REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 1028/2014 DE LA COMISIÓN

de 26 de septiembre de 2014

que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1207/2011, por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad) ([1]), y, en particular, su artículo 3, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento de Ejecución (UE) nº 1207/2011 de la Comisión ([2]) establece los requisitos necesarios para los sistemas utilizados para el suministro de datos de vigilancia, a fin de garantizar la armonización del rendimiento, la interoperabilidad y la eficacia de dichos sistemas dentro de la red europea de gestión del tráfico aéreo y para facilitar la coordinación civil-militar.

(2) Con el fin de poder equipar las nuevas aeronaves con nuevas capacidades los operadores han de disponer de las pertinentes especificaciones de los equipos con una antelación mínima de 24 meses respecto a la fecha de aplicación prevista. Sin embargo, las especificaciones de certificación correspondientes no fueron adoptadas por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) hasta diciembre de 2013. Como consecuencia de ello, los operadores no podrán equipar sus nuevas aeronaves con las nuevas funcionalidades ADS-B «Out» y *Mode S Enhanced* antes del 8 de enero de 2015. El Reglamento de Ejecución (UE) nº 1207/2011 debe, por tanto, modificarse, a fin de que los operadores interesados dispongan de suficiente tiempo adicional para este fin.

(3) Los retrasos en la certificación y en la disponibilidad de equipos necesarios, así como las limitaciones de la capacidad industrial para equipar las aeronaves, afectan a la correcta retroadaptación de la flota en servicio. Un cierto número de aeronaves, principalmente destinadas a operaciones transatlánticas, han de estar equipadas también con la funcionalidad ADS-B «Out» antes del 1 de enero de 2020, tal como exige la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA). Por lo tanto, conviene diferir el plazo para retroadaptar ADS-B «Out» y *Mode S Enhanced* y armonizarlo más con el plazo para los ADS-B que impone la FAA.

(4) Los operadores de aeronaves de Estado deben beneficiarse de aplazamientos similares en las fechas de aplicación a los de los otros operadores de aeronaves. El plazo límite para la retroadaptación de las aeronaves de Estado con las nuevas funcionalidades ADS-B «Out» y *Mode S Enhanced*, por lo tanto, también debe aplazarse.

(5) Procede, por tanto, modificar el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1207/2011 en consecuencia.

(6) Las medidas que establece el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del cielo único creado en virtud del artículo 5 del Reglamento (CE) nº 549/2004.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento de Ejecución (UE) nº 1207/2011 queda modificado como sigue:

1) El artículo 5 queda modificado como sigue:

a) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los operadores velarán por que:

a) las aeronaves que realicen los vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez el 8 de enero de 2015, o en fecha posterior, estén provistas de transpondedores de radar secundario de vigilancia que tengan las capacidades establecidas en el anexo II, parte A;

([1]) DO L 96 de 31.3.2004, p. 26.
([2]) Reglamento de Ejecución (UE) nº 1207/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo (DO L 305 de 23.11.2011, p. 35).

b) las aeronaves con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos, que realicen vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez el 8 de junio de 2016, o en fecha posterior, estén provistas de transpondedores de radar secundario de vigilancia que tengan, además de las capacidades establecidas en el anexo II, parte A, las capacidades establecidas en su parte B;

c) los operadores velarán por que las aeronaves de ala fija con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos, que realicen vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez el 8 de junio de 2016, o en fecha posterior, estén provistas de transpondedores de radar secundario de vigilancia que tengan, además de las capacidades establecidas en el anexo II, parte A, las capacidades establecidas en su parte C.»;

b) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Los operadores velarán por que:

a) a más tardar el 7 de diciembre de 2017, las aeronaves que realicen los vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez antes del 8 de enero de 2015, estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia que tengan las capacidades establecidas en el anexo II, parte A;

b) a más tardar el 7 de junio de 2020, las aeronaves con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos, que realicen vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez antes del 8 de junio de 2016, estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia que tengan, además de las capacidades establecidas en el anexo II, parte A, las capacidades establecidas en su parte B;

c) a más tardar el 7 de junio de 2020, las aeronaves de ala fija con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos, que realicen vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez antes del 8 de junio de 2016, estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia que tengan, además de las capacidades establecidas en el anexo II, parte A, las capacidades establecidas en su parte C.».

2) En el artículo 8, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

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

3) En el artículo 14, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las aeronaves de determinados tipos con un primer certificado de aeronavegabilidad expedido antes del 8 de junio de 2016, que tengan una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o bien una velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos, y que no lleven a bordo en un bus digital la serie completa de parámetros especificados en el anexo II, parte C, podrán ser eximidas del cumplimiento de los requisitos del artículo 5, apartado 5, letra c).».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 26 de septiembre de 2014.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO