.	En la Parte NCO no se exige llevar un registrador de vuelo.
2.4.18.1.	C	No implementada.	
2.4.18.2.	C	No implementada.	
2.4.18.3.	C	No implementada.	
2.4.18.4.	C	No implementada.	
Apéndice 2.5	C	No implementada.	

1.1.5. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 23 de la parte III del anexo 6

Disposición del anexo	Categoría de diferencia	Información sobre la diferencia	Observaciones
2.2.8.1.1.	C	Implementada parcialmente. El sistema de visión combinado (CVS) no recibe créditos operacionales. Actualmente, el Reglamento (UE) n.º 965/2012 solo permite créditos operacionales para las pantallas de visualización frontal (HUD) y los sistemas de visión mejorada (EVS).	

2.2.8.2.	C	Implementada parcialmente. Los nuevos elementos de la norma aún no se han incorporado a la normativa de la Unión.	
4.1.5.1.	C	No implementada.	
4.1.5.2.	C	No implementada.	
4.1.5.3.	C	No implementada.	
4.1.5.4.	C	No implementada.	
4.3.3.1.2.	C	No implementada.	
4.3.3.1.2.4.	C	No implementada.	
4.7.3.1.1.1.	C	No implementada.	
4.13.1.	C	No implementada.	
4.13.2.	C	No implementada.	
4.13.3.	C	No implementada.	
4.13.4.	C	No implementada.	
Apéndice 4 1.6.	C	No implementada. Si se utiliza un sistema de registro de datos de la aeronave (ADRS), actualmente no existe ningún requisito de la Unión relativo a la fiabilidad de su fuente de energía.	Debe notificarse la diferencia respecto a la norma 4.3.1.1.4.
Apéndice 6	C	No implementada.	

1.4. Enmienda 92 del anexo 10 sobre telecomunicaciones aeronáuticas, volúmenes I y II

1.4.1. Descripción

Volumen I: La enmienda se refiere al sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) y a las ayudas convencionales para la navegación a raíz de las reuniones cuarta y quinta del Panel de Sistemas de Navegación (NSP/4 y 5). La enmienda trata: a) las categorías de actuación de las instalaciones del sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS); b) el suministro de información sobre el estado operacional de los servicios de radionavegación; c) la

actualización de las disposiciones relativas al sistema de aumentación basado en satélites (SBAS) para introducir nuevos proveedores de servicios SBAS, un nuevo identificador de norma de tiempo universal coordinado (UTC) y los requisitos de supervisión de la expedición de datos (IOD) del sistema de posicionamiento global (GPS); d) disposiciones para garantizar la compatibilidad de la radiodifusión de datos en frecuencia muy alta (VHF) del sistema de aumentación basado en tierra (GBAS) con el ILS y el radiofaro omnidireccional VHF (VOR); e) aclaraciones y correcciones de las disposiciones GBAS; y f) orientaciones adicionales sobre los límites de la alerta de integridad del GNSS.

Volumen II: La enmienda tiene relación con el modelo de intercambio de información meteorológica de la OACI (IWXXM), la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) y el servicio fijo aeronáutico (AFS).

1.4.2. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión[6]

1.4.3. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 92 del anexo 10, volumen I

Disposición del anexo	**Categoría de diferencia**	**Información sobre la diferencia**	**Observaciones**
Anexo 10, volumen I, enmienda 92	C	El Reglamento (UE) 2017/373 se refiere únicamente al anexo 10, volumen I, de la OACI, hasta la enmienda 89 inclusive.	El cumplimiento se logrará al modificar el punto CNS.TR.100 del Reglamento (UE) 2017/373 en el marco de la RMT.0719 «Actualización periódica de las normas de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea (ATM/ANS) [normas de ejecución (IR) / medios aceptables de cumplimiento (AMC) / material de orientación (GM)]» con arreglo al calendario detallado en el propio Plan Europeo de Seguridad Aérea (EPAS).

1.1.0.

1.1.4. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 92 del anexo 10, volumen II

Disposición del anexo	**Categoría de diferencia**	**Información sobre la diferencia**	**Observaciones**

[6] DO L 62 de 8.3.2017, p. 1.

Anexo 10, volumen II, enmienda 92, capítulo 4, punto 4.3	C	El Reglamento (UE) 2017/373 se refiere únicamente al anexo 10, volumen I, de la OACI, hasta la enmienda 89 inclusive.	El cumplimiento se logrará al modificar el punto CNS.TR.100 del Reglamento (UE) 2017/373 en el marco de la RMT.0719 «Actualización periódica de las normas de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea (ATM/ANS) [normas de ejecución (IR) / medios aceptables de cumplimiento (AMC) / material de orientación (GM)]» con arreglo al calendario detallado en el propio Plan Europeo de Seguridad Aérea (EPAS).

1.5. Enmienda 52 del anexo 11 sobre servicios de tránsito aéreo

1.5.1. Descripción

La enmienda se refiere a la planificación de contingencia en relación con las zonas de conflicto. Se inspira en las recomendaciones en materia de seguridad formuladas por el Consejo de Seguridad de los Países Bajos (DSB) a raíz del vuelo 17 de Malaysian Airlines (MH17) y en las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Riesgos para la Aviación Civil derivados de las Zonas de Conflicto (TF RCZ) (C-DEC 203/1). La enmienda también se refiere a las enmiendas en forma de nueva disposición sobre colación por parte de los conductores de vehículos operativos.

1.5.2. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión[7]

Reglamento de Ejecución (UE) 2020/469 de la Comisión[8]

Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión[9]

Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión[10]

1.5.3. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 52 del anexo 11

Disposición del anexo	**Categoría de diferencia**	**Información sobre la diferencia**	**Observaciones**

[7] DO L 62 de 8.3.2017, p. 1.
[8] DO L 104 de 3.4.2020 p. 1.
[9] DO L 44 de 14.2.2020 p. 1.
[10] DO L 281 de 13.10.2012 p. 1.

Anexo 11, enmienda 52, capítulo 2.19, punto 2.19.3	C	En la normativa de la Unión no se incluye el requisito de que la autoridad apropiada en materia de servicios de tránsito aéreo (ATS) garantice la realización de una evaluación del riesgo para la seguridad y la aplicación de medidas adecuadas de reducción del riesgo.	Está prevista la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 en el marco de la RMT.0719 «Actualización periódica de las normas sobre gestión del tránsito aéreo / servicios de navegación aérea» y el calendario puede consultarse en el Plan Europeo de Seguridad Aérea (EPAS).
Anexo 11, enmienda 52, capítulo 2.19, punto 2.19.3.1	C	En la normativa de la UE no está incluido el requisito de que el Estado miembro establezca procedimientos para facilitar el análisis de todos factores pertinentes que sean significativos desde el punto de vista de la seguridad en la evaluación del riesgo para la seguridad.	Está prevista la modificación del Reglamento (UE) 2017/373 en el marco de la RMT.0719 «Actualización periódica de las normas sobre gestión del tránsito aéreo / servicios de navegación aérea» y el calendario puede consultarse en el Plan Europeo de Seguridad Aérea (EPAS).

Anexo 11, enmienda 52, capítulo 3, punto 3.7.3.3	A	La propuesta de modificación del Reglamento (UE) n.º 139/2014, cuya publicación está prevista de aquí al final de 2020, contiene las siguientes disposiciones: *«3) El conductor de un vehículo equipado con radio que tenga la intención de operar o que esté operando en el área de maniobras colacionará al personal de los servicios de tránsito aéreo las partes relacionadas con la seguridad de las instrucciones transmitidas por voz. Las instrucciones de entrar, mantenerse en espera a distancia, cruzar u operar en cualquier pista, calle de rodaje o franja de pista, deberán ser colacionadas siempre;* *4) las instrucciones distintas de las contempladas en el punto 3 serán colacionadas al personal de los servicios de tránsito aéreo o se acusará recibo de las mismas de forma que se indique claramente que se han comprendido y que se obedecerán».* <u>Texto de la OACI</u>: El vehículo que opere o tenga intención de operar en el área de maniobras colacionará al controlador de tránsito aéreo las partes de instrucciones relacionadas con la seguridad transmitidas por voz, tales como instrucciones de entrar, mantenerse en espera a distancia, cruzar u operar en cualquier pista o calle de rodaje operacional.	Se espera que la normativa de la Unión sea más rigurosa, puesto que se considera que los requisitos aplicables a los conductores de vehículos deben ser tan precisos como los aplicables a la tripulación de vuelo. Los requisitos correspondientes del Reglamento (UE) n.º 139/2014 pueden reproducirse en el Reglamento (UE) n.º 923/2012, en el punto SERA.8015, letra e), mediante la RMT.0476, «Actualización periódica de la normativa SERA (IR/AMC/GM)», y se prevé que sea aplicable en el cuarto trimestre de 2023.

Anexo 11, enmienda 52, capítulo 3, punto 3.7.3.4	C	En la normativa de la Unión no está incluido el requisito de que el controlador escuche la colación por parte del conductor del vehículo.	La modificación del Reglamento (UE) n.º 923/2012 se considera a través de la RMT.0476 «Actualización periódica de la normativa SERA (IR/AMC/GM)» y está previsto que sea aplicable en el cuarto trimestre de 2023, momento en el que el requisito de que el controlador escuche la colación por parte del conductor del vehículo será coherente con la enmienda 52.

1.6. Enmiendas 15 y 9 del anexo 14 sobre aeródromos, volúmenes I y II

1.6.1. Descripción

Volumen I: La enmienda se refiere al diseño y las operaciones de los aeródromos y a las ayudas visuales para la navegación.

Volumen II: La enmienda se refiere a las modificaciones de las especificaciones de diseño y operaciones de los aeródromos derivadas de la tercera reunión del Panel de Diseño y Operaciones de los Aeródromos (ADOP/3) y de la octava reunión del Grupo de Estudio PANS-Aeródromos (PASG/8).

1.6.2. Normativa pertinente de la Unión

Volumen I: Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión[11] y Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión[12]

Volumen II: Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión[13]

1.6.3. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 15 del anexo 14, volumen I

Disposición del anexo	**Categoría de diferencia**	**Información sobre la diferencia**	**Observaciones**
1.1.7. Instalación de objetos en franjas de pista	A	Las especificaciones de certificación contienen valores más elevados para determinados tipos de pista.	Está previsto que la disposición sea adoptada para el tercer trimestre de 2021.
3.6.3. Anchura de las zonas libres de obstáculos	A	La especificación de certificación actual contiene un valor más elevado para determinados tipos de pistas.	La AESA seguirá estudiando la necesidad de modificar la especificación de certificación.

[11] DO L 44 de 14.2.2020 p. 1.
[12] DO L 62 de 8.3.2017, p. 1.
[13] DO L 44 de 14.2.2020 p. 1.

3.12.6. Apartaderos de espera, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios y puntos de espera en la vía de vehículos	B	La especificación de certificación actual no aclara el propósito de la especificación en lo que concierne a la superficie de transición interna.	Está previsto que la disposición sea adoptada para el tercer trimestre de 2021.
3.12.8. Apartaderos de espera, puntos de espera de la pista, puntos de espera intermedios y puntos de espera en la vía de vehículos	C	La disposición se ha transpuesto como material de orientación (GM).	La disposición puede ser adoptada para el tercer trimestre de 2021.
5.3.23.4. Luces de protección de pista	C	Las especificaciones de certificación actuales no tratan esta disposición.	Está previsto que la disposición sea adoptada para el tercer trimestre de 2021.
5.3.23.5. Ubicación de las luces de protección de pista	C	Las especificaciones de certificación actuales no tratan esta disposición.	Está previsto que la disposición sea adoptada para el tercer trimestre de 2021.
5.3.23.6. Ubicación de las luces de protección de pista	C	Las especificaciones de certificación actuales no tratan esta disposición.	Está previsto que la disposición sea adoptada para el tercer trimestre de 2021.
5.3.23.10. Características de las luces de protección de pista	B	La especificación de certificación actual trata esta disposición de forma distinta.	Está previsto que la disposición sea adoptada para el tercer trimestre de 2021.
5.3.29.3. Ubicación de la barra anti-intrusión	C	Las especificaciones de certificación actuales no tratan esta disposición.	Está previsto que la disposición sea adoptada para el tercer trimestre de 2021.
5.3.29.8. Características de la barra anti-intrusión	B	Las especificaciones de certificación actuales tratan esta disposición de forma distinta.	Está previsto que la disposición sea adoptada para el tercer trimestre de 2021.
5.4.1. Tabla 5-5	A	La especificación actual establece una mayor altura de la placa frontal de los letreros.	Está previsto mantener esta disposición.

5.4.3.35. Letreros de información	C	La especificación de certificación actual no trata plenamente esta disposición.	Está previsto que la disposición sea adoptada para el tercer trimestre de 2021.
5.4.3.37. Letreros de información	C	La especificación de certificación actual no trata plenamente esta disposición.	Está previsto que la disposición sea adoptada para el tercer trimestre de 2021.
5.4.3.39.	C	La especificación de certificación actual no trata plenamente esta disposición.	Está previsto que la disposición sea adoptada para el tercer trimestre de 2021.
9.9.5.	A	La actual especificación de certificación es más exigente en lo que concierne a la instalación de objetos para determinados tipos de pista.	Está previsto que la disposición sea adoptada para el tercer trimestre de 2021.

1.1.4. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 9 del anexo 14, volumen II

Disposición del anexo	**Categoría de diferencia**	**Información sobre la diferencia**	**Observaciones**
1.1. Definición de «diseño D»	C	La definición no está contemplada en las disposiciones actuales. Además, solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
1.1. Definición de «valor D»	C	La definición no está contemplada en las disposiciones actuales. Además, solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

1.1. Definición de superficie resistente a cargas dinámicas	C	La definición actual está relacionada con la toma de contacto de emergencia y no con el movimiento de helicópteros. Además, solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
1.1. Definición de alargado	C	La definición no está contemplada en las disposiciones actuales. Además, solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
1.1. Definición de puesto de estacionamiento de helicópteros	C	La definición actual no comprende todas las funciones que incluye la nueva definición de puesto de estacionamiento de helicópteros. Además, solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
1.1. Definición de calle de rodaje para helicópteros	C	El nuevo contenido de la definición no está contemplado en las disposiciones actuales. Además, solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

1.1. Definición de ruta de rodaje para helicópteros	C	La definición no está contemplada en las disposiciones actuales. Además, solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
1.1. Definición de zona de protección	C	La definición actual abarca también la ruta de rodaje. Además, solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
1.1. Definición del círculo de posicionamiento para toma de contacto (TDPC)	C	La definición no está contemplada en las disposiciones actuales. Además, solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
1.1. Definición de la señal de posicionamiento para la toma de contacto (TDPM)	C	La definición no está contemplada en las disposiciones actuales. Además, solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
2.4.1. Dimensiones del helipuerto e información relacionada	C	La especificación no se ha transpuesto.	La especificación se considerará en el futuro, en el marco de la RMT.0722, antes del final del cuarto trimestre de 2023.
2.4.3. Dimensiones del helipuerto e información	C	La especificación no se ha transpuesto.	La especificación se considerará en el futuro, en el marco de la RMT.0722, antes del final del cuarto trimestre de

relacionada			2023.
2.7.1. Salvamento y extinción de incendios (información sobre el nivel de protección)	C	Las especificaciones pertinentes aplicables también a los aeródromos se han transpuesto como material de orientación.	Las especificaciones se considerarán en el futuro, en el marco de la RMT.0722, para el cuarto trimestre de 2023.
2.7.2. Salvamento y extinción de incendios (categoría)	C	Las especificaciones pertinentes aplicables también a los aeródromos se han transpuesto como material de orientación.	La especificación se considerará en el futuro, en el marco de la RMT.0722, antes del final del cuarto trimestre de 2023.
2.7.3. Salvamento y extinción de incendios (promulgación de los cambios en el nivel de protección)	C	Las especificaciones pertinentes aplicables también a los aeródromos se han transpuesto como material de orientación.	La especificación se considerará en el futuro, en el marco de la RMT.0722, antes del final del cuarto trimestre de 2023.
2.7.4. Salvamento y extinción de incendios (nueva categoría)	C	Las especificaciones pertinentes aplicables también a los aeródromos se han transpuesto como material de orientación.	La especificación se considerará en el futuro, en el marco de la RMT.0722, antes del final del cuarto trimestre de 2023.
3.1.1. Áreas de aproximación final y de despegue (FATO)	C	Las disposiciones actuales tratan las FATO de forma distinta. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

3.1.2. Presencia de FATO	C	Las disposiciones actuales no contemplan que las FATO no tengan que ser sólidas. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.3. Dimensiones de la FATO	C	Las disposiciones actuales definen las dimensiones de la FATO de forma distinta. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.5. Pendiente de la FATO sólida	C	Las disposiciones actuales determinan las pendientes de forma distinta. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.8. Áreas de seguridad de las FATO	C	Las disposiciones actuales tratan las características de las áreas de seguridad de forma distinta. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

3.1.9. Dimensiones de las áreas de seguridad de las FATO	C	Las disposiciones actuales tratan las dimensiones de las áreas de seguridad de forma distinta. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.11. Objetos en las áreas de seguridad de las FATO	C	Las disposiciones actuales tratan la presencia de objetos en las áreas de seguridad de forma distinta. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.13. Presencia de talud lateral protegido	C	Las disposiciones actuales tratan la presencia de objetos en las áreas de seguridad de forma distinta. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.14. Presencia de talud lateral protegido	C	Las disposiciones actuales tratan la presencia de objetos en las áreas de seguridad de forma distinta. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

3.1.15. Obstáculos en una superficie de una pendiente lateral protegida	C	La especificación existente contempla la posibilidad de penetración de la superficie en determinadas condiciones. Además, la disposición actual solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.16. Zonas libres de obstáculos para helicópteros	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.19. Anchura de las zonas libres de obstáculos para helicópteros	C	En la disposición actual se contempla una única pendiente. Además, la disposición actual solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.21. Áreas de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF)	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

3.1.24. Dimensiones de las TLOF	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.26. Pendientes en una TLOF	A	La especificación actual establece características de pendiente más estrictas. Además, la disposición actual solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.27. TLOF dentro de las FATO	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.28. TLOF en el puesto de estacionamiento de helicópteros	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

3.1.29. Señales de las TLOF	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.30. Señal de posicionamiento para toma de contacto (TDPM) en las FATO/TLOF	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.31. TDMP alternativas	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.33. Calles de rodaje para helicópteros	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

3.1.34. Anchura de las calles de rodaje para helicópteros	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.35. Pendiente transversal de las calles de rodaje para helicópteros	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.36. Rutas de rodaje para helicópteros	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.38. Pendiente de las rutas de rodaje para helicópteros	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

3.1.42. Rutas de rodaje aéreo para helicópteros	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.44. Puestos de estacionamiento de helicópteros	C	Las disposiciones actuales tratan las características de los puestos de estacionamiento de forma distinta. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.45. Dimensiones de los puestos de estacionamiento de helicópteros	C	Las disposiciones actuales tratan las características de los puestos de estacionamiento de forma distinta. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.46. Pendiente de los puestos de estacionamiento de helicópteros	C	Las disposiciones actuales tratan las características de los puestos de estacionamiento de forma distinta. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

3.1.47. Señales de los puestos de estacionamiento de helicópteros	C	La especificación actual permite no disponer de señales de los puestos de estacionamiento. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.52. Zona de protección para puesto de estacionamiento de uso no simultáneo	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
3.1.55. Pendiente de la zona de protección sólida	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
4.2.7. Superficie de aproximación y ascenso en el despegue para helipuertos de superficie	C	La especificación no comprende la disponibilidad de al menos una pendiente lateral protegida. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

5.2.2. Señal de identificación de helipuerto (nota, pero se introduce una nueva figura 5-1A)	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.7.4. Características de la señal de punto de visada	C	En las disposiciones actuales se indica el blanco como color aplicable y no se exige que el color de las señales contraste con el fondo. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.9.1. Presencia de la TDPM	C	En la disposición actual se define la presencia de la TDPM de forma más prescriptiva y condicional. Además, la disposición actual solo es aplicable a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.9.2. Características de la TDPM	C	Las disposiciones actuales no tratan estas especificaciones. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

5.2.9.3. Ubicación del TDPC	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.9.5. Señal de sector de aterrizaje prohibido	C	Las disposiciones actuales no tratan estas especificaciones. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.9.8. Longitud de la línea a nivel de los hombros	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.9.9. Características de las señales de sector de aterrizaje prohibido	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

5.2.9.10. Precedencia de la TDPM	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.13.2. Señal de la línea central del helicóptero	C	Las disposiciones actuales se refieren a las calles de rodaje terrestres. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.13.3. Ubicación de las señales de la calle de rodaje para helicópteros	C	Las disposiciones actuales se refieren a las calles de rodaje terrestres. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.13.4. Ubicación de las balizas de la calle de rodaje para helicópteros	C	Las disposiciones actuales se refieren a la calle de rodaje terrestre.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.13.5. Espacio entre las balizas de la calle de rodaje para helicópteros	C	Las disposiciones actuales se refieren a las calles de rodaje terrestres. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

5.2.13.6. Señal de la línea central en las calles de rodaje para helicópteros pavimentadas	C	Las disposiciones actuales se refieren a las calles de rodaje terrestres. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.13.7. Señal de la línea central en las calles de rodaje para helicópteros no pavimentadas	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.13.8. Características de las señales de los bordes de las calles de rodaje para helicópteros	C	Las disposiciones actuales se refieren a las calles de rodaje terrestres. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.13.9. Baliza del borde de las calles de rodaje para helicópteros	C	Las disposiciones actuales se refieren a las calles de rodaje terrestres. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

5.2.13.10. Altura de la baliza del borde de las calles de rodaje para helicópteros	C	Las disposiciones actuales se refieren a las calles de rodaje terrestres. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.13.11. Color de la baliza del borde de las calles de rodaje para helicópteros	C	Las disposiciones actuales se refieren a las calles de rodaje terrestres. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.13.12. Iluminación de la baliza del borde de las calles de rodaje para helicópteros	C	Las disposiciones actuales se refieren a las calles de rodaje terrestres. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.14.1. Señales y balizas de ruta de rodaje aéreo para helicópteros	C	Según los requisitos actuales, solo se exige la presencia de señales y balizas apropiadas en determinadas condiciones. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

5.2.14.2. Ubicación de las señales y balizas de ruta de rodaje aéreo para helicópteros	C	Las disposiciones actuales se refieren a la calle de rodaje aéreo. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.14.3. Señal de línea central de ruta de rodaje aéreo para helicópteros	C	Las disposiciones actuales se refieren a la calle de rodaje aéreo. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.14.4. Señal de línea central de ruta de rodaje aéreo para helicópteros no pavimentada	C	Las disposiciones actuales se refieren a la calle de rodaje aéreo. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.14.5. Balizas de ruta de rodaje aéreo para helicópteros	C	Las disposiciones actuales se refieren a la calle de rodaje aéreo. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

5.2.15.1. Presencia de señales de perímetro de puesto de estacionamiento de helicóptero	C	Según los requisitos actuales, solo se exige la presencia de señales de perímetro de puesto de estacionamiento en determinadas condiciones. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.15.2. Presencia de la TDPM de puesto de estacionamiento de helicóptero	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.15.4. Ubicación de la TDPM, líneas de alineación y líneas de guía de entrada/salida	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.2.15.6. Características de las señales de perímetro de los puestos de estacionamiento de helicópteros	C	Las disposiciones actuales no tratan las nuevas características de las señales. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

5.2.15.7. Características de la TDPM	C	Las características de la TDPM se definen de forma diferente en las disposiciones actuales. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.3.1. Luces (generalidades) Eliminación de la ilustración del indicador de trayectoria de aproximación por helicóptero (HAPI) de la figura 5-11	C	Las disposiciones actuales contienen la ilustración del HAPI. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	Las especificaciones actuales se consideran necesarias y está previsto mantenerlas.
5.3.5. Sistema de guía de alineación visual	C	Las disposiciones actuales contienen especificaciones relativas a la ubicación, el formato de la señal, la distribución de la luz, la pista de aproximación y el ajuste del azimut, así como las características del sistema de guía de alineación visual. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	Las especificaciones actuales se consideran necesarias y está previsto mantenerlas.

5.3.6. Indicador visual de pendiente de aproximación	C	Las disposiciones actuales contienen especificaciones relativas a la ubicación, el formato de la señal, la distribución de la luz, la pendiente de aproximación y el ajuste de la elevación, las características de la unidad luminosa y las superficies de protección contra obstáculos. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	Las especificaciones actuales se consideran necesarias y está previsto mantenerlas.
5.3.9.17. Luces perimetrales de las TLOF situadas en las FATO a nivel de la superficie de helipuerto elevado	C	La especificación actual permite que las luces perimetrales de las TLOF superen los 5 cm de altura. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.3.10.1. Presencia de focos de iluminación de puesto de estacionamiento	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

5.3.10.2. Ubicación de los focos de iluminación de puesto de estacionamiento de helicóptero	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.3.10.3. Distribución espectral de los focos de iluminación de puesto de estacionamiento	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.3.10.4. Iluminancia horizontal y vertical	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
5.3.13.1. Obstáculos en zonas situadas fuera y por debajo de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos (OLS)	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.

5.3.13.2. Líneas eléctricas elevadas o cables suspendidos que atraviesen un río	C	Las disposiciones actuales no tratan esta especificación. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación se considerará en futuras actividades reguladoras.
6.2.1.3. Equipos y servicios de salvamento y extinción de incendios (RFF) en helipuertos de superficie y elevados situados por encima de estructuras no ocupadas	C	En las disposiciones actuales se prevén servicios RFF sin necesidad de llevar a cabo una evaluación de riesgos. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación relativa a los helipuertos autónomos se considerará en futuras actividades reguladoras.
6.2.2.2. Cálculo del área crítica práctica en la que los medios primarios se aplican en forma de chorro sólido	C	El nivel de protección se determina de conformidad con las disposiciones aplicables a los aeródromos. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación relativa a los helipuertos autónomos se considerará en futuras actividades reguladoras.
6.2.2.3. Cálculo del área crítica práctica en la que los medios primarios se aplican en forma de chorro disperso (excepto en las heliplataformas)	C	Son aplicables las especificaciones sobre los servicios RFF del aeródromo. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación relativa a los helipuertos autónomos se considerará en futuras actividades reguladoras.

6.2.3.1. Cantidad de medios primarios y agentes complementarios	C	La Cantidad de medios y agentes se determina de conformidad con las disposiciones aplicables a los aeródromos. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación relativa a los helipuertos autónomos se considerará en futuras actividades reguladoras.
6.2.3.5. Medios complementarios	C	Son aplicables las especificaciones sobre los servicios RFF del aeródromo. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación relativa a los helipuertos autónomos se considerará en futuras actividades reguladoras.
6.2.3.8. Medios complementarios	C	Son aplicables las especificaciones sobre los servicios RFF del aeródromo. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación relativa a los helipuertos autónomos se considerará en futuras actividades reguladoras.
6.2.4.1. Tiempo de respuesta en helipuertos de superficie	C	Las normas aplicables no especifican un determinado tiempo de respuesta que deba alcanzarse. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación relativa a los helipuertos autónomos se considerará en futuras actividades reguladoras.

6.2.5.1. Dispositivos de salvamento	C	Son aplicables las especificaciones sobre los servicios RFF del aeródromo. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación relativa a los helipuertos autónomos se considerará en futuras actividades reguladoras.
6.2.6. Sistema de comunicación y alerta	C	Son aplicables las especificaciones sobre los servicios RFF del aeródromo. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación relativa a los helipuertos autónomos se considerará en futuras actividades reguladoras.
6.2.7.1. Cantidad de personal RFF	C	Son aplicables las especificaciones del aeródromo en materia de servicios RFF y se proporciona siempre personal de los servicios RFF. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 139/2014.	La especificación relativa a los helipuertos autónomos se considerará en futuras actividades reguladoras.
6.2.7.2. Formación del personal RFF	C	Son aplicables las especificaciones del aeródromo en materia de servicios RFF y se proporciona y forma siempre personal de los servicios RFF. Además, las disposiciones actuales solo son aplicables a los helipuertos que aplican reglas de vuelo visual (VFR) situados en aeródromos que entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento	La especificación relativa a los helipuertos autónomos se considerará en futuras actividades reguladoras.

		(UE) n.º 139/2014.	

1.7. Enmienda 41 del anexo 15 sobre servicios de información aeronáutica

1.7.1. Descripción

La enmienda propuesta se refiere a la planificación de contingencia en relación con las zonas de conflicto.

1.7.2. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión[14]

1.7.3. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 41 del anexo 15

Disposición del anexo	**Categoría de diferencia**	**Información sobre la diferencia**	**Observaciones**
6.3.2.3.	C	No implementada. En la normativa de la Unión no se exige actualmente la publicación a través de NOTAM de información sobre actividades peligrosas para la aviación civil y que aborde el caso específico de las zonas de conflicto.	Esta enmienda se incorporará al actualizar los requisitos del anexo VI del Reglamento (UE) 2017/373.

1.1.0.

1.8. Enmiendas 13, 10 y 1 del anexo 16 sobre protección del medio ambiente, volúmenes I, II y III

1.8.1. Descripción

Volumen I: la enmienda se refiere a los requisitos de certificación de ruido de las aeronaves.

Volumen II: la enmienda se refiere a los requisitos de certificación de las emisiones de los motores de las aeronaves.

Volumen III: la enmienda se refiere a los requisitos de certificación de las emisiones de CO_2 de las aeronaves.

1.8.2. Normativa pertinente de la Unión

Reglamento (UE) 2018/1139[15]

[14] DO L 62 de 8.3.2017, p. 1.
[15] DO L 212 de 22.8.2018 p. 1.

1.8.3. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 13 del anexo 16, volumen I

Disposición del anexo	**Categoría de diferencia**	**Información sobre la diferencia**	**Observaciones**
Anexo 16, volumen I, enmienda 13	C	El Reglamento (UE) 2018/1139 se refiere al anexo 16, volumen I, enmienda 12, de la OACI.	Hasta el 31 de marzo de 2022 existirá una diferencia entre la normativa o las prácticas nacionales de [Estado miembro] y las disposiciones del anexo 16, volumen I, incluidas todas las enmiendas hasta la enmienda 13 inclusive.

1.1.4. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 10 del anexo 16, volumen II

Disposición del anexo	**Categoría de diferencia**	**Información sobre la diferencia**	**Observaciones**
Anexo 16, Volumen II, enmienda 10, en el caso de las normas con fecha de aplicabilidad de enero de 2021	C	El Reglamento (UE) 2018/1139 se refiere al anexo 16, volumen II, enmienda 9, de la OACI.	Hasta el 31 de marzo de 2022 existirá una diferencia entre la normativa o las prácticas nacionales de [Estado miembro] y las disposiciones del anexo 16, volumen II, incluidas todas las enmiendas hasta la enmienda 10 inclusive.

1.1.5. Cuadro de las diferencias que se notificarán respecto a la enmienda 1 del anexo 16, volumen III

Disposición del anexo	**Categoría de diferencia**	**Información sobre la diferencia**	**Observaciones**
Anexo 16, volumen III, enmienda 1	C	El Reglamento (UE) 2018/1139 se refiere al anexo 16, volumen III, de la OACI.	Hasta el 31 de marzo de 2022 existirá una diferencia entre la normativa o las prácticas nacionales de [Estado miembro] y las disposiciones del anexo 16, volumen III, incluidas todas las enmiendas hasta la enmienda 1 inclusive.