

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/587 DE LA COMISIÓN

de 29 de abril de 2020

**que modifica los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1206/2011, por el que se establecen los requisitos en materia de identificación de aeronaves para la vigilancia del cielo único europeo, y (UE) n.º 1207/2011, por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 44, apartado 1, letra a),

Considerando lo siguiente:

- (1) Con el fin de garantizar la seguridad y eficiencia de las operaciones de aeronaves y aeródromos, de la gestión del tránsito aéreo, de la navegación aérea y de la red europea de gestión del tránsito aéreo, es necesario introducir determinadas mejoras en las normas de funcionamiento relacionadas con el uso del espacio aéreo, los equipos de las aeronaves y los sistemas de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea, y sus componentes necesarios para el uso del espacio aéreo. Por consiguiente, en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1206/2011 de la Comisión <sup>(2)</sup> y en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011 de la Comisión <sup>(3)</sup> deben establecerse requisitos de interoperabilidad y seguridad nuevos y actualizados.
- (2) Teniendo en cuenta la experiencia obtenida a partir de la aplicación actual de la capacidad de vigilancia aerotransportada y la capacidad de procesamiento de datos de los sistemas de vigilancia en tierra, es necesario instalar efectiva y oportunamente determinados equipos en las aeronaves para que toda la cadena de vigilancia pueda alcanzar los beneficios previstos en los plazos establecidos. Los criterios para eximir de los requisitos relativos a los equipos de las aeronaves deben modificarse para aclarar qué aeronaves deben estar equipadas y cuáles han de acogerse a una exención de dichos requisitos. Al mismo tiempo, el número total de aeronaves equipadas debe seguir siendo eficaz y no debe imponer una carga económica indebida.
- (3) Numerosas aeronaves equipadas ya están certificadas conforme a la norma internacional aplicable a las piezas y los equipos aerotransportados para los sistemas de vigilancia, que corresponde al anexo 10 del Convenio de Chicago, volumen IV, tercera edición, incluidas todas las enmiendas hasta la n.º 77. Esta norma es plenamente compatible con los sistemas de vigilancia existentes. Exigir el uso de la norma correspondiente al anexo 10 del Convenio de

<sup>(1)</sup> DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1206/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos en materia de identificación de aeronaves para la vigilancia del cielo único europeo (DO L 305 de 23.11.2011, p. 23).

<sup>(3)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo (DO L 305 de 23.11.2011, p. 35).

Chicago, volumen IV, cuarta edición, incluidas todas las enmiendas hasta la n.º 85, como se establece actualmente en el anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011, impondría una carga económica indebida. En consecuencia, la norma correspondiente al anexo 10 del Convenio de Chicago, volumen IV, tercera edición, incluidas todas las enmiendas hasta la n.º 77, debe considerarse el requisito mínimo. Por tanto, conviene modificar las normas técnicas mínimas que deben cumplir los operadores de aeronaves establecidas en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011.

- (4) Las aeronaves de Estado que operen en régimen de tránsito aéreo general deben estar equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia operativos que cumplan los requisitos aplicables a las aeronaves civiles según el artículo 5, apartado 5, letras a) y c), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011. Los procedimientos y las condiciones relativos a las aeronaves de Estado que no puedan estar equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia operativos deben seguir siendo los establecidos en el artículo 8 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011.
- (5) Los requisitos aplicables a los acuerdos formales para la transferencia de datos de vigilancia entre los proveedores de servicios de navegación aérea deben modificarse de modo que reflejen los actuales escenarios de distribución de datos, a fin de facilitar el intercambio de datos de vigilancia y evitar limitaciones costosas y excesivas para el proveedor que los aporta.
- (6) Con objeto de garantizar la eficacia de las operaciones de las aeronaves de Estado, debe establecerse la capacidad del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo para garantizar que las aeronaves de Estado que participen en operaciones y formación sensibles puedan operar con la asignación de códigos SSR discretos; por tanto, conviene modificar el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1206/2011 en consecuencia.
- (7) La pandemia de COVID-19 y su impacto en el sector de la aviación han traído consigo obstáculos imprevisibles para que los explotadores de aeronaves prosigan sus actividades de manera que las aeronaves cumplan determinados requisitos del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011. Por consiguiente, conviene prorrogar hasta el 7 de diciembre de 2020 el plazo fijado para los operadores de aeronaves en el artículo 5, apartado 5, y el artículo 8, apartados 1 y 2, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011, y dicho Reglamento debe modificarse en consecuencia.
- (8) Procede, por tanto, modificar en consecuencia los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1206/2011 y (UE) n.º 1207/2011.
- (9) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité al que se refiere el artículo 127, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

El anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1206/2011 se modifica con arreglo al anexo I del presente Reglamento.

#### *Artículo 2*

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

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

«2. El presente Reglamento será aplicable a todos los vuelos que operen en régimen de tránsito aéreo general de conformidad con las reglas de vuelo instrumental dentro del espacio aéreo del cielo único europeo, con excepción del artículo 7, apartados 3 y 4, que será aplicable a todos los vuelos que operen en régimen de tránsito aéreo general.».
- 2) En el artículo 4 se suprime el apartado 4.
- 3) En el artículo 5, los apartados 5 y 6 se sustituyen por el texto siguiente:

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

  - a) las aeronaves que realicen los vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia operativos que cumplan las siguientes condiciones:
    - i) tener las capacidades establecidas en la parte A del anexo II,
    - ii) tener la continuidad suficiente para no presentar un riesgo operativo;

- 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 a partir del 7 de junio de 1995 estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia operativos que cumplan las siguientes condiciones:
- tener las capacidades establecidas en las partes A y B del anexo II,
  - tener la continuidad suficiente para no presentar un riesgo operativo;
- c) las aeronaves de ala fija con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos que realicen vuelos contemplados en el artículo 2, apartado 2, con un certificado de aeronavegabilidad individual expedido por primera vez a partir del 7 de junio de 1995 estén equipadas con transpondedores de radar secundario de vigilancia operativos que cumplan las siguientes condiciones:
- tener las capacidades establecidas en las partes A, B y C del anexo II,
  - tener la continuidad suficiente para no presentar un riesgo operativo.

Las letras b) y c) del párrafo primero no se aplicarán a las aeronaves que operen en el espacio aéreo del cielo único europeo y que pertenezcan a una de las categorías siguientes:

- aeronaves que vuelan para someterse a mantenimiento,
- aeronaves que vuelan para la exportación,
- aeronaves cuyas operaciones finalizarán a más tardar el 31 de octubre de 2025.

Los operadores de aeronaves con un primer certificado de aeronavegabilidad expedido antes del 7 de diciembre de 2020 deberán cumplir, a más tardar el 7 de junio de 2023, los requisitos establecidos en el párrafo primero, letras b) y c), con las siguientes condiciones:

- que hayan establecido antes del 7 de diciembre de 2020 un programa de retroadaptación que demuestre el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo primero, letras b) y c),
- que sus aeronaves no se hayan beneficiado de ninguna financiación de la Unión concedida para hacer que cumplan los requisitos establecidos en el párrafo primero, letras b) y c).

En el caso de aeronaves en las que la capacidad de los transpondedores para cumplir los requisitos del párrafo primero, letras b) y c), esté temporalmente fuera de servicio, los operadores tendrán derecho a operar con dichas aeronaves en el espacio aéreo del cielo único europeo durante un máximo de tres días consecutivos.

6. Los operadores velarán por que las aeronaves equipadas con arreglo al apartado 5 y con una masa máxima de despegue certificada superior a 5 700 kg o con una capacidad de velocidad de crucero real máxima superior a 250 nudos operen con diversidad de antenas, con un rendimiento mínimo conforme a lo establecido en el apartado 3.1.2.10.4 del anexo 10 del Convenio de Chicago, volumen IV, tercera edición, incluidas todas las enmiendas hasta la n.º 77.».

- En el artículo 5, se suprime el apartado 7.
- En el artículo 6, se suprime el apartado 2.
- En el artículo 7, se suprime el apartado 2.
- En el artículo 7, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Los Estados miembros velarán por que la asignación de las direcciones OACI de aeronave de 24 bits a las aeronaves equipadas con un transpondedor de modo S cumplan lo dispuesto en el capítulo 9 y sus apéndices del anexo 10 del Convenio de Chicago, volumen III, segunda edición, incluidas todas las enmiendas hasta la n.º 90.».
- En el artículo 8, los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 7 de diciembre de 2020, las aeronaves de Estado cumplan lo dispuesto en el artículo 5, apartado 5, letra a).

2. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 7 de diciembre de 2020, las aeronaves de Estado de transporte cumplan lo dispuesto en el artículo 5, apartado 5, letra c).».
- En el artículo 8, se inserta el apartado 8 siguiente:

«8. En el caso de aeronaves en las que la capacidad de los transpondedores para cumplir los requisitos de los apartados 1 y 2 esté temporalmente fuera de servicio, los Estados miembros tendrán derecho a permitir la operación de dichas aeronaves en el espacio aéreo del cielo único europeo durante un máximo de tres días consecutivos.».
- Se suprime el artículo 14.

11) Se inserta el artículo 14 bis siguiente:

«Artículo 14 bis

**Planes de vuelo**

Los operadores de aeronaves de Estado no equipadas comunicados con arreglo al artículo 8, apartado 3, y los operadores de aeronaves no equipadas de conformidad con el artículo 5, apartado 5, que operen en el espacio aéreo del cielo único europeo incluirán los indicadores SUR/EUADSBX, SUR/EUEHSX o SUR/EUELSX o una combinación de ellos, en la casilla 18 del plan de vuelo.».

12) El anexo II se modifica de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.

13) El anexo IV se modifica de conformidad con el anexo III del presente Reglamento.

*Artículo 3*

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en Bruselas, el 29 de abril de 2020.

*Por la Comisión*

*La Presidenta*

Ursula VON DER LEYEN

---

## ANEXO I

El punto 3 del anexo II del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1206/2011 se modifica como sigue:

1) La letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) una aeronave que sea apta para que se le asigne el código de conspicuidad establecido de conformidad con el artículo 4, apartado 6, letra c), salga o sea desviada de los volúmenes de espacio aéreo a los que se refiere el punto 1;».

2) Se añade la letra d) siguiente:

«d) aeronaves de Estado participantes en operaciones o formación sensibles a nivel nacional que exijan seguridad y confidencialidad.».

---

## ANEXO II

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

- 1) La parte A se modifica como sigue:
  - a) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
    - «1. La capacidad mínima de un transpondedor de radar secundario de vigilancia será el modo S, nivel 2, que cumpla los criterios de rendimiento y funcionalidad del anexo 10 del Convenio de Chicago, volumen IV, tercera edición, incluidas todas las enmiendas hasta la n.º 77.»;
  - b) el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:
    - «5. El transpondedor solo transmitirá los elementos de datos a los que se refiere el punto 4 por medio del protocolo de modo S. El proceso de certificación de la aeronave y del equipamiento incluirá la transmisión de esos elementos de datos.»;
  - c) se suprime el punto 6.
- 2) La parte B se modifica como sigue:
  - a) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
    - «1. La capacidad mínima de un transpondedor de radar secundario de vigilancia será el modo S, nivel 2, que cumpla los criterios de rendimiento y funcionalidad del anexo 10 del Convenio de Chicago, volumen IV, tercera edición, incluidas todas las enmiendas hasta la n.º 77.»;
  - b) el punto 15 se sustituye por el texto siguiente:
    - «15. Salvo los formatos reservados para uso militar, el transpondedor solo transmitirá los elementos de datos a los que se refiere el punto 14 por medio del protocolo de señales espontáneas ampliadas ADS-B. El proceso de certificación de la aeronave y del equipamiento incluirá la transmisión de estos elementos de datos.»;
  - c) se suprime el punto 16.
- 3) La parte C se modifica como sigue:
  - a) en el punto 2, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
    - «2. El transpondedor debe recibir los siguientes elementos de datos, si están disponibles en un bus digital, y transmitirlos, según requiera la cadena de vigilancia terrestre, mediante el protocolo de modo S y con arreglo a los formatos especificados en el documento 9871 de la OACI (segunda edición):»;
  - b) el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:
    - «4. El transpondedor solo transmitirá los elementos de datos a los que se refiere el punto 3 por medio del protocolo de modo S. El proceso de certificación de la aeronave y del equipamiento incluirá la transmisión de estos elementos de datos.».

## ANEXO III

El anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011 se sustituye por el texto siguiente:

## «ANEXO IV

**Requisitos para el establecimiento de los acuerdos formales contemplados en el artículo 5, apartado 2**

Los acuerdos formales entre los proveedores de servicios de navegación aérea para el intercambio o suministro de datos de vigilancia incluirán el siguiente contenido mínimo:

- a) las partes que suscriben los acuerdos;
  - b) el período de validez de los acuerdos;
  - c) el alcance de los datos de vigilancia;
  - d) las fuentes de los datos de vigilancia;
  - e) el formato de intercambio de los datos de vigilancia;
  - f) el punto de prestación de servicios de los datos de vigilancia;
  - g) los niveles de servicio acordados en cuanto a:
    - rendimiento relativo a los datos de vigilancia contemplados en el artículo 4, apartado 3,
    - procedimientos en caso de componentes no operativos;
  - h) los procedimientos de gestión de los cambios;
  - i) los mecanismos de información acordados en relación con el rendimiento y la disponibilidad, incluida la interrupción imprevista del servicio;
  - j) los acuerdos sobre gestión y coordinación;
  - k) los acuerdos sobre la notificación y la protección de la cadena de vigilancia terrestre.»
-