



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 22 de septiembre de 2020
(OR. en)

10840/20

**Expediente interinstitucional:
2013/0186 (COD)**

**AVIATION 163
CODEC 848**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	22 de septiembre de 2020
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2020) 579 final
Asunto:	Propuesta modificada de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (Texto refundido)

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2020) 579 final.

Adj.: COM(2020) 579 final



Bruselas, 22.9.2020
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo

(Texto refundido)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2020) 187 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El objetivo de la iniciativa de Cielo Único Europeo (SES, por sus siglas en inglés) es aumentar la eficiencia global de la organización y gestión del espacio aéreo europeo merced a una reforma del sector de los servicios de navegación aérea. El desarrollo de esta iniciativa, que consta de cuatro Reglamentos¹, ha supuesto la adopción de dos paquetes legislativos globales: «SES I» y «SES II».

La experiencia adquirida desde 2004 con el paquete SES I y desde 2009 con el paquete SES II ha puesto de manifiesto que los principios y el planteamiento general de esta iniciativa son válidos y deben mantenerse. No obstante, a pesar de esta abundante legislación, los costes de la gestión del tránsito aéreo siguen siendo elevados, y persisten los retrasos, perjudiciales para el medio ambiente. Esta situación se debe a la limitada capacidad, así como a la congestión que conllevan las ineficiencias de la gestión del tránsito aéreo, incluso en condiciones normales. Está claro que los objetivos fijados en el momento del establecimiento del Cielo Único Europeo no se alcanzaron plenamente en el plazo previsto.

Por tanto, la presente propuesta modificada no solo pretende eliminar las ineficiencias de las que adolece la gestión del tránsito aéreo en la actualidad y que son perjudiciales para el medio ambiente, sino también reforzar otros aspectos útiles de dicha gestión, como el aligeramiento de la prestación de servicios de datos y la concesión de incentivos, de manera que puedan aportar mejoras y contribuir a seguir reduciendo la huella ambiental de la aviación de manera activa.

La propuesta original de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (Texto refundido) (abreviada como SES2+) fue adoptada por la Comisión el 11 de junio de 2013. Su intención era acelerar la puesta en práctica de la reforma de los servicios de navegación aérea sin apartarse de sus objetivos y principios originales.

¹ Reglamento (CE) n.º 549/2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco); Reglamento (CE) n.º 550/2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios); Reglamento (CE) n.º 551/2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo); y Reglamento (CE) n.º 552/2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad).

El paquete compuesto por estos Reglamentos en su versión inicial constituye el «SES I». El Reglamento (CE) n.º 1070/2009 («SES II») introdujo modificaciones en los cuatro Reglamentos.

Entretanto, el Reglamento (CE) n.º 552/2004 ha sido derogado, salvo algunas disposiciones sujetas a un período transitorio, mediante el Reglamento (UE) 2018/1139, 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.

Entretanto, el sector de la aviación ha seguido evolucionando, se han producido avances tecnológicos y, en general, el tránsito ha seguido creciendo de manera sostenida hasta principios de 2020, desde la adopción de la propuesta y, de manera más amplia, a lo largo de los últimos diez años. Se ha producido una fuerte caída del tránsito causada por la pandemia de COVID-19, lo que ha puesto de manifiesto que, estructuralmente, el Cielo Único Europeo carece de resiliencia, ya que la prestación de servicios no se adapta fácilmente a la evolución del tránsito. El contexto político también ha evolucionado. En concreto, se ha adoptado el Acuerdo de París, que implica la necesidad de que la aviación contribuya a reducir las emisiones de CO₂ (en el contexto del aumento rápido y continuo de las emisiones que se viene produciendo). En diciembre de 2019, la Comisión adoptó su Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo, con el objetivo de lograr la neutralidad en carbono y una reducción del 90 % de las emisiones del transporte de aquí a 2050. Al objeto de reflejar estos cambios, conviene actualizar la propuesta legislativa del SES2+.

A fin de que el sector pueda aprovechar mejor su potencial económico al tiempo que opera de forma más sostenible, es necesario apostar por una revisión que garantice una prestación más flexible de los servicios de navegación aérea, adaptada al entorno operativo actual y futuro. Las normas propuestas deben permitir la adaptación rápida y eficaz de la capacidad a los aumentos o disminuciones de la demanda o a las necesidades geográficas variables. Ello también contribuiría a los objetivos del Pacto Verde Europeo y, más concretamente, a la reducción de las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación, que es de vital importancia. La necesaria reducción de dichas emisiones requiere un abanico de medidas diferentes, muchas de las cuales solo desplegarán sus efectos a largo plazo. No obstante, ya desde principios de 2025 pueden empezar a notarse las primeras reducciones de emisiones de CO₂ consecuencia de la revisión oportuna del sistema del Cielo Único Europeo y la aplicación de las nuevas normas resultantes.

Además de la necesidad de proceder a una revisión global, las razones específicas para modificar la propuesta del SES2+ son, entre otras, las siguientes:

- es necesario simplificar el texto y ponerlo en consonancia con la legislación pertinente de la Unión que ha entrado en vigor desde que se estancaron las negociaciones sobre la propuesta original del SES2+ en 2013²;
- es necesario adaptar algunas definiciones y normas para reflejar las aportaciones de las partes interesadas y la experiencia adquirida, así como las conclusiones pertinentes de los informes y estudios realizados recientemente³;
- resulta adecuado reflejar las recomendaciones del Informe del Grupo de Sabios sobre el futuro del Cielo Único Europeo⁴;

² Principalmente el Reglamento (UE) 2018/1139 de la Comisión.

³ Véase el anexo III del documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto.

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

- resulta también adecuado reflejar las recomendaciones derivadas del proyecto piloto del Parlamento Europeo sobre la futura arquitectura del espacio aéreo europeo, así como de los informes del Tribunal de Cuentas Europeo;
- asimismo, es importante reflejar los recientes avances tecnológicos en el sector de la aviación y los compromisos manifestados en el Pacto Verde Europeo para descarbonizar el sector del transporte.

Aunque se han introducido varios cambios, la presente propuesta modificada persigue los mismos objetivos que la propuesta del SES2+ de 2013, si bien en algunos casos por medios distintos. En algunos casos, se han mantenido las soluciones correspondientes a las opciones preferidas establecidas en la evaluación de impacto de 2013, pero algunas de las soluciones se han actualizado para reflejar los cambios en el sector. En el punto 4 del documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto se describen las modificaciones de manera detallada y se presentan datos que las justifican.

Habida cuenta de que los principales objetivos y opciones preferidas establecidos en la evaluación de impacto siguen conservándose en esencia, es poco probable que las normas que aquí se proponen tengan repercusiones económicas, medioambientales o sociales significativamente diferentes en comparación con la propuesta original del SES2+. Por tanto, no es necesario realizar una nueva evaluación de impacto para la presente propuesta modificada, más allá del análisis que figura en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión mencionado anteriormente.

• **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

En la Estrategia de Aviación para Europa de 2015 de la Comisión⁵ se instaba a los legisladores a adoptar sin tardanza el Reglamento establecido en la propuesta del SES2+. La modificación de dicha propuesta está plenamente en consonancia con la estrategia global de la Comisión para este ámbito político y, concretamente, debería facilitar los avances con respecto a este expediente legislativo.

La legislación sobre el Cielo Único Europeo está estrechamente ligada a la legislación de la Unión en materia de seguridad aérea y a las tareas encomendadas a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia»)⁶. La presente propuesta tiene por objeto, entre otras cosas, simplificar la legislación eliminando algunos solapamientos entre las normas vigentes y poner en consonancia la legislación sobre el Cielo Único Europeo con el Reglamento de base sobre la Agencia.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy_es.

⁶ Reglamento (UE) 2018/1139.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

En la Comunicación de la Comisión sobre el Pacto Verde Europeo se considera que la mejora de las normas sobre el Cielo Único Europeo es una medida que puede contribuir a reducir las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación. Dicha mejora podría reducir notablemente la congestión y, de este modo, permitir el uso de rutas directas con mayor frecuencia. La propuesta también contiene importantes elementos destinados a reforzar la digitalización y el mercado interior, que son otras dos prioridades de la Comisión.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la modificación propuesta es el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

El artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea otorga a la Unión el derecho a actuar en este ámbito, que es de competencia compartida.

De manera más específica, desde 2004 la gestión del tránsito aéreo ha estado regulada por disposiciones del Derecho de la Unión, que los Estados miembros no pueden modificar por derecho propio. Por lo que respecta al fondo, y por su naturaleza, la gestión del tránsito aéreo afecta al espacio aéreo de toda la Unión Europea, y los movimientos transfronterizos de personas, mercancías, servicios y capitales son inherentes a la aviación, por lo que la manera más eficiente de tratarlos es a nivel de la Unión.

Para acabar con la fragmentación del espacio aéreo europeo y permitir así una gestión más eficiente, capaz de abordar la falta de capacidad desde una perspectiva global y, por tanto, de luchar contra los retrasos y las consiguientes emisiones adicionales, es necesario actuar a nivel de la Unión.

- **Proporcionalidad**

La propuesta no va más allá de lo necesario para alcanzar sus objetivos. Se centra en elementos que se apoyan en las diversas aportaciones enumeradas en el anexo III del documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto.

- **Elección del instrumento**

La propuesta original consistía en modificar los Reglamentos vigentes y refundirlos en uno solo en aras de la claridad. Este enfoque sigue estando justificado, por lo que debe seguir utilizándose el Reglamento de refundición, a reserva de los cambios de fondo necesarios.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

Se considera innecesaria una nueva evaluación de impacto más allá de la que acompañó a la propuesta inicial de 2013 [SWD(2013) 206 final], ya que los principales objetivos y opciones preferidas no han cambiado significativamente, y dado que el impacto económico, medioambiental o social del texto aquí propuesto no debería diferir significativamente de los impactos esperados de lo dispuesto en la propuesta inicial del SES2+.

No obstante, el documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto a la presente propuesta modificada [añadir referencia] presenta datos y análisis adicionales, especialmente por lo que respecta a las actualizaciones, en comparación con las soluciones para lograr las opciones preferidas de 2013. Dichas actualizaciones reflejan los cambios que se han producido en el sector y otros medios nuevos o modificados para alcanzar los objetivos fijados. Los elementos adicionales se han basado en diversas aportaciones recibidas en los últimos años. En 2017, el Tribunal de Cuentas Europeo (TCE) publicó un Informe Especial sobre el Cielo Único Europeo, con recomendaciones destinadas a la Comisión. En 2019, el TCE realizó un seguimiento de su análisis anterior con otro Informe Especial sobre la reglamentación para modernizar la gestión del tránsito aéreo en la Unión. En dicho Informe se formulan recomendaciones destinadas a la Comisión, que se tienen en cuenta directamente en la presente propuesta modificada o que podrán tenerse en cuenta en los actos que la Comisión adopte en virtud de los poderes otorgados o propuestos.

En 2019 se creó un Grupo de Sabios, compuesto por quince destacados expertos en este ámbito, con el fin de evaluar la situación actual y las necesidades futuras de la gestión del tránsito aéreo en la Unión. Tras varios meses de consultas en forma de audiencias con todas las partes interesadas operativas pertinentes, en abril de 2019 dicho Grupo publicó el informe del Grupo de Sabios sobre el futuro del Cielo Único Europeo, que refleja la opinión común del Grupo y contiene diez recomendaciones⁷. Paralelamente, el Parlamento Europeo encargó un proyecto piloto sobre la futura arquitectura del espacio aéreo europeo, que también dio lugar a un informe en marzo de 2019. Bajo la Presidencia finlandesa del Consejo de la Unión Europea, en septiembre de 2019 se celebró una conferencia de alto nivel sobre el futuro del Cielo Único Europeo, que dio lugar a una declaración conjunta firmada por las partes interesadas en la que se instaba a las instituciones europeas a simplificar el marco reglamentario y la configuración institucional para responder a las necesidades actuales y futuras del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo y adaptarlo a su finalidad.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

⁷

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

5. OTROS ELEMENTOS

• **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta modificada**

Al igual que en la propuesta anterior, se propone fusionar los Reglamentos sobre el Cielo Único Europeo vigentes en un único reglamento, para lo cual ha sido necesario introducir varios cambios. El nuevo instrumento se estructura en seis capítulos:

- Capítulo I: Disposiciones generales
- Capítulo II: Autoridades nacionales de supervisión
- Capítulo III: Prestación de servicios
- Capítulo IV: Gestión de la red
- Capítulo V: Espacio aéreo, interoperabilidad e innovación tecnológica
- Capítulo VI: Disposiciones finales

En este contexto, se propone eliminar elementos que se solapan con el Reglamento (UE) 2018/1139. Del mismo modo, se modifican paralelamente algunos detalles del Reglamento (UE) 2018/1139, con el fin de garantizar la correcta puesta en consonancia de ambos Reglamentos. El Reglamento (CE) n.º 552/2004 fue derogado por el Reglamento (UE) 2018/1139 por lo que ya no se tiene en cuenta en la presente propuesta modificada. No obstante, se mantiene el objetivo de interoperabilidad en el Cielo Único Europeo.

Autoridades nacionales de supervisión [artículos 3, 4 y 5, leídos en combinación con el nuevo artículo 114 decies del Reglamento (UE) 2018/1139, establecido en una propuesta separada presentada al mismo tiempo⁸]

Una de las principales necesidades en materia de actuación detectadas en la evaluación de impacto consiste en reforzar la independencia, los conocimientos especializados, así como los recursos, de las autoridades nacionales de supervisión. Con ese fin, el artículo 3 describe el nivel de independencia que deben tener estas autoridades frente a los proveedores de servicios que tienen que vigilar, así como cualquier otra entidad pública o privada. En algunos Estados miembros es necesario llevar a cabo una reorganización administrativa previa a la aplicación del régimen propuesto, por lo que se sugiere también conceder un período transitorio de cuarenta y ocho meses para ello (proyecto de artículo 46, apartado 2). Además, se establecen requisitos más explícitos en relación con las competencias y la independencia del personal contratado, en particular por lo que respecta a las personas encargadas de las decisiones estratégicas. En el mismo sentido, el proyecto de artículo 20, relativo a las bases de costes para las tasas, se refiere explícitamente, como uno de los elementos incluidos, a los costes soportados por los proveedores de servicios de tránsito aéreo en relación con su supervisión y

⁸ COM(2020) 577.

certificación por parte de las autoridades nacionales de supervisión. Esta norma deja un margen para la financiación adecuada de las autoridades nacionales competentes por medio de los cánones correspondientes.

Entre otras cosas, con el objetivo de mejorar la cooperación entre las autoridades, en aras de fomentar los conocimientos especializados y las mejores prácticas, se propone establecer un foro adecuado para las autoridades nacionales de supervisión, que adoptará la forma de Comité Consultivo de Evaluación del Rendimiento [véase el proyecto de nuevos artículos 114 *bis* y 114 *decies* del Reglamento (UE) 2018/1139].

Se propone distinguir claramente entre las tareas de las autoridades nacionales de supervisión, competentes en asuntos relacionados con el Cielo Único Europeo, y las tareas de las autoridades nacionales competentes en el ámbito de la seguridad aérea que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139. Las primeras autoridades deben ser responsables de la certificación económica relacionada con las condiciones financieras necesarias para la prestación de servicios de navegación aérea, el seguimiento de la contratación pública de servicios de navegación aérea y la aplicación de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación. Las segundas siguen a cargo de la certificación y la supervisión de la seguridad y otras tareas descritas en el Reglamento (UE) 2018/1139.

Certificación económica de los proveedores de servicios de navegación aérea y designación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo (artículos 6 y 7)

La certificación y la supervisión de la seguridad de los proveedores de servicios de navegación aérea entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139. Además de los certificados exigidos en dicho Reglamento, la prestación de servicios de navegación aérea debe estar supeditada al cumplimiento de determinados requisitos en materia de solidez financiera, así como cobertura por responsabilidad civil y otros seguros. Para ello, se propone exigir un certificado económico expedido por las autoridades nacionales de supervisión.

La propuesta modificada también establece que la designación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debe hacerse por un período máximo de diez años. El objetivo es garantizar que la designación se reevalúe periódicamente.

Servicios CNS, AIS, ADS, MET y servicios de tránsito aéreo de aproximación (artículo 8)

Los servicios prestados en apoyo de los servicios de tránsito aéreo pueden ofrecer mejoras de rentabilidad, se espera que permitan una mayor flexibilidad y promueven la innovación. Estas posibles mejoras podrían obtenerse de la prestación en condiciones de mercado, a las que se prestan dichos servicios habida cuenta de su naturaleza. Por tanto, se propone sustituir el artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 550/2004 por una norma relativa a la prestación de los servicios CNS, AIS, ADS, MET y servicios de tránsito aéreo en condiciones de mercado.

En principio, los servicios de tránsito aéreo, que se consideran monopolios naturales, siguen estando sujetos al requisito de designación de un determinado proveedor por parte de las autoridades responsables. No obstante, los proveedores de servicios de tránsito aéreo deben

poder decidir si recurren a la contratación pública de los servicios CNS, AIS, ADS o MET. Por lo que respecta a los servicios de tránsito aéreo de aproximación, los operadores de aeropuertos deben poder decidir si recurren a la contratación pública de los servicios de control de los aeródromos, cuando dicha contratación permita aumentar la rentabilidad en beneficio de los usuarios del espacio aéreo. Sujeto a esa misma condición, los Estados miembros deben poder permitir la contratación pública de los servicios de control de aproximación.

A fin de garantizar la igualdad de condiciones y evitar las discriminaciones, las subvenciones cruzadas y las distorsiones de la competencia, los servicios de ruta deben separarse desde el punto de vista organizativo de los demás servicios de navegación aérea.

Servicios comunes de información (artículo 9)

El artículo 9 de la presente propuesta modificada contiene disposiciones sobre los servicios comunes de información necesarios para permitir una gestión segura del tránsito aéreo no tripulado (drones). Dicho artículo está en consonancia con los recientes cambios normativos relativos a la operación de aeronaves no tripuladas. Se propone regular el precio de estos servicios para contener el coste de la gestión del tránsito de aeronaves no tripuladas.

Sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación y Órgano de Evaluación del Rendimiento (artículos 10 a 25)

Debe reforzarse la regulación económica y debe lograrse que sea más eficiente. Para ello, se propone encomendar a los propios proveedores de servicios de tránsito aéreo designados la tarea de elaborar y presentar sus planes de rendimiento para que la autoridad competente los apruebe. Según sea el caso, dicha autoridad puede ser la Agencia en calidad de Órgano de Evaluación del Rendimiento (OER) o una autoridad nacional de supervisión.

La función del Órgano de Evaluación del Rendimiento, en relación con el cual se establecen normas de gobernanza específicas en la propuesta de modificación del Reglamento (UE) 2018/1139, está pensada para permitir que las decisiones pertinentes se tomen con los conocimientos especializados y la independencia necesarios. Las normas de financiación propuestas deberían garantizar que la Agencia disponga de los recursos necesarios. Por razones de economía procesal, se propone que las decisiones tomadas por la Agencia en calidad de OER sean objeto de un procedimiento de recurso abierto a las partes interesadas.

La presente propuesta modificada establece las responsabilidades respectivas de la Agencia en calidad de OER y de las autoridades nacionales de supervisión por lo que respecta a la ejecución de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación. En particular, la Agencia en calidad de OER se encarga de evaluar y aprobar la asignación de costes entre los servicios de ruta y de aproximación, así como de evaluar y aprobar los planes de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta. Las autoridades nacionales de supervisión se encargan de evaluar y aprobar los planes de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación. A tal fin, los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados que

presten ambos tipos de servicios deben presentar planes separados para los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación.

Lo dispuesto en relación con el sistema de tarificación propuesto está en consonancia con este nuevo enfoque. Además, se propone establecer mecanismos para la modulación de las tasas a escala de la Unión, con el fin de contribuir, en particular, a la mejora del rendimiento medioambiental o de la calidad del servicio.

Por último, se propone añadir determinados requisitos a las normas relativas a la transparencia de las cuentas de los proveedores de servicios de navegación aérea (artículo 25). La intención es ayudar a evitar las subvenciones cruzadas y las consiguientes distorsiones. Se debería facilitar, en particular, la aplicación de los artículos 8 y 9.

Bloques funcionales de espacio aéreo

La propuesta modificada ya no contiene disposiciones relativas a los bloques funcionales de espacio aéreo. La ausencia de tales normas no impediría a los Estados miembros mantener o crear bloques funcionales de espacio aéreo, si lo consideran útil. La ausencia de tales normas tampoco impediría formas flexibles de cooperación entre los proveedores de servicios de navegación aérea.

Gestión de la red (artículos 26, 27 y 28)

En el artículo 26 se enumeran las funciones de la red y se establecen sus objetivos. El artículo 27 establece el rol del Gestor de la Red, que es contribuir a la ejecución de las funciones de la red, y contiene disposiciones relativas a la designación del Gestor de la Red, sus tareas y los procesos de toma de decisiones que debe aplicar.

Se propone que las funciones de la red estén sujetas a normas específicas del sistema de evaluación del rendimiento (artículo 16).

Con arreglo al artículo 28, el Gestor de la Red debe publicar sus cuentas financieras y someterse a una auditoría independiente.

Disponibilidad de los datos y acceso a ellos (artículo 31)

Se propone modificar las normas relativas a esta cuestión (también en comparación con la propuesta inicial), a fin de facilitar la prestación de los servicios de datos de tránsito aéreo en un mercado transfronterizo y a escala de la Unión. Además, lo dispuesto en el proyecto de artículo 31 garantiza que los recién llegados al mercado de datos tengan acceso a los datos operativos pertinentes incluso antes de la certificación. Con el fin de evitar las subvenciones cruzadas o la doble imposición, se propone establecer principios adecuados para la fijación de precios.

Uso flexible del espacio aéreo (artículo 33)

El artículo 33 es, en gran medida, un reflejo del artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 551/2004 y sigue atribuyendo a los Estados miembros la responsabilidad de garantizar la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo. Sin embargo, también exige que este concepto se aplique de forma coherente con el Plan Maestro ATM. El artículo 33 complementa el requisito esencial establecido en el Reglamento (UE) 2018/1139, según el cual la gestión del espacio aéreo debe contribuir a la aplicación uniforme del uso flexible del espacio aéreo.

Coordinación de SESAR (artículo 34)

El artículo 34 exige a las entidades pertinentes que cooperen con vistas a garantizar una coordinación efectiva entre las diferentes fases del proyecto SESAR.

• Cambios con respecto a la propuesta original a la que se refiere el punto 1

Los cambios introducidos en la presente propuesta modificada con respecto de la propuesta a la que se refiere el punto 1 son los siguientes:

Considerandos

1) Se simplifica el considerando 1 y queda redactado del modo siguiente:

«El Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹, el Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰ y el Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹ han sido modificados sustancialmente. Dado que deben hacerse nuevas modificaciones, en aras de la claridad conviene proceder a la refundición de dichos Reglamentos.».

2) Se suprime el considerando 2.

3) El considerando 3 pasa a ser considerando 2, y se introducen los cambios siguientes:

- a) tras la referencia al Reglamento (CE) n.º 552/2004¹², se añaden los términos «del Parlamento Europeo y del Consejo»;
- b) el considerando sin numerar que sigue al considerando 3 pasa a ser la segunda frase del considerando 2, y se reformula del modo siguiente:

«La adopción del segundo paquete, a saber, el Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo¹³, reforzó en mayor medida la iniciativa del Cielo Único

⁹ Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

¹⁰ Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

¹¹ Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

¹² Reglamento (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 26).

Europeo, al introducir los conceptos de sistema de evaluación del rendimiento y Gestor de la Red, con el fin de seguir mejorando el rendimiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo.»;

c) se inserta la nueva tercera frase siguiente:

«El Reglamento (CE) n.º 552/2004 ha quedado derogado por el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, ya que las normas necesarias para la interoperabilidad de los sistemas, componentes y procedimientos de gestión del tránsito aéreo se han incluido en este último Reglamento.».

4) Se añade el nuevo considerando 3 siguiente:

«A fin de tener en cuenta los cambios introducidos en el Reglamento (UE) 2018/1139, es necesario poner en consonancia el contenido del presente Reglamento con el del Reglamento (UE) 2018/1139.».

5) El considerando 6 se reformula del modo siguiente:

«La persecución simultánea de los objetivos de incremento del nivel de las normas de seguridad aérea y mejora del rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en Europa exige que se tenga en cuenta el factor humano. Por consiguiente, los Estados miembros deben defender los principios de "la cultura justa". Deben considerarse y tenerse en cuenta los dictámenes y recomendaciones del Grupo de Expertos sobre la Dimensión Humana¹⁴ del Cielo Único Europeo.».

6) Se inserta el nuevo considerando 7 siguiente:

«Las mejoras en el comportamiento medioambiental de la gestión del tránsito aéreo también contribuyen directamente a la consecución de los objetivos incluidos en el Acuerdo de París y en el Pacto Verde Europeo de la Comisión, en particular mediante la reducción de las emisiones de la aviación.».

7) El considerando 7 pasa a ser considerando 8, y se reformula del modo siguiente:

«En 2004, los Estados miembros aprobaron una declaración general sobre los aspectos militares relacionados con el Cielo Único Europeo. De conformidad con esta declaración, los Estados miembros deben, en particular, intensificar la cooperación entre los ámbitos civil y militar, y en caso de que lo consideren necesario los Estados miembros interesados, y en la medida en que así lo consideren, facilitar la cooperación entre sus fuerzas armadas en todos los aspectos de la gestión del tránsito aéreo.».

8) El considerando 8 pasa a ser considerando 9 y se suprime el considerando 9.

9) En el considerando 10, la última frase se sustituye por el texto siguiente:

¹³ Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 y (CE) n.º 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación (DO L 300 de 14.11.2009, p. 34).

¹⁴ C(2017) 7518 final.

«Ello no debe impedir que una autoridad nacional de supervisión forme parte de una autoridad reguladora responsable de varios sectores regulados, si esta cumple los requisitos de independencia, ni que se asocie con la autoridad nacional de competencia por lo que respecta a su estructura organizativa.».

10) Se inserta el nuevo considerando 11 siguiente:

«La financiación de las autoridades nacionales de supervisión debe garantizar su independencia y permitirles actuar de conformidad con los principios de equidad, transparencia, no discriminación y proporcionalidad. Unos procedimientos adecuados para el nombramiento del personal deben contribuir a garantizar la independencia de las autoridades nacionales de supervisión, velando en particular por que realice el nombramiento de las personas encargadas de las decisiones estratégicas una autoridad pública que no ejerza directamente derechos de propiedad sobre los proveedores de servicios de navegación aérea.».

11) El considerando 11 pasa a ser considerando 12 y la primera frase se reformula del modo siguiente:

«Las autoridades nacionales de supervisión deben desempeñar un cometido clave en la ejecución del Cielo Único Europeo y, por consiguiente, deben cooperar entre ellas, con vistas a facilitar el intercambio de información sobre su trabajo y principios para la toma de decisiones, mejores prácticas y procedimientos, así como con respecto a la aplicación del presente Reglamento, y desarrollar un enfoque común, incluso a través de la mejora de la cooperación a nivel regional.».

12) El considerando 12 pasa a ser considerando 43.

13) Se suprime el considerando 13.

14) Se añaden los nuevos considerandos 13 y 14 siguientes:

«(13) La cooperación entre los proveedores de servicios de tránsito aéreo es una herramienta importante para mejorar el rendimiento del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo, y debe fomentarse. Los Estados miembros deben poder establecer mecanismos de cooperación que no se limiten a formas predefinidas de cooperación y zonas geográficas.

(14) Se encargan de la certificación y la supervisión de la seguridad de los proveedores de servicios de navegación aérea las autoridades nacionales competentes o la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, de conformidad con los requisitos y procesos establecidos en el Reglamento (UE) 2018/1139. La prestación de servicios de navegación aérea requiere el cumplimiento de requisitos adicionales relacionados con la solidez financiera, así como con la cobertura por responsabilidad civil y otros seguros, que deben acreditarse mediante un certificado económico. Los proveedores de servicios de navegación aérea solo deben poder ofrecer servicios en la Unión cuando sean titulares de un certificado de seguridad y de un certificado económico.».

15) El considerando 14 pasa a ser considerando 15.

16) Se insertan los nuevos considerandos 16 a 33 siguientes:

«(16) Los servicios de tránsito aéreo, prestados con carácter exclusivo, deben estar sujetos a designación y a requisitos mínimos de interés público.

(17) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo y los operadores de aeropuertos deben poder recurrir a la contratación pública de los servicios de comunicación, navegación y vigilancia (CNS), servicios de información aeronáutica (AIS), servicios de datos de tránsito aéreo (ADS), servicios meteorológicos (MET) o servicios de tránsito aéreo de aproximación en condiciones de mercado, sin perjuicio de los requisitos de seguridad, cuando consideren que tal contratación permite un aumento de la rentabilidad. Se espera que la posibilidad de recurrir a dicha contratación permita una mayor flexibilidad y promueva la innovación en los servicios, sin que ello afecte a las necesidades específicas de las fuerzas armadas en materia de confidencialidad, interoperabilidad, resiliencia del sistema, acceso a los datos y seguridad de la gestión del tránsito aéreo.

(18) Cuando los servicios de tránsito aéreo de aproximación sean objeto de contratación pública, no deben estar sujetos al sistema de tarificación establecido en el presente Reglamento ni al artículo 1, apartado 4, de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵, vinculado a la aplicabilidad de ese sistema.

(19) La prestación de servicios de tránsito aéreo de ruta debe separarse desde el punto de vista organizativo de la prestación de servicios CNS, AIS, ADS, MET y servicios de tránsito aéreo de aproximación, incluso mediante la separación de cuentas, a fin de garantizar la transparencia y evitar la discriminación, las subvenciones cruzadas y el falseamiento de la competencia.

(20) Cuando proceda, la contratación pública de los servicios de navegación aérea debe llevarse a cabo de conformidad con la Directiva 2014/24/UE¹⁶ y la Directiva 2014/25/UE¹⁷, ambas del Parlamento Europeo y del Consejo. Las autoridades nacionales de supervisión deben velar por que se cumplan los requisitos de contratación pública de los servicios de navegación aérea.

(21) La gestión del tránsito de aeronaves no tripuladas exige la disponibilidad de servicios comunes de información. A fin de contener los costes de dicha gestión del tránsito, los precios de los servicios comunes de información deben basarse en el coste y en un margen de beneficio razonable, y deben estar sujetos a la aprobación de las autoridades nacionales de supervisión. Para permitir la prestación del servicio, los proveedores de servicios de navegación aérea deben facilitar los datos necesarios.

(22) El objetivo de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación es hacer que los servicios de navegación aérea prestados en condiciones distintas de las condiciones de mercado sean más rentables y promover una mejor calidad del servicio, para lo cual deben incluir incentivos pertinentes y apropiados. A la vista de este objetivo, dichos sistemas no deben cubrir los servicios prestados en condiciones de mercado.

(23) Para lograr el máximo de efectividad, la supervisión necesaria relativa a los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación debe dirigirse a los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados como tales.

¹⁵ Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (DO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

¹⁶ Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

¹⁷ Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

- (24) Las responsabilidades en materia de supervisión de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación deben repartirse adecuadamente.
- (25) Habida cuenta de los elementos transfronterizos y de red inherentes a la prestación de servicios de navegación aérea de ruta y dado que, en consecuencia, el rendimiento debe evaluarse principalmente en relación con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, un organismo de la Unión, sometido al control judicial de un organismo de apelación y, llegado el caso, del Tribunal de Justicia, debe encargarse de la evaluación y la aprobación de los planes y objetivos de rendimiento de dichos servicios. A fin de garantizar que las tareas se lleven a cabo con un alto nivel de conocimientos especializados y con la necesaria independencia, dicho organismo debe ser la Agencia en calidad de Órgano de Evaluación del Rendimiento (OER), y debe funcionar de conformidad con las normas de gobernanza específicas establecidas en el Reglamento (UE) 2018/1139. Las autoridades nacionales de supervisión, dado su conocimiento de las circunstancias locales, necesario para evaluar los servicios de navegación aérea de aproximación, deben encargarse de la evaluación y aprobación de los planes y objetivos de rendimiento de dichos servicios. La asignación de costes entre los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación constituye una única operación, pertinente para ambos tipos de servicios, y debe, por tanto, estar sujeta a la supervisión de la Agencia en calidad de OER.
- (26) Los proyectos de planes de rendimiento en el ámbito de los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación deben ser coherentes con los objetivos de rendimiento respectivos a escala de la Unión y conformes con determinados criterios cualitativos, a fin de garantizar en la medida de lo posible el cumplimiento efectivo de los objetivos fijados. El procedimiento de evaluación debe garantizar la rápida corrección de las deficiencias.
- (27) El rendimiento de las funciones de red debe estar sujeto a criterios específicos, habida cuenta del carácter peculiar de dichas funciones. Las funciones de red deben estar sujetas a objetivos de rendimiento en los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad.
- (28) El sistema de tarificación debe basarse en el principio de que los usuarios del espacio aéreo deben pagar por el coste derivado de la prestación de los servicios recibidos, pero que solo deben tenerse en cuenta los costes imputables a dicho servicio y que no se han cubierto de otro modo. Los costes relacionados con el Gestor de la Red deben incluirse en los costes determinados que pueden imputarse a los usuarios del espacio aéreo. Las tasas deben alentar la prestación segura, eficaz, efectiva y sostenible de los servicios de navegación aérea, con vistas a lograr un alto nivel de seguridad y rentabilidad y alcanzar los objetivos de rendimiento, y deben estimular la prestación de servicios integrados, al tiempo que reducen el impacto medioambiental de la aviación.
- (29) Habida cuenta del carácter transfronterizo de la aviación, deben establecerse a escala de la Unión mecanismos de modulación de las tasas para mejorar el rendimiento medioambiental y la calidad del servicio, en particular mediante un mayor uso de combustibles alternativos sostenibles, un aumento de la capacidad y una disminución de los retrasos, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad. Las autoridades nacionales de supervisión también deben tener la posibilidad de establecer mecanismos a nivel local en relación con los servicios de aproximación.
- (30) A fin de incentivar a los usuarios del espacio aéreo para que vuelen por la ruta más corta, en particular en momentos de congestión, debe ser posible establecer una tarifa unitaria

común para los servicios de ruta en todo el espacio aéreo del Cielo Único Europeo. El establecimiento de una tarifa unitaria común de este tipo no debe incidir en los ingresos de los proveedores de servicios de tránsito aéreo.

(31) Deben adoptarse disposiciones relativas a la transparencia de las cuentas de los proveedores de servicios de navegación aérea, como método para evitar las subvenciones cruzadas y las consiguientes distorsiones.

(32) Las funciones de red para la gestión del tránsito aéreo deben contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y apoyar la consecución de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Deben garantizar el uso sostenible, eficiente y respetuoso con el medio ambiente del espacio aéreo y de los recursos escasos, reflejar las necesidades operativas en el despliegue de la infraestructura de la red europea de gestión del tránsito aéreo y prestar apoyo en caso de crisis de la red. Algunas de las tareas que contribuyen a la ejecución de estas funciones debe llevarlas a cabo el Gestor de la Red, que en su actuación debe tener en cuenta a todas las partes interesadas operativas afectadas.

(33) En el proceso de toma de decisiones de forma cooperativa, en relación con las decisiones que debe tomar el Gestor de la Red debe prevalecer el interés de la red. Por tanto, las partes en el proceso de toma de decisiones cooperativa deben actuar, en la medida de lo posible, con vistas a mejorar el funcionamiento y el rendimiento de la red. Los procedimientos del proceso de toma de decisiones cooperativa deben promover el interés de la red y permitir que se resuelvan los problemas y se llegue a un consenso siempre que sea posible.».

17) El considerando 15 pasa a ser considerando 39, y se reformula del modo siguiente:

«El objetivo del concepto de proyectos comunes debe ser aplicar, de manera oportuna, coordinada y sincronizada, los cambios operativos esenciales establecidos en el Plan Maestro ATM Europeo que tengan un impacto en toda la red. La Comisión debe encargarse de llevar a cabo un análisis de costes y beneficios de la financiación, con vistas a acelerar el despliegue del proyecto SESAR.».

18) Se suprime el considerando 16.

19) El considerando 17 pasa a ser considerando 37, y se reformula del modo siguiente:

«La utilización segura y eficiente del espacio aéreo solo puede lograrse por medio de una estrecha cooperación entre sus usuarios civiles y militares, que en la práctica se basa fundamentalmente en el concepto de utilización flexible del espacio aéreo y en una coordinación civil-militar eficaz establecida por la OACI. Deben establecerse normas para garantizar la aplicación de este concepto, y debe facultarse a la Comisión para que establezca medidas que garanticen una mayor armonización.».

20) El considerando 18 pasa a ser considerando 35, y se reformula del modo siguiente:

«La disponibilidad de datos operativos pertinentes es esencial para permitir la prestación flexible de servicios de datos de tránsito aéreo, sobre bases transfronterizas y a escala de la Unión. Por tanto, estos datos deben ponerse a disposición de las partes interesadas pertinentes, incluidos los posibles nuevos proveedores de servicios de datos de tránsito aéreo. La exactitud de la información, incluida la relativa al estado del espacio aéreo y las situaciones específicas del tránsito aéreo, así como su distribución oportuna a los controladores civiles y militares,

tienen un impacto directo en la seguridad y la eficiencia de las operaciones. El acceso oportuno a información actualizada sobre el estado del espacio aéreo es esencial para todas las partes que deseen aprovechar las estructuras del espacio aéreo disponibles al confeccionar su plan de vuelos o modificarlo.».

21) El considerando 19 pasa a ser considerando 36, y se reformula del modo siguiente:

«El suministro de información aeronáutica completa, de alta calidad y a tiempo tiene una importante incidencia en la seguridad y facilita el acceso y las posibilidades de moverse en el espacio aéreo de la Unión. Debe facilitarse el acceso a esos datos por medio de una infraestructura de información adecuada.».

22) Se suprimen los considerandos 20 a 25.

23) El considerando 26 pasa a ser considerando 34, y se reformula del modo siguiente:

«A fin de lograr que los proveedores de servicios de tránsito aéreo se focalicen más en sus clientes, y para aumentar la posibilidad de que los usuarios del espacio aéreo influyan en las decisiones que les afectan, la consulta y participación de las partes interesadas en las decisiones operativas importantes de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debe ser más efectiva.».

24) Se inserta el nuevo considerando 38 siguiente:

«El proyecto SESAR tiene por objeto permitir un desarrollo seguro, eficiente y sostenible desde el punto de vista medioambiental del transporte aéreo mediante la modernización del sistema europeo y mundial de gestión del tránsito aéreo. Para contribuir a su plena eficacia, debe garantizarse una coordinación adecuada entre las fases del proyecto. El Plan Maestro ATM Europeo debe ser el resultado de la fase de definición de SESAR y debe contribuir a lograr los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.».

25) Se inserta el nuevo considerando 40 siguiente:

«El cumplimiento de los requisitos de los sistemas y componentes de la gestión del tránsito aéreo establecidos por el Reglamento (UE) 2018/1139 debe garantizar la interoperabilidad de dichos sistemas y componentes, en beneficio del Cielo Único Europeo.».

26) Se suprime el considerando 27.

27) El considerando 28 pasa a ser considerando 41, y se modifica del modo siguiente:

- a) en la primera frase, se suprimen los términos «y evaluación del rendimiento»;
- b) las frases tercera y cuarta se sustituyen por el texto siguiente:

«Al adoptar actos delegados con arreglo al presente Reglamento, reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo

tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.».

28) Se suprime el considerando 29.

29) El considerando 30 pasa a ser considerando 42, y se reformula del modo siguiente:

«A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, en particular por lo que respecta a las modalidades de contratación y los procedimientos de selección de las autoridades nacionales de supervisión, las normas sobre la certificación económica de los proveedores de servicios de navegación aérea, las normas para la ejecución de los planes de evaluación del rendimiento y de tarificación, en particular la fijación de objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la clasificación de los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación, los criterios y procedimientos para la evaluación de los proyectos de planes y objetivos de rendimiento de los proveedores de servicios de tránsito aéreo y el Gestor de la Red, el seguimiento del rendimiento, las normas relativas al suministro de información sobre costes y tasas, el contenido y el establecimiento de la base de costes para las tasas y la fijación de tarifas unitarias para los servicios de navegación aérea, los mecanismos de incentivación y de reparto de riesgos, la designación del Gestor de la Red y los términos y condiciones de esa designación, las tareas del Gestor de la Red y los mecanismos de gobernanza que ha de aplicar, las normas sobre la ejecución de las funciones de red, las modalidades de consulta de las partes interesadas sobre las decisiones operativas importantes de los proveedores de servicios de tránsito aéreo, los requisitos relativos a la disponibilidad de datos operativos, las condiciones de acceso y la fijación de los precios de acceso, la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo, así como el establecimiento de proyectos comunes y los mecanismos de gobernanza que les son aplicables, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁸.».

30) Se suprimen los artículos 31 y 32.

31) El considerando 33 pasa a ser considerando 44.

32) Se suprime el considerando 34.

33) Los considerandos 35 y 36 se sustituyen por el nuevo considerando 45 siguiente:

«Habida cuenta de la situación jurídica del Reino de España en materia de soberanía y jurisdicción en el territorio en el que está situado el aeropuerto, el presente Reglamento no debe aplicarse al aeropuerto de Gibraltar.».

34) El considerando 37 pasa a ser considerando 46. La primera frase se reformula del modo siguiente:

¹⁸ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

«Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la puesta en práctica del Cielo Único Europeo, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, debido a su dimensión transnacional, puede lograrse mejor en el ámbito de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea.».

Capítulo I: Disposiciones generales

35) En el artículo 1 (Objeto y ámbito de aplicación) se introducen los cambios siguientes:

a) el apartado 1 se reformula del modo siguiente:

«El presente Reglamento establece normas para la creación y el correcto funcionamiento del Cielo Único Europeo al objeto de garantizar el cumplimiento de las actuales normas de seguridad del tránsito aéreo, contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y mejorar el rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en Europa, con el fin de responder a las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo. El Cielo Único Europeo incluirá una red paneuropea coherente, un espacio aéreo cada vez más integrado y sistemas de gestión de red y de gestión del tránsito aéreo basados en la seguridad, la eficiencia, la interoperabilidad y la modernización tecnológica en beneficio de todos los usuarios del espacio aéreo, los ciudadanos y el medio ambiente.»;

b) en el apartado 2, la referencia al artículo 38 se sustituye por una referencia al artículo 44;

c) en el apartado 3, la segunda frase se reformula del modo siguiente:

«En este contexto, el presente Reglamento se propone, en los ámbitos a los que se aplica, asistir a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, facilitando una base de interpretación común y una aplicación uniforme de sus disposiciones, y garantizando que estas se tienen debidamente en cuenta en el presente Reglamento y en las normas elaboradas para su aplicación.»;

d) el apartado 4 se reformula del modo siguiente:

«El presente Reglamento se aplicará al espacio aéreo incluido en la región EUR de la OACI en el que los Estados miembros son responsables de la prestación de los servicios de tránsito aéreo. Los Estados miembros también podrán aplicar el presente Reglamento al espacio aéreo bajo su responsabilidad en el ámbito de otras regiones de la OACI, a condición de que informen de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.»;

e) El apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«[En caso de que el Reglamento se adopte antes del final del período transitorio: El presente Reglamento no se aplicará al aeropuerto de Gibraltar.]»;

f) Se añade el apartado 6 siguiente:

«Salvo disposición en contrario, cuando se haga referencia a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea ("la Agencia"), se entenderá que dicha referencia se

refiere a la Agencia en su calidad de autoridad responsable de la seguridad y no a la autoridad encargada de la evaluación del rendimiento.».

36) En el artículo 2 (Definiciones), con respecto a los puntos 1 a 22, se introducen los cambios y se realizan las inserciones siguientes:

a) el punto 1 pasa a ser punto 5, y la letra a) de este se reformula del modo siguiente:

«a) prevenir colisiones

i) entre aeronaves,

ii) en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos;»;

b) el punto 2 pasa a ser punto 1, y se reformula del modo siguiente:

«"servicio de control de aeródromo": servicio de control del tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo;»;

c) el punto 3 pasa a ser punto 2, y se reformula del modo siguiente:

«servicio de información aeronáutica: un servicio, establecido en una zona de cobertura definida, que tiene la responsabilidad de proveer la información y datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea;»;

d) el punto 4 se reformula del modo siguiente:

«"servicios de navegación aérea": los servicios de tránsito aéreo, los servicios de comunicación, navegación y vigilancia (CNS), los servicios meteorológicos (MET), los servicios de información aeronáutica (AIS) y los servicios de datos de tránsito aéreo (ADS);»;

e) el punto 5 pasa a ser punto 3, y se reformula del modo siguiente:

«"proveedores de servicios de navegación aérea": cualquier entidad pública o privada encargada de la prestación de uno o varios servicios de navegación aérea para la circulación aérea general;»;

f) los puntos 6 y 7 pasan a ser los puntos 11 y 12, respectivamente; el punto 12 se reformula del modo siguiente:

«"gestión del espacio aéreo": la función de planificación con el objetivo principal de aprovechamiento máximo del espacio aéreo disponible mediante un sistema dinámico de reparto del tiempo y, en ocasiones, la segregación del espacio aéreo entre diversas categorías de usuarios del espacio aéreo, sobre la base de necesidades a corto plazo;»;

g) se insertan los puntos 6 y 7 siguientes:

«6) "servicios de datos de tránsito aéreo": servicios consistentes en la recopilación, agregación e integración de datos operativos procedentes de proveedores de servicios de vigilancia, de proveedores de servicios meteorológicos, servicios de información aeronáutica y funciones de red y de otras entidades pertinentes, o el suministro de datos sometidos a tratamiento para el control y la gestión del tránsito aéreo;

7) "gestión de capacidad y afluencia del tránsito aéreo": servicio destinado a proteger el control del tránsito aéreo de los excesos y a optimizar el uso de la capacidad disponible;»;

h) el punto 8 pasa a ser punto 14, y se reformula del modo siguiente:

«"usuarios del espacio aéreo": los operadores de aeronaves operadas de conformidad con las normas de tránsito aéreo general;»;

i) el punto 9 pasa a ser punto 8, y se reformula del modo siguiente:

«"gestión de afluencia del tránsito aéreo": función o servicio establecidos con el objetivo de contribuir a un flujo seguro, ordenado y rápido del tránsito aéreo, que cubra toda la trayectoria, asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad del control del tránsito aéreo y que el volumen del tránsito aéreo es compatible con las capacidades declaradas por los correspondientes proveedores de servicios de tránsito aéreo;»;

j) el punto 10 pasa a ser punto 9, y se reformula del modo siguiente:

«"gestión del tránsito aéreo": la agrupación de las funciones o servicios embarcados y de tierra (servicios de tránsito aéreo, gestión del espacio aéreo y gestión de afluencia del tránsito aéreo) necesarios para garantizar un movimiento seguro y eficaz de las aeronaves en todas las fases de la operación;»;

k) el punto 11 pasa a ser punto 10;

l) el punto 12 pasa a ser punto 17, y se reformula del modo siguiente:

«"servicio de control de área": servicio de control del tránsito aéreo de los vuelos controlados en las áreas de control;»;

m) el punto 13 pasa a ser punto 16;

n) se inserta el punto 13 siguiente:

«"estructura del espacio aéreo": volumen específico de espacio aéreo definido con vistas a garantizar la explotación segura y óptima de las aeronaves;»;

o) el punto 14 pasa a ser punto 33, y se reformula del modo siguiente:

«"Plan Maestro ATM Europeo": el plan refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo¹⁹, de conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 219/2007 del Consejo²⁰, y posteriormente modificado;»;

p) se suprimen los puntos 15 y 16;

q) el punto 17 pasa a ser punto 21, y se reformula del modo siguiente:

¹⁹ Decisión 2009/320/CE del Consejo, de 30 de marzo de 2009, por la que se refrenda el Plan maestro de gestión del tránsito aéreo europeo del proyecto de Investigación sobre gestión de tránsito aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR) (DO L 95 de 9.4.2009, p. 41).

²⁰ Reglamento (CE) n.º 219/2007 del Consejo, de 27 de febrero de 2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR) (DO L 64 de 2.3.2007, p. 1).

«"certificado": el documento expedido por la Agencia, por una autoridad nacional competente o por una autoridad nacional de supervisión, en la forma que disponga su legislación nacional, que certifica la idoneidad de un proveedor de servicios de navegación aérea y de gestión del tránsito aéreo para prestar un servicio determinado;»;

r) el punto 18 pasa a ser punto 23;

s) se inserta el punto 18 siguiente:

«"valor de referencia": valor definido mediante estimación a efectos de establecer objetivos de rendimiento, relativo a los costes determinados o a los costes unitarios determinados durante el año anterior al inicio del período de referencia pertinente;»;

t) el punto 19 pasa a ser punto 24;

u) se inserta el punto 19 siguiente:

«"grupo de referencia": grupo de proveedores de servicios de tránsito aéreo con un entorno operativo y económico similar;»;

v) el punto 20 pasa a ser punto 28, y se reformula del modo siguiente:

«"declaración": a efectos de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea, la declaración tal como se define en el artículo 3, apartado 10, del Reglamento (UE) 2018/1139;»;

w) se inserta el punto 20 siguiente:

«"valor de desglose": el valor obtenido, en relación con un proveedor de servicios de tránsito aéreo determinado, desglosando un objetivo de rendimiento a escala de la Unión al nivel de cada proveedor de servicios de tránsito aéreo, y que sirve de referencia para evaluar la coherencia del objetivo de rendimiento fijado en el proyecto de plan de rendimiento con el objetivo de rendimiento a escala de la Unión;»;

x) el punto 21 pasa a ser punto 34, y se reformula del modo siguiente:

«"utilización flexible del espacio aéreo": el concepto de gestión del espacio aéreo basado en el principio fundamental de que el espacio aéreo no debe designarse como un espacio aéreo puramente civil o militar, sino más bien considerarse un espacio continuo en el que deben tenerse en cuenta las necesidades de todos los usuarios en la medida de lo posible;»;

y) el punto 22 pasa a ser punto 35;

z) se inserta el punto 22 siguiente:

«"servicio común de información": servicio consistente en la recopilación de datos estáticos y dinámicos y su difusión para permitir la prestación de servicios de gestión del tránsito de aeronaves no tripuladas;».

37) En el artículo 2 (Definiciones) se introducen los cambios siguientes con respecto a los puntos 23 a 38 y se realizan las inserciones siguientes:

a) el punto 23 pasa a ser punto 15;

- b) se suprime el punto 24;
- c) el punto 25 pasa a ser punto 36, y se reformula del modo siguiente:

«"tránsito aéreo general": el conjunto de movimientos de las aeronaves civiles, así como el conjunto de movimientos de las aeronaves de Estado (incluidas las aeronaves militares, de aduana y de policía), cuando esos movimientos se realizan de conformidad con los procedimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), creada por el Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional;»;

- d) el punto 26 pasa a ser punto 37; se suprime la segunda frase;
- e) se insertan los puntos 25 y 26 siguientes:

«25) "área de control": espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado por encima de la tierra;

26) "toma de decisiones cooperativa": proceso en el que las decisiones se toman sobre la base de la interacción y la consulta con los Estados miembros, las partes interesadas operativas y otros agentes, según proceda;»;

- f) el punto 27 pasa a ser punto 38, y se reformula del modo siguiente:

«"servicios meteorológicos": las instalaciones y servicios que proporcionan a las aeronaves pronósticos, avisos, informes y observaciones meteorológicos con fines de navegación aérea, así como cualquier otra información y datos meteorológicos facilitados por los Estados para uso aeronáutico;»;

- g) el punto 28 pasa a ser punto 41, y se reformula del modo siguiente:

«"servicios de navegación": las instalaciones y servicios que suministran a las aeronaves información sobre posicionamiento en el espacio o en el tiempo;»;

- h) el punto 29 pasa a ser punto 44, y se reformula del modo siguiente:

«"datos operativos": la información relativa a todas las fases de vuelo que es necesaria para los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de aeropuertos y otros agentes interesados con fines operativos;»;

- i) el punto 30 pasa a ser punto 46, y se reformula del modo siguiente:

«"puesta en servicio": el primer uso operativo de un sistema después de su instalación inicial o de su mejora;»;

- j) el punto 31 pasa a ser punto 47;

- k) el punto 32 pasa a ser punto 53, y se reformula del modo siguiente:

«"servicios de vigilancia": las instalaciones y servicios utilizados para determinar las posiciones respectivas de las aeronaves con el fin de establecer una separación segura;»;

- l) se insertan los puntos 29 a 32 siguientes:

«29) "servicios de navegación aérea de ruta": servicios de tránsito aéreo relacionados con el control de una aeronave desde el final de la fase de despegue y ascenso inicial hasta el inicio

de la fase de aproximación y aterrizaje y los servicios de navegación aérea subyacentes necesarios para prestar servicios de tránsito aéreo de ruta;

30) "zona de tarificación de ruta": el volumen de espacio aéreo que se extiende desde el suelo hasta el espacio aéreo superior inclusive, en el que se prestan servicios de navegación aérea de ruta y para el que se establece una base de costes única;

31) "Eurocontrol": la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea creada por el Convenio internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea, de 13 de diciembre de 1960;

32) "red europea de gestión del tránsito aéreo": el conjunto de los sistemas enumerados en el anexo VIII, punto 3.1, del Reglamento (UE) 2018/1139, que permiten prestar servicios de navegación aérea en la Unión, incluidas las interfaces en las fronteras con terceros países;»;

m) el punto 33 pasa a ser punto 54;

n) el punto 34 pasa a ser punto 57;

o) el punto 35 pasa a ser punto 27, y se reformula del modo siguiente:

«"servicios transfronterizos": los servicios de navegación aérea prestados en un Estado miembro por un proveedor de servicios cuyo centro de actividad principal está situado en otro Estado miembro;»;

p) el punto 36 pasa a ser punto 40, y se reformula del modo siguiente:

«"autoridad nacional de supervisión": organismo u organismos nacionales a los que un Estado miembro ha confiado tareas con arreglo al presente Reglamento distintas de las que corresponden a la autoridad nacional competente;»;

q) se suprimen los puntos 37 y 38;

r) se inserta el punto 39 siguiente:

«"autoridad nacional competente": entidad que se ajusta a la definición del artículo 3, punto 34, del Reglamento (UE) 2018/1139;»;

s) se insertan los puntos 42 y 43 siguientes:

«42) "crisis de la red": situación de incapacidad para prestar servicios de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea al nivel exigido, que provoca una pérdida importante de capacidad de la red, un desequilibrio significativo entre la capacidad de la red y la demanda o un fallo grave en el flujo de información en una o varias partes de la red a raíz de una situación inhabitual o imprevista;

43) "Gestor de la Red": la entidad a la que se confían las tareas necesarias para contribuir a la ejecución de las funciones de red contempladas en el artículo 26, de conformidad con el artículo 27;»;

t) se inserta el punto 45 siguiente:

«"plan de rendimiento": plan elaborado o adoptado, según el caso, por los proveedores de servicios de tránsito aéreo y el Gestor de la Red y destinado a mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red;».

38) En el artículo 2 (Definiciones) se realizan las inserciones adicionales siguientes:

a) se insertan los puntos 48 a 52 siguientes:

«48) "fase de definición de SESAR": la fase que comprende el establecimiento y la actualización de la visión a largo plazo del proyecto SESAR, del concepto de operaciones correspondiente que permita mejoras en todas las fases del vuelo, de los cambios operativos esenciales necesarios en la red europea de gestión del tránsito aéreo y de las prioridades de desarrollo y despliegue requeridas;

49) "fase de despliegue de SESAR": las fases sucesivas de industrialización y ejecución, durante las cuales se llevan a cabo las actividades siguientes: normalización, producción y certificación de los equipos y procesos de tierra y embarcados necesarios para ejecutar las soluciones SESAR (industrialización); y la adquisición, instalación y puesta en servicio de equipos y sistemas basados en soluciones SESAR, incluidos los procedimientos operativos asociados (ejecución);

50) "fase de desarrollo de SESAR": la fase durante la cual se llevan a cabo actividades de investigación, desarrollo y validación destinadas a ofrecer soluciones SESAR maduras;

51) "proyecto SESAR": proyecto de modernización de la gestión del tránsito aéreo en Europa, destinado a dotar a la Unión de una infraestructura de gestión del tránsito aéreo de alto rendimiento, normalizada e interoperable, y que consiste en un ciclo de innovación que incluye la fase de definición de SESAR, la fase de desarrollo de SESAR y la fase de despliegue de SESAR;

52) "solución SESAR": resultado desplegable de la fase de desarrollo de SESAR que introduce procedimientos o tecnologías operativos nuevos o mejorados, normalizados e interoperables;»;

b) se insertan los puntos 55 y 56 siguientes:

«55) "servicios de navegación aérea de aproximación": servicios de control del aeródromo o servicios de información de vuelo del aeródromo, incluidos los servicios de asesoramiento y alerta sobre el tránsito aéreo, los servicios de tránsito aéreo relacionados con la aproximación y la salida de aeronaves hasta una distancia del aeropuerto de que se trate necesaria para cumplir los requisitos operativos y los servicios de navegación aérea subyacentes necesarios;

56) "zona de tarificación de aproximación": aeropuerto o grupo de aeropuertos, situados dentro de los territorios de un Estado miembro, en los que se prestan servicios de navegación aérea de aproximación y para los que se ha establecido una base de costes única;».

Capítulo II: Autoridades nacionales

39) El título del capítulo II se sustituye por el título siguiente: «Autoridades nacionales de supervisión».

40) El título del artículo 3 se sustituye por el título siguiente: «Designación, establecimiento y requisitos relativos a las autoridades nacionales de supervisión».

41) El texto del artículo 3 se modifica del modo siguiente:

a) el apartado 1 se reformula del modo siguiente:

«Los Estados miembros designarán o crearán, conjunta o individualmente, uno o varios órganos que actuarán en calidad de autoridad nacional de supervisión y asumirán las funciones que les atribuya el presente Reglamento.»;

b) el apartado 2 pasa a ser apartado 3, y se reformula del modo siguiente:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, las autoridades nacionales de supervisión serán jurídicamente distintas e independientes de cualquier otra entidad pública o privada en cuanto a su organización, funcionamiento, estructura jurídica y toma de decisiones.

Las autoridades nacionales de supervisión también serán independientes, en términos de organización, decisiones de financiación, estructura jurídica y toma de decisiones, de cualquier proveedor de servicios de navegación aérea.»;

c) el apartado 3 pasa a ser apartado 4, y se reformula del modo siguiente:

«Los Estados miembros podrán establecer autoridades nacionales de supervisión que sean competentes para varios sectores regulados, siempre y cuando esas autoridades reguladoras integradas cumplan los requisitos de independencia establecidos en el presente artículo. La autoridad nacional de supervisión también podrá asociarse con la autoridad nacional de competencia a la que se refiere el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo por lo que respecta a su estructura organizativa, siempre y cuando el organismo conjunto cumpla los requisitos de independencia establecidos en el presente artículo.»;

d) se suprime el apartado 4;

e) el apartado 5 pasa a ser apartado 2, y se reformula del modo siguiente:

«Las autoridades nacionales de supervisión ejercerán sus competencias de manera imparcial, independiente y transparente, y procederán de la misma forma con respecto a su organización, contratación de personal, gestión y financiación.»;

f) el apartado 6 se sustituye por los apartados 5 y 6, redactados del modo siguiente:

«5. El personal de las autoridades nacionales de supervisión deberá cumplir los requisitos siguientes:

a) será contratado con arreglo a procesos claros y transparentes que garanticen su independencia;

b) será seleccionado sobre la base de sus cualificaciones específicas, incluidas la competencia adecuada y la experiencia pertinente, o deberá seguir una formación adecuada.

El personal de las autoridades nacionales de supervisión actuará con independencia, en particular evitando conflictos de intereses entre la prestación de servicios de navegación aérea y la ejecución de sus tareas.

6. Además de los requisitos establecidos en el apartado 5, las personas encargadas de las decisiones estratégicas serán nombradas por una entidad del Estado miembro de que se trate que no ejerza directamente derechos de propiedad sobre los proveedores de servicios de navegación aérea. Los Estados miembros decidirán si dichas personas son nombradas bien para un período fijo y renovable, bien con carácter permanente, de tal modo que solo puedan ser apartadas del cargo por razones ajenas al proceso decisorio. Las personas encargadas de las decisiones estratégicas no solicitarán ni aceptarán instrucciones de ningún gobierno ni de ninguna otra entidad pública o privada en el desempeño de sus funciones para la autoridad nacional de supervisión, y tendrán plena autoridad sobre la contratación y la gestión de su personal.

Se abstendrán de todo interés directo o indirecto que pueda considerarse perjudicial para su independencia y que pueda influir en el desempeño de sus funciones. Deberán, para ello, hacer una declaración anual de compromiso y de intereses, señalando en ella cualquier interés directo o indirecto.

Las personas encargadas de las decisiones estratégicas, las auditorías u otras funciones directamente relacionadas con los objetivos de rendimiento o la supervisión de los proveedores de servicios de navegación aérea no ocuparán ningún cargo o responsabilidad profesional en la organización de ningún proveedor de servicios de navegación aérea después de su mandato en la autoridad nacional de supervisión, durante un período mínimo de dos años.»;

g) el apartado 7 se reformula del modo siguiente:

«Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales de supervisión dispongan de los recursos financieros y capacidades necesarios para llevar a cabo de manera eficiente y oportuna las tareas que les asigna el presente Reglamento. Las autoridades nacionales de supervisión gestionarán su personal sobre la base de sus créditos propios, que se fijarán en proporción a las tareas que deban desempeñar de conformidad con el artículo 4.»;

h) el apartado 8 pasa a ser apartado 9;

i) se inserta el apartado 8 siguiente:

«Los Estados miembros podrán solicitar, a la Agencia en calidad de OER, que lleve a cabo las tareas relacionadas con la ejecución de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación establecidos en los artículos 14, 17, 19, 20, 21, 22 y 25 y en los actos de ejecución a los que se refieren los artículos 18 y 23, y cuya responsabilidad recae en la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro de que se trate con arreglo al presente Reglamento y a los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

Una vez que la Agencia en calidad de OER haya aceptado tal solicitud, se convertirá en la autoridad de supervisión responsable de las tareas en cuestión, y la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro solicitante quedará liberada de la responsabilidad de dichas tareas. Las normas contenidas en el Reglamento (UE) 2018/1139 que atañen a la Agencia en calidad de OER serán aplicables a la realización de estas tareas, en particular en lo que se refiere a la percepción de tasas e ingresos.»;

j) el apartado 9 pasa a ser apartado 10, y se modifica del modo siguiente:

- los términos «apartado 6, letras a) y b)» se sustituyen por «apartado 5, letras a) y b)»;
- los términos «artículo 27, apartado 3» se sustituyen por «artículo 37, apartado 3».

42) El artículo 4 se modifica del modo siguiente:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Las autoridades nacionales de supervisión a las que se refiere el artículo 3:

a) llevarán a cabo las actividades necesarias para la expedición de los certificados económicos contemplados en el artículo 6, incluida la supervisión de los titulares de dichos certificados económicos;

b) supervisarán la correcta aplicación de los requisitos de contratación pública de conformidad con el artículo 8, apartado 6;

c) aplicarán los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación establecidos en los artículos 10 a 17 y 19 a 22 y en los actos de ejecución contemplados en los artículos 18 y 23, dentro de los límites de sus funciones definidas en dichos artículos y actos, y supervisarán la aplicación del Reglamento por lo que respecta a la transparencia de las cuentas de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados de conformidad con el artículo 25.»;

b) el apartado 2 pasa a ser apartado 3, y se reformula del modo siguiente:

«Cada autoridad nacional de supervisión llevará a cabo las inspecciones, auditorías y otras actividades de seguimiento oportunas con el fin de detectar posibles incumplimientos, por parte de las entidades que están bajo su supervisión con arreglo al presente Reglamento, de los requisitos establecidos en él y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

Adoptará todas las medidas de ejecución necesarias, que podrán incluir, en su caso, la modificación, limitación, suspensión o revocación de los certificados económicos que haya expedido de conformidad con el artículo 6.

Los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de aeropuertos y los proveedores del servicio común de información en cuestión cumplirán las medidas adoptadas a tal efecto por las autoridades nacionales de supervisión.»;

c) se inserta el apartado 2 siguiente:

«Las autoridades nacionales de supervisión serán las encargadas de evaluar y aprobar la fijación de precios para la prestación del servicio común de información, de conformidad con el artículo 9.».

43) El artículo 5 se modifica del modo siguiente:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Las autoridades nacionales de supervisión intercambiarán información y colaborarán en una red en el contexto del Comité Consultivo de Evaluación del Rendimiento contemplado en el artículo 114 *bis* del Reglamento (UE) 2018/1139.»;

b) el apartado 2 se reformula del modo siguiente:

«Las autoridades nacionales de supervisión cooperarán, cuando proceda, por medio de acuerdos de trabajo, con fines de asistencia mutua en sus tareas de seguimiento y supervisión y manejo de estudios e investigaciones.»;

c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

Las autoridades nacionales de supervisión facilitarán la prestación de servicios transfronterizos por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea con el fin de mejorar el rendimiento de la red. En caso de que la prestación de servicios de navegación aérea tenga lugar en un espacio aéreo que se halle bajo la responsabilidad de dos o más Estados miembros, los Estados miembros implicados celebrarán un acuerdo sobre la supervisión de los proveedores de servicios de navegación aérea en cuestión a la que están obligados con arreglo al presente Reglamento. Las autoridades nacionales de supervisión implicadas podrán establecer un plan en el que se especifique la puesta en marcha de la cooperación, a fin de que el citado acuerdo cobre efecto.»;

d) se suprime el apartado 4;

e) el apartado 5 pasa a ser apartado 4, y se reformula del modo siguiente:

«En caso de que la prestación de servicios de navegación aérea tenga lugar en un espacio aéreo que se halle bajo la responsabilidad de otro Estado miembro, los acuerdos contemplados en el apartado 3 incluirán el reconocimiento mutuo de la realización, por parte de cada una de las autoridades, de las tareas de supervisión establecidas en el presente Reglamento, así como de los resultados de la realización de dichas tareas. También especificarán qué autoridad nacional de supervisión será la encargada de la certificación económica establecida en el artículo 6.»;

f) el apartado 6 pasa a ser apartado 5, y se reformula del modo siguiente:

«Cuando la legislación nacional lo permita y con miras a favorecer la cooperación regional, las autoridades nacionales de supervisión podrán celebrar asimismo acuerdos sobre el reparto de las responsabilidades relativas a las tareas de supervisión. Notificarán dichos acuerdos a la Comisión.».

44) Se suprime el artículo 6.

Capítulo III: Prestación de servicios

45) El artículo 7, junto con el artículo 28, se sustituye por el artículo 38, titulado «Consulta a las partes interesadas», y queda redactado del modo siguiente:

«1. Los Estados miembros, las autoridades nacionales de supervisión, la Agencia, en calidad o no de OER, y el Gestor de la Red establecerán mecanismos de consulta para la consulta adecuada de las partes interesadas con vistas al ejercicio de sus funciones en la ejecución del presente Reglamento.

2. La Comisión creará un mecanismo a nivel de la Unión con el fin de consultar, cuando proceda, sobre aspectos relacionados con la ejecución del presente Reglamento. El Comité de Diálogo Sectorial específico creado de conformidad con la Decisión 98/500/CE de la Comisión participará en la consulta.

3. Las partes interesadas podrán incluir a:

a) los proveedores de servicios de navegación aérea o grupos pertinentes que los representen;

b) el Gestor de la Red;

c) los operadores de aeropuertos o grupos pertinentes que los representen;

- d) los usuarios del espacio aéreo o grupos pertinentes que los representen;
- e) las fuerzas armadas;
- f) la industria manufacturera;
- g) las organizaciones profesionales que representen al personal;
- h) las organizaciones no gubernamentales pertinentes.».

46) El artículo 8 pasa a ser artículo 6. El título del artículo se sustituye por «Certificación económica y requisitos para los proveedores de servicios de navegación aérea» y su texto se sustituye por el texto siguiente:

«1. Además de los certificados que deben poseer con arreglo al artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139, los proveedores de servicios de navegación aérea deberán estar en posesión de un certificado económico. Este certificado económico se expedirá, previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado suficiente solidez financiera y haya obtenido una cobertura adecuada por responsabilidad civil y otros seguros.

El certificado económico al que se refiere el presente apartado podrá limitarse, suspenderse o revocarse cuando el titular ya no cumpla los requisitos para la expedición y el mantenimiento de dicho certificado.

2. Las entidades que sean titulares de un certificado económico contemplado en el apartado 1 y de un certificado contemplado en el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139 tendrán derecho a prestar servicios de navegación aérea en la Unión para los usuarios del espacio aéreo, en condiciones no discriminatorias, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, apartado 2.

3. El certificado económico contemplado en el apartado 1 y el certificado contemplado en el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139 podrán estar sujetos a una o varias de las condiciones establecidas en el anexo I. Tales condiciones estarán justificadas objetivamente y serán no discriminatorias, proporcionadas y transparentes. Se otorgarán a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 36, a fin de modificar la lista que figura en el anexo I, para garantizar la igualdad de condiciones económicas y la resiliencia de la prestación de servicios.

4. Las autoridades nacionales de supervisión del Estado miembro en el que la persona física o jurídica que solicite el certificado económico tenga su centro de actividad principal o, si no tiene centro de actividad principal, donde tenga su lugar de residencia o de establecimiento, serán responsables de las tareas establecidas en el presente artículo en relación con los certificados económicos. En caso de que la prestación de servicios de navegación aérea tenga lugar en un espacio aéreo que se halle bajo la responsabilidad de dos o más Estados miembros, las autoridades nacionales de supervisión responsables serán las especificadas de conformidad con el artículo 5, apartado 4.

5. A efectos del apartado 1, las autoridades nacionales de supervisión:

a) recibirán y evaluarán las solicitudes que les sean presentadas y, cuando proceda, expedirán o renovarán los certificados económicos;

b) se ocuparán de la supervisión de los titulares de certificados económicos.

6. La Comisión adoptará, de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3, normas de desarrollo relativas a los requisitos detallados sobre solidez financiera, en particular sobre solvencia y resiliencia financieras, así como en relación con la cobertura por responsabilidad civil y otros seguros. A fin de garantizar la aplicación uniforme y el cumplimiento de los apartados 1, 4 y 5 del presente artículo, la Comisión adoptará actos de ejecución, de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3, que establezcan disposiciones detalladas relativas a las normas y procedimientos de certificación y realización de las investigaciones, inspecciones, auditorías y otras actividades de seguimiento necesarias para garantizar la supervisión efectiva por parte de la autoridad nacional de supervisión de las entidades que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.».

47) El artículo 9 pasa a ser artículo 7 y contiene los cambios siguientes:

a) los apartados 1, 2 y 3 se reformulan del modo siguiente:

«1. Los Estados miembros garantizarán la prestación de servicios de tránsito aéreo en régimen de exclusividad dentro de bloques específicos de espacio aéreo, respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo su responsabilidad. Para ello, los Estados miembros designarán, individual o colectivamente, uno o varios proveedores de servicios de tránsito aéreo. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo cumplirán las condiciones siguientes:

a) estarán en posesión de un certificado válido o de una declaración válida, tal como se contempla en el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139, y de un certificado económico de conformidad con el artículo 6, apartado 1.

b) cumplirán los requisitos de seguridad y defensa nacionales.

Cada decisión de designar un proveedor de servicios de tránsito aéreo tendrá una validez máxima de diez años. Los Estados miembros podrán decidir renovar la designación de un proveedor de servicios de tránsito aéreo.

2. La designación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo no estará sujeta a ninguna condición que exija que dichos proveedores:

a) sean propiedad, directamente o a través de una participación mayoritaria, del Estado miembro que los ha designado o de sus ciudadanos;

b) tengan su principal lugar de actividad o su sede en el territorio del Estado miembro que los ha designado;

c) usen exclusivamente instalaciones en el Estado miembro que los ha designado.

3. Los Estados miembros especificarán los derechos y las obligaciones de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados individual o conjuntamente. Estas obligaciones deberán incluir las condiciones de puesta a disposición de los datos pertinentes necesarios para detectar todos los movimientos de aeronaves en el espacio aéreo bajo su responsabilidad.»;

b) se suprimen los apartados 4 y 5;

c) el apartado 6 pasa a ser apartado 4.

48) Se suprime el artículo 10.

- 49) Se inserta un nuevo artículo 8, titulado «Condiciones relativas a la prestación de servicios CNS, AIS, ADS, MET y servicios de tránsito aéreo de aproximación», y redactado del modo siguiente:

«1. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo podrán recurrir a la contratación pública de los servicios CNS, AIS, ADS o MET en condiciones de mercado cuando ello permita aumentar la rentabilidad en beneficio de los usuarios del espacio aéreo.

Los Estados miembros permitirán a los operadores de aeropuertos recurrir a la contratación pública de los servicios de tránsito aéreo de aproximación para el control de aeródromo en condiciones de mercado cuando ello permita aumentar la rentabilidad en beneficio de los usuarios del espacio aéreo.

Además, los Estados miembros podrán permitir a los operadores de aeropuertos o a la autoridad nacional de supervisión correspondiente recurrir a la contratación pública en condiciones de mercado de los servicios de tránsito aéreo de aproximación para el control de aproximación cuando ello permita aumentar la rentabilidad en beneficio de los usuarios del espacio aéreo.

2. La contratación pública de los servicios en condiciones de mercado se realizará sobre la base de unas condiciones de igualdad, no discriminación y transparencia, de conformidad con el Derecho de la Unión, incluidas las normas en materia de competencia del Tratado. Los procedimientos de licitación para la contratación de los servicios en cuestión se diseñarán de manera que permitan la participación efectiva de los proveedores competidores en dichos procedimientos, incluso mediante la convocatoria periódica de nueva licitación.

3. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que la prestación de servicios de tránsito aéreo de ruta esté separada, en términos de organización, de la prestación de servicios CNS, AIS, ADS, MET y servicios de tránsito aéreo de aproximación, y que se respete el requisito relativo a la separación de cuentas contemplado en el artículo 25, apartado 3.

4. Un proveedor de servicios CNS, AIS, ADS, MET o servicios de tránsito aéreo de aproximación solo podrá ser seleccionado para prestar servicios en un Estado miembro cuando:

- a) esté debidamente certificado de conformidad con el artículo 6, apartados 1 y 2;
- b) su principal centro de actividad esté situado en el territorio de un Estado miembro;
- c) más del 50 % de su propiedad, así como su control efectivo (ya sea directo o indirecto, a través de una o varias empresas interpuestas), esté en manos de Estados miembros o de sus nacionales, salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Unión sea parte; y
- d) cumpla los requisitos nacionales de seguridad y defensa.

5. Los artículos 14, 17 y 19 a 22 no serán aplicables a los proveedores de servicios de tránsito aéreo de aproximación designados como resultado de un procedimiento de contratación pública de conformidad con el apartado 1, párrafos segundo y tercero. Dichos proveedores de servicios de tránsito aéreo de aproximación facilitarán datos sobre el rendimiento de los servicios de navegación aérea en los ámbitos clave de rendimiento de la seguridad, el medio

ambiente, la capacidad y la rentabilidad a la autoridad nacional de supervisión y a la Agencia en calidad de OER a efectos de seguimiento.

6. Las autoridades nacionales de supervisión velarán por que la contratación pública por parte de los proveedores de servicios de tránsito aéreo y los operadores de aeropuertos contemplada en el apartado 1 cumpla lo dispuesto en el apartado 2 y, en caso necesario, aplicarán medidas correctoras. En el caso de los servicios de tránsito aéreo de aproximación, serán las encargadas de aprobar los pliegos de condiciones para los servicios de tránsito aéreo de aproximación, que incluirán requisitos sobre la calidad del servicio. Las autoridades nacionales de supervisión remitirán a la autoridad nacional de competencia a la que se refiere el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo los asuntos relativos a la aplicación de las normas de competencia.».

50) Se inserta un nuevo artículo 9, titulado «Prestación de servicios comunes de información», y redactado del modo siguiente:

«1. Cuando se presten servicios comunes de información, los datos difundidos tendrán la integridad y la calidad necesarias para permitir la prestación segura de servicios para la gestión del tránsito de aeronaves no tripuladas.

2. El precio de los servicios comunes de información se basará en los costes fijos y variables de la prestación del servicio en cuestión y podrá incluir, además, un recargo que refleje la compensación adecuada entre riesgo y rentabilidad.

Los costes a los que se refiere el párrafo primero se consignarán en una cuenta separada de las cuentas relativas a cualquier otra actividad del operador de que se trate y se pondrán a disposición del público.

3. El proveedor de servicios comunes de información fijará el precio de conformidad con el apartado 2, previa evaluación y aprobación por parte de la autoridad nacional de supervisión correspondiente.

4. Por lo que respecta a las operaciones en volúmenes específicos de espacio aéreo designados por los Estados miembros para operaciones de aeronaves no tripuladas, los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán en tiempo real los datos operativos pertinentes. Los proveedores de servicios comunes de información utilizarán esos datos únicamente con fines operativos de los servicios que prestan. El acceso a los datos operativos pertinentes se concederá a los proveedores de servicios comunes de información, sobre una base no discriminatoria, sin perjuicio de los intereses de la política de seguridad o defensa.

Los precios del acceso a dichos datos se basarán en el coste marginal de la puesta a disposición de los datos.».

51) El artículo 11 pasa a ser artículo 10, y se modifica del modo siguiente:

a) el apartado 1 se reformula del modo siguiente:

«Para mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red en el Cielo Único Europeo, se aplicará, de conformidad con el presente artículo y con los artículos 11 a 18, un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red.»;

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«El sistema de evaluación del rendimiento se aplicará a lo largo de períodos de referencia, que serán de un mínimo de dos años y un máximo de cinco. El sistema de evaluación del rendimiento incluirá:

- a) objetivos de rendimiento a escala de la Unión en los ámbitos de rendimiento clave del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad para cada período de referencia;
- b) planes de rendimiento, incluidos objetivos de rendimiento vinculantes, en los ámbitos de rendimiento clave mencionados en la letra a) para cada período de referencia;
- c) revisión periódica, seguimiento y evaluación comparativa del rendimiento en los ámbitos de rendimiento clave de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad.

La Comisión podrá añadir ámbitos clave de rendimiento adicionales a efectos de la fijación de los objetivos de rendimiento o con fines de seguimiento, cuando sea necesario para mejorar el rendimiento.»;

c) se suprimen los apartados 3 a 6 y 8;

d) el apartado 7 pasa a ser apartado 3, y se reformula del modo siguiente:

«Las letras a), b) y c) del apartado 2 se basarán en los elementos siguientes:

- a) recogida, validación, examen, evaluación y difusión de datos pertinentes relativos al rendimiento de los servicios de navegación aérea y funciones de red de todas las partes interesadas, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de aeropuertos, las autoridades nacionales de supervisión, las autoridades nacionales competentes, los Estados miembros, la Agencia, el Gestor de la Red y Eurocontrol;
- b) indicadores clave de rendimiento a efectos de la fijación de objetivos en los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad;
- c) indicadores con fines de seguimiento del rendimiento en los ámbitos clave de rendimiento de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad;
- d) metodología de desarrollo de los planes y objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea y metodología de desarrollo del plan y los objetivos de rendimiento de las funciones de red;
- e) evaluación de los proyectos de planes y objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red;
- f) seguimiento de los planes de rendimiento, con inclusión de mecanismos de alerta adecuados para la revisión de los planes y objetivos de rendimiento y para la revisión de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el transcurso de un período de referencia;
- g) evaluación comparativa de los proveedores de servicios de navegación aérea;
- h) sistemas de incentivos, con inclusión de desincentivos financieros aplicables cuando un proveedor de servicios de tránsito aéreo no cumpla los objetivos de rendimiento vinculantes pertinentes durante el período de referencia o cuando no haya ejecutado los proyectos comunes pertinentes contemplados en el artículo 35; tales desincentivos financieros tendrán en cuenta, en particular, el deterioro del nivel de calidad del

servicio prestado por ese proveedor como consecuencia del incumplimiento de los objetivos de rendimiento o de la no ejecución de los proyectos comunes, así como su impacto en la red;

- i) mecanismos de reparto de riesgos con respecto al tránsito y los costes;
- j) calendarios para la fijación de objetivos, la evaluación de los planes y objetivos de rendimiento, el seguimiento y la evaluación comparativa;
- k) metodología para la asignación de los costes comunes a los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación entre las dos categorías de servicios;
- l) mecanismos para hacer frente a acontecimientos imprevistos y significativos que tengan un impacto importante en la aplicación de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación.».

52) Se inserta un nuevo artículo 11, titulado «Establecimiento de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión», y redactado del modo siguiente:

«1. La Comisión adoptará los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para los servicios de navegación aérea de ruta y los servicios de navegación aérea de aproximación en los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad para cada período de referencia, de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 37, apartado 2, y con los apartados 2 a 3 del presente artículo. Junto con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la Comisión podrá fijar valores de referencia complementarios, valores de desglose o grupos de referencia, con el fin de permitir la evaluación y aprobación de los proyectos de planes de rendimiento de conformidad con los criterios contemplados en el artículo 13, apartado 3.

2. Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión contemplados en el apartado 1 se establecerán sobre la base de los criterios esenciales siguientes:

- a) impulsarán mejoras graduales y continuas con respecto al rendimiento operativo y económico de los servicios de navegación aérea;
- b) serán realistas y realizables durante el período de referencia en cuestión y fomentarán, al mismo tiempo, avances estructurales y tecnológicos a largo plazo que permitan la prestación eficiente, sostenible y resiliente de servicios de navegación aérea.

3. A efectos de la preparación de sus decisiones sobre los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la Comisión recabará toda la información necesaria procedente de las partes interesadas. A petición de la Comisión, la Agencia en calidad de OER le prestará asistencia para el análisis y la preparación de dichas decisiones mediante un dictamen.».

53) Se suprime el artículo 12.

54) El artículo 13 pasa a ser artículo 19, y se reformula del modo siguiente:

«1. Sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros financien la prestación de los servicios de tránsito aéreo que entran en el ámbito del presente artículo mediante fondos públicos, las tasas correspondientes a los servicios de navegación aérea se determinarán, impondrán y aplicarán a los usuarios del espacio aéreo.

2. Las tasas se basarán en los costes de los proveedores de servicios de tránsito aéreo con respecto a los servicios y funciones prestados en beneficio de los usuarios del espacio aéreo

durante períodos de referencia fijos establecidos con arreglo al artículo 10, apartado 2. Dichos costes podrán incluir un rendimiento razonable de los activos para contribuir a las mejoras de capital necesarias.

3. Las tasas alentarán la prestación segura, eficaz, efectiva y sostenible de los servicios de navegación aérea, con vistas a lograr un alto nivel de seguridad y rentabilidad y a alcanzar los objetivos de rendimiento, y estimularán la prestación de servicios integrados, al tiempo que reducen el impacto medioambiental de la aviación.

4. Los ingresos procedentes de las tasas impuestas a los usuarios del espacio aéreo podrán dar lugar a pérdidas o excedentes financieros para los proveedores de servicios de tránsito aéreo debido a la aplicación de los regímenes de incentivos a los que se refiere el artículo 10, apartado 3, letra h), y los mecanismos de reparto de riesgos a los que se refiere el artículo 10, apartado 3, letra i).

5. Los ingresos procedentes de las cargas impuestas a los usuarios del espacio aéreo de conformidad con el presente artículo no se utilizarán para financiar servicios prestados en condiciones de mercado de conformidad con el artículo 8.

6. Los datos financieros sobre los costes determinados, los costes reales y los ingresos de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados se comunicarán a las autoridades nacionales de supervisión y a la Agencia en calidad de OER, y se pondrán a disposición del público.».

55) El artículo 14 pasa a ser artículo 24. Su título se sustituye por «Análisis del cumplimiento de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación» y su texto se reformula del modo siguiente:

«1. La Comisión analizará periódicamente el cumplimiento por parte de los proveedores de servicios de tránsito aéreo y de los Estados miembros, según proceda, de los artículos 10 a 17 y 19 a 22, así como de los actos de ejecución a los que se refieren los artículos 18 y 23. Lo hará en consulta con la Agencia en calidad de OER y con las autoridades nacionales de supervisión.

2. A petición de uno o varios Estados miembros, de una autoridad nacional de supervisión o de la Comisión, la Agencia en calidad de OER llevará a cabo una investigación sobre toda alegación de incumplimiento con arreglo al apartado 1. Cuando tenga indicios de que se ha producido tal incumplimiento, la Agencia en calidad de OER podrá iniciar una investigación por iniciativa propia. Concluirá la investigación en un plazo de cuatro meses a partir de la recepción de la petición, tras haber oído al Estado miembro, a la autoridad nacional de supervisión correspondiente y al proveedor de servicios de tránsito aéreo designado. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 41, apartado 1, la Agencia en calidad de OER compartirá los resultados de la investigación con los Estados miembros y los proveedores de servicios de tránsito aéreo correspondientes y con la Comisión.

3. La Comisión podrá emitir un dictamen sobre si los Estados miembros o los proveedores de servicios de tránsito aéreo han cumplido los artículos 10 a 17 y 19 a 22, así como los actos de ejecución a los que se refieren los artículos 18 y 23, y lo notificará al Estado o Estados miembros y al proveedor de servicios de tránsito aéreo correspondientes.».

56) El artículo 15 pasa a ser artículo 35 (en el capítulo V de la propuesta modificada), y se reformula del modo siguiente:

«1. La Comisión podrá establecer proyectos comunes para introducir los cambios operativos esenciales incluidos en el Plan Maestro ATM Europeo que tengan un impacto en toda la red.

2. La Comisión también podrá establecer mecanismos de gobernanza para los proyectos comunes y su ejecución.

3. Los proyectos comunes podrán optar a financiación de la Unión. Para ello, y sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros para decidir sobre el uso de sus recursos financieros, la Comisión efectuará un análisis independiente de costes y beneficios y consultará debidamente a los Estados miembros y a las partes interesadas pertinentes, de conformidad con el artículo 10, teniendo en cuenta todos los medios adecuados para financiar la realización de los proyectos.

4. La Comisión establecerá los proyectos comunes y los mecanismos de gobernanza mencionados en los apartados 1 y 2 mediante actos de ejecución adoptados de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3.»

57) Se suprime el artículo 16.

58) El artículo 17 se sustituye por los artículos 26 y 27 (en el capítulo IV de la propuesta modificada), que quedan redactados del modo siguiente:

«Artículo 26

Funciones de la red

1. Las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo deberán garantizar el uso sostenible y eficiente del espacio aéreo y de los recursos escasos. También deberán garantizar que los usuarios del espacio aéreo puedan operar en trayectorias óptimas desde el punto de vista medioambiental, al tiempo que se permite el máximo acceso al espacio aéreo y a los servicios de navegación aérea. Estas funciones de red, enumeradas en los apartados 2 y 3, contribuirán al logro de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y se basarán en requisitos operativos.

2. Las funciones de red contempladas en el apartado 1 incluyen las siguientes:

- a) diseño y gestión de las estructuras del espacio aéreo europeo;
- b) gestión de la afluencia del tránsito aéreo;
- c) coordinación de recursos escasos en las bandas de frecuencia de la aviación utilizadas por el tránsito aéreo general, en particular radiofrecuencias y coordinación de los códigos de transpondedor de radar.

3. Las funciones de red contempladas en el apartado 1 también incluirán las siguientes:

- a) la optimización del diseño del espacio aéreo para la red y la facilitación de la delegación de la prestación de servicios de tránsito aéreo mediante la cooperación con los proveedores de servicios de tránsito aéreo y las autoridades de los Estados miembros;

- b) la gestión del suministro de capacidad de control del tránsito aéreo en la red, tal como se establece en el Plan de Operaciones de la Red vinculante;
- c) la función de coordinación y apoyo en caso de crisis de la red;
- d) la gestión de la afluencia del tránsito aéreo y de la capacidad;
- e) la gestión de la planificación, el seguimiento y la coordinación de las actividades de ejecución del despliegue de infraestructuras en la red europea de gestión del tránsito aéreo, de conformidad con el Plan Maestro ATM Europeo, teniendo en cuenta las necesidades operativas y los procedimientos operativos asociados;
- f) el seguimiento del funcionamiento de la infraestructura de la red europea de gestión del tránsito aéreo.

4. Las funciones mencionadas en los apartados 2 y 3 no implicarán la adopción de medidas vinculantes de ámbito general ni el ejercicio de la potestad discrecional política. Se aplicarán en coordinación con las autoridades militares y con arreglo a procedimientos establecidos de común acuerdo para el uso flexible del espacio aéreo.

5. Se otorgarán a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 36, a fin de modificar el presente Reglamento para añadir funciones a las enumeradas en los apartados 2 y 3, cuando sea necesario para el funcionamiento y el rendimiento de la red.

Artículo 27

Gestor de la Red

1. A fin de alcanzar los objetivos mencionados en el artículo 26, la Comisión, con el apoyo de la Agencia cuando proceda, velará por que el Gestor de la Red contribuya a la ejecución de las funciones de red establecidas en el artículo 26, llevando a cabo las tareas mencionadas en el apartado 4.

2. La Comisión podrá designar un organismo imparcial y competente para que efectúe las tareas del Gestor de la Red. A tal fin, la Comisión adoptará un acto de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3. La Decisión que tenga por objeto la designación especificará los términos y condiciones de esta, incluidos los relativos a la financiación del Gestor de la Red.

3. Las tareas del Gestor de la Red serán realizadas de forma independiente, imparcial y rentable. Estarán adecuadamente sometidas a gobernanza, y se reconocerá la separación de responsabilidades en relación con la prestación de servicios y la regulación cuando el organismo competente designado como Gestor de la Red también tenga funciones reguladoras. En el desempeño de sus funciones, el Gestor de la Red tomará en consideración las necesidades de toda la red de gestión del tránsito aéreo y contará con la plena participación de los usuarios del espacio aéreo, los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de aeródromos y las fuerzas armadas.

4. El Gestor de la Red contribuirá a la ejecución de las funciones de red mediante medidas de apoyo destinadas a una planificación y explotación seguras y eficientes de la red en condiciones normales y de crisis y mediante medidas destinadas a la mejora continua de las operaciones de la red en el Cielo Único Europeo y al rendimiento global de la red,

especialmente en lo que se refiere a la ejecución del sistema de evaluación del rendimiento. Las medidas adoptadas por el Gestor de la Red tendrán en cuenta la necesidad de integrar plenamente los aeropuertos en la red.

5. El Gestor de la Red cooperará estrechamente con la Agencia en calidad de OER, a fin de garantizar que los objetivos de rendimiento a los que se refiere el artículo 10 se reflejen adecuadamente en la capacidad que deben proporcionar los proveedores de servicios de navegación aérea individuales y que deben acordar entre el Gestor de la Red y dichos proveedores de servicios de navegación aérea en el Plan de Operaciones de la Red.

6. El Gestor de la Red deberá:

a) decidir acerca de las medidas individuales para ejecutar las funciones de red y apoyar la ejecución efectiva del Plan de Operaciones de la Red vinculante y la consecución de los objetivos de rendimiento vinculantes;

b) asesorar a la Comisión y facilitar información pertinente a la Agencia en calidad de OER sobre el despliegue de la infraestructura de la red de gestión del tránsito aéreo de conformidad con el Plan Maestro ATM Europeo, en particular para determinar las inversiones necesarias para la red.

7. El Gestor de la Red tomará las decisiones a través de un proceso de toma de decisiones cooperativa. Las partes en el proceso de toma de decisiones cooperativa actuarán, en la medida de lo posible, con vistas a mejorar el funcionamiento y el rendimiento de la red. El proceso de toma de decisiones cooperativa impulsará el interés de la red.

8. Mediante actos de ejecución adoptados de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3, la Comisión establecerá normas detalladas para la ejecución de las funciones de red, las tareas del Gestor de la Red, los mecanismos de gobernanza, incluidos los procesos de toma de decisiones, y la gestión de crisis.

9. Abordarán los aspectos del diseño de estructuras del espacio aéreo distintos de los mencionados en el artículo 26, apartados 2 y 3, los Estados miembros. A este respecto, los Estados miembros tendrán en cuenta las demandas del tránsito aéreo, la estacionalidad y la complejidad del tránsito aéreo y los planes de rendimiento. Antes de tomar una decisión sobre estos aspectos, consultarán a los usuarios del espacio aéreo afectados o a los grupos que representen a dichos usuarios del espacio aéreo y a las autoridades militares, según proceda.».

59) Se suprime el artículo 18.

60) El artículo 19 pasa a ser artículo 29 (en el capítulo IV de la propuesta modificada). La primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Los proveedores de servicios de tránsito aéreo establecerán mecanismos de consulta para debatir con los usuarios del espacio aéreo y los operadores de aeródromos pertinentes todas las cuestiones importantes relacionadas con los servicios prestados, incluidos los cambios relevantes en las configuraciones del espacio aéreo o las inversiones estratégicas que tengan un impacto significativo en la gestión del tránsito aéreo y en la prestación de servicios de navegación aérea o en las tasas aplicables a estos.».

En la cuarta frase, la referencia al «artículo 27, apartado 3» se sustituye por «artículo 37, apartado 3».

- 61) El artículo 20 pasa a ser artículo 30 (en el capítulo IV de la propuesta modificada), y se reformula del modo siguiente:

«Los Estados miembros, en el contexto de la política común de transportes, garantizarán que las autoridades civiles celebren o renueven con las autoridades militares acuerdos escritos, o disposiciones legales equivalentes, respecto de la gestión de bloques específicos del espacio aéreo, y los notificarán a la Comisión.».

- 62) El artículo 21 pasa a ser artículo 25, su título se sustituye por «Transparencia contable de los proveedores de servicios de navegación aérea» y su texto se reformula del modo siguiente:

«1. Los proveedores de servicios de navegación aérea, independientemente de su sistema de propiedad o sus estructuras jurídicas, elaborarán y publicarán anualmente sus cuentas financieras. Estas cuentas cumplirán las normas internacionales de contabilidad adoptadas por la Unión. Cuando, debido a su situación jurídica, el proveedor de servicios de navegación aérea no pueda cumplir plenamente las normas internacionales de contabilidad, deberá alcanzar el mayor grado posible de cumplimiento. Los proveedores de servicios de navegación aérea publicarán informes anuales y se someterán periódicamente a una auditoría independiente con respecto a las cuentas contempladas en el presente apartado.

2. Las autoridades nacionales de supervisión y la Agencia en calidad de OER tendrán derecho a acceder a las cuentas de los proveedores de servicios de navegación aérea bajo su supervisión. Los Estados miembros podrán decidir conceder acceso a estas cuentas a otras autoridades de supervisión.

3. Los proveedores de servicios de navegación aérea llevarán, en su contabilidad interna, cuentas separadas para cada servicio de navegación aérea, tal como se les exigiría si estos servicios fueran prestados por empresas distintas, con el fin de evitar discriminaciones, subvenciones cruzadas y distorsiones de la competencia. Los proveedores de servicios de navegación aérea llevarán también cuentas separadas para cada actividad cuando:

- a) presten servicios de navegación aérea contratados de conformidad con el artículo 8, apartado 1, y servicios de navegación aérea que no entren en el ámbito de aplicación de dicha disposición;
- b) presten servicios de navegación aérea y realicen otras actividades, cualquiera que sea su naturaleza, incluidos servicios comunes de información;
- c) presten servicios de navegación aérea en la Unión y en terceros países.

Los costes determinados, los costes reales y los ingresos derivados de los servicios de navegación aérea se desglosarán en gastos de personal, gastos de explotación distintos de los gastos de personal, coste de amortización, coste de capital, gastos derivados del pago de tasas e ingresos a la Agencia en calidad de OER y gastos excepcionales, y se pondrán a disposición del público, a reserva de la protección de la información confidencial.

4. Los datos financieros sobre los costes e ingresos comunicados de conformidad con el artículo 19, apartado 6, y el resto de información pertinente para el cálculo de las tarifas unitarias serán auditados o verificados por la autoridad nacional de supervisión o por una entidad independiente del proveedor de servicios de navegación aérea de que se trate y

aprobados por la autoridad nacional de supervisión. Las conclusiones de la auditoría se pondrán a disposición del público.».

- 63) El artículo 22 pasa a ser artículo 31 (en el capítulo IV de la propuesta modificada). El título se sustituye por «Disponibilidad de datos operativos para el tránsito aéreo general y acceso a ellos» y el texto se reformula del modo siguiente:

«1. Por lo que respecta al tránsito aéreo general, todos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los aeropuertos y el Gestor de la Red pondrán a disposición, en tiempo real, de forma no discriminatoria y sin perjuicio de los intereses de la política de seguridad o defensa, los datos operativos pertinentes, incluso sobre una base transfronteriza y a escala de la Unión. La puesta a disposición de los datos beneficiará a los proveedores de servicios de tránsito aéreo certificados o declarados, a las entidades que tengan un interés demostrado en considerar la prestación de servicios de navegación aérea, a los usuarios del espacio aéreo y a los aeropuertos, así como al Gestor de la Red. Los datos solo podrán ser utilizados con fines operativos.

2. Los precios del servicio contemplado en el apartado 1 se basarán en el coste marginal de la puesta a disposición de los datos.

3. El acceso a los datos operativos pertinentes a los que se refiere el apartado 1 se concederá a las autoridades encargadas de la supervisión de la seguridad, la supervisión del rendimiento y la supervisión de la red, incluida la Agencia.

4. La Comisión podrá establecer los requisitos detallados para la puesta a disposición de los datos y el acceso a ellos de conformidad con los apartados 1 y 3, así como la metodología para fijar los precios a los que se refiere el apartado 2. Los actos de ejecución en cuestión se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3.».

- 64) Se inserta un nuevo artículo 12, titulado «Clasificación de los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación», y redactado del modo siguiente:

«1. Antes del inicio de cada período de referencia, cada Estado miembro notificará a la Comisión qué servicios de navegación aérea de los que deben prestarse durante ese período en el espacio aéreo bajo su responsabilidad tiene la intención de clasificar como servicios de navegación aérea de ruta y cuáles como servicios de navegación aérea de aproximación, respectivamente. Al mismo tiempo, cada Estado miembro notificará a la Comisión cuáles son los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados para esos servicios respectivos.

2. A su debido tiempo, antes del inicio del período de referencia pertinente, la Comisión adoptará decisiones de ejecución dirigidas a cada Estado miembro para determinar si la clasificación prevista de los servicios en cuestión se ajusta a los criterios establecidos en los puntos 28 y 55 del artículo 2. A petición de la Comisión, la Agencia en calidad de OER le prestará asistencia para el análisis y la preparación de dichas decisiones mediante un dictamen.

3. Cuando en una decisión adoptada con arreglo al apartado 2 se constate que la clasificación prevista no se ajusta a los criterios establecidos en los puntos 28 y 55 del artículo 2, el Estado miembro en cuestión, teniendo en cuenta dicha decisión, presentará una nueva notificación cuyas condiciones se ajusten a dichos criterios. La Comisión adoptará una decisión sobre esta notificación de conformidad con el apartado 2.

4. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados basarán sus proyectos de planes de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación en las clasificaciones que la Comisión haya considerado conformes con los criterios establecidos en los puntos 28 y 55 del artículo 2. La Agencia en calidad de OER se basará en esas mismas clasificaciones al evaluar la asignación de costes entre los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación con arreglo al artículo 13, apartado 3.

65) Se inserta un nuevo artículo 13, titulado «Planes y objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados», y redactado del modo siguiente:

«1. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados para los servicios de tránsito aéreo de ruta adoptarán, para cada período de referencia, proyectos de planes de rendimiento con respecto a todos los servicios de navegación aérea de ruta que presten y, en su caso, contraten con otros proveedores.

Los proyectos de planes de rendimiento se adoptarán tras la fijación de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y antes del inicio del período de referencia de que se trate. Contendrán unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta en los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad que serán coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Dichos proyectos de planes de rendimiento tendrán en cuenta el Plan Maestro ATM Europeo. Los proyectos de planes de rendimiento se pondrán a disposición del público.

2. Los proyectos de planes de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta a los que se refiere el apartado 1 incluirán la información pertinente facilitada por el Gestor de la Red. Antes de adoptar dichos proyectos de planes, los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados consultarán a los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, en su caso, a las autoridades militares, los operadores de aeropuertos y los coordinadores de aeropuertos. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados también presentarán dichos planes a la autoridad nacional competente responsable de su certificación, que verificará el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

3. Los proyectos de planes de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta contendrán unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta que serán coherentes con los respectivos objetivos de rendimiento a escala de la Unión en todos los ámbitos clave de rendimiento y cumplirán las condiciones adicionales establecidas en el párrafo tercero.

La coherencia de los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión se establecerá con arreglo a los siguientes criterios:

a) cuando se hayan establecido valores de desglose junto con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, comparación de los objetivos de rendimiento contenidos en el proyecto de plan de rendimiento con dichos valores de desglose;

b) evaluación de las mejoras del rendimiento a lo largo del tiempo en relación con el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento y, adicionalmente, con el período global que comprenda tanto el período de referencia anterior como el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento;

c) comparación del nivel de rendimiento previsto del proveedor de servicios de tránsito aéreo de que se trate con otros proveedores de servicios de tránsito aéreo que formen parte del mismo grupo de referencia.

Además, el proyecto de plan de rendimiento deberá cumplir las condiciones siguientes:

a) los supuestos fundamentales aplicados como base para la fijación de objetivos y las medidas destinadas a alcanzar los objetivos durante el período de referencia, incluidos los valores de referencia, las previsiones de tránsito y los supuestos económicos utilizados, deberán ser precisos, adecuados y coherentes;

b) el proyecto de plan de rendimiento deberá ser completo en términos de datos y material de apoyo;

c) las bases de costes para las tasas deberán cumplir lo dispuesto en el artículo 20.

4. La Agencia en calidad de OER evaluará la asignación de costes entre los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación sobre la base de la metodología contemplada en el artículo 10, apartado 3, letra k), y la clasificación de los diferentes servicios evaluada por la Comisión con arreglo al artículo 12.

5. Los proyectos de planes de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta a los que se refiere el apartado 1, incluida, cuando proceda, la asignación de costes entre los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación, se presentarán a la Agencia en calidad de OER para su evaluación y aprobación.

6. En el caso de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados que presten tanto servicios de navegación aérea de ruta como servicios de navegación aérea de aproximación, la Agencia en calidad de OER evaluará en primer lugar la asignación de costes entre los servicios respectivos de conformidad con el apartado 4.

Cuando la Agencia en calidad de OER constate que la asignación de costes no se ajusta a la metodología o a la clasificación a la que se refiere el apartado 4, el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado de que se trate presentará un nuevo proyecto de plan de rendimiento que se ajuste a dicha metodología y a dicha clasificación.

Cuando la Agencia en calidad de OER constate que la asignación de costes se ajusta a dicha metodología y a dicha clasificación, adoptará una decisión al respecto, notificándolo al proveedor de servicios de tránsito aéreo designado y a la autoridad nacional de supervisión de que se trate. Las conclusiones de dicha decisión por lo que respecta a la asignación de costes a efectos de la evaluación del proyecto de plan de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación al que se refiere el artículo 14 serán vinculantes para la autoridad nacional de supervisión.

7. La Agencia en calidad de OER evaluará los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta y los planes de rendimiento de conformidad con los criterios y condiciones establecidos en el apartado 3. Cuando sea de aplicación el apartado 6, esta evaluación tendrá lugar después de que se haya tomado una decisión sobre la asignación de los costes de conformidad con el apartado 6, párrafo cuarto.

Cuando la Agencia en calidad de OER constate que el proyecto de plan de rendimiento cumple dichos criterios y condiciones, procederá a su aprobación.

Cuando la Agencia en calidad de OER constate que uno o varios objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta no son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión o que el plan de rendimiento no cumple las condiciones adicionales establecidas en el apartado 3, denegará la aprobación.

8. Cuando la Agencia en calidad de OER haya denegado la aprobación de un proyecto de plan de rendimiento de conformidad con el apartado 7, el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en cuestión presentará un proyecto de plan de rendimiento revisado, que incluirá, en su caso, objetivos revisados.

9. La Agencia en calidad de OER evaluará el proyecto de plan de rendimiento revisado al que se refiere el apartado 8 de conformidad con los criterios y condiciones establecidos en el apartado 3. Cuando un proyecto de plan de rendimiento revisado cumpla dichos criterios y condiciones, la Agencia en calidad de OER procederá a su aprobación.

Cuando un proyecto de plan de rendimiento revisado no cumpla dichos criterios y condiciones, la Agencia en calidad de OER denegará su aprobación y pedirá al proveedor de servicios de tránsito aéreo designado que presente un proyecto de plan de rendimiento final.

Cuando se deniegue el proyecto de plan de rendimiento revisado presentado de conformidad con el apartado 8 por contener unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta que no sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la Agencia en calidad de OER establecerá unos objetivos de rendimiento que serán coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión del proveedor de servicios de tránsito aéreo designado de que se trate teniendo en cuenta las conclusiones de la decisión a la que se refiere el apartado 7. El proyecto de plan de rendimiento final que deberá presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado incluirá los objetivos de rendimiento establecidos por la Agencia en calidad de OER, así como las medidas para alcanzar dichos objetivos.

Cuando se deniegue la aprobación del proyecto de plan de rendimiento revisado presentado de conformidad con el apartado 8 únicamente por no cumplir las condiciones establecidas en el párrafo tercero del apartado 3, el proyecto de plan de rendimiento final que deberá presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en cuestión incluirá los objetivos de rendimiento contenidos en el proyecto de plan de rendimiento considerados coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión por la Agencia en calidad de OER y las modificaciones necesarias a la vista de las condiciones que dicha Agencia haya constatado que no se cumplen.

Cuando se deniegue la aprobación del proyecto de plan de rendimiento revisado presentado de conformidad con el apartado 8 por contener unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta que no sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y por no cumplir, además, las condiciones establecidas en el apartado 3, párrafo tercero, el proyecto de plan de rendimiento final que deberá presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en cuestión incluirá los objetivos de rendimiento establecidos por la Agencia en calidad de OER de conformidad con dicho párrafo tercero, así como las medidas para alcanzar dichos objetivos y las modificaciones necesarias a la vista de las condiciones que dicha Agencia haya constatado que no se cumplen.

10. Los proyectos de planes de rendimiento aprobados por la Agencia en calidad de OER serán adoptados por los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados en cuestión como planes definitivos y se pondrán a disposición del público.

11. La Agencia en calidad de OER publicará informes periódicos, dentro de los plazos mencionados en los actos de ejecución que se adopten de conformidad con el artículo 18, sobre el seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta y las funciones de red, incluidas evaluaciones periódicas de la consecución de los objetivos de rendimiento de ruta a escala de la Unión y de los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta de los proveedores de servicios de tránsito aéreo, y pondrá a disposición del público los resultados de dichas evaluaciones.

El proveedor de servicios de tránsito aéreo designado facilitará la información y los datos necesarios para el seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea. Incluirá información y datos relacionados con los costes e ingresos reales. Cuando no se alcancen los objetivos de rendimiento o el plan de rendimiento no se ejecute correctamente, la Agencia en calidad de OER publicará decisiones que exijan la aplicación de medidas correctoras por parte de los proveedores de servicios de tránsito aéreo. Estas medidas correctoras podrán incluir, cuando sea objetivamente necesario, la obligación de que un proveedor de servicios de tránsito aéreo delegue la prestación de los servicios pertinentes en otro proveedor de servicios de tránsito aéreo. Cuando sigan sin alcanzarse los objetivos de rendimiento, cuando el plan de rendimiento siga ejecutándose incorrectamente o cuando las medidas correctoras impuestas no se apliquen o se apliquen de manera inadecuada, la Agencia en calidad de OER llevará a cabo una investigación y presentará un dictamen a la Comisión de conformidad con el artículo 24, apartado 2. La Comisión podrá tomar medidas de conformidad con el artículo 24, apartado 3.».

66) Se inserta un nuevo artículo 14, titulado «Planes y objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados», y redactado del modo siguiente:

«1. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados para los servicios de tránsito aéreo de aproximación adoptarán, para cada período de referencia, proyectos de planes de rendimiento con respecto a todos los servicios de navegación aérea de aproximación que presten y, en su caso, contraten con otros proveedores.

Los proyectos de planes de rendimiento se adoptarán tras la fijación de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y antes del inicio del período de referencia de que se trate. Contendrán unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación en los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad que serán coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Dichos proyectos de planes de rendimiento tendrán en cuenta el Plan Maestro ATM Europeo. Los proyectos de planes de rendimiento se pondrán a disposición del público.

2. Los proyectos de planes de rendimiento para los servicios de navegación aérea de aproximación a los que se refiere el apartado 1 incluirán la información pertinente facilitada por el Gestor de la Red. Antes de adoptar dichos proyectos de planes, los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados consultarán a los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, en su caso, a las autoridades militares, los operadores de aeropuertos y los coordinadores de aeropuertos. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados también presentarán dichos planes a la autoridad nacional competente responsable de su

certificación, que verificará el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

3. Los proyectos de planes de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación contendrán unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación que serán coherentes con los respectivos objetivos de rendimiento a escala de la Unión en todos los ámbitos clave de rendimiento y cumplirán las condiciones adicionales establecidas en el párrafo tercero.

La coherencia de los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión se establecerá con arreglo a los siguientes criterios:

a) cuando se hayan establecido valores de desglose junto con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, comparación de los objetivos de rendimiento contenidos en el proyecto de plan de rendimiento con dichos valores de desglose;

b) evaluación de las mejoras del rendimiento a lo largo del tiempo en relación con el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento y, adicionalmente, con el período global que comprenda tanto el período de referencia anterior como el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento;

c) comparación del nivel de rendimiento previsto del proveedor de servicios de tránsito aéreo de que se trate con otros proveedores de servicios de tránsito aéreo que formen parte del mismo grupo de referencia.

Además, el proyecto de plan de rendimiento deberá cumplir las condiciones siguientes:

a) los supuestos fundamentales aplicados como base para la fijación de objetivos y las medidas destinadas a alcanzar los objetivos durante el período de referencia, incluidos los valores de referencia, las previsiones de tránsito y los supuestos económicos utilizados, deberán ser precisos, adecuados y coherentes;

b) el proyecto de plan de rendimiento deberá ser completo en términos de datos y material de apoyo;

c) las bases de costes para las tasas deberán cumplir lo dispuesto en el artículo 20.

4. Los proyectos de planes de rendimiento para los servicios de navegación aérea de aproximación a los que se refiere el apartado 1 se presentarán a la autoridad nacional de supervisión para su evaluación y aprobación.

5. En el caso de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados que presten tanto servicios de navegación aérea de ruta como servicios de navegación aérea de aproximación, el proyecto de plan de rendimiento para los servicios de navegación aérea de aproximación que deberá presentarse a la autoridad nacional de supervisión será el plan objeto de una decisión positiva sobre la asignación de costes adoptada por la Agencia en calidad de OER de conformidad con el artículo 13, apartado 6, párrafo tercero.

6. La autoridad nacional de supervisión evaluará los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación y los planes de rendimiento de conformidad con los criterios y condiciones establecidos en el apartado 3. Cuando sea de aplicación el apartado 5,

la autoridad nacional de supervisión basará su evaluación en las conclusiones de la decisión adoptada por la Agencia en calidad de OER con respecto a la asignación de costes.

Cuando la autoridad nacional de supervisión constate que el proyecto de plan de rendimiento cumple dichos criterios y condiciones, procederá a su aprobación.

Cuando la autoridad nacional de supervisión constate que uno o varios objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación no son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión o que el plan de rendimiento no cumple las condiciones adicionales establecidas en el apartado 3, denegará la aprobación.

7. Cuando la autoridad nacional de supervisión haya denegado la aprobación de un proyecto de plan de rendimiento de conformidad con el apartado 6, el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en cuestión presentará un proyecto de plan de rendimiento revisado, que incluirá, en su caso, objetivos revisados.

8. La autoridad nacional de supervisión evaluará el proyecto de plan de rendimiento revisado al que se refiere el apartado 7 de conformidad con los criterios y condiciones establecidos en el apartado 3. Cuando un proyecto de plan de rendimiento revisado cumpla dichos criterios y condiciones, la autoridad nacional de supervisión procederá a su aprobación.

Cuando un proyecto de plan de rendimiento revisado no cumpla dichos criterios y condiciones, la autoridad nacional de supervisión denegará su aprobación y pedirá al proveedor de servicios de tránsito aéreo designado que presente un proyecto de plan de rendimiento final.

Cuando se deniegue el proyecto de plan de rendimiento revisado presentado de conformidad con el apartado 7 por contener unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación que no sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la autoridad nacional de supervisión establecerá unos objetivos de rendimiento que serán coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión del proveedor de servicios de tránsito aéreo designado de que se trate teniendo en cuenta las conclusiones de la decisión a la que se refiere el apartado 6. El proyecto de plan de rendimiento final que deberá presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado incluirá los objetivos de rendimiento establecidos por la autoridad nacional de supervisión, así como las medidas para alcanzar dichos objetivos.

Cuando se deniegue la aprobación del proyecto de plan de rendimiento revisado presentado de conformidad con el apartado 7 únicamente por no cumplir las condiciones establecidas en el párrafo tercero del apartado 3, el proyecto de plan de rendimiento final que deberá presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en cuestión incluirá los objetivos de rendimiento contenidos en el proyecto de plan de rendimiento considerados coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión por la autoridad nacional de supervisión y las modificaciones necesarias a la vista de las condiciones que dicha autoridad haya constatado que no se cumplen.

Cuando se deniegue la aprobación del proyecto de plan de rendimiento revisado presentado de conformidad con el apartado 7 por contener unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación que no sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y por no cumplir, además, las condiciones establecidas en el apartado 3, párrafo tercero, el proyecto de plan de rendimiento final que deberá presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en cuestión incluirá los objetivos de rendimiento

establecidos por la autoridad nacional de supervisión de conformidad con dicho párrafo tercero, así como las medidas para alcanzar dichos objetivos y las modificaciones necesarias a la vista de las condiciones que dicha autoridad haya constatado que no se cumplen.

9. Los proyectos de planes de rendimiento aprobados por la autoridad nacional de supervisión serán adoptados por los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados en cuestión como planes definitivos y se pondrán a disposición del público.

10. La autoridad nacional de supervisión en cuestión publicará informes periódicos sobre el seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación, incluidas evaluaciones periódicas de la consecución de los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo, y pondrá a disposición del público los resultados de dichas evaluaciones.

El proveedor de servicios de tránsito aéreo designado facilitará la información y los datos necesarios para el seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea. Incluirá información y datos relacionados con los costes e ingresos reales.

Cuando no se alcancen los objetivos de rendimiento o el plan de rendimiento no se ejecute correctamente, la autoridad nacional de supervisión publicará decisiones que exijan la aplicación de medidas correctoras por parte de los proveedores de servicios de tránsito aéreo. Estas medidas correctoras podrán incluir, cuando sea objetivamente necesario, la obligación de que un proveedor de servicios de tránsito aéreo delegue la prestación de los servicios pertinentes en otro proveedor de servicios de tránsito aéreo. Cuando sigan sin alcanzarse los objetivos de rendimiento, cuando el plan de rendimiento siga ejecutándose incorrectamente o cuando las medidas correctoras impuestas no se apliquen o se apliquen de manera inadecuada, la autoridad nacional de supervisión pedirá a la Agencia en calidad de OER que lleve a cabo una investigación de conformidad con el artículo 24, apartado 2, y la Comisión podrá tomar medidas de conformidad con el artículo 24, apartado 3.

11. Los Estados miembros velarán por que las decisiones adoptadas por la autoridad nacional de supervisión con arreglo al presente artículo se sometan a control judicial.

12. Cuando la Agencia en calidad de OER desempeñe las funciones de autoridad nacional de supervisión de conformidad con el artículo 3, apartado 8, los proyectos de planes de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación se presentarán a dicha Agencia junto con los proyectos de planes de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta. Cuando la Agencia haya adoptado una decisión con respecto a la asignación de costes tal como se establece en el artículo 13, apartado 6, párrafo tercero, dicha decisión será vinculante para ella a efectos de la evaluación de los proyectos de planes de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación.

67) Se inserta un nuevo artículo 15, titulado «Papel de la Agencia en calidad de OER por lo que respecta al seguimiento de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión de los servicios de navegación aérea de aproximación», y redactado del modo siguiente:

«1. La Agencia que actúa como OER elaborará periódicamente un resumen a escala de la Unión del rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación y de su relación con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

2. A efectos de la elaboración del resumen contemplado en el apartado 1, las autoridades nacionales de supervisión notificarán a la Agencia en calidad de OER los informes a los que se refiere el artículo 14, apartado 10, y facilitarán cualquier otra información que dicha Agencia pueda solicitar a tal fin.».

68) Se inserta un nuevo artículo 16, titulado «Plan de rendimiento de la red», y redactado del modo siguiente:

«1. El Gestor de la Red elaborará, para cada período de referencia, un proyecto de plan de rendimiento de la red con respecto a todas las funciones de red que preste.

El proyecto de plan de rendimiento de la red se elaborará tras la fijación de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y antes del inicio del período de referencia de que se trate. Contendrá objetivos de rendimiento en los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad.

2. El proyecto de plan de rendimiento de la red se presentará a la Agencia en calidad de OER y a la Comisión.

A petición de la Comisión, la Agencia en calidad de OER le presentará un dictamen sobre el proyecto de plan de rendimiento de la red basado en los criterios esenciales siguientes:

a) consideración de las mejoras del rendimiento a lo largo del tiempo en relación con el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento y, adicionalmente, con el período que comprenda tanto el período de referencia anterior como el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento;

b) exhaustividad del proyecto de plan de rendimiento de la red en términos de datos y material de apoyo.

Cuando la Comisión constate que el proyecto de plan de rendimiento de la red es exhaustivo y presenta mejoras de rendimiento adecuadas, lo adoptará como plan definitivo. De lo contrario, la Comisión podrá pedir al Gestor de la Red que presente un proyecto de plan de rendimiento de la red revisado.».

69) Se inserta un nuevo artículo 17, titulado «Revisión de los objetivos y planes de rendimiento durante un período de referencia», y redactado del modo siguiente:

«1. Cuando, durante un período de referencia, los objetivos de rendimiento a escala de la Unión ya no sean adecuados a la luz de cambios significativos en las circunstancias, y cuando la revisión de los objetivos sea necesaria y proporcionada, la Comisión revisará dichos objetivos de rendimiento a escala de la Unión. El artículo 11 será aplicable a esta decisión. Tras la revisión, los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados adoptarán nuevos proyectos de planes de rendimiento, a los que se aplicarán los artículos 13 y 14. El Gestor de la Red elaborará un nuevo proyecto de plan de rendimiento de la red, al que se aplicará el artículo 16.

2. La decisión sobre los objetivos de rendimiento a escala de la Unión revisados contemplada en el apartado 1 incluirá disposiciones transitorias para el período en cuestión hasta que sean aplicables los planes de rendimiento definitivos adoptados con arreglo al artículo 13, apartado 6, y al artículo 14, apartado 6.

3. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados podrán pedir permiso a la Agencia en calidad de OER por lo que respecta a los servicios de navegación aérea de ruta o a la autoridad nacional de supervisión correspondiente por lo que respecta a los servicios de navegación aérea de aproximación para revisar uno o varios objetivos de rendimiento durante un período de referencia. La petición podrá presentarse cuando se alcancen los umbrales de alerta o cuando los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados demuestren que los datos, supuestos y justificaciones iniciales en los que se apoyen los objetivos de rendimiento han dejado de ser precisos en un grado significativo y de forma duradera debido a circunstancias que eran imprevisibles en el momento de adoptar el plan de rendimiento.

4. La Agencia en calidad de OER por lo que respecta a los servicios de navegación aérea de ruta o la autoridad nacional de supervisión correspondiente por lo que respecta a los servicios de navegación aérea de aproximación autorizarán al proveedor de servicios de tránsito aéreo designado a proceder a la revisión prevista únicamente si esta es necesaria y proporcionada, y si los objetivos de rendimiento revisados garantizan el mantenimiento de la coherencia con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Una vez que la revisión haya sido autorizada, los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados adoptarán nuevos proyectos de planes de rendimiento, de conformidad con los procedimientos establecidos en los artículos 13 y 14.».

70) Se inserta un nuevo artículo 18, titulado «Ejecución del sistema de evaluación del rendimiento», y redactado del modo siguiente:

A efectos de la ejecución del sistema de evaluación del rendimiento, la Comisión establecerá requisitos y procedimientos detallados con respecto al artículo 10, apartado 3, y a los artículos 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17, en particular en relación con la elaboración de proyectos de planes de rendimiento, la fijación de objetivos de rendimiento, los criterios y condiciones para su evaluación, la metodología para la asignación de costes entre los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación, el seguimiento del rendimiento y la adopción de medidas correctoras, y los calendarios de todos los procedimientos. Dichos requisitos y procedimientos se establecerán en un acto de ejecución adoptado de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 37, apartado 2.».

71) Se inserta un nuevo artículo 20, titulado «Bases de costes para las tasas», y redactado del modo siguiente:

«1. Las bases de costes para las tasas de los servicios de navegación aérea de ruta y los servicios de navegación aérea de aproximación consistirán en los costes determinados relacionados con la prestación de dichos servicios en la zona de tarificación de ruta y la zona de tarificación de aproximación en cuestión, con arreglo a lo establecido en los planes de rendimiento adoptados de conformidad con los artículos 13 y 14.

2. Los costes determinados mencionados en el apartado 1 incluirán los costes de las instalaciones y servicios previstos, los importes adecuados de los intereses sobre la inversión de capital y la depreciación de activos, así como los costes de mantenimiento, funcionamiento, gestión y administración.

3. Los costes determinados mencionados en el apartado 1 también incluirán los costes siguientes:

a) los costes soportados por los proveedores de servicios de tránsito aéreo en concepto de tasas e ingresos abonados a la Agencia en calidad de OER;

b) los costes o partes de los costes soportados por los proveedores de servicios de tránsito aéreo en relación con su supervisión y certificación por parte de las autoridades nacionales de supervisión, a menos que los Estados miembros utilicen otros recursos financieros para cubrir dichos costes;

c) los costes soportados por los proveedores de servicios de tránsito aéreo en relación con la prestación de servicios de navegación aérea y funciones de red, incluidas las tareas encomendadas al Gestor de la Red, a menos que los Estados miembros utilicen otros recursos financieros para cubrir dichos costes.

4. Los costes determinados no incluirán los costes de las sanciones impuestas por los Estados miembros y contempladas en el artículo 42 ni los costes de cualquier medida correctora contemplada en el artículo 13, apartado 11, o en el artículo 14, apartado 10.

5. No se permitirán las subvenciones cruzadas entre servicios de navegación aérea de ruta y servicios de navegación aérea de aproximación. Los costes que correspondan tanto a servicios de navegación aérea de ruta como a servicios de navegación aérea de aproximación se repartirán de forma proporcional entre los servicios de navegación aérea de ruta y los servicios de navegación aérea de aproximación sobre la base de una metodología transparente. Se permitirán las subvenciones cruzadas entre servicios de navegación aérea diferentes de cualquiera de estas dos categorías únicamente cuando estén justificadas por razones objetivas, y siempre que estén identificadas de manera transparente de conformidad con el artículo 25, apartado 3.

6. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados proporcionarán información sobre su base de costes a la Agencia en calidad de OER, a las autoridades nacionales de supervisión y a la Comisión. A tal fin, los costes se desglosarán en consonancia con la separación de cuentas contemplada en el artículo 25, apartado 3, distinguiendo entre los gastos de personal, los gastos de explotación distintos de los gastos de personal, el coste de amortización, el coste de capital, los gastos derivados del pago de tasas e ingresos a la Agencia en calidad de OER y los gastos excepcionales.

72) Se inserta un nuevo artículo 21, titulado «Fijación de tarifas unitarias», y redactado del modo siguiente:

«1. Las tarifas unitarias se fijarán por año civil y para cada zona de tarificación, sobre la base de los costes determinados y las previsiones de tránsito establecidas en los planes de rendimiento, así como los ajustes aplicables derivados de años anteriores y otros ingresos.

2. Fijarán las tarifas unitarias las autoridades nacionales de supervisión, previa verificación por parte de la Agencia en calidad de OER de que cumplen lo dispuesto en el artículo 19, el artículo 20 y el presente artículo. Cuando la Agencia en calidad de OER considere que una tarifa unitaria no cumple esos requisitos, la tarifa unitaria en cuestión será revisada en consecuencia por la autoridad nacional de supervisión correspondiente. Cuando una tarifa unitaria siga sin cumplir esos requisitos, la Agencia en calidad de OER llevará a cabo una investigación y presentará un dictamen a la Comisión de conformidad con el artículo 24, apartado 2; la Comisión, por su parte, podrá tomar medidas de conformidad con el artículo 24, apartado 3.

A efectos de tarificación, y cuando la congestión cause problemas significativos en la red, incluido el deterioro del comportamiento medioambiental, la Comisión podrá definir, mediante un reglamento de ejecución adoptado de conformidad con el procedimiento de

examen contemplado en el artículo 37, apartado 3, una tarifa unitaria común para los servicios de navegación aérea de ruta en todo el espacio aéreo del Cielo Único Europeo, así como normas y procedimientos detallados para su aplicación. La tarifa unitaria común a la que se refiere el párrafo primero se calculará sobre la base de una media ponderada de las diferentes tarifas unitarias de los proveedores de servicios de navegación aérea de que se trate. Los ingresos procedentes de la tarifa unitaria común se reasignarán, a fin de lograr la neutralidad de los ingresos para los proveedores de servicios de tránsito aéreo de que se trate.».

73) Se inserta un nuevo artículo 22, titulado «Determinación de las tasas», y redactado del modo siguiente:

«1. Se cobrarán tasas a los usuarios del espacio aéreo por la prestación de servicios de navegación aérea, en condiciones no discriminatorias, teniendo en cuenta las capacidades productivas relativas de los diferentes tipos de aeronaves en cuestión. Al imponer tasas a diferentes usuarios del espacio aéreo por la utilización del mismo servicio no se distinguirá en razón de la nacionalidad o categoría de usuario.

2. La tasa por servicios de navegación aérea de ruta para un vuelo determinado en una zona de tarificación de ruta concreta se calculará sobre la base de la tarifa unitaria establecida para esa zona de tarificación de ruta y las unidades de servicio de ruta para ese vuelo. La tasa estará compuesta de uno o varios componentes variables, todos ellos basados en factores objetivos.

3. La tasa por servicios de navegación aérea de aproximación para un vuelo determinado en una zona de tarificación de aproximación concreta se calculará sobre la base de la tarifa unitaria establecida para esa zona de tarificación de aproximación y las unidades de servicio de aproximación para ese vuelo. A efectos del cálculo de la tasa por servicios de navegación aérea de aproximación, la aproximación y el despegue de un vuelo se contabilizarán como un solo vuelo. La tasa estará compuesta de uno o varios componentes variables, todos ellos basados en factores objetivos.

4. Podrá exonerarse a determinados usuarios del pago de tasas por navegación aérea, en particular a los operadores de aeronaves ligeras y aeronaves de Estado, siempre que el coste de las exoneraciones no se impute a otros usuarios.

5. Las tasas se modularán para animar a los proveedores de servicios de navegación aérea, a los aeropuertos y a los usuarios del espacio aéreo a apoyar mejoras en el rendimiento medioambiental o en la calidad del servicio, como el aumento del uso de combustibles alternativos sostenibles, el aumento de la capacidad, la reducción de los retrasos y el desarrollo sostenible, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad, en particular para la ejecución del Plan Maestro ATM Europeo. La modulación consistirá en ventajas o desventajas financieras y será neutra desde el punto de vista de los ingresos para los proveedores de servicios de tránsito aéreo.».

74) Se inserta un nuevo artículo 23, titulado «Implantación del sistema de tarificación», y redactado del modo siguiente:

A efectos de la implantación del sistema de tarificación, la Comisión adoptará requisitos y procedimientos detallados con respecto a los artículos 19, 20, 21 y 22, en particular por lo que respecta a las bases de costes y los costes determinados, la fijación de tarifas unitarias, los sistemas de incentivos y mecanismos de reparto de riesgos y la modulación de tasas. Dichos requisitos y procedimientos se establecerán en un acto de ejecución adoptado de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 37, apartado 2.».

Nuevo capítulo IV: Gestión de la red

- 75) Se introduce un nuevo capítulo IV, titulado «Gestión de la red».
- 76) Conforman el nuevo capítulo los artículos 26 a 31.
- 77) En relación con los artículos 26, 27 y 29 a 31, se remite a los puntos 58, 60, 61 y 63 anteriores.
- 78) El nuevo artículo 28 lleva por título «Transparencia de las cuentas del Gestor de la Red», y su texto está redactado del modo siguiente:
- «1. El Gestor de la Red elaborará, presentará y publicará sus cuentas financieras. Dichas cuentas cumplirán las normas internacionales de contabilidad adoptadas por la Unión. Cuando, debido a su situación jurídica, el Gestor de la Red no pueda cumplir plenamente las normas internacionales de contabilidad, alcanzará el mayor grado posible de cumplimiento.
2. El Gestor de la Red publicará un informe anual y se someterá periódicamente a una auditoría independiente.».

Capítulo V: Espacio aéreo, interoperabilidad e innovación tecnológica

- 79) El capítulo IV pasa a ser capítulo V y su título pasa a ser «Espacio aéreo, interoperabilidad e innovación tecnológica».
- 80) El artículo 23 pasa a ser artículo 32, y se reformula del modo siguiente:
- «Sin perjuicio de la publicación de información aeronáutica por parte de los Estados miembros y de forma que esté en consonancia con dicha publicación, el Gestor de la Red, en cooperación con la Comisión, garantizará la disponibilidad de información aeronáutica electrónica de alta calidad, presentada de forma armonizada y que cumpla las exigencias de todos los usuarios pertinentes en cuanto a calidad y disponibilidad en el momento oportuno de los datos. Solo se pondrá a disposición de la manera expuesta la información aeronáutica que cumpla los requisitos esenciales establecidos en el punto 2.1 del anexo VIII del Reglamento (UE) 2018/1139.».
- 81) Se suprime el artículo 24.
- 82) Se inserta un nuevo artículo 33, titulado «Uso flexible del espacio aéreo», y redactado del modo siguiente:
- «1. Teniendo en cuenta la organización de los aspectos militares bajo su responsabilidad, los Estados miembros garantizarán la aplicación dentro del Cielo Único Europeo del concepto de utilización flexible del espacio aéreo descrito por la OACI y desarrollado por Eurocontrol, a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y la gestión del tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes y en coherencia con el Plan Maestro ATM Europeo.
2. Los Estados miembros informarán anualmente a la Comisión sobre la aplicación, en el contexto de la política común de transportes, del concepto de uso flexible del espacio aéreo respecto del espacio aéreo bajo su responsabilidad.
3. Cuando, en particular a raíz de los informes presentados por los Estados miembros, sea necesario reforzar y armonizar la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio

aéreo dentro del Cielo Único Europeo, la Comisión adoptará medidas en el marco de la política común de transportes. Los actos de ejecución en cuestión se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3.».

83) Se añade un nuevo artículo 34, titulado «Coordinación de SESAR», y redactado del modo siguiente:

«Las entidades encargadas de las tareas establecidas en el Derecho de la Unión en los ámbitos de coordinación de la fase de definición de SESAR, la fase de desarrollo de SESAR y la fase de despliegue de SESAR, según proceda, cooperarán para garantizar una coordinación efectiva entre esas tres fases, con el fin de lograr una transición sin interrupciones y oportuna entre ellas.

Todas las partes interesadas, civiles y militares, pertinentes participarán en la mayor medida posible.».

Capítulo VI: Disposiciones finales

84) El capítulo V pasa a ser capítulo VI.

85) Se suprime el artículo 25.

86) El artículo 26 pasa a ser artículo 36, y se modifica del modo siguiente:

a) el apartado 2 se reformula del modo siguiente:

«La delegación de poderes mencionada en los artículos 6 y 26 se otorga a la Comisión por un período de siete años a partir de [la fecha de publicación del presente Reglamento]. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.»;

b) en el apartado 3, las referencias al «artículo 11, apartado 7, artículo 17, apartado 3, y artículo 25» se sustituyen por referencias a los «artículos 6 y 26»;

c) al inicio del apartado 4, se añade una nueva frase:

«Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.»;

d) en el apartado 5, las referencias al «artículo 11, apartado 7, artículo 17, apartado 3, y artículo 25» se sustituyen por referencias a los «artículos 6 y 26».

87) El artículo 27 pasa a ser artículo 37. En el apartado 1, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«La Comisión estará asistida por el Comité del Cielo Único, denominado en lo sucesivo el Comité, compuesto por dos representantes de cada Estado miembro y presidido por la Comisión. El Comité garantizará la adecuada consideración de los intereses de todas las categorías de usuarios.».

88) Con respecto al artículo 28, se remite al punto 45 anterior.

89) Se suprime el artículo 29.

90) El artículo 30 pasa a ser artículo 39, y se reformula del modo siguiente:

«La Unión y sus Estados miembros procurarán ampliar el Cielo Único Europeo a los Estados que no sean miembros de la Unión Europea y apoyarán dicha ampliación. Para ello, en el marco de acuerdos celebrados con terceros países vecinos, se esforzarán por ampliar a dichos países el Cielo Único Europeo. Asimismo, se esforzarán por cooperar con dichos países, bien en el contexto de acuerdos sobre funciones de red, bien en el marco del Acuerdo entre la Unión y Eurocontrol por el que se establece un marco general para el refuerzo de la cooperación, para consolidar la «dimensión paneuropea» de la gestión del tránsito aéreo.».

91) El artículo 31 pasa a ser artículo 40. El título se sustituye por el texto siguiente: «Ayuda de otros organismos», y el artículo se modifica del modo siguiente:

«La Comisión podrá solicitar la ayuda de otros organismos para el desempeño de las funciones que le incumben en virtud del presente Reglamento.».

92) El artículo 32 pasa a ser artículo 41, y se reformula del modo siguiente:

«1. Ni las autoridades nacionales de supervisión, de conformidad con su legislación nacional, ni la Comisión, ni la Agencia, en calidad o no de OER, ni el Gestor de la Red revelarán la información de naturaleza confidencial, en particular la información sobre proveedores de servicios de navegación aérea, sus relaciones comerciales o los componentes de sus costes.

2. El apartado 1 se entenderá sin perjuicio del derecho de las autoridades nacionales de supervisión, de la Comisión o de la Agencia en calidad de OER a revelar información cuando sea esencial para el desempeño de sus funciones; en tal caso, la información revelada será proporcional y tendrá en cuenta los intereses legítimos de los proveedores de servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, aeropuertos y otras partes interesadas pertinentes en lo que respecta a la protección de su información delicada a efectos comerciales.

3. La información y los datos facilitados con arreglo al sistema de tarificación establecido en los artículos 19 a 24, en particular en lo que se refiere a los costes determinados, los costes reales y los ingresos de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados, se revelarán públicamente.».

93) El artículo 33 pasa a ser artículo 42. La primera frase se reformula del modo siguiente:

«Los Estados miembros establecerán normas sobre las sanciones aplicables al incumplimiento del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados con arreglo a él, en particular por parte de usuarios del espacio aéreo, operadores de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución.».

94) El artículo 34 pasa a ser artículo 43, y se reformula del modo siguiente:

«1. La Comisión llevará a cabo una evaluación para valorar la aplicación del presente Reglamento a más tardar en 2030. Cuando esté justificado a tal fin, la Comisión podrá solicitar a los Estados miembros información pertinente para la aplicación del presente Reglamento.

2. La Comisión remitirá sus conclusiones al Parlamento Europeo y al Consejo. Las conclusiones de la evaluación se harán públicas.».

95) El artículo 35 pasa a ser artículo 44. Se modifica la puntuación, de manera que el texto dice lo siguiente:

«El presente Reglamento no impedirá que los Estados miembros apliquen cuantas medidas sean necesarias para la salvaguarda de los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa. Estas medidas serán, en particular, las que resulten imperativas:

- a) para la vigilancia del espacio aéreo que se halle bajo su responsabilidad, de conformidad con los acuerdos regionales sobre la navegación aérea de la OACI, incluida la capacidad de detectar, identificar y evaluar toda aeronave que utilice dicho espacio aéreo, con el fin de garantizar la seguridad de los vuelos y tomar medidas para garantizar las necesidades en materia de seguridad y defensa;
- b) en caso de graves disturbios internos que alteren el orden público;
- c) en caso de guerra o grave tensión internacional que constituya una amenaza de guerra;
- d) para cumplir las obligaciones internacionales de los Estados miembros relativas al mantenimiento de la paz y la seguridad internacional;
- e) para efectuar operaciones y entrenamiento militares, incluidas las posibilidades necesarias de realizar ejercicios.».

96) Se suprime el artículo 36.

97) El artículo 37 pasa a ser artículo 45 y se suprime la referencia al Reglamento (CE) n.º 552/2004.

98) El artículo 38 pasa a ser artículo 46. Su texto, que figura en la propuesta inicial, pasa a ser el apartado 1 y se inserta el apartado 2 siguiente:

«2. El artículo 3, apartado 3, será aplicable a partir del [OP: insértese la fecha: 48 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento].

Los artículos 10 y 24 serán aplicables a partir del 1 de julio de 2023. No obstante, el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 549/2004 y el artículo 15 del Reglamento (CE) n.º 550/2004, así como los actos de ejecución adoptados en virtud de dichos artículos, seguirán siendo aplicables a efectos de la ejecución de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación correspondientes al tercer período de referencia.

«El artículo 26, apartado 3, y el artículo 32 serán aplicables al Gestor de la Red a partir de la fecha de aplicación de una decisión de nombramiento, adoptada de conformidad con el artículo 27, apartado 2, después de la entrada en vigor del presente Reglamento y que incluya dichas disposiciones.».

Anexos

- 99) Se suprime el anexo I.
- 100) El anexo II pasa a ser anexo I. Su título se sustituye por el título siguiente: «Condiciones que podrán adjuntarse a los certificados contemplados en el artículo 6». Su texto se reformula del modo siguiente:

«Los certificados podrán incorporar, cuando proceda, otras condiciones adicionales relativas a:

- a) la delimitación o la restricción de las actividades de otros servicios que no estén relacionados con la prestación de servicios de navegación aérea;
- b) los contratos, acuerdos y otras medidas acordadas entre el proveedor o los proveedores de servicios y un tercero y que se refieran al servicio o a los servicios de que se trate;
- c) el suministro de la información que sea razonablemente necesaria para comprobar los requisitos del artículo 6, apartado 1;
- d) otras condiciones legales que no sean específicas de los servicios de navegación aérea, tales como las condiciones relativas a la suspensión o retirada del certificado.

- 101) Se añade un nuevo anexo II, titulado «Reglamentos derogados y sus modificaciones», y redactado del siguiente modo:

«

Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1)	
Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10)	
Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20)	
Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 34)	Solo los artículos 1, 2 y 3

».

102) El anexo III se adapta a lo dispuesto en la presente propuesta modificada.

Con el fin de facilitar su lectura y examen, se adjunta igualmente el texto completo de la propuesta de codificación modificada.

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo

(Texto refundido)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado ☒ de Funcionamiento de la Unión Europea ☒ ~~constitutivo de la Comunidad Europea~~, y en particular su artículo ~~80(2)~~ ☒ 100, apartado 2 ☒,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo de la propuesta a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

↓ nuevo

- (1) El Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo²³, el Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴ y el

²¹ ~~DO C 241 de 7.10.2002, p. 24.~~ DO C [...] de [...], p. [...].

²² ~~DO C 278 de 14.11.2002, p. 13.~~ DO C [...] de [...], p. [...].

²³ Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

²⁴ Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵ han sido modificados sustancialmente. Dado que deben hacerse nuevas modificaciones, en aras de la claridad conviene proceder a la refundición de dichos Reglamentos.

↓ 549/2004 considerando 1
(adaptado)

~~La puesta en práctica de la política común de transportes exige un sistema de transporte aéreo eficaz que permita el funcionamiento seguro y regular de los servicios de transporte aéreo y que facilite por tanto la libre circulación de mercancías, personas y servicios.~~

↓ 549/2004 considerando 2
(adaptado)

~~Con ocasión de su reunión extraordinaria de los días 23 y 24 de marzo de 2000, en Lisboa, el Consejo Europeo invitó a la Comisión a que presentara propuestas relativas a la gestión del espacio aéreo, al control de tránsito aéreo y a la gestión del afluencia de tránsito aéreo sobre la base de los trabajos del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo, creado por la Comisión. Dicho Grupo, constituido en gran medida por las autoridades civiles y militares de navegación aérea en los Estados miembros, presentó su informe en noviembre de 2000.~~

↓ 1070/2009 considerando 2
(adaptado)
⇒ nuevo

- (2) La adopción por parte del Parlamento Europeo y del Consejo del primer paquete de la legislación relativa al Cielo Único Europeo~~cielo único europeo~~, es decir, del Reglamento (CE) n.º 549/2004~~, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco)~~, del Reglamento (CE) n.º 550/2004~~, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios)~~, del Reglamento (CE) n.º 551/2004~~, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo)~~, y del Reglamento (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶~~, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad)~~, estableció una sólida base jurídica para un sistema de gestión del tránsito aéreo ininterrumpido, interoperable y seguro.
⇒ La adopción del segundo paquete, a saber, el Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del

²⁵ Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

²⁶ Reglamento (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 26).

Parlamento Europeo y del Consejo²⁷, reforzó en mayor medida la iniciativa del Cielo Único Europeo, al introducir los conceptos de sistema de evaluación del rendimiento y Gestor de la Red, con el fin de seguir mejorando el rendimiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo. El Reglamento (CE) n.º 552/2004 ha quedado derogado por el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸, ya que las normas necesarias para la interoperabilidad de los sistemas, componentes y procedimientos de gestión del tránsito aéreo se han incluido en este último Reglamento. ↩

↓ nuevo

- (3) A fin de tener en cuenta los cambios introducidos en el Reglamento (UE) 2018/1139, es necesario poner en consonancia el contenido del presente Reglamento con el del Reglamento (UE) 2018/1139.

↓ 550/2004 considerando 3
(adaptado)

~~El Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (denominado en lo sucesivo Reglamento marco)²⁹ fija el marco para la creación del cielo único europeo.~~

↓ 551/2004 considerando 4
(adaptado)

~~El Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (denominado en lo sucesivo Reglamento marco)³⁰ fija el marco para la creación del cielo único europeo.~~

²⁷ Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 y (CE) n.º 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación (DO L 300 de 14.11.2009, p. 34).

²⁸ 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, (CE) 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 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

²⁹ Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

³⁰ Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

↓ 551/2004 considerando 5
(adaptado)

- (4) En el artículo 1 del Convenio de Chicago de ~~1944~~¹⁹⁹⁴ sobre Aviación Civil Internacional, los Estados contratantes reconocen que «todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio». En el marco de esta soberanía los Estados miembros de la ~~Comunidad~~ ^{Unión}, con sujeción a lo estipulado en los convenios internacionales aplicables, ejercen las competencias de una autoridad pública al controlar el tránsito aéreo.
-

↓ 1070/2009 considerando 1

- (5) La puesta en práctica de la política común de transportes exige un sistema de transporte aéreo eficaz que permita el funcionamiento seguro, regular y sostenible de los servicios de transporte aéreo, que optimice la capacidad y que facilite la libre circulación de mercancías, personas y servicios.
-

↓ 1070/2009 considerando 37
(adaptado)

⇒ nuevo

⇒ new

- (6) La persecución simultánea de los objetivos de incremento del nivel de las normas de seguridad aérea y mejora del rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en Europa exige que se tenga en cuenta el factor humano. Por consiguiente, los Estados miembros deben ~~estudiar la introducción de~~ ⇒ defender los ⇐ principios de «la cultura justa». ⇒ Deben considerarse y tenerse en cuenta los dictámenes y recomendaciones del Grupo de Expertos sobre la Dimensión Humana³¹ del Cielo Único Europeo. ⇐
-

↓ nuevo

- (7) Las mejoras en el comportamiento medioambiental de la gestión del tránsito aéreo también contribuyen directamente a la consecución de los objetivos incluidos en el Acuerdo de París y en el Pacto Verde Europeo de la Comisión, en particular mediante la reducción de las emisiones de la aviación.

³¹ C(2017) 7518 final.

↓ 549/2004 considerando 6
(adaptado)

- (8) ~~En 2004, los Estados miembros han aprobado~~ En 2004, los Estados miembros aprobaron una declaración general sobre los aspectos militares relacionados con el ~~Cielo Único Europeo~~ Cielo Único Europeo³². De conformidad con esta declaración, los Estados miembros deben, en particular, intensificar la cooperación entre los ámbitos civil y militar, y en caso de que lo consideren necesario los Estados miembros interesados, y en la medida en que así lo consideren, facilitar la cooperación entre sus fuerzas armadas en todos los aspectos de la gestión del tránsito aéreo.
-

↓ 549/2004 considerando 3

~~El buen funcionamiento del sistema de transporte aéreo requiere un nivel elevado y coherente de seguridad en los servicios de navegación aérea que permitan una utilización óptima del espacio aéreo europeo, así como un nivel uniforme y elevado de seguridad del tránsito aéreo, de conformidad con la misión de interés general de los servicios de navegación aérea, incluidas las obligaciones de servicio público. Debe efectuarse, por tanto, de acuerdo con las normas más estrictas de responsabilidad y competencia.~~

↓ 549/2004 considerando 4

~~La iniciativa del cielo único europeo debe desarrollarse ateniéndose a las obligaciones derivadas de la adhesión de la Comunidad y de sus Estados miembros a Eurocontrol, y ajustándose a los principios establecidos por el Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional.~~

↓ 549/2004 considerando 5
(adaptado)

- (9) Las decisiones que afectan al contenido, al alcance o a las condiciones de la realización de las operaciones o del entrenamiento militares no son competencia de la ~~Comunidad~~ Unión de conformidad con el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea ~~Unión~~.
-

↓ 549/2004 considerando 23
(adaptado)

~~El Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados,~~

³² Véase la página 9 del presente Diario Oficial.

~~un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar y dicho régimen no ha comenzado aún a aplicarse.~~

↓ 550/2004 considerando 1

~~Los Estados miembros han reestructurado, en diversa medida, sus proveedores de servicios de navegación aérea nacionales aumentando sus niveles de autonomía y libertad para la prestación de servicios. En esta nueva situación es cada vez más necesario garantizar el cumplimiento de unos requisitos mínimos de interés público.~~

↓ 550/2004 considerando 4

~~A fin de crear el cielo único europeo, deben adoptarse medidas que garanticen la prestación segura y eficaz de servicios de navegación aérea en consonancia con la organización y la utilización del espacio aéreo previstos en el Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (denominado en lo sucesivo Reglamento del espacio aéreo)³³. Es importante organizar de forma armonizada la prestación de dichos servicios para responder adecuadamente a la demanda de los usuarios del espacio aéreo y para regular el tránsito aéreo de modo seguro y eficaz.~~

↓ 551/2004 considerando 1

~~La creación del cielo único europeo requiere un enfoque armonizado para regular la organización y utilización del espacio aéreo.~~

↓ 551/2004 considerando 2
(adaptado)

~~El informe del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo de noviembre de 2000 se considera que el espacio aéreo debe concebirse, regularse y gestionarse estratégicamente a escala europea.~~

↓ 551/2004 considerando 3
(adaptado)

~~La Comunicación de la Comisión sobre la creación del cielo único europeo de 30 de noviembre de 2001 preconiza una reforma estructural que permita crear el cielo único europeo a través de una gestión cada vez más integrada del espacio aéreo y el desarrollo de nuevos conceptos y procedimientos de gestión del tránsito aéreo.~~

³³ Véase la página 20 del presente Diario Oficial.

↓ 551/2004 considerando 6

~~El espacio aéreo es un recurso común para todas las categorías de usuarios que éstos deben utilizar de forma flexible con el fin de garantizar transparencia y equidad, teniendo también en cuenta las necesidades de seguridad y defensa de los Estados miembros y sus compromisos en organizaciones internacionales.~~

↓ 551/2004 considerando 7

~~Es fundamental una gestión eficaz del espacio aéreo para aumentar la capacidad del sistema de servicios de tránsito aéreo, para responder de forma óptima a las necesidades de los diversos usuarios y para lograr el uso más flexible posible del espacio aéreo.~~

↓ 549/2004 considerando 8

~~Por todas estas razones, y para extender el cielo único europeo al mayor número de Estados europeos, la Comunidad debe fijarse objetivos comunes y un programa de acción que movilice sus esfuerzos, los de sus Estados miembros y los de los distintos actores económicos, con el fin de crear un espacio aéreo que funcione de forma más integrada, el cielo único europeo, teniendo en cuenta la evolución en curso en el seno de Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considerando 24

~~Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la creación del cielo único europeo, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su dimensión transnacional, puede lograrse mejor en el ámbito comunitario, garantizando medidas de ejecución adecuadas que tengan en cuenta las especificidades locales, la Comisión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.~~

↓ 549/2004 considerando 9

~~Cuando los Estados miembros tomen medidas para garantizar el cumplimiento de las exigencias comunitarias, las autoridades que practiquen las verificaciones de cumplimiento deben ser suficientemente independientes de los prestadores de servicios de navegación aérea.~~

↓ 549/2004 considerando 10

~~Los servicios de navegación aérea, y en particular los servicios de tránsito aéreo que tienen carácter de autoridades públicas, requieren una separación funcional o estructural, y están~~

~~organizados, según los Estados miembros, con arreglo a formas jurídicas que varían mucho de un Estado miembro a otro.~~

↓ 549/2004 considerando 11

~~Cuando se exijan auditorías independientes en relación con los proveedores de servicios de navegación aérea, se deben reconocer como tales las inspecciones del órgano oficial auditor de los Estados miembros, cuando dichos servicios sean proporcionados por la administración, o las realizadas por un organismo público sometido al control del mencionado órgano, independientemente de que los informes que se redacten sean públicos o no.~~

↓ 1070/2009 considerando 9

(adaptado)

⇒ nuevo

⇒ new

- (10) Para garantizar la supervisión coherente y fiable de la prestación de servicios en toda Europa, debe garantizarse a las autoridades nacionales de supervisión la independencia suficiente y los recursos necesarios. ~~Tal independencia~~ ☒ Ello ☒ no debe ☒ impedir ☒ ~~eximir a esas autoridades de que~~ ☒ una autoridad nacional de supervisión ☒ ⇒ forme parte de una autoridad reguladora responsable de varios sectores regulados, si esta cumple los requisitos de independencia, ni que se asocie con la autoridad nacional de competencia por lo que respecta a su estructura organizativa ☒ ~~ejercer sus tareas dentro de un marco administrativo.~~

↓ nuevo

- (11) La financiación de las autoridades nacionales de supervisión debe garantizar su independencia y permitirles actuar de conformidad con los principios de equidad, transparencia, no discriminación y proporcionalidad. Unos procedimientos adecuados para el nombramiento del personal deben contribuir a garantizar la independencia de las autoridades nacionales de supervisión, velando en particular por que realice el nombramiento de las personas encargadas de las decisiones estratégicas una autoridad pública que no ejerza directamente derechos de propiedad sobre los proveedores de servicios de navegación aérea.

↓ 1070/2009 considerando 10

⇒ nuevo

⇒ new

- (12) Las autoridades nacionales de supervisión deben desempeñar un cometido clave en la ejecución ~~de los programas del Cielo Único Europeo~~ ~~cielo único europeo~~ y la ~~Comisión~~, por consiguiente, deben ~~facilitar la cooperación~~ cooperar entre ellas ;

~~incluida la cooperación a nivel regional,~~ con vistas a facilitar el intercambio de
⇒ información sobre su trabajo y principios para la toma de decisiones, ⇐ mejores
prácticas ⇒ y procedimientos, así como con respecto a la aplicación del presente
Reglamento, ⇐ y desarrollar un enfoque común ⇒ , incluso a través de la mejora de la
cooperación a nivel regional ⇐ . Tal cooperación debe producirse regularmente.

↓ 550/2004 considerando 6

~~Los Estados miembros son responsables de supervisar la prestación segura y eficaz de
servicios de navegación aérea y de controlar el cumplimiento por parte de los proveedores de
servicios de navegación aérea de los requisitos comunes establecidos a nivel comunitario.~~

↓ 550/2004 considerando 7

~~Se debe permitir que los Estados miembros confíen a organizaciones reconocidas, que posean
experiencia técnica, la verificación, por parte de los proveedores de servicios de navegación
aérea, del cumplimiento de los requisitos comunes establecidos a nivel comunitario.~~

↓ 549/2004 considerando 17

(adaptado)

~~Los interlocutores sociales deben ser oportunamente informados y consultados sobre todas las
medidas que tengan repercusiones sociales importantes. Debe igualmente consultarse al
Comité de diálogo sectorial establecido sobre la base de la Decisión 98/500/CE de la
Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para
promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea³⁴.~~

↕ nuevo

(13) La cooperación entre los proveedores de servicios de tránsito aéreo es una herramienta importante para mejorar el rendimiento del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo, y debe fomentarse. Los Estados miembros deben poder establecer mecanismos de cooperación que no se limiten a formas predefinidas de cooperación y zonas geográficas.

(14) Se encargan de la certificación y la supervisión de la seguridad de los proveedores de servicios de navegación aérea las autoridades nacionales competentes o la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, de conformidad con los requisitos y procesos establecidos en el Reglamento (UE) 2018/1139. La prestación de servicios de navegación aérea requiere el cumplimiento de requisitos adicionales relacionados con la solidez financiera, así como con la cobertura por responsabilidad civil y otros seguros, que deben acreditarse mediante un certificado económico. Los proveedores

³⁴

DOC 225 de 12.8.1998, p. 27.

de servicios de navegación aérea solo deben poder ofrecer servicios en la Unión cuando sean titulares de un certificado de seguridad y de un certificado económico.

- (15) No debe haber discriminación entre usuarios del espacio aéreo en la prestación de servicios equivalentes de navegación aérea.
- (16) Los servicios de tránsito aéreo, prestados con carácter exclusivo, deben estar sujetos a designación y a requisitos mínimos de interés público.
- (17) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo y los operadores de aeropuertos deben poder recurrir a la contratación pública de los servicios de comunicación, navegación y vigilancia (CNS), servicios de información aeronáutica (AIS), servicios de datos de tránsito aéreo (ADS), servicios meteorológicos (MET) o servicios de tránsito aéreo de aproximación en condiciones de mercado, sin perjuicio de los requisitos de seguridad, cuando consideren que tal contratación permite un aumento de la rentabilidad. Se espera que la posibilidad de recurrir a dicha contratación permita una mayor flexibilidad y promueva la innovación en los servicios, sin que ello afecte a las necesidades específicas de las fuerzas armadas en materia de confidencialidad, interoperabilidad, resiliencia del sistema, acceso a los datos y seguridad de la gestión del tránsito aéreo.
- (18) Cuando los servicios de tránsito aéreo de aproximación sean objeto de contratación pública, no deben estar sujetos al sistema de tarificación establecido en el presente Reglamento ni al artículo 1, apartado 4, de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁵, vinculado a la aplicabilidad de ese sistema.
- (19) La prestación de servicios de tránsito aéreo de ruta debe separarse desde el punto de vista organizativo de la prestación de servicios CNS, AIS, ADS, MET y servicios de tránsito aéreo de aproximación, incluso mediante la separación de cuentas, a fin de garantizar la transparencia y evitar la discriminación, las subvenciones cruzadas y el falseamiento de la competencia.
- (20) Cuando proceda, la contratación pública de los servicios de navegación aérea debe llevarse a cabo de conformidad con la Directiva 2014/24/UE³⁶ y la Directiva 2014/25/UE³⁷, ambas del Parlamento Europeo y del Consejo. Las autoridades nacionales de supervisión deben velar por que se cumplan los requisitos de contratación pública de los servicios de navegación aérea.
- (21) La gestión del tránsito de aeronaves no tripuladas exige la disponibilidad de servicios comunes de información. A fin de contener los costes de dicha gestión del tránsito, los precios de los servicios comunes de información deben basarse en el coste y en un margen de beneficio razonable, y deben estar sujetos a la aprobación de las autoridades nacionales de supervisión. Para permitir la prestación del servicio, los proveedores de servicios de navegación aérea deben facilitar los datos necesarios.

³⁵ Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias (DO L 70 de 14.3.2009, p. 11).

³⁶ Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

³⁷ Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

- (22) El objetivo de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación es hacer que los servicios de navegación aérea prestados en condiciones distintas de las condiciones de mercado sean más rentables y promover una mejor calidad del servicio, para lo cual deben incluir incentivos pertinentes y apropiados. A la vista de este objetivo, dichos sistemas no deben cubrir los servicios prestados en condiciones de mercado.
- (23) Para lograr el máximo de efectividad, la supervisión necesaria relativa a los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación debe dirigirse a los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados como tales.
- (24) Las responsabilidades en materia de supervisión de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación deben repartirse adecuadamente.
- (25) Habida cuenta de los elementos transfronterizos y de red inherentes a la prestación de servicios de navegación aérea de ruta y dado que, en consecuencia, el rendimiento debe evaluarse principalmente en relación con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, un organismo de la Unión, sometido al control judicial de un organismo de apelación y, llegado el caso, del Tribunal de Justicia, debe encargarse de la evaluación y la aprobación de los planes y objetivos de rendimiento de dichos servicios. A fin de garantizar que las tareas se lleven a cabo con un alto nivel de conocimientos especializados y con la necesaria independencia, dicho organismo debe ser la Agencia en calidad de Órgano de Evaluación del Rendimiento (OER), y debe funcionar de conformidad con las normas de gobernanza específicas establecidas en el Reglamento (UE) 2018/1139. Las autoridades nacionales de supervisión, dado su conocimiento de las circunstancias locales, necesario para evaluar los servicios de navegación aérea de aproximación, deben encargarse de la evaluación y aprobación de los planes y objetivos de rendimiento de dichos servicios. La asignación de costes entre los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación constituye una única operación, pertinente para ambos tipos de servicios, y debe, por tanto, estar sujeta a la supervisión de la Agencia en calidad de OER.
- (26) Los proyectos de planes de rendimiento en el ámbito de los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación deben ser coherentes con los objetivos de rendimiento respectivos a escala de la Unión y conformes con determinados criterios cualitativos, a fin de garantizar en la medida de lo posible el cumplimiento efectivo de los objetivos fijados. El procedimiento de evaluación debe garantizar la rápida corrección de las deficiencias.
- (27) El rendimiento de las funciones de red debe estar sujeto a criterios específicos, habida cuenta del carácter peculiar de dichas funciones. Las funciones de red deben estar sujetas a objetivos de rendimiento en los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad.
- (28) El sistema de tarificación debe basarse en el principio de que los usuarios del espacio aéreo deben pagar por el coste derivado de la prestación de los servicios recibidos, pero que solo deben tenerse en cuenta los costes imputables a dicho servicio y que no se han cubierto de otro modo. Los costes relacionados con el Gestor de la Red deben incluirse en los costes determinados que pueden imputarse a los usuarios del espacio aéreo. Las tasas deben alentar la prestación segura, eficaz, efectiva y sostenible de los servicios de navegación aérea, con vistas a lograr un alto nivel de seguridad y

rentabilidad y alcanzar los objetivos de rendimiento, y deben estimular la prestación de servicios integrados, al tiempo que reducen el impacto medioambiental de la aviación.

- (29) Habida cuenta del carácter transfronterizo de la aviación, deben establecerse a escala de la Unión mecanismos de modulación de las tasas para mejorar el rendimiento medioambiental y la calidad del servicio, en particular mediante un mayor uso de combustibles alternativos sostenibles, un aumento de la capacidad y una disminución de los retrasos, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad. Las autoridades nacionales de supervisión también deben tener la posibilidad de establecer mecanismos a nivel local en relación con los servicios de aproximación.
- (30) A fin de incentivar a los usuarios del espacio aéreo para que vuelen por la ruta más corta, en particular en momentos de congestión, debe ser posible establecer una tarifa unitaria común para los servicios de ruta en todo el espacio aéreo del Cielo Único Europeo. El establecimiento de una tarifa unitaria común de este tipo no debe incidir en los ingresos de los proveedores de servicios de tránsito aéreo.
- (31) Deben adoptarse disposiciones relativas a la transparencia de las cuentas de los proveedores de servicios de navegación aérea, como método para evitar las subvenciones cruzadas y las consiguientes distorsiones.
- (32) Las funciones de red para la gestión del tránsito aéreo deben contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y apoyar la consecución de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Deben garantizar el uso sostenible, eficiente y respetuoso con el medio ambiente del espacio aéreo y de los recursos escasos, reflejar las necesidades operativas en el despliegue de la infraestructura de la red europea de gestión del tránsito aéreo y prestar apoyo en caso de crisis de la red. Algunas de las tareas que contribuyen a la ejecución de estas funciones debe llevarlas a cabo el Gestor de la Red, que en su actuación debe tener en cuenta a todas las partes interesadas operativas afectadas.
- (33) En el proceso de toma de decisiones de forma cooperativa, en relación con las decisiones que debe tomar el Gestor de la Red debe prevalecer el interés de la red. Por tanto, las partes en el proceso de toma de decisiones cooperativa deben actuar, en la medida de lo posible, con vistas a mejorar el funcionamiento y el rendimiento de la red. Los procedimientos del proceso de toma de decisiones cooperativa deben promover el interés de la red y permitir que se resuelvan los problemas y se llegue a un consenso siempre que sea posible.
- (34) A fin de lograr que los proveedores de servicios de tránsito aéreo se focalicen más en sus clientes, y para aumentar la posibilidad de que los usuarios del espacio aéreo influyan en las decisiones que les afectan, la consulta y participación de las partes interesadas en las decisiones operativas importantes de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debe ser más efectiva.

↓ 1070/2009 considerando 11
(adaptado)

~~Las condiciones asociadas a los certificados deben estar justificadas objetivamente y ser no discriminatorias, proporcionadas, transparentes y compatibles con las normas internacionales pertinentes.~~

↓ 550/2004 considerando 2
(adaptado)

~~El informe del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo, de noviembre de 2000, ha confirmado la necesidad de normas de ámbito comunitario que distingan entre regulación y prestación de servicios, de establecer un sistema de certificación destinado a preservar los requisitos de interés público, especialmente en materia de seguridad, y de mejorar el mecanismo de tarificación.~~

↓ 550/2004 considerando 10

~~Debe establecerse un sistema común de certificación de los servicios de navegación aérea que permita definir los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea y supervisar regularmente el cumplimiento de estos requisitos, garantizando a la vez la continuidad de la prestación de los servicios.~~

↓ 550/2004 considerando 12

~~Los certificados deben ser reconocidos mutuamente por todos los Estados miembros a fin de que los proveedores de servicios de navegación aérea puedan prestar los servicios en un Estado miembro que no sea aquel en el que hayan obtenido el certificado, dentro de los límites de los requisitos de seguridad.~~

↓ 550/2004 considerando 14

~~A fin de facilitar el manejo seguro del tránsito aéreo a través de las fronteras de los Estados miembros, en beneficio de los usuarios del espacio aéreo y de sus pasajeros, el sistema de certificación debe establecer un mapeo que permita la designación por los Estados miembros de los proveedores de servicios de tránsito aéreo, independientemente del lugar en que hayan obtenido la certificación.~~

↓ 550/2004 considerando 5

~~La prestación de servicios de tránsito aéreo, tal como se contempla en el presente Reglamento, está relacionada con el ejercicio de las competencias de los poderes públicos que~~

~~no son de índole económica y por tanto no justifican la aplicación de las normas del Tratado en materia de competencia.~~

↓ 550/2004 considerando 13

~~La prestación de servicios de comunicación, navegación, y vigilancia, así como de servicios de información aeronáutica, debe organizarse con arreglo a condiciones de mercado, teniendo en cuenta las características especiales de tales servicios y manteniendo un nivel elevado de seguridad.~~

↓ 550/2004 considerando 15

~~Basándose en sus análisis de los criterios de seguridad pertinentes, los Estados miembros deben poder designar uno o varios proveedores de servicios meteorológicos en todo o en parte del espacio aéreo que se bajo su responsabilidad, sin necesidad de organizar una licitación.~~

↓ 550/2004 considerando 19

~~Las condiciones de tarificación que se apliquen a los usuarios del espacio aéreo deben ser justas y transparentes.~~

↓ 550/2004 considerando 20

~~Las tarifas aplicadas a los usuarios deben servir de remuneración para las instalaciones y los servicios prestados por los proveedores de servicios de navegación aérea y por los Estados miembros. El nivel de las tarifas aplicadas a los usuarios debe ser proporcional a los costes, teniendo en cuenta los objetivos de seguridad y rentabilidad económica.~~

↓ 550/2004 considerando 21

~~No debe haber discriminación entre usuarios del espacio aéreo en la prestación de servicios equivalentes de navegación aérea.~~

↓ 550/2004 considerando 22

~~Los proveedores de servicios de navegación aérea ofrecen determinadas instalaciones y servicios directamente relacionados con la operación de la aeronave, cuyos costes deben poder recuperar conforme al principio «los usuarios pagan», es decir, que los usuarios del espacio aéreo deben correr con los costes que generan en el punto de utilización o en el lugar más próximo a éste.~~

↓ 550/2004 considerando 23

~~Resulta importante garantizar la transparencia de los costes generados por estos servicios e instalaciones. En consecuencia, cualquier modificación del sistema o del nivel de las tarifas debe explicarse a los usuarios del espacio aéreo; tales modificaciones o inversiones propuestas por los proveedores de servicios de navegación aérea deben explicarse como parte de un intercambio de información entre los órganos de gestión y los usuarios del espacio aéreo.~~

↓ 550/2004 considerando 24

~~Debe haber un margen para modular las tarifas que contribuya a aumentar al máximo la capacidad global del sistema. Los incentivos financieros pueden ser un medio útil para acelerar la introducción de equipos de tierra o equipos embarcados que aumenten la capacidad, para recompensar las elevadas prestaciones o para compensar las molestias por tener que elegir itinerarios menos deseables.~~

↓ 550/2004 considerando 25

~~En el contexto de los ingresos percibidos para proporcionar un rendimiento razonable de los activos, y en correlación directa con los ahorros resultantes de la mejora de la rentabilidad, la Comisión debe estudiar la posibilidad de establecer una reserva destinada a reducir el impacto de un incremento repentino de las cargas para los usuarios del espacio aéreo en períodos de bajos niveles de tránsito.~~

↓ 550/2004 considerando 26

~~La Comisión debe examinar la viabilidad de organizar una ayuda financiera temporal para las medidas que aumenten la capacidad del sistema europeo de control del tránsito aéreo en su conjunto.~~

↓ 550/2004 considerando 27

~~El establecimiento y la imposición de tarifas a los usuarios del espacio aéreo deben ser revisados regularmente por la Comisión, en cooperación con Eurocontrol y con las autoridades nacionales de supervisión y los usuarios del espacio aéreo.~~

↓ 551/2004 considerando 8

~~Las actividades de Eurocontrol confirman que el sistema de rutas y la estructura del espacio aéreo no pueden desarrollarse eficazmente de forma aislada, dado que cada Estado miembro es un elemento integrante de la red europea de gestión del tránsito aéreo, tanto dentro como fuera de las fronteras de la Comunidad.~~

↓ 551/2004 considerando 13

~~Es fundamental establecer una estructura común y armonizada del espacio aéreo en términos de rutas y sectores, basar la organización actual y futura del espacio aéreo en principios comunes y concebir y gestionar el espacio aéreo de acuerdo con normas armonizadas.~~

↓ nuevo

(35) La disponibilidad de datos operativos pertinentes es esencial para permitir la prestación flexible de servicios de datos de tránsito aéreo, sobre bases transfronterizas y a escala de la Unión. Por tanto, estos datos deben ponerse a disposición de las partes interesadas pertinentes, incluidos los posibles nuevos proveedores de servicios de datos de tránsito aéreo. La exactitud de la información, incluida la relativa al estado del espacio aéreo y las situaciones específicas del tránsito aéreo, así como su distribución oportuna a los controladores civiles y militares, tienen un impacto directo en la seguridad y la eficiencia de las operaciones. El acceso oportuno a información actualizada sobre el estado del espacio aéreo es esencial para todas las partes que deseen aprovechar las estructuras del espacio aéreo disponibles al confeccionar su plan de vuelos o modificarlo.

↓ 550/2004 considerando 16

~~Los proveedores de servicios de navegación aérea deben establecer y mantener una estrecha cooperación con las autoridades militares responsables de las actividades que pueden afectar al tránsito aéreo general, a través de acuerdos adecuados.~~

↓ 550/2004 considerando 17

~~La contabilidad de todos los proveedores de servicios de navegación aérea debe tener la máxima transparencia~~

↓ 550/2004 considerando 18

~~La introducción de principios armonizados y de condiciones de acceso a datos operativos debe facilitar la prestación de los servicios de navegación aérea y las operaciones de los usuarios del espacio aéreo y de los aeropuertos en un nuevo contexto.~~

↓ 551/2004 considerando 9

~~Debe establecerse un espacio aéreo operativo cada vez más integrado para el tránsito aéreo general en ruta en el espacio aéreo superior. Debe definirse consecuentemente la interfaz entre el espacio aéreo superior y el espacio aéreo inferior.~~

↓ 551/2004 considerando 10

~~Una región europea de información de vuelo del espacio aéreo superior que abarque el espacio aéreo superior del que sean responsables los Estados miembros en el marco del presente Reglamento debe facilitar la planificación común y la publicación de la información aeronáutica para reducir los puntos de congestión a nivel regional.~~

↓ 1070/2009 considerando 30

(adaptado)

⇒ nuevo

- (36) El suministro de información aeronáutica ~~moderna~~, completa, de alta calidad y a tiempo tiene una importante incidencia en la seguridad y facilita el acceso y ⇒ las posibilidades de moverse ⇐ ~~la libertad de movimientos~~ en el espacio aéreo ~~comunitario~~ ☒ de la Unión ☒. ~~Teniendo en cuenta el Plan Maestro ATM, la Comunidad debería tomar la iniciativa de modernizar este sector en cooperación con Eurocontrol y garantizar que los usuarios puedan acceder a dichos datos mediante un único punto de acceso público, que proporcione una información integrada, moderna, fácil de usar y válida.~~ ⇒ Debe facilitarse el acceso a esos datos por medio de una infraestructura de información adecuada ⇐.
-

↓ nuevo

- (37) La utilización segura y eficiente del espacio aéreo solo puede lograrse por medio de una estrecha cooperación entre sus usuarios civiles y militares, que en la práctica se basa fundamentalmente en el concepto de utilización flexible del espacio aéreo y en una coordinación civil-militar eficaz establecida por la OACI. Deben establecerse normas para garantizar la aplicación de este concepto, y debe facultarse a la Comisión para que establezca medidas que garanticen una mayor armonización.

- (38) El proyecto SESAR tiene por objeto permitir un desarrollo seguro, eficiente y sostenible desde el punto de vista medioambiental del transporte aéreo mediante la modernización del sistema europeo y mundial de gestión del tránsito aéreo. Para contribuir a su plena eficacia, debe garantizarse una coordinación adecuada entre las fases del proyecto. El Plan Maestro ATM Europeo debe ser el resultado de la fase de definición de SESAR y debe contribuir a lograr los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

- (39) El objetivo del concepto de proyectos comunes debe ser aplicar, de manera oportuna, coordinada y sincronizada, los cambios operativos esenciales establecidos en el Plan Maestro ATM Europeo que tengan un impacto en toda la red. La Comisión debe encargarse de llevar a cabo un análisis de costes y beneficios de la financiación, con vistas a acelerar el despliegue del proyecto SESAR.

- (40) El cumplimiento de los requisitos de los sistemas y componentes de la gestión del tránsito aéreo establecidos por el Reglamento (UE) 2018/1139 debe garantizar la

interoperabilidad de dichos sistemas y componentes, en beneficio del Cielo Único Europeo.

↓ 551/2004 considerando 11

~~Los usuarios del espacio aéreo se enfrentan a condiciones dispares de acceso y libertad de movimientos en el espacio aéreo comunitario. Ello se debe a la falta de armonización en la clasificación del espacio aéreo.~~

↓ 551/2004 considerando 12

~~La reconfiguración del espacio aéreo debe basarse en los requisitos operativos con independencia de las fronteras existentes. El desarrollo de principios generales comunes para el establecimiento de bloques funcionales y uniformes de espacio aéreo debe hacerse mediante consultas a Eurocontrol y sobre la base del asesoramiento técnico proporcionado por este organismo.~~

↓ 551/2004 considerando 14

~~El concepto de uso flexible del espacio aéreo debe aplicarse eficazmente; es necesario optimizar la utilización de los sectores de espacio aéreo, especialmente durante los periodos punta del tránsito aéreo general y en el espacio aéreo de alta densidad de tránsito, mediante la cooperación de los Estados miembros con respecto a la utilización de dichos sectores para las operaciones y entrenamiento militares. Con tal finalidad, es necesario asignar los recursos adecuados para una efectiva aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo, teniendo en cuenta tanto las necesidades civiles como las militares.~~

↓ 551/2004 considerando 15

~~Los Estados miembros deben esforzarse en cooperar con los Estados miembros vecinos en la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo a través de las fronteras nacionales.~~

↓ 551/2004 considerando 16

~~Las diferencias en la organización de la cooperación civil y militar en la Comunidad limitan la gestión uniforme y oportuna del espacio aéreo y la introducción de cambios. El éxito del cielo único europeo depende de una cooperación eficaz entre las autoridades civiles y militares, sin perjuicio de las prerrogativas y responsabilidades de los Estados miembros en el ámbito de la defensa.~~

↓ 551/2004 considerando 17

~~Las operaciones y el entrenamiento militares deben estar salvaguardados siempre que la aplicación de principios y criterios comunes sea perjudicial para la seguridad y eficacia de su ejecución.~~

↓ 551/2004 considerando 18

~~Deben adoptarse medidas adecuadas para mejorar la eficacia de la gestión de afluencia de tránsito aéreo, al objeto de prestar asistencia a las unidades operativas existentes, incluida la Unidad Central de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo de Eurocontrol, con el fin de garantizar unas operaciones de vuelo eficientes.~~

↓ 549/2004 considerando 7

~~El espacio aéreo constituye un recurso limitado, cuya utilización óptima y eficaz sólo es posible teniendo en cuenta las necesidades de todos los usuarios y, cuando proceda, asegurando su participación en todo el proceso de desarrollo, toma de decisiones y puesta en marcha del cielo único europeo, incluido el Comité del cielo único.~~

↓ 549/2004 considerando 25

~~Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión³⁸.~~

↓ 549/2004 considerando 26
(adaptado)

~~El apartado 2 del artículo 8 del Reglamento interno estándar para los comités³⁹ establecidos en aplicación de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE contiene una disposición modelo con arreglo a la cual el Presidente de un comité podrá invitar a sus reuniones a terceras personas. Si procede, el presidente del Comité del cielo único debe invitar a sus reuniones, en calidad de observadores o de expertos, a los representantes de Eurocontrol.~~

³⁸ ~~DOC 184 de 17.7.1999, p. 23.~~

³⁹ ~~DOC 38 de 6.2.2001, p. 3.~~

↓ 549/2004 considerando 18

~~Las partes interesadas tales como proveedores de servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, aeropuertos, industria de fabricación y órganos de representación de colectivos profesionales deben tener la posibilidad de asesorar a la Comisión en los aspectos técnicos de la puesta en marcha del cielo único europeo.~~

↓ 549/2004 considerando 12

~~Conviene ampliar el cielo único europeo a terceros países europeos, bien en el marco de la participación de la Comunidad en los trabajos de Eurocontrol, tras la adhesión de la Comunidad a la misma, bien a través de acuerdos celebrados por la Comunidad con dichos países.~~

↓ 549/2004 considerando 13

~~La adhesión de la Comunidad a Eurocontrol es un elemento importante para la creación de un espacio aéreo paneuropeo.~~

↓ 549/2004 considerando 14

~~En el proceso de creación del cielo único europeo, la Comunidad debe desarrollar, cuando corresponda, el máximo nivel de cooperación con Eurocontrol para garantizar sinergias en la regulación y enfoques coherentes, y evitar todo solapamiento entre ambas.~~

↓ 549/2004 considerando 15
(adaptado)

~~De conformidad con las conclusiones del Grupo de alto nivel, Eurocontrol es la entidad que cuenta con los conocimientos técnicos adecuados para apoyar a la Comunidad en su función reguladora. En consecuencia, las medidas de ejecución deben elaborarse, en las materias que sean de la competencia de Eurocontrol, en el marco de mandatos a dicha organización, supeditados a las condiciones que se incluyan en un marco de cooperación entre la Comisión y Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considerando 16

~~La elaboración de las medidas necesarias para la creación del cielo único europeo exige una amplia consulta de los sectores económicos y sociales interesados.~~

↓ 550/2004 considerando 8

~~El buen funcionamiento del sistema de transporte aéreo requiere igualmente la aplicación de normas uniformes y de altos niveles de seguridad por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea.~~

↓ 550/2004 considerando 9

~~Deben concluirse acuerdos para armonizar el sistema de autorizaciones para controladores, con el fin de mejorar la disponibilidad de éstos y fomentar el reconocimiento mutuo de las autorizaciones.~~

↓ 550/2004 considerando 28

~~Dado el carácter especialmente sensible de la información relativa a los proveedores de servicios de navegación aérea, las autoridades nacionales de supervisión no deben desvelar información protegida por el secreto profesional, sin perjuicio de la organización de un sistema de seguimiento y publicación del rendimiento de los proveedores de dichos servicios.~~

↓ 549/2004 considerando 19

~~El funcionamiento global del sistema de los servicios de navegación aérea en el ámbito europeo debe evaluarse periódicamente, prestando la debida atención al mantenimiento de un alto nivel de seguridad, a fin de comprobar la eficacia de las medidas adoptadas y sugerir otras nuevas.~~

↓ 549/2004 considerando 21

~~Deben evaluarse los efectos de las medidas adoptadas en aplicación del presente Reglamento a la luz de los informes que debe presentar regularmente la Comisión.~~

↓ 551/2004 considerando 19

~~Conviene reflexionar sobre la ampliación al espacio aéreo inferior de los conceptos relativos al espacio aéreo superior con arreglo a un calendario y a unos estudios adecuados.~~

↓ 549/2004 considerando 22

~~El presente Reglamento no afecta a la competencia de los Estados miembros para adoptar disposiciones relativas a la organización de sus fuerzas armadas. Esta competencia de los Estados miembros puede llevarles a adoptar medidas para que sus fuerzas armadas dispongan de un espacio aéreo suficiente para mantenerse en un estado de formación y entrenamiento~~

~~adecuado. Por lo tanto es conveniente prever una cláusula de salvaguardia para permitir el ejercicio de dicha competencia.~~

↓ nuevo

(41) Al objeto de tener en cuenta la evolución técnica u operativa, en particular por lo que respecta a la modificación de anexos o la adición de disposiciones en materia de gestión de la red, conviene delegar en la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. El contenido y alcance de cada delegación se establece en detalle en los artículos en cuestión. Al adoptar actos delegados con arreglo al presente Reglamento, reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016⁴⁰. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(42) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, en particular por lo que respecta a las modalidades de contratación y los procedimientos de selección de las autoridades nacionales de supervisión, las normas sobre la certificación económica de los proveedores de servicios de navegación aérea, las normas para la ejecución de los planes de evaluación del rendimiento y de tarificación, en particular la fijación de objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la clasificación de los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación, los criterios y procedimientos para la evaluación de los proyectos de planes y objetivos de rendimiento de los proveedores de servicios de tránsito aéreo y el Gestor de la Red, el seguimiento del rendimiento, las normas relativas al suministro de información sobre costes y tasas, el contenido y el establecimiento de la base de costes para las tasas y la fijación de tarifas unitarias para los servicios de navegación aérea, los mecanismos de incentivación y de reparto de riesgos, la designación del Gestor de la Red y los términos y condiciones de esa designación, las tareas del Gestor de la Red y los mecanismos de gobernanza que ha de aplicar, las normas sobre la ejecución de las funciones de red, las modalidades de consulta de las partes interesadas sobre las decisiones operativas importantes de los proveedores de servicios de tránsito aéreo, los requisitos relativos a la disponibilidad de datos operativos, las condiciones de acceso y la fijación de los precios de acceso, la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo, así como el establecimiento de proyectos comunes y los mecanismos de gobernanza que les son aplicables, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴¹.

⁴⁰ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁴¹ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los

↓ 1070/2009 considerando 11
(adaptado)

- (43) Los interlocutores sociales deben ser mejor informados y consultados sobre todas las medidas que tengan repercusiones sociales importantes. A nivel ~~comunitario~~ ☒ de la Unión ☒ debe igualmente consultarse al Comité de diálogo sectorial establecido sobre la base de la Decisión 98/500/CE de la Comisión⁴².
-

↓ 549/2004 considerando 20
(adaptado)

- (44) Las sanciones previstas en caso de infracción del presente Reglamento ~~y de las medidas a que se refiere el artículo 3~~ deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias, sin disminución de la seguridad.
-

↓ nuevo

- (45) Habida cuenta de la situación jurídica del Reino de España en materia de soberanía y jurisdicción en el territorio en el que está situado el aeropuerto, el presente Reglamento no debe aplicarse al aeropuerto de Gibraltar.
-

↓ 549/2004 considerando 24
(adaptado)

- (46) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la ~~creación~~ ☒ puesta en práctica ☒ del Cielo Único Europeo~~cielo único europeo~~, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, ~~por consiguiente~~, debido a su dimensión transnacional, puede lograrse mejor en el ámbito ~~comunitario~~ ☒ de la Unión ☒, ~~garantizando medidas de ejecución adecuadas que tengan en cuenta las especificidades locales, la Comisión~~ ☒ esta ☒ puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ~~este~~ ☒ ese ☒ objetivo.

Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁴² DO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

↓ 550/2004

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

↓ 1070/2009 artículo 1.1

(adaptado)

⇒ nuevo

⇒ new

Artículo 1

~~Objetivo~~ ☒ Objeto ☒ y ámbito de aplicación

1. ⇒ El presente Reglamento establece normas para la creación y el correcto funcionamiento ☐ ~~El objetivo de la iniciativa del Cielo Único Europeo~~ ~~cielo único europeo~~ ~~consiste en reforzar~~ ⇒ al objeto de garantizar el cumplimiento de ☐ las actuales normas de seguridad del tránsito aéreo, contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y mejorar el rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en Europa, con el fin de responder a las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo. ~~Este~~ ☒ El ☒ ~~Cielo Único Europeo~~ ~~cielo único europeo~~ incluirá una red paneuropea coherente ~~de rutas~~, ⇒ un espacio aéreo cada vez más integrado ☐ y sistemas de gestión de red y de gestión del tránsito aéreo basados ~~únicamente en consideraciones de la seguridad, la eficiencia,~~ ⇒ la interoperabilidad y la modernización tecnológica, ☐ ~~y de tipo técnico~~ en beneficio de todos los usuarios del espacio aéreo, ⇒ los ciudadanos y el medio ambiente ☐. ~~Para alcanzar este objetivo, el presente Reglamento establece un marco reglamentario armonizado para la creación del cielo único europeo.~~

↓ 1070/2009 artículo 1.2

(adaptado)

2. El presente Reglamento ~~y las medidas contempladas en el artículo 3~~ se aplicarán sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo y de las necesidades de los Estados miembros en lo que respecta al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa, como establece el artículo ~~4413~~. El presente Reglamento ~~y las medidas contempladas en el artículo 3~~ no incluyen las operaciones y entrenamiento militares.

↓ 1070/2009 artículo 1.3
(adaptado)

3. El presente Reglamento ~~y las medidas contempladas en el artículo 3~~ se aplicarán sin perjuicio de los derechos y obligaciones de los Estados miembros que se derivan del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago»). En este contexto, ~~un objetivo adicional del~~ el presente Reglamento ~~es~~ ☒ se propone ☒, en los ámbitos a los que se aplica, asistir a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, facilitando una base de interpretación común y una aplicación uniforme de sus disposiciones, y garantizando que estas se tienen debidamente en cuenta en el presente Reglamento y en las normas elaboradas para su aplicación.

↓ 550/2004

~~CAPÍTULO I~~

~~DISPOSICIONES GENERALES~~

~~Artículo 1~~

~~Objetivo y ámbito de aplicación~~

~~1. Dentro del ámbito del Reglamento marco, el presente Reglamento se refiere a la prestación de servicios de navegación aérea en el ciclo único europeo. El objetivo del presente Reglamento es establecer requisitos comunes para una prestación segura y eficaz de servicios de navegación aérea en la Comunidad.~~

~~2. El presente Reglamento se aplicará a la prestación de servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en el ámbito del Reglamento marco y de conformidad con dicho Reglamento.~~

↓ 551/2004

~~CAPÍTULO I~~

~~ASPECTOS GENERALES~~

~~Artículo 1~~

~~Objetivo y ámbito de aplicación~~

~~1. Dentro del ámbito de aplicación del Reglamento marco, el presente Reglamento se refiere a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo. El objetivo del presente Reglamento es apoyar el concepto de un espacio aéreo operativo cada vez más integrado en el marco de la política común de transportes y establecer los procedimientos comunes de configuración, planificación y gestión que garanticen el desarrollo eficaz y seguro de la gestión del tránsito aéreo.~~

~~2. La utilización del espacio aéreo afianzará el funcionamiento de los servicios de navegación aérea como un conjunto coherente y global de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (denominado en lo sucesivo Reglamento de prestación de servicios)⁴³.~~

↓ 551/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

~~43. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, el presente Reglamento se aplicará al espacio aéreo incluido en las regiones la región EUR y AFI de la OACI en el que los Estados miembros son responsables de la prestación de los servicios de tránsito aéreo de conformidad con el Reglamento de prestación de servicios. Los Estados miembros también podrán aplicar el presente Reglamento al espacio aéreo bajo su responsabilidad en el ámbito de otras regiones de la OACI, a condición de que informen de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.~~

↓ 551/2004

~~4. Las regiones de información de vuelo incluidas en el espacio aéreo en el que el presente Reglamento sea aplicable se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.~~

↓ 1070/2009 artículo 1.1

~~4. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en lo que respecta al litigio de soberanía sobre el territorio en que está situado el aeropuerto.»~~

↓ nuevo

5. [En caso de que el Reglamento se adopte antes del final del período transitorio: El presente Reglamento no se aplicará al aeropuerto de Gibraltar.]

⁴³ Véase la página 10 del presente Diario Oficial.

6. Salvo disposición en contrario, cuando se haga referencia a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia»), se entenderá que dicha referencia se refiere a la Agencia en su calidad de autoridad responsable de la seguridad y no a la autoridad encargada de la evaluación del rendimiento.

↓ 549/2004 (adaptado)

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento ~~y de las medidas mencionadas en el artículo 3~~, serán de aplicación las definiciones siguientes:

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

~~1. servicio de control del tránsito aéreo: un servicio suministrado con el fin de:~~

~~12)~~ «servicio de control de aeródromo»: servicio de control del tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo;

~~22)~~ «servicio de información aeronáutica»: servicio establecido en ~~la~~ ☒ una ☒ zona de cobertura definida, que tiene la responsabilidad de proveer la información y datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea;

~~35)~~ «proveedores de servicios de navegación aérea»: cualquier entidad pública o privada encargada de la prestación de ☒ uno o varios ☒ servicios de navegación aérea para la circulación aérea general;

~~44)~~ «servicios de navegación aérea»: los servicios de tránsito aéreo, los servicios de comunicación, navegación y vigilancia ☒ (CNS) ☒, los servicios meteorológicos ~~destinados a la navegación aérea~~ ☒ (MET) ☒, ~~y~~ los servicios de información aeronáutica ☒ (AIS) ☒ ~~⇒~~ y los servicios de datos de tránsito aéreo (ADS) ⇐;

~~51)~~ «servicio de control del tránsito aéreo»: servicio suministrado con el fin de:

a) prevenir colisiones

i) entre aeronaves, ~~y~~

ii) en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos, y ~~de~~

b) acelerar y mantener ordenado el movimiento del tránsito aéreo;

↓ nuevo

6) «servicios de datos de tránsito aéreo»: servicios consistentes en la recopilación, agregación e integración de datos operativos procedentes de proveedores de servicios de vigilancia, de proveedores de servicios meteorológicos, servicios de información aeronáutica y funciones de red y de otras entidades pertinentes, o el suministro de datos sometidos a tratamiento para el control y la gestión del tránsito aéreo;

7) «gestión de capacidad y afluencia del tránsito aéreo»: servicio destinado a proteger el control del tránsito aéreo de los excesos y a optimizar el uso de la capacidad disponible;

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

~~89)~~ «gestión de afluencia del tránsito aéreo»: función ⇒ o servicio ⇐ establecidos con el objetivo de contribuir a un flujo seguro, ordenado y rápido del tránsito aéreo, ⇒ que cubra toda la trayectoria, ⇐ asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad del control del tránsito aéreo, y que el volumen del tránsito aéreo es compatible con las capacidades declaradas por los correspondientes proveedores de servicios de tránsito aéreo;

↓ 1070/2009 artículo 1.2.b)

⇒ nuevo

~~910)~~ «gestión del tránsito aéreo»: la agrupación de las funciones ⇒ o servicios ⇐ ~~embarcados~~ y de tierra (servicios de tránsito aéreo, gestión del espacio aéreo y gestión de afluencia del tránsito aéreo) necesarios para garantizar un movimiento seguro y eficaz de las aeronaves en todas las fases de la operación;

↓ 549/2004

~~1011)~~ «servicios de tránsito aéreo»: todos los servicios de información de vuelo, de alerta, de asesoramiento de tránsito aéreo y de control del tránsito aéreo (servicios de control de zona, servicios de control de aproximación y servicios de control de aeródromo);

~~116)~~ «bloque de espacio aéreo»: espacio aéreo de dimensiones definidas, espacial y temporalmente, en el que se prestan servicios de navegación aérea;

~~127)~~ «gestión del espacio aéreo»: la función de planificación con el objetivo principal de aprovechamiento máximo del espacio aéreo disponible mediante un sistema dinámico de reparto del tiempo y, en ocasiones, la segregación del espacio aéreo entre diversas categorías de usuarios del espacio aéreo, sobre la base de necesidades a corto plazo;

↓ nuevo

13) «estructura del espacio aéreo»: volumen específico de espacio aéreo definido con vistas a garantizar la explotación segura y óptima de las aeronaves;

↓ 1070/2009 artículo 1.2.a)
(adaptado)

~~148~~) «usuarios del espacio aéreo»: los operadores de aeronaves operadas ☒ de conformidad con ☒ ~~como~~ ☒ las normas de ☒ tránsito aéreo general;

↓ 1070/2009 artículo 1.2.g)

~~1523-ter~~) «servicio de alerta»: servicio consistente en notificar a las organizaciones pertinentes información relacionada con un avión que requiera un servicio de búsqueda y salvamento, así como en asistir a dichas organizaciones cuando proceda;

↓ 549/2004

⇒ nuevo

~~1613~~) «servicio de control de aproximación»: servicio de control del tránsito aéreo para las llegadas y salidas de vuelos controlados;

~~1712~~) «servicio de control de área: servicio de control del tránsito aéreo de los vuelos controlados en ⇒ las áreas de control ⇐ ~~un bloque de espacio aéreo~~;

↓ nuevo

18) «valor de referencia»: valor definido mediante estimación a efectos de establecer objetivos de rendimiento, relativo a los costes determinados o a los costes unitarios determinados durante el año anterior al inicio del período de referencia pertinente;

19) «grupo de referencia»: grupo de proveedores de servicios de tránsito aéreo con un entorno operativo y económico similar;

20) «valor de desglose»: el valor obtenido, en relación con un proveedor de servicios de tránsito aéreo determinado, desglosando un objetivo de rendimiento a escala de la Unión al nivel de cada proveedor de servicios de tránsito aéreo, y que sirve de referencia para evaluar la coherencia del objetivo de rendimiento fijado en el proyecto de plan de rendimiento con el objetivo de rendimiento a escala de la Unión;

↓ 549/2004

~~14) conjunto de servicios: dos o más servicios de navegación aérea;~~

↓ 1070/2009 artículo 1.2.d)

(adaptado)

⇒ nuevo

~~2115)~~ «certificado»: el documento expedido ⇒ por la Agencia, ⇐ por una autoridad nacional ~~de supervisión~~ ⇒ competente ⇐ ☒ o por una autoridad nacional de supervisión ☒, en la forma que disponga su legislación nacional, que certifica la idoneidad de un proveedor de servicios de navegación aérea ⇒ y de gestión del tránsito aéreo ⇐ para prestar un servicio determinado;

↓ nuevo

22) «servicio común de información»: servicio consistente en la recopilación de datos estáticos y dinámicos y su difusión para permitir la prestación de servicios de gestión del tránsito de aeronaves no tripuladas;

↓ 549/2004

~~2316)~~ «servicios de comunicación»: los servicios aeronáuticos fijos y móviles destinados a permitir las comunicaciones tierra-tierra, aire-tierra y aire-aire con fines de control del tránsito aéreo;

~~18) concepto de operación: los criterios de uso operativo de la red europea de gestión del tránsito aéreo, o de una parte de la misma;~~

~~2419)~~ «componentes»: los objetos tangibles (como soportes físicos informáticos) e intangibles (como los programas informáticos) de los que depende la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo;

↓ nuevo

25) «área de control»: espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado por encima de la tierra;

26) «toma de decisiones cooperativa»: proceso en el que las decisiones se toman sobre la base de la interacción y la consulta con los Estados miembros, las partes interesadas operativas y otros agentes, según proceda;

↓ 1070/2009 artículo 1.2.j)

⇒ nuevo

~~2741)~~ «servicios transfronterizos»: ~~cualquier situación en la que~~ los servicios de navegación aérea ~~sean~~ prestados en un Estado miembro por un proveedor de servicios ⇒ cuyo centro de actividad principal está situado en otro Estado miembro ~~← certificado en otro Estado miembro.~~

↓ nuevo

28) «declaración»: a efectos de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea, la declaración tal como se define en el artículo 3, apartado 10, del Reglamento (UE) 2018/1139;

29) «servicios de navegación aérea de ruta»: servicios de tránsito aéreo relacionados con el control de una aeronave desde el final de la fase de despegue y ascenso inicial hasta el inicio de la fase de aproximación y aterrizaje y los servicios de navegación aérea subyacentes necesarios para prestar servicios de tránsito aéreo de ruta;

30) «zona de tarificación de ruta»: el volumen de espacio aéreo que se extiende desde el suelo hasta el espacio aéreo superior inclusive, en el que se prestan servicios de navegación aérea de ruta y para el que se establece una base de costes única;

↓ 549/2004 (adaptado)

~~3120)~~ «Eurocontrol»: la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea creada por el Convenio internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea, de 13 de diciembre de 1960⁴⁴;

~~3247)~~ «red europea de gestión del tránsito aéreo»: el conjunto de los sistemas enumerados en el ~~Anexo VIII, punto 3.1, del Reglamento (UE) 2018/1139(CE), n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad)~~⁴⁵, que permiten prestar servicios de navegación aérea en la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒, incluidas las interfaces en las fronteras con terceros países;

⁴⁴ ~~Convenio modificado por el Protocolo de 12 de febrero de 1981 y revisado por el Protocolo de 27 de junio de 1997.~~

⁴⁵ ~~Véase la página 33 del presente Diario Oficial.~~

↓ 1070/2009 artículo 1.2.c)

(adaptado)

⇒ new

~~3313 bis)~~ «Plan Maestro ATM ☒ Europeo ☒»: el plan refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo⁴⁶, de conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 219/2007 del Consejo, ~~de 27 de febrero de 2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR)⁴⁷,~~ ⇒ y posteriormente modificado ⇐ ;

↓ 1070/2009 artículo 1.2.f)

⇒ nuevo

⇒ new

3422) «utilización flexible del espacio aéreo»: el concepto de gestión del espacio aéreo ⇒ basado en el principio fundamental de que el espacio aéreo no debe designarse como un espacio aéreo puramente civil o militar, sino más bien considerarse un espacio continuo en el que deben tenerse en cuenta las necesidades de todos los usuarios en la medida de lo posible ⇐ ~~aplicado en la zona de la Conferencia Europea de Aviación Civil, de acuerdo con el Manual de gestión del espacio aéreo para la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo publicado por Eurocontrol;~~

↓ 549/2004

~~23) región de información de vuelo: un espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se proporcionan los servicios de información de vuelo y alerta;~~

↓ 1070/2009 artículo 1.2.g)

3523 bis) «servicio de información de vuelo»: servicio consistente en dar asesoramiento e información que resulten útiles para la operación de vuelos de manera segura y eficiente;

⁴⁶ DO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

⁴⁷ Reglamento (CE) n.º 219/2007 del Consejo, de 27 de febrero de 2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR) (DO L 64 de 2.3.2007, p. 1).

↓ 549/2004

~~24) nivel de vuelo: una superficie de presión atmosférica constante relacionada con la presión de referencia específica de 1013,2 hectopascales (hPa) y separada de otras superficies análogas por intervalos de presión específicos;~~

↓ 1070/2009 artículo 1.2.h)

~~25) “bloque funcional de espacio aéreo”: un bloque de espacio aéreo basado en exigencias operativas y establecido con independencia de las fronteras existentes, donde la prestación de servicios de navegación aérea y las funciones conexas estén basadas en exigencias de rendimiento y optimizadas con vistas a introducir, en cada bloque funcional de espacio aéreo, una cooperación reforzada entre proveedores de servicios de navegación aérea o, cuando proceda, un proveedor integrado;~~

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

~~3626)~~ «tránsito aéreo general»: el conjunto de movimientos de las aeronaves civiles, así como el conjunto de movimientos de las aeronaves de Estado (incluidas las aeronaves militares, de aduana y de policía), cuando ~~dichos~~ ☒ esos ☒ movimientos se realizan de conformidad con los procedimientos de la ☒ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), creada por el Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional ☒ ~~OACI~~;

~~27) OACI: la Organización de Aviación Civil Internacional creada en virtud del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional;~~

~~3728)~~ «interoperabilidad»: conjunto de propiedades funcionales, técnicas y operativas que deben cumplir los sistemas y componentes de la red europea de gestión del tránsito aéreo y los procedimientos para el funcionamiento de ésta, con el fin de garantizar su funcionamiento seguro, eficiente y continuo. ~~La interoperabilidad se consigue haciendo que los sistemas y componentes cumplan los requisitos esenciales;~~

~~3829)~~ «servicios meteorológicos»: las instalaciones y servicios que proporcionan a las aeronaves pronósticos, ☒ avisos, ☒ informes y observaciones meteorológicos ☒ con fines de navegación aérea ☒, así como cualquier otra información y datos meteorológicos facilitados por los Estados para uso aeronáutico;

↓ nuevo

39) «autoridad nacional competente: entidad que se ajusta a la definición del artículo 3, punto 34, del Reglamento (UE) 2018/1139;

40) «autoridad nacional de supervisión»: organismo u organismos nacionales a los que un Estado miembro ha confiado tareas con arreglo al presente Reglamento distintas de las que corresponden a la autoridad nacional competente;

↓ 549/2004 (adaptado)

~~4130~~) «servicios de navegación»: las instalaciones y servicios que suministran a las aeronaves información sobre posicionamiento en el espacio o en el tiempo;

↓ nuevo

42) «crisis de la red»: situación de incapacidad para prestar servicios de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea al nivel exigido, que provoca una pérdida importante de capacidad de la red, un desequilibrio significativo entre la capacidad de la red y la demanda o un fallo grave en el flujo de información en una o varias partes de la red a raíz de una situación inhabitual o imprevista;

43) «Gestor de la Red»: la entidad a la que se confían las tareas necesarias para contribuir a la ejecución de las funciones de red contempladas en el artículo 26, de conformidad con el artículo 27;

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

~~4431~~) «datos operativos»: la información relativa a todas las fases de vuelo que es necesaria para ~~que~~ los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de aeropuertos y otros agentes interesados ~~tomen~~ decisiones operativas ⇒ con fines operativos ⇐;

~~32) procedimiento: en el sentido del Reglamento interoperabilidad: un método normalizado para la utilización técnica u operativa de sistemas, en el contexto de conceptos de funcionamiento acordados y validados que requieran una aplicación uniforme en toda la red europea de gestión del tránsito aéreo;~~

↓ nuevo

45) «plan de rendimiento»: plan elaborado o adoptado, según el caso, por los proveedores de servicios de tránsito aéreo y el Gestor de la Red y destinado a mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red;

↓ 549/2004

~~4633~~) «puesta en servicio»: el primer uso operativo de un sistema después de su instalación inicial o de su mejora;

~~4734)~~ «red de rutas»: la red de rutas especificadas que canaliza el flujo del tránsito aéreo general en la medida necesaria para prestar los servicios de control del tránsito aéreo;

~~35) encaaminamiento: el itinerario escogido que debe seguir una aeronave durante su operación;~~

~~36) funcionamiento continuo: el funcionamiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo de manera que, desde la perspectiva del usuario, funcione como si fuera un sistema único;~~

↓ nuevo

48) «fase de definición de SESAR»: la fase que comprende el establecimiento y la actualización de la visión a largo plazo del proyecto SESAR, del concepto de operaciones correspondiente que permita mejoras en todas las fases del vuelo, de los cambios operativos esenciales necesarios en la red europea de gestión del tránsito aéreo y de las prioridades de desarrollo y despliegue requeridas;

49) «fase de despliegue de SESAR»: las fases sucesivas de industrialización y ejecución, durante las cuales se llevan a cabo las actividades siguientes: normalización, producción y certificación de los equipos y procesos de tierra y embarcados necesarios para ejecutar las soluciones SESAR (industrialización); y la adquisición, instalación y puesta en servicio de equipos y sistemas basados en soluciones SESAR, incluidos los procedimientos operativos asociados (ejecución);

50) «fase de desarrollo de SESAR»: la fase durante la cual se llevan a cabo actividades de investigación, desarrollo y validación destinadas a ofrecer soluciones SESAR maduras;

51) «proyecto SESAR»: proyecto de modernización de la gestión del tránsito aéreo en Europa, destinado a dotar a la Unión de una infraestructura de gestión del tránsito aéreo de alto rendimiento, normalizada e interoperable, y que consiste en un ciclo de innovación que incluye la fase de definición de SESAR, la fase de desarrollo de SESAR y la fase de despliegue de SESAR;

52) «solución SESAR»: resultado desplegable de la fase de desarrollo de SESAR que introduce procedimientos o tecnologías operativos nuevos o mejorados, normalizados e interoperables;

↓ 549/2004 (adaptado)

~~5338)~~ «servicios de vigilancia»: las instalaciones y servicios utilizados para determinar las posiciones respectivas de las aeronaves con el fin de establecer una separación segura;

~~5439)~~ «sistema»: engloba los componentes de tierra y los embarcados, así como los equipos espaciales, que prestan apoyo a los servicios de navegación aérea en todas las fases de vuelo;

↴ nuevo

55) «servicios de navegación aérea de aproximación»: servicios de control del aeródromo o servicios de información de vuelo del aeródromo, incluidos los servicios de asesoramiento y alerta sobre el tránsito aéreo, los servicios de tránsito aéreo relacionados con la aproximación y la salida de aeronaves hasta una distancia del aeropuerto de que se trate necesaria para cumplir los requisitos operativos y los servicios de navegación aérea subyacentes necesarios;

56) «zona de tarificación de aproximación»: aeropuerto o grupo de aeropuertos, situados dentro de los territorios de un Estado miembro, en los que se prestan servicios de navegación aérea de aproximación y para los que se ha establecido una base de costes única;

↓ 549/2004

~~5740)~~ «mejora»: cualquier modificación que altere las características operativas de un sistema.

↓ 549/2004

~~Artículo 3~~

~~Ámbitos de intervención de la Comunidad~~

~~1. El presente Reglamento establece un marco regulador armonizado para la creación del cielo único europeo en conjunción con:~~

~~a) el Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo)⁴⁸;~~

~~b) el Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios)⁴⁹; y~~

~~e) el Reglamento (CE) n° 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)⁵⁰;~~

~~así como con las medidas de ejecución que apruebe la Comisión sobre la base del presente Reglamento y de los Reglamentos contenidos en los mencionados actos.~~

⁴⁸ Véase la página 20 del presente Diario Oficial.

⁴⁹ Véase la página 10 del presente Diario Oficial.

⁵⁰ Véase la página 26 del presente Diario Oficial.

~~2. Las medidas contempladas en el apartado 1 se aplicarán con arreglo a las disposiciones del presente Reglamento.~~

↓ 1070/2009 artículo 1.3

(adaptado)

⇒ nuevo

CAPÍTULO II

⊠ AUTORIDADES NACIONALES DE SUPERVISIÓN ⊠

Artículo ~~34~~

⊠ Designación, establecimiento y requisitos relativos a las ⊠ autoridades nacionales de supervisión

1. Los Estados miembros designarán o crearán, conjunta o individualmente, uno o varios órganos que actuarán en calidad de autoridad nacional de supervisión y asumirán las funciones que les atribuyan el presente Reglamento ~~y las medidas a que se refiere el artículo 3.~~

~~2. Las autoridades nacionales de supervisión serán independientes de los proveedores de servicios de navegación aérea. Esta independencia se conseguirá mediante la adecuada separación, al menos en el plano funcional, entre las autoridades nacionales de supervisión y dichos proveedores.~~

↓ 1070/2009 artículo 1.3

(adaptado)

⇒ nuevo

~~32. Las autoridades nacionales de supervisión ejercerán sus competencias de manera imparcial, independiente y transparente. Esto se conseguirá aplicando mecanismos de gestión y control adecuados, ⇒ , y procederán de la misma forma con respecto a su organización, contratación de personal, gestión y financiación. ⇐ incluso en el seno de la administración de los Estados miembros. No obstante, esta situación no impedirá que las autoridades nacionales de supervisión desempeñen sus tareas con arreglo a las normas de organización de las autoridades nacionales de aviación civil o de cualquier otro órgano público.~~

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, las autoridades nacionales de supervisión serán jurídicamente distintas e independientes de cualquier otra entidad pública o privada en cuanto a su organización, funcionamiento, estructura jurídica y toma de decisiones.

Las autoridades nacionales de supervisión también serán independientes, en términos de organización, decisiones de financiación, estructura jurídica y toma de decisiones, de cualquier proveedor de servicios de navegación aérea.

4. Los Estados miembros podrán establecer autoridades nacionales de supervisión que sean competentes para varios sectores regulados, siempre y cuando esas autoridades reguladoras integradas cumplan los requisitos de independencia establecidos en el presente artículo. La autoridad nacional de supervisión también podrá asociarse con la autoridad nacional de competencia a la que se refiere el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo⁵¹ por lo que respecta a su estructura organizativa, siempre y cuando el organismo conjunto cumpla los requisitos de independencia establecidos en el presente artículo.

5. El personal de las autoridades nacionales de supervisión deberá cumplir los requisitos siguientes:

- a) será contratado con arreglo a procesos claros y transparentes que garanticen su independencia;
- b) será seleccionado sobre la base de sus cualificaciones específicas, incluidas la competencia adecuada y la experiencia pertinente, o deberá seguir una formación adecuada.

El personal de las autoridades nacionales de supervisión actuará con independencia, en particular evitando conflictos de intereses entre la prestación de servicios de navegación aérea y la ejecución de sus tareas.

6. Además de los requisitos establecidos en el apartado 5, las personas encargadas de las decisiones estratégicas serán nombradas por una entidad del Estado miembro de que se trate que no ejerza directamente derechos de propiedad sobre los proveedores de servicios de navegación aérea. Los Estados miembros decidirán si dichas personas son nombradas bien para un período fijo y renovable, bien con carácter permanente, de tal modo que solo puedan ser apartadas del cargo por razones ajenas al proceso decisorio. Las personas encargadas de las decisiones estratégicas no solicitarán ni aceptarán instrucciones de ningún gobierno ni de ninguna otra entidad pública o privada en el desempeño de sus funciones para la autoridad nacional de supervisión, y tendrán plena autoridad sobre la contratación y la gestión de su personal.

Se abstendrán de todo interés directo o indirecto que pueda considerarse perjudicial para su independencia y que pueda influir en el desempeño de sus funciones. Deberán, para

⁵¹ Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado (DO L 1 de 4.1.2003, p. 1).

ello, hacer una declaración anual de compromiso y de intereses, señalando en ella cualquier interés directo o indirecto.

Las personas encargadas de las decisiones estratégicas, las auditorías u otras funciones directamente relacionadas con los objetivos de rendimiento o la supervisión de los proveedores de servicios de navegación aérea no ocuparán ningún cargo o responsabilidad profesional en la organización de ningún proveedor de servicios de navegación aérea después de su mandato en la autoridad nacional de supervisión, durante un período mínimo de dos años.

↓ 1070/2009 artículo 1.3

(adaptado)

⇒ nuevo

74. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales de supervisión dispongan de los recursos ~~de~~ financieros ~~y~~ y capacidades necesarios para llevar a cabo de manera eficiente y oportuna las tareas que les asigna el presente Reglamento. ⇒ Las autoridades nacionales de supervisión gestionarán su personal sobre la base de sus créditos propios, que se fijarán en proporción a las tareas que deban desempeñar de conformidad con el artículo 4. ⇐

↓ nuevo

8. Los Estados miembros podrán solicitar, a la Agencia en calidad de OER, que lleve a cabo las tareas relacionadas con la ejecución de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación establecidos en los artículos 14, 17, 19, 20, 21, 22 y 25 y en los actos de ejecución a los que se refieren los artículos 18 y 23, y cuya responsabilidad recae en la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro de que se trate con arreglo al presente Reglamento y a los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

Una vez que la Agencia en calidad de OER haya aceptado tal solicitud, se convertirá en la autoridad de supervisión responsable de las tareas en cuestión, y la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro solicitante quedará liberada de la responsabilidad de dichas tareas. Las normas contenidas en el Reglamento (UE) 2018/1139 que atañen a la Agencia en calidad de OER serán aplicables a la realización de estas tareas, en particular en lo que se refiere a la percepción de tasas e ingresos.

↓ 1070/2009 artículo 1.3

⇒ nuevo

95. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los nombres y direcciones de las autoridades nacionales de supervisión, así como cualquier cambio a este respecto, y las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento ⇒ del presente artículo ⇐ ~~de los apartados 2, 3 y 4.~~

↓ nuevo

10. La Comisión establecerá, por medio de normas detalladas, las modalidades de contratación y los procedimientos de selección a los que se hace referencia en el apartado 5, letras a) y b). Los actos de ejecución en cuestión se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3.

↓ 1070/2009 artículo 2.1

(adaptado)

Artículo ~~42~~

Funciones de las autoridades nacionales de supervisión

1. Las autoridades nacionales de supervisión a las que se refiere el artículo ~~3~~ ~~4~~ ~~del~~ ~~Reglamento marco~~ garantizarían la adecuada supervisión de la aplicación del presente Reglamento, en particular por lo que respecta a la actividad segura y eficiente de los proveedores de servicios de navegación aérea que prestan servicios en relación con el espacio aéreo que se halla bajo responsabilidad del Estado miembro que designó o creó la autoridad correspondiente:

↓ nuevo

- a) llevarán a cabo las actividades necesarias para la expedición de los certificados económicos contemplados en el artículo 6, incluida la supervisión de los titulares de dichos certificados económicos;
- b) supervisarán la correcta aplicación de los requisitos de contratación pública de conformidad con el artículo 8, apartado 6;
- c) aplicarán los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación establecidos en los artículos 10 a 17 y 19 a 22 y en los actos de ejecución contemplados en los artículos 18 y 23, dentro de los límites de sus funciones definidas en dichos artículos y actos, y supervisarán la aplicación del Reglamento por lo que respecta a la transparencia de las cuentas de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados de conformidad con el artículo 25.

2. Las autoridades nacionales de supervisión serán las encargadas de evaluar y aprobar la fijación de precios para la prestación del servicio común de información, de conformidad con el artículo 9.

↓ 1070/2009 artículo 2.1

(adaptado)

⇒ nuevo

~~32. Con este fin, e~~Cada autoridad nacional de supervisión ~~organizará~~ ☒ llevará a cabo ☒ las inspecciones ~~y los estudios adecuados~~ ⇒ , auditorías y otras actividades de seguimiento oportunas ⇐ ⇒ con el fin de detectar posibles incumplimientos, por parte de las entidades que están bajo su supervisión con arreglo al presente Reglamento, de los requisitos establecidos en él y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este ⇐ ~~verificar el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento, incluidos los requisitos en materia de recursos humanos, para la prestación de servicios de navegación aérea.~~

Adoptará todas las medidas de ejecución necesarias, que podrán incluir, en su caso, la modificación, limitación, suspensión o revocación de los certificados económicos que haya expedido de conformidad con el artículo 6.

Los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de aeropuertos y los proveedores del servicio común de información en cuestión cumplirán las medidas adoptadas a tal efecto por las autoridades nacionales de supervisión.

↓ nuevo

Artículo 5

Cooperación entre autoridades nacionales de supervisión

1. Las autoridades nacionales de supervisión intercambiarán información y colaborarán en una red en el contexto del Comité Consultivo de Evaluación del Rendimiento contemplado en el artículo 114 *bis* del Reglamento (UE) 2018/1139.

2. Las autoridades nacionales de supervisión cooperarán, cuando proceda, por medio de acuerdos de trabajo, con fines de asistencia mutua en sus tareas de seguimiento y supervisión y manejo de estudios e investigaciones.

↓ 1070/2009 artículo 2.1

(adaptado)

⇒ nuevo

⇒ new

~~3. Por lo que respecta a los bloques funcionales de espacio aéreo que se extienden por el~~ ⇒ Las autoridades nacionales de supervisión facilitarán la prestación de servicios transfronterizos por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea con el fin de mejorar el rendimiento de la red. En caso de que la prestación de servicios de navegación

aérea tenga lugar en un ~~↳~~ espacio aéreo ~~⇒~~ que se halle ~~↳~~ bajo la responsabilidad de ~~↳~~ dos o ~~↳~~ más ~~de un Estado miembro~~ ~~↳~~ Estados miembros ~~↳~~ , los Estados miembros implicados celebrarán un acuerdo sobre la supervisión de los proveedores de servicios de navegación aérea ~~↳~~ en cuestión ~~↳~~ ~~⇒~~ a la que están obligados con arreglo al presente Reglamento ~~↳~~ ~~establecida en el presente artículo respecto~~ ~~que presten servicios relativos a dichos bloques.~~ ~~⇒~~ Las autoridades nacionales de supervisión implicadas podrán establecer un plan en el que se especifique la puesta en marcha de la cooperación, a fin de que el citado acuerdo cobre efecto. ~~↳~~

↓ 1070/2009 artículo 2.1

~~4. Las autoridades nacionales de supervisión cooperarán estrechamente a fin de garantizar una supervisión adecuada de los proveedores de servicios de navegación aérea que estén en posesión de un certificado válido de un Estado miembro y que también presten servicios respecto de un espacio aéreo que se halle bajo responsabilidad de otro Estado miembro. Esa cooperación incluirá acuerdos sobre el tratamiento de los casos en los que no se cumplan los requisitos comunes aplicables establecidos en el artículo 8 *ter*, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 216/2008 o las condiciones aplicables establecidas en el anexo II.~~

↓ 1070/2009 artículo 2.1

~~5. En el caso de la prestación transfronteriza de servicios de navegación aérea, dichos acuerdos incluirán un acuerdo sobre el reconocimiento mutuo de las tareas de supervisión contempladas en los apartados 1 y 2 y los resultados de las mismas. El reconocimiento mutuo se aplicará igualmente cuando las autoridades nacionales de supervisión celebren acuerdos de reconocimiento para los procesos de certificación de los proveedores de servicios.~~

↓ nuevo

4. En caso de que la prestación de servicios de navegación aérea tenga lugar en un espacio aéreo que se halle bajo la responsabilidad de otro Estado miembro, los acuerdos contemplados en el apartado 3 incluirán el reconocimiento mutuo de la realización, por parte de cada una de las autoridades, de las tareas de supervisión establecidas en el presente Reglamento, así como de los resultados de la realización de dichas tareas. También especificarán qué autoridad nacional de supervisión será la encargada de la certificación económica establecida en el artículo 6.

↓ 1070/2009 artículo 2.1

(adaptado)

⇒ nuevo

~~65.~~ Cuando la legislación nacional lo permita y con miras a favorecer la cooperación regional, las autoridades nacionales de supervisión podrán celebrar asimismo acuerdos ~~relativos al~~ ~~↳~~ sobre el ~~↳~~ reparto de las responsabilidades ~~↳~~ relativas a ~~↳~~ ~~de~~ las tareas de supervisión. ~~⇒~~ Notificarán dichos acuerdos a la Comisión. ~~↳~~

↓ 1070/2009 artículo 2.1

~~Artículo 3~~

~~Entidades cualificadas~~

~~1. Las autoridades nacionales de supervisión podrán decidir la delegación total o parcial de las inspecciones y estudios mencionados en el artículo 2, apartado 2, en entidades cualificadas que cumplan los requisitos establecidos en el anexo I.~~

~~2. La delegación otorgada por una autoridad nacional de supervisión será válida en la Comunidad por un período renovable de tres años. Las autoridades nacionales de supervisión podrán encomendar a cualquiera de las entidades cualificadas ubicadas en la Comunidad las tareas de inspección y supervisión.~~

↓ 1070/2009 artículo 1.5

~~Artículo 10~~

~~Consulta a las partes interesadas~~

~~1. Los Estados miembros, de conformidad con su legislación nacional, establecerán mecanismos de consulta para la participación adecuada de las partes interesadas, incluidos los órganos de representación de colectivos profesionales, en la puesta en marcha del ciclo único europeo.~~

↓ 550/2004 (adaptado)

CAPÍTULO III

~~NORMAS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS~~

↓ 550/2004 (adaptado)

~~Artículo 6~~

~~Requisitos comunes~~

~~Se establecerán requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento marco. Los requisitos comunes incluirán los siguientes aspectos:~~

~~competencia e idoneidad técnica y operativa,~~
~~sistemas y procesos de gestión de la seguridad y la calidad,~~
~~sistemas de notificación,~~
~~calidad del servicio,~~
~~solvencia financiera,~~
~~responsabilidad y cobertura de seguros,~~
~~propiedad y estructura organizativa, incluida la prevención de conflictos de intereses,~~
~~recursos humanos, incluidas plantillas adecuadas,~~
~~seguridad.~~

Artículo ~~67~~

Certificación ☒ económica ☒ ☒ y requisitos para ☒ de los proveedores de servicios de navegación aérea

~~1. La prestación de todos los servicios de navegación aérea en la Comunidad estará sujeta a la certificación por los Estados miembros.~~

↓ 550/2004

~~2. Las solicitudes de certificación se dirigirán a la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro en que el solicitante tenga su principal lugar de actividad y, en su caso, su sede.~~

↓ nuevo

1. Además de los certificados que deben poseer con arreglo al artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139, los proveedores de servicios de navegación aérea deberán estar en posesión de un certificado económico. Este certificado económico se expedirá, previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado suficiente solidez financiera y haya obtenido una cobertura adecuada por responsabilidad civil y otros seguros.

El certificado económico al que se refiere el presente apartado podrá limitarse, suspenderse o revocarse cuando el titular ya no cumpla los requisitos para la expedición y el mantenimiento de dicho certificado.

2. Las entidades que sean titulares de un certificado económico contemplado en el apartado 1 y de un certificado contemplado en el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139 tendrán derecho a prestar servicios de navegación aérea en la Unión para los usuarios del espacio aéreo, en condiciones no discriminatorias, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, apartado 2.

3. El certificado económico contemplado en el apartado 1 y el certificado contemplado en el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139 podrán estar sujetos a una o varias de las condiciones establecidas en el anexo I. Tales condiciones estarán justificadas objetivamente y serán no discriminatorias, proporcionadas y transparentes. Se otorgarán a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 36, a fin de modificar la lista que figura en el anexo I, para garantizar la igualdad de condiciones económicas y la resiliencia de la prestación de servicios.

4. Las autoridades nacionales de supervisión del Estado miembro en el que la persona física o jurídica que solicite el certificado económico tenga su centro de actividad principal o, si no tiene centro de actividad principal, donde tenga su lugar de residencia o de establecimiento, serán responsables de las tareas establecidas en el presente artículo en relación con los certificados económicos. En caso de que la prestación de servicios de navegación aérea tenga lugar en un espacio aéreo que se halle bajo la responsabilidad de dos o más Estados miembros, las autoridades nacionales de supervisión responsables serán las especificadas de conformidad con el artículo 5, apartado 4.

5. A efectos del apartado 1, las autoridades nacionales de supervisión:

a) recibirán y evaluarán las solicitudes que les sean presentadas y, cuando proceda, expedirán o renovarán los certificados económicos;

b) se ocuparán de la supervisión de los titulares de certificados económicos.

6. La Comisión adoptará, de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3, normas de desarrollo relativas a los requisitos detallados sobre solidez financiera, en particular sobre solvencia y resiliencia financieras, así como en relación con la cobertura por responsabilidad civil y otros seguros. A fin de garantizar la aplicación uniforme y el cumplimiento de los apartados 1, 4 y 5 del presente artículo, la Comisión adoptará actos de ejecución, de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3, que establezcan disposiciones detalladas relativas a las normas y procedimientos de certificación y realización de las investigaciones, inspecciones, auditorías y otras actividades de seguimiento necesarias para garantizar la supervisión efectiva por parte de la autoridad nacional de supervisión de las entidades que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

↓ 550/2004

~~3. Las autoridades nacionales de supervisión expedirán certificados a los proveedores de servicios de navegación aérea si éstos cumplen los requisitos comunes que se contemplan en el artículo 6. Los certificados podrán concederse por separado para cada tipo de servicio de navegación aérea definido en el artículo 2 del Reglamento marco o para un conjunto de dichos servicios, inclusive cuando un proveedor de servicios de tránsito aéreo, independientemente de su situación jurídica, opera y mantiene sus propios sistemas de comunicación, navegación y vigilancia. Se supervisarán periódicamente los certificados.~~

~~4. Los certificados especificarán los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea, incluido el acceso no discriminatorio a los servicios por parte de los usuarios del espacio aéreo, con especial atención a la seguridad. La certificación únicamente~~

~~podrá estar sujeta a las condiciones establecidas en el anexo II. Dichas condiciones estarán objetivamente justificadas y serán no discriminatorias, proporcionadas y transparentes.~~

~~5. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán permitir la prestación de servicios de navegación aérea sin certificación en todo o en parte del espacio aéreo bajo su responsabilidad en aquellos casos en que el proveedor de esos servicios los ofrezca principalmente para el movimiento de aeronaves distinto del tránsito aéreo general. En tal caso, el Estado miembro de que se trate informará a la Comisión y a los demás Estados miembros de su decisión y de las medidas adoptadas para garantizar el máximo cumplimiento de los requisitos comunes.~~

↓ 1070/2009 artículo 2.3

~~7. Las autoridades nacionales de supervisión supervisarán el cumplimiento de los requisitos comunes y de las condiciones vinculadas a los certificados. Los detalles de la supervisión se incluirán en los informes anuales que deberán presentar los Estados miembros de conformidad con el artículo 12, apartado 1, del Reglamento maseo. Cuando una autoridad nacional de supervisión compruebe que el titular de un certificado ha dejado de satisfacer dichos requisitos y condiciones, adoptará las medidas necesarias asegurando al mismo tiempo la continuidad de los servicios, siempre que ello no comprometa la seguridad. Dichas medidas podrán incluir la retirada del certificado.~~

↓ 550/2004

~~8. Cualquier Estado miembro reconocerá todo certificado concedido en otro Estado miembro de conformidad con el presente artículo.~~

~~9. En circunstancias excepcionales, los Estados miembros podrán aplazar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo hasta seis meses después de la fecha contemplada en el apartado 2 del artículo 19. Los Estados miembros notificarán a la Comisión dichos aplazamientos y los motivarán.~~

↓ 1070/2009 artículo 2.4

⇒ nuevo

Artículo ~~7~~⁸

Designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo

1. Los Estados miembros garantizarán la prestación de servicios de tránsito aéreo en régimen de exclusividad dentro de bloques específicos de espacio aéreo, respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo su responsabilidad. Para ello, los Estados miembros designarán ~~un proveedor de servicios de tránsito aéreo que esté en posesión de un certificado válido en la Comunidad.~~ ⇒ , individual o colectivamente, uno o varios proveedores de servicios de tránsito aéreo. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo cumplirán las condiciones siguientes: ⇐

↴ nuevo

- a) estarán en posesión de un certificado válido o de una declaración válida, tal como se contempla en el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139, y de un certificado económico de conformidad con el artículo 6, apartado 1.
- b) cumplirán los requisitos de seguridad y defensa nacionales.

Cada decisión de designar un proveedor de servicios de tránsito aéreo tendrá una validez máxima de diez años. Los Estados miembros podrán decidir renovar la designación de un proveedor de servicios de tránsito aéreo.

↓ 1070/2009 artículo 2.4

(adaptado)

⇒ nuevo

~~2. Por lo que se refiere a la prestación de servicios transfronterizos, los Estados miembros velarán por que el cumplimiento del presente artículo y del artículo 10, apartado 3, no se vea obstaculizado por su sistema jurídico nacional al exigirse que los proveedores de servicios de tránsito aéreo presten sus servicios en el espacio aéreo que está bajo la responsabilidad de dicho Estado miembro~~ ⇒ La designación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo no estará sujeta a ninguna condición que exija que dichos proveedores ⇐:

a) sean propiedad, directamente o a través de una participación mayoritaria, ~~de dicho~~ del Estado miembro ☒ que los ha designado ☒ o de sus ciudadanos;

b) tengan su principal lugar de actividad o su sede en el territorio ~~de dicho~~ del Estado miembro ☒ que los ha designado ☒; ➡

c) usen exclusivamente instalaciones en ~~dicho~~ el Estado miembro ☒ que los ha designado ☒.

3. Los Estados miembros ~~definirán~~ ⇒ especificarán ⇐ los derechos y las obligaciones de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados ⇒ individual o conjuntamente. ⇐ Estas obligaciones ~~podrán~~ ⇒ deberán ⇐ incluir las condiciones de puesta a disposición ~~a tiempo~~ de la información pertinente necesaria ☒ los datos pertinentes necesarios ☒ para identificar ☒ detectar ☒ todos los movimientos de aeronaves en el espacio aéreo bajo su responsabilidad.

↓ 1070/2009 artículo 2.4

~~4. Los Estados miembros podrán elegir discrecionalmente un proveedor de servicios de tránsito aéreo, siempre que este último cumpla los requisitos y las condiciones enunciados en los artículos 6 y 7.~~

~~5. Por lo que respecta a los bloques funcionales de espacio aéreo establecidos de conformidad con el artículo 9 bis que se extienden por el espacio aéreo que se halla bajo la responsabilidad~~

~~de más de un Estado miembro, los Estados miembros implicados designarán conjuntamente, de conformidad con el apartado 1 del presente artículo, uno o varios proveedores de servicios de tránsito aéreo al menos un mes antes del establecimiento del bloque de espacio aéreo.~~

46. Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda decisión adoptada en el marco del presente artículo en relación a la designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo respecto del espacio aéreo que se halla bajo su responsabilidad.

↕ nuevo

Artículo 8

Condiciones relativas a la prestación de servicios CNS, AIS, ADS, MET y servicios de tránsito aéreo de aproximación

1. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo podrán recurrir a la contratación pública de los servicios CNS, AIS, ADS o MET en condiciones de mercado cuando ello permita aumentar la rentabilidad en beneficio de los usuarios del espacio aéreo.

Los Estados miembros permitirán a los operadores de aeropuertos recurrir a la contratación pública de los servicios de tránsito aéreo de aproximación para el control de aeródromo en condiciones de mercado cuando ello permita aumentar la rentabilidad en beneficio de los usuarios del espacio aéreo.

Además, los Estados miembros podrán permitir a los operadores de aeropuertos o a la autoridad nacional de supervisión correspondiente recurrir a la contratación pública en condiciones de mercado de los servicios de tránsito aéreo de aproximación para el control de aproximación cuando ello permita aumentar la rentabilidad en beneficio de los usuarios del espacio aéreo.

2. La contratación pública de los servicios en condiciones de mercado se realizará sobre la base de unas condiciones de igualdad, no discriminación y transparencia, de conformidad con el Derecho de la Unión, incluidas las normas en materia de competencia del Tratado. Los procedimientos de licitación para la contratación de los servicios en cuestión se diseñarán de manera que permitan la participación efectiva de los proveedores competidores en dichos procedimientos, incluso mediante la convocatoria periódica de nueva licitación.

3. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que la prestación de servicios de tránsito aéreo de ruta esté separada, en términos de organización, de la prestación de servicios CNS, AIS, ADS, MET y servicios de tránsito aéreo de aproximación, y que se respete el requisito relativo a la separación de cuentas contemplado en el artículo 25, apartado 3.

4. Un proveedor de servicios CNS, AIS, ADS, MET o servicios de tránsito aéreo de aproximación solo podrá ser seleccionado para prestar servicios en un Estado miembro cuando:

- a) esté debidamente certificado de conformidad con el artículo 6, apartados 1 y 2;

- b) su principal centro de actividad esté situado en el territorio de un Estado miembro;
- c) más del 50 % de su propiedad, así como su control efectivo (ya sea directo o indirecto, a través de una o varias empresas interpuestas), esté en manos de Estados miembros o de sus nacionales, salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Unión sea parte; y
- d) cumpla los requisitos nacionales de seguridad y defensa.

5. Los artículos 14, 17 y 19 a 22 no serán aplicables a los proveedores de servicios de tránsito aéreo de aproximación designados como resultado de un procedimiento de contratación pública de conformidad con el apartado 1, párrafos segundo y tercero. Dichos proveedores de servicios de tránsito aéreo de aproximación facilitarán datos sobre el rendimiento de los servicios de navegación aérea en los ámbitos clave de rendimiento de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad a la autoridad nacional de supervisión y a la Agencia en calidad de OER a efectos de seguimiento.

6. Las autoridades nacionales de supervisión velarán por que la contratación pública por parte de los proveedores de servicios de tránsito aéreo y los operadores de aeropuertos contemplada en el apartado 1 cumpla lo dispuesto en el apartado 2 y, en caso necesario, aplicarán medidas correctoras. En el caso de los servicios de tránsito aéreo de aproximación, serán las encargadas de aprobar los pliegos de condiciones para los servicios de tránsito aéreo de aproximación, que incluirán requisitos sobre la calidad del servicio. Las autoridades nacionales de supervisión remitirán a la autoridad nacional de competencia a la que se refiere el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo los asuntos relativos a la aplicación de las normas de competencia.

Artículo 9

Prestación de servicios comunes de información

1. Cuando se presten servicios comunes de información, los datos difundidos tendrán la integridad y la calidad necesarias para permitir la prestación segura de servicios para la gestión del tránsito de aeronaves no tripuladas.

2. El precio de los servicios comunes de información se basará en los costes fijos y variables de la prestación del servicio en cuestión y podrá incluir, además, un recargo que refleje la compensación adecuada entre riesgo y rentabilidad.

Los costes a los que se refiere el párrafo primero se consignarán en una cuenta separada de las cuentas relativas a cualquier otra actividad del operador de que se trate y se pondrán a disposición del público.

3. El proveedor de servicios comunes de información fijará el precio de conformidad con el apartado 2, previa evaluación y aprobación por parte de la autoridad nacional de supervisión correspondiente.

4. Por lo que respecta a las operaciones en volúmenes específicos de espacio aéreo designados por los Estados miembros para operaciones de aeronaves no tripuladas, los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán en tiempo real los datos operativos pertinentes. Los

proveedores de servicios comunes de información utilizarán esos datos únicamente con fines operativos de los servicios que prestan. El acceso a los datos operativos pertinentes se concederá a los proveedores de servicios comunes de información, sobre una base no discriminatoria, sin perjuicio de los intereses de la política de seguridad o defensa.

Los precios del acceso a dichos datos se basarán en el coste marginal de la puesta a disposición de los datos.

↓ 550/2004

~~Artículo 9~~

~~Designación de proveedores de servicios meteorológicos~~

~~1. Los Estados miembros podrán designar a un proveedor de servicios meteorológicos para suministrar la totalidad o parte de los datos meteorológicos en régimen de exclusividad en todo o en parte del espacio aéreo que se halla bajo su responsabilidad, teniendo en cuenta criterios de seguridad.~~

~~2. Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda decisión adoptada en el marco del presente artículo en relación con la designación de un proveedor de servicios meteorológicos.~~

↓ 1070/2009 artículo 1.5

(adaptado)

⇒ nuevo

Artículo ~~10~~11

Sistema de evaluación del rendimiento

1. Para mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red en el ~~Cielo Único Europeo~~cielo único europeo, se ~~establecerá~~ ⇒ aplicará, de conformidad con el presente artículo y con los artículos 11 a 18, ⇐ un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. ~~El sistema incluirá:~~

2. El sistema de evaluación del rendimiento se aplicará a lo largo de períodos de referencia, que serán de un mínimo de dos años y un máximo de cinco. El sistema de evaluación del rendimiento incluirá:

a) objetivos de rendimiento a escala ~~comunitaria~~ ☒ de la Unión ☒ en los ámbitos de rendimiento clave de ~~la seguridad~~, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad ⇒ para cada período de referencia ⇐ ;

b) planes ~~nacionales~~ ☒ de rendimiento ☒ ~~o planes para bloques funcionales de espacio aéreo~~, incluidos objetivos de rendimiento ⇒ vinculantes, ⇐ ~~para garantizar la coherencia con los objetivos de rendimiento a escala comunitaria~~ ⇒ en los ámbitos

de rendimiento clave mencionados en la letra a) para cada período de referencia $\Leftrightarrow$;
✂

c) ~~revisión periódica, seguimiento y evaluación comparativa del rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red~~ $\Rightarrow$ en los ámbitos de rendimiento clave de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad $\Leftarrow$.

La Comisión podrá añadir ámbitos clave de rendimiento adicionales a efectos de la fijación de los objetivos de rendimiento o con fines de seguimiento, cuando sea necesario para mejorar el rendimiento.

~~2. De conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, la Comisión podrá designar a Eurocontrol o a otro órgano imparcial y competente para que actúe como “organismo de evaluación del rendimiento”. La función del organismo de evaluación del rendimiento será asistir a la Comisión, en coordinación con las autoridades nacionales de supervisión, y a dichas autoridades, previa solicitud, en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento contemplado en el apartado 1. La Comisión se asegurará de que el organismo de evaluación del rendimiento actúa de forma independiente cuando realice las tareas que le haya encomendado la Comisión.~~

~~3. a) La Comisión adoptará objetivos de rendimiento a escala comunitaria para la red de gestión del tránsito aéreo de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, después de tener en cuenta las opiniones correspondientes de las autoridades nacionales de supervisión a escala nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo.~~

~~b) Los planes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo mencionados en el apartado 1, letra b), serán elaborados por las autoridades nacionales de supervisión y adoptados por los Estados miembros. Dichos planes incluirán objetivos vinculantes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo y un sistema de incentivos adecuado adoptado por los Estados miembros. Los planes se elaborarán en consulta con los proveedores de servicios de navegación aérea, los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, cuando proceda, los operadores y los coordinadores de los aeropuertos.~~

~~c) La Comisión evaluará la coherencia de los objetivos nacionales o de los objetivos establecidos a escala de bloque funcional de espacio aéreo con los objetivos de rendimiento a escala comunitaria valiéndose de los criterios de evaluación previstos en el apartado 6, letra d).~~

~~En caso de que la Comisión constate que uno o más de los objetivos nacionales o de los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo no cumplen los criterios de evaluación, podrá decidir, con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2, emitir una recomendación para que las autoridades nacionales de supervisión pertinentes propongan objetivos de rendimiento revisados. Dichos Estados miembros adoptarán los objetivos de rendimiento revisados y las medidas pertinentes que serán notificados a la Comisión a su debido tiempo.~~

~~Cuando la Comisión constate que los objetivos de rendimiento revisados y las medidas pertinentes no son adecuados, podrá decidir, de conformidad con el~~

~~procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, que los Estados miembros de que se trate tomen medidas correctoras.~~

~~De no ser así, la Comisión podrá decidir, con ayuda de las pruebas justificativas pertinentes, revisar los objetivos de rendimiento de conformidad con el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5, apartado 3.~~

~~d) El período de referencia para el sistema de evaluación del rendimiento contemplado en el apartado 1 cubrirá un mínimo de tres años y un máximo de cinco. Durante este período, y en caso de que no se cumplan los objetivos nacionales o los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo, los Estados miembros o las autoridades nacionales de supervisión aplicarán las medidas apropiadas que hayan fijado. El primer período de referencia abarcará los tres primeros años después de la adopción de las medidas de ejecución previstas en el apartado 6.~~

~~e) La Comisión llevará a cabo evaluaciones periódicas de los resultados de los objetivos de rendimiento y presentará las conclusiones al Comité del cielo único.~~

3. ~~Se aplicarán los procedimientos siguientes al sistema de rendimiento contemplado en el apartado 1~~ ☒ Las letras a), b) y c) del apartado 2 se basarán en los elementos siguientes ☒ :

a) recogida, validación, examen, evaluación y difusión de datos pertinentes relativos al rendimiento de los servicios de navegación aérea y funciones de red de todas las partes interesadas, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de ~~los~~ aeropuertos, ~~los coordinadores de los aeropuertos~~, las autoridades nacionales de supervisión, ~~⇒~~ las autoridades nacionales competentes ~~⇐~~ , los Estados miembros ~~⇒~~ , la Agencia, el Gestor de la Red ~~⇐~~ y Eurocontrol;

⇓ nuevo

b) indicadores clave de rendimiento a efectos de la fijación de objetivos en los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad;

c) indicadores con fines de seguimiento del rendimiento en los ámbitos clave de rendimiento de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad;

d) metodología de desarrollo de los planes y objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea y metodología de desarrollo del plan y los objetivos de rendimiento de las funciones de red;

e) evaluación de los proyectos de planes y objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red;

f) seguimiento de los planes de rendimiento, con inclusión de mecanismos de alerta adecuados para la revisión de los planes y objetivos de rendimiento y para la revisión de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el transcurso de un período de referencia;

g) evaluación comparativa de los proveedores de servicios de navegación aérea;

- h) sistemas de incentivos, con inclusión de desincentivos financieros aplicables cuando un proveedor de servicios de tránsito aéreo no cumpla los objetivos de rendimiento vinculantes pertinentes durante el período de referencia o cuando no haya ejecutado los proyectos comunes pertinentes contemplados en el artículo 35; tales desincentivos financieros tendrán en cuenta, en particular, el deterioro del nivel de calidad del servicio prestado por ese proveedor como consecuencia del incumplimiento de los objetivos de rendimiento o de la no ejecución de los proyectos comunes, así como su impacto en la red;
- i) mecanismos de reparto de riesgos con respecto al tránsito y los costes;
- j) calendarios para la fijación de objetivos, la evaluación de los planes y objetivos de rendimiento, el seguimiento y la evaluación comparativa;
- k) metodología para la asignación de los costes comunes a los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación entre las dos categorías de servicios;
- l) mecanismos para hacer frente a acontecimientos imprevistos y significativos que tengan un impacto importante en la aplicación de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación.

Artículo 11

Establecimiento de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión

1. La Comisión adoptará los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para los servicios de navegación aérea de ruta y los servicios de navegación aérea de aproximación en los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad para cada período de referencia, de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 37, apartado 2, y con los apartados 2 a 3 del presente artículo. Junto con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la Comisión podrá fijar valores de referencia complementarios, valores de desglose o grupos de referencia, con el fin de permitir la evaluación y aprobación de los proyectos de planes de rendimiento de conformidad con los criterios contemplados en el artículo 13, apartado 3.

2. Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión contemplados en el apartado 1 se establecerán sobre la base de los criterios esenciales siguientes:

a) impulsarán mejoras graduales y continuas con respecto al rendimiento operativo y económico de los servicios de navegación aérea;

b) serán realistas y realizables durante el período de referencia en cuestión y fomentarán, al mismo tiempo, avances estructurales y tecnológicos a largo plazo que permitan la prestación eficiente, sostenible y resiliente de servicios de navegación aérea.

3. A efectos de la preparación de sus decisiones sobre los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la Comisión recabará toda la información necesaria procedente de las partes interesadas. A petición de la Comisión, la Agencia en calidad de OER le prestará asistencia para el análisis y la preparación de dichas decisiones mediante un dictamen.

Artículo 12

Clasificación de los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación

1. Antes del inicio de cada período de referencia, cada Estado miembro notificará a la Comisión qué servicios de navegación aérea de los que deben prestarse durante ese período en el espacio aéreo bajo su responsabilidad tiene la intención de clasificar como servicios de navegación aérea de ruta y cuáles como servicios de navegación aérea de aproximación, respectivamente. Al mismo tiempo, cada Estado miembro notificará a la Comisión cuáles son los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados para esos servicios respectivos.

2. A su debido tiempo, antes del inicio del período de referencia pertinente, la Comisión adoptará decisiones de ejecución dirigidas a cada Estado miembro para determinar si la clasificación prevista de los servicios en cuestión se ajusta a los criterios establecidos en los puntos 28 y 55 del artículo 2. A petición de la Comisión, la Agencia en calidad de OER le prestará asistencia para el análisis y la preparación de dichas decisiones mediante un dictamen.

3. Cuando en una decisión adoptada con arreglo al apartado 2 se constate que la clasificación prevista no se ajusta a los criterios establecidos en los puntos 28 y 55 del artículo 2, el Estado miembro en cuestión, teniendo en cuenta dicha decisión, presentará una nueva notificación cuyas condiciones se ajusten a dichos criterios. La Comisión adoptará una decisión sobre esta notificación de conformidad con el apartado 2.

4. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados basarán sus proyectos de planes de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación en las clasificaciones que la Comisión haya considerado conformes con los criterios establecidos en los puntos 28 y 55 del artículo 2. La Agencia en calidad de OER se basará en esas mismas clasificaciones al evaluar la asignación de costes entre los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación con arreglo al artículo 13, apartado 3.

Artículo 13

Planes y objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados

1. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados para los servicios de tránsito aéreo de ruta adoptarán, para cada período de referencia, proyectos de planes de rendimiento con respecto a todos los servicios de navegación aérea de ruta que presten y, en su caso, contraten con otros proveedores.

Los proyectos de planes de rendimiento se adoptarán tras la fijación de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y antes del inicio del período de referencia de que se trate. Contendrán unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta en los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad que serán coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Dichos proyectos de planes de rendimiento tendrán en cuenta el Plan Maestro ATM Europeo. Los proyectos de planes de rendimiento se pondrán a disposición del público.

2. Los proyectos de planes de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta a los que se refiere el apartado 1 incluirán la información pertinente facilitada por el Gestor de la Red. Antes de adoptar dichos proyectos de planes, los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados consultarán a los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, en su caso, a las autoridades militares, los operadores de aeropuertos y los coordinadores de aeropuertos. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados también presentarán dichos planes a la autoridad nacional competente responsable de su certificación, que verificará el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

3. Los proyectos de planes de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta contendrán unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta que serán coherentes con los respectivos objetivos de rendimiento a escala de la Unión en todos los ámbitos clave de rendimiento y cumplirán las condiciones adicionales establecidas en el párrafo tercero.

La coherencia de los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión se establecerá con arreglo a los siguientes criterios:

a) cuando se hayan establecido valores de desglose junto con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, comparación de los objetivos de rendimiento contenidos en el proyecto de plan de rendimiento con dichos valores de desglose;

b) evaluación de las mejoras del rendimiento a lo largo del tiempo en relación con el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento y, adicionalmente, con el período global que comprenda tanto el período de referencia anterior como el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento;

c) comparación del nivel de rendimiento previsto del proveedor de servicios de tránsito aéreo de que se trate con otros proveedores de servicios de tránsito aéreo que formen parte del mismo grupo de referencia.

Además, el proyecto de plan de rendimiento deberá cumplir las condiciones siguientes:

a) los supuestos fundamentales aplicados como base para la fijación de objetivos y las medidas destinadas a alcanzar los objetivos durante el período de referencia, incluidos los valores de referencia, las previsiones de tránsito y los supuestos económicos utilizados, deberán ser precisos, adecuados y coherentes;

b) el proyecto de plan de rendimiento deberá ser completo en términos de datos y material de apoyo;

c) las bases de costes para las tasas deberán cumplir lo dispuesto en el artículo 20.

4. La Agencia en calidad de OER evaluará la asignación de costes entre los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación sobre la base de la metodología contemplada en el artículo 10, apartado 3, letra k), y la clasificación de los diferentes servicios evaluada por la Comisión con arreglo al artículo 12.

5. Los proyectos de planes de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta a los que se refiere el apartado 1, incluida, cuando proceda, la asignación de costes entre los

servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación, se presentarán a la Agencia en calidad de OER para su evaluación y aprobación.

6. En el caso de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados que presten tanto servicios de navegación aérea de ruta como servicios de navegación aérea de aproximación, la Agencia en calidad de OER evaluará en primer lugar la asignación de costes entre los servicios respectivos de conformidad con el apartado 4.

Cuando la Agencia en calidad de OER constate que la asignación de costes no se ajusta a la metodología o a la clasificación a la que se refiere el apartado 4, el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado de que se trate presentará un nuevo proyecto de plan de rendimiento que se ajuste a dicha metodología y a dicha clasificación.

Cuando la Agencia en calidad de OER constate que la asignación de costes se ajusta a dicha metodología y a dicha clasificación, adoptará una decisión al respecto, notificándolo al proveedor de servicios de tránsito aéreo designado y a la autoridad nacional de supervisión de que se trate. Las conclusiones de dicha decisión por lo que respecta a la asignación de costes a efectos de la evaluación del proyecto de plan de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación al que se refiere el artículo 14 serán vinculantes para la autoridad nacional de supervisión.

7. La Agencia en calidad de OER evaluará los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta y los planes de rendimiento de conformidad con los criterios y condiciones establecidos en el apartado 3. Cuando sea de aplicación el apartado 6, esta evaluación tendrá lugar después de que se haya tomado una decisión sobre la asignación de los costes de conformidad con el apartado 6, párrafo cuarto.

Cuando la Agencia en calidad de OER constate que el proyecto de plan de rendimiento cumple dichos criterios y condiciones, procederá a su aprobación.

Cuando la Agencia en calidad de OER constate que uno o varios objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta no son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión o que el plan de rendimiento no cumple las condiciones adicionales establecidas en el apartado 3, denegará la aprobación.

8. Cuando la Agencia en calidad de OER haya denegado la aprobación de un proyecto de plan de rendimiento de conformidad con el apartado 7, el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en cuestión presentará un proyecto de plan de rendimiento revisado, que incluirá, en su caso, objetivos revisados.

9. La Agencia en calidad de OER evaluará el proyecto de plan de rendimiento revisado al que se refiere el apartado 8 de conformidad con los criterios y condiciones establecidos en el apartado 3. Cuando un proyecto de plan de rendimiento revisado cumpla dichos criterios y condiciones, la Agencia en calidad de OER procederá a su aprobación.

Cuando un proyecto de plan de rendimiento revisado no cumpla dichos criterios y condiciones, la Agencia en calidad de OER denegará su aprobación y pedirá al proveedor de servicios de tránsito aéreo designado que presente un proyecto de plan de rendimiento final.

Cuando se deniegue el proyecto de plan de rendimiento revisado presentado de conformidad con el apartado 8 por contener unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta que no sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la

Agencia en calidad de OER establecerá unos objetivos de rendimiento que serán coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión del proveedor de servicios de tránsito aéreo designado de que se trate teniendo en cuenta las conclusiones de la decisión a la que se refiere el apartado 7. El proyecto de plan de rendimiento final que deberá presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado incluirá los objetivos de rendimiento establecidos por la Agencia en calidad de OER, así como las medidas para alcanzar dichos objetivos.

Cuando se deniegue la aprobación del proyecto de plan de rendimiento revisado presentado de conformidad con el apartado 8 únicamente por no cumplir las condiciones establecidas en el párrafo tercero del apartado 3, el proyecto de plan de rendimiento final que deberá presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en cuestión incluirá los objetivos de rendimiento contenidos en el proyecto de plan de rendimiento considerados coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión por la Agencia en calidad de OER y las modificaciones necesarias a la vista de las condiciones que dicha Agencia haya constatado que no se cumplen.

Cuando se deniegue la aprobación del proyecto de plan de rendimiento revisado presentado de conformidad con el apartado 8 por contener unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta que no sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y por no cumplir, además, las condiciones establecidas en el apartado 3, párrafo tercero, el proyecto de plan de rendimiento final que deberá presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en cuestión incluirá los objetivos de rendimiento establecidos por la Agencia en calidad de OER de conformidad con dicho párrafo tercero, así como las medidas para alcanzar dichos objetivos y las modificaciones necesarias a la vista de las condiciones que dicha Agencia haya constatado que no se cumplen.

10. Los proyectos de planes de rendimiento aprobados por la Agencia en calidad de OER serán adoptados por los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados en cuestión como planes definitivos y se pondrán a disposición del público.

11. La Agencia en calidad de OER publicará informes periódicos, dentro de los plazos mencionados en los actos de ejecución que se adopten de conformidad con el artículo 18, sobre el seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta y las funciones de red, incluidas evaluaciones periódicas de la consecución de los objetivos de rendimiento de ruta a escala de la Unión y de los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta de los proveedores de servicios de tránsito aéreo, y pondrá a disposición del público los resultados de dichas evaluaciones.

El proveedor de servicios de tránsito aéreo designado facilitará la información y los datos necesarios para el seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea. Incluirá información y datos relacionados con los costes e ingresos reales. Cuando no se alcancen los objetivos de rendimiento o el plan de rendimiento no se ejecute correctamente, la Agencia en calidad de OER publicará decisiones que exijan la aplicación de medidas correctoras por parte de los proveedores de servicios de tránsito aéreo. Estas medidas correctoras podrán incluir, cuando sea objetivamente necesario, la obligación de que un proveedor de servicios de tránsito aéreo delegue la prestación de los servicios pertinentes en otro proveedor de servicios de tránsito aéreo. Cuando sigan sin alcanzarse los objetivos de rendimiento, cuando el plan de rendimiento siga ejecutándose incorrectamente o cuando las medidas correctoras impuestas no se apliquen o se apliquen de manera inadecuada, la Agencia en calidad de OER llevará a cabo una investigación y presentará un dictamen a la Comisión de conformidad con el artículo

24, apartado 2. La Comisión podrá tomar medidas de conformidad con el artículo 24, apartado 3.

Artículo 14

Planes y objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados

1. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados para los servicios de tránsito aéreo de aproximación adoptarán, para cada período de referencia, proyectos de planes de rendimiento con respecto a todos los servicios de navegación aérea de aproximación que presten y, en su caso, contraten con otros proveedores.

Los proyectos de planes de rendimiento se adoptarán tras la fijación de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y antes del inicio del período de referencia de que se trate. Contendrán unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación en los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad que serán coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Dichos proyectos de planes de rendimiento tendrán en cuenta el Plan Maestro ATM Europeo. Los proyectos de planes de rendimiento se pondrán a disposición del público.

2. Los proyectos de planes de rendimiento para los servicios de navegación aérea de aproximación a los que se refiere el apartado 1 incluirán la información pertinente facilitada por el Gestor de la Red. Antes de adoptar dichos proyectos de planes, los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados consultarán a los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, en su caso, a las autoridades militares, los operadores de aeropuertos y los coordinadores de aeropuertos. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados también presentarán dichos planes a la autoridad nacional competente responsable de su certificación, que verificará el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

3. Los proyectos de planes de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación contendrán unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación que serán coherentes con los respectivos objetivos de rendimiento a escala de la Unión en todos los ámbitos clave de rendimiento y cumplirán las condiciones adicionales establecidas en el párrafo tercero.

La coherencia de los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión se establecerá con arreglo a los siguientes criterios:

a) cuando se hayan establecido valores de desglose junto con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, comparación de los objetivos de rendimiento contenidos en el proyecto de plan de rendimiento con dichos valores de desglose;

b) evaluación de las mejoras del rendimiento a lo largo del tiempo en relación con el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento y, adicionalmente, con el período global que comprenda tanto el período de referencia anterior como el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento;

c) comparación del nivel de rendimiento previsto del proveedor de servicios de tránsito aéreo de que se trate con otros proveedores de servicios de tránsito aéreo que formen parte del mismo grupo de referencia.

Además, el proyecto de plan de rendimiento deberá cumplir las condiciones siguientes:

a) los supuestos fundamentales aplicados como base para la fijación de objetivos y las medidas destinadas a alcanzar los objetivos durante el período de referencia, incluidos los valores de referencia, las previsiones de tránsito y los supuestos económicos utilizados, deberán ser precisos, adecuados y coherentes;

b) el proyecto de plan de rendimiento deberá ser completo en términos de datos y material de apoyo;

c) las bases de costes para las tasas deberán cumplir lo dispuesto en el artículo 20.

4. Los proyectos de planes de rendimiento para los servicios de navegación aérea de aproximación a los que se refiere el apartado 1 se presentarán a la autoridad nacional de supervisión para su evaluación y aprobación.

5. En el caso de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados que presten tanto servicios de navegación aérea de ruta como servicios de navegación aérea de aproximación, el proyecto de plan de rendimiento para los servicios de navegación aérea de aproximación que deberá presentarse a la autoridad nacional de supervisión será el plan objeto de una decisión positiva sobre la asignación de costes adoptada por la Agencia en calidad de OER de conformidad con el artículo 13, apartado 6, párrafo tercero.

6. La autoridad nacional de supervisión evaluará los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación y los planes de rendimiento de conformidad con los criterios y condiciones establecidos en el apartado 3. Cuando sea de aplicación el apartado 5, la autoridad nacional de supervisión basará su evaluación en las conclusiones de la decisión adoptada por la Agencia en calidad de OER con respecto a la asignación de costes.

Cuando la autoridad nacional de supervisión constate que el proyecto de plan de rendimiento cumple dichos criterios y condiciones, procederá a su aprobación.

Cuando la autoridad nacional de supervisión constate que uno o varios objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación no son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión o que el plan de rendimiento no cumple las condiciones adicionales establecidas en el apartado 3, denegará la aprobación.

7. Cuando la autoridad nacional de supervisión haya denegado la aprobación de un proyecto de plan de rendimiento de conformidad con el apartado 6, el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en cuestión presentará un proyecto de plan de rendimiento revisado, que incluirá, en su caso, objetivos revisados.

8. La autoridad nacional de supervisión evaluará el proyecto de plan de rendimiento revisado al que se refiere el apartado 7 de conformidad con los criterios y condiciones establecidos en el apartado 3. Cuando un proyecto de plan de rendimiento revisado cumpla dichos criterios y condiciones, la autoridad nacional de supervisión procederá a su aprobación.

Cuando un proyecto de plan de rendimiento revisado no cumpla dichos criterios y condiciones, la autoridad nacional de supervisión denegará su aprobación y pedirá al proveedor de servicios de tránsito aéreo designado que presente un proyecto de plan de rendimiento final.

Cuando se deniegue el proyecto de plan de rendimiento revisado presentado de conformidad con el apartado 7 por contener unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación que no sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la autoridad nacional de supervisión establecerá unos objetivos de rendimiento que serán coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión del proveedor de servicios de tránsito aéreo designado de que se trate teniendo en cuenta las conclusiones de la decisión a la que se refiere el apartado 6. El proyecto de plan de rendimiento final que deberá presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado incluirá los objetivos de rendimiento establecidos por la autoridad nacional de supervisión, así como las medidas para alcanzar dichos objetivos.

Cuando se deniegue la aprobación del proyecto de plan de rendimiento revisado presentado de conformidad con el apartado 7 únicamente por no cumplir las condiciones establecidas en el párrafo tercero del apartado 3, el proyecto de plan de rendimiento final que deberá presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en cuestión incluirá los objetivos de rendimiento contenidos en el proyecto de plan de rendimiento considerados coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión por la autoridad nacional de supervisión y las modificaciones necesarias a la vista de las condiciones que dicha autoridad haya constatado que no se cumplen.

Cuando se deniegue la aprobación del proyecto de plan de rendimiento revisado presentado de conformidad con el apartado 7 por contener unos objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación que no sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y por no cumplir, además, las condiciones establecidas en el apartado 3, párrafo tercero, el proyecto de plan de rendimiento final que deberá presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en cuestión incluirá los objetivos de rendimiento establecidos por la autoridad nacional de supervisión de conformidad con dicho párrafo tercero, así como las medidas para alcanzar dichos objetivos y las modificaciones necesarias a la vista de las condiciones que dicha autoridad haya constatado que no se cumplen.

9. Los proyectos de planes de rendimiento aprobados por la autoridad nacional de supervisión serán adoptados por los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados en cuestión como planes definitivos y se pondrán a disposición del público.

10. La autoridad nacional de supervisión en cuestión publicará informes periódicos sobre el seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación, incluidas evaluaciones periódicas de la consecución de los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo, y pondrá a disposición del público los resultados de dichas evaluaciones.

El proveedor de servicios de tránsito aéreo designado facilitará la información y los datos necesarios para el seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea. Incluirá información y datos relacionados con los costes e ingresos reales.

Cuando no se alcancen los objetivos de rendimiento o el plan de rendimiento no se ejecute correctamente, la autoridad nacional de supervisión publicará decisiones que exijan la

aplicación de medidas correctoras por parte de los proveedores de servicios de tránsito aéreo. Estas medidas correctoras podrán incluir, cuando sea objetivamente necesario, la obligación de que un proveedor de servicios de tránsito aéreo delegue la prestación de los servicios pertinentes en otro proveedor de servicios de tránsito aéreo. Cuando sigan sin alcanzarse los objetivos de rendimiento, cuando el plan de rendimiento siga ejecutándose incorrectamente o cuando las medidas correctoras impuestas no se apliquen o se apliquen de manera inadecuada, la autoridad nacional de supervisión pedirá a la Agencia en calidad de OER que lleve a cabo una investigación de conformidad con el artículo 24, apartado 2, y la Comisión podrá tomar medidas de conformidad con el artículo 24, apartado 3.

11. Los Estados miembros velarán por que las decisiones adoptadas por la autoridad nacional de supervisión con arreglo al presente artículo se sometan a control judicial.

12. Cuando la Agencia en calidad de OER desempeñe las funciones de autoridad nacional de supervisión de conformidad con el artículo 3, apartado 8, los proyectos de planes de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación se presentarán a dicha Agencia junto con los proyectos de planes de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta. Cuando la Agencia haya adoptado una decisión con respecto a la asignación de costes tal como se establece en el artículo 13, apartado 6, párrafo tercero, dicha decisión será vinculante para ella a efectos de la evaluación de los proyectos de planes de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación.

Artículo 15

Papel de la Agencia en calidad de OER por lo que respecta al seguimiento de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión de los servicios de navegación aérea de aproximación

1. La Agencia en calidad de OER elaborará periódicamente un resumen a escala de la Unión del rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación y de su relación con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

2. A efectos de la elaboración del resumen contemplado en el apartado 1, las autoridades nacionales de supervisión notificarán a la Agencia en calidad de OER los informes a los que se refiere el artículo 14, apartado 10, y facilitarán cualquier otra información que dicha Agencia pueda solicitar a tal fin.

Artículo 16

Plan de rendimiento de la red

1. El Gestor de la Red elaborará, para cada período de referencia, un proyecto de plan de rendimiento de la red con respecto a todas las funciones de red que preste.

El proyecto de plan de rendimiento de la red se elaborará tras la fijación de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y antes del inicio del período de referencia de que se trate. Contendrá objetivos de rendimiento en los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad.

2. El proyecto de plan de rendimiento de la red se presentará a la Agencia en calidad de OER y a la Comisión.

A petición de la Comisión, la Agencia en calidad de OER le presentará un dictamen sobre el proyecto de plan de rendimiento de la red basado en los criterios esenciales siguientes:

a) consideración de las mejoras del rendimiento a lo largo del tiempo en relación con el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento y, adicionalmente, con el período que comprenda tanto el período de referencia anterior como el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento;

b) exhaustividad del proyecto de plan de rendimiento de la red en términos de datos y material de apoyo.

Cuando la Comisión constate que el proyecto de plan de rendimiento de la red es exhaustivo y presenta mejoras de rendimiento adecuadas, lo adoptará como plan definitivo. De lo contrario, la Comisión podrá pedir al Gestor de la Red que presente un proyecto de plan de rendimiento de la red revisado.

Artículo 17

Revisión de los objetivos y planes de rendimiento durante un período de referencia

1. Cuando, durante un período de referencia, los objetivos de rendimiento a escala de la Unión ya no sean adecuados a la luz de cambios significativos en las circunstancias, y cuando la revisión de los objetivos sea necesaria y proporcionada, la Comisión revisará dichos objetivos de rendimiento a escala de la Unión. El artículo 11 será aplicable a esta decisión. Tras la revisión, los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados adoptarán nuevos proyectos de planes de rendimiento, a los que se aplicarán los artículos 13 y 14. El Gestor de la Red elaborará un nuevo proyecto de plan de rendimiento de la red, al que se aplicará el artículo 16.

2. La decisión sobre los objetivos de rendimiento a escala de la Unión revisados contemplada en el apartado 1 incluirá disposiciones transitorias para el período en cuestión hasta que sean aplicables los planes de rendimiento definitivos adoptados con arreglo al artículo 13, apartado 6, y al artículo 14, apartado 6.

3. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados podrán pedir permiso a la Agencia en calidad de OER por lo que respecta a los servicios de navegación aérea de ruta o a la autoridad nacional de supervisión correspondiente por lo que respecta a los servicios de navegación aérea de aproximación para revisar uno o varios objetivos de rendimiento durante un período de referencia. La petición podrá presentarse cuando se alcancen los umbrales de alerta o cuando los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados demuestren que los datos, supuestos y justificaciones iniciales en los que se apoyen los objetivos de rendimiento han dejado de ser precisos en un grado significativo y de forma duradera debido a circunstancias que eran imprevisibles en el momento de adoptar el plan de rendimiento.

4. La Agencia en calidad de OER por lo que respecta a los servicios de navegación aérea de ruta o la autoridad nacional de supervisión correspondiente por lo que respecta a los servicios de navegación aérea de aproximación autorizarán al proveedor de servicios de tránsito aéreo designado a proceder a la revisión prevista únicamente si esta es necesaria y proporcionada, y

si los objetivos de rendimiento revisados garantizan el mantenimiento de la coherencia con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Una vez que la revisión haya sido autorizada, los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados adoptarán nuevos proyectos de planes de rendimiento, de conformidad con los procedimientos establecidos en los artículos 13 y 14.

Artículo 18

Ejecución del sistema de evaluación del rendimiento

A efectos de la ejecución del sistema de evaluación del rendimiento, la Comisión establecerá requisitos y procedimientos detallados con respecto al artículo 10, apartado 3, y a los artículos 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17, en particular en relación con la elaboración de proyectos de planes de rendimiento, la fijación de objetivos de rendimiento, los criterios y condiciones para su evaluación, la metodología para la asignación de costes entre los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación, el seguimiento del rendimiento y la adopción de medidas correctoras, y los calendarios de todos los procedimientos. Dichos requisitos y procedimientos se establecerán en un acto de ejecución adoptado de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 37, apartado 2.

↓ 1070/2009 artículo 1

~~b) selección de ámbitos de rendimiento clave adecuados, basados en el documento OACI nº 9854, “Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial”, y coherentes con los contemplados en el marco de rendimiento del Plan Maestro ATM, incluidos los ámbitos de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, adaptados cuando sea necesario para tener en cuenta las necesidades específicas del cielo único europeo y los objetivos relevantes para dichos ámbitos, y definición de un conjunto limitado de indicadores clave del rendimiento para medir el rendimiento;~~

~~e) establecimiento de objetivos comunitarios de rendimiento que se definirán teniendo en cuenta aportaciones identificadas a escala nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo;~~

~~6. En lo que se refiere al funcionamiento detallado del sistema de evaluación del rendimiento, la Comisión adoptará, a más tardar el 4 de diciembre de 2011 y con un calendario adecuado para cumplir los plazos establecidos en el presente Reglamento, medidas de ejecución de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3. Estas medidas de ejecución incluirán lo siguiente:~~

~~e) criterios para que las autoridades nacionales de supervisión establezcan planes de rendimiento nacionales o a escala de bloque funcional de espacio aéreo, que incluyan los objetivos de rendimiento a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo, y el sistema de incentivos. Los planes de rendimiento:~~

~~i) se basarán en los planes empresariales de los proveedores de servicios de navegación aérea;~~

~~ii) cubrirán todos los elementos de coste de la base de costes nacional o de la base de costes a escala de bloque funcional de espacio aéreo;~~

~~iii) incluirán objetivos de rendimiento vinculantes y coherentes con los objetivos de rendimiento a escala comunitaria; d) evaluación de los objetivos de rendimiento nacionales o de los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo sobre la base del plan nacional o del plan a escala de bloque funcional de espacio aéreo, y~~

~~e) seguimiento de los planes de rendimiento nacionales o de los planes de rendimiento a escala de bloque funcional de espacio aéreo, incluidos los mecanismos de alerta pertinentes. d) criterios destinados a evaluar si los objetivos a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo son coherentes con los objetivos comunitarios de rendimiento durante el período de referencia, y a apoyar mecanismos de alerta;~~

~~e) principios generales para el establecimiento por los Estados miembros del sistema de incentivos;~~

~~f) principios para la aplicación de un mecanismo transitorio, necesario para la adaptación al funcionamiento del sistema de incentivos, cuya duración no será superior a 12 meses contados a partir de la adopción de las medidas de ejecución.~~

~~b) el período de referencia y los intervalos para la evaluación del cumplimiento de los objetivos de rendimiento y el establecimiento de nuevos objetivos;~~

~~a) el contenido y calendario de los procedimientos previstos en el apartado 4;~~

↓ 1070/2009 artículo 1.5

~~5. Para el establecimiento del sistema de evaluación del rendimiento se tendrá en cuenta que los servicios de ruta, los servicios de terminal y las funciones de red son diferentes y se han de tratar en consecuencia, si procede, también a efectos de medir el rendimiento.~~

↓ 550/2004 (adaptado)

~~CAPÍTULO III~~

~~SISTEMAS DE TARIFACIÓN~~

↓ 1070/2009 artículo 2.8

~~Artículo 14~~

~~Disposición general~~

~~De conformidad con lo dispuesto en los artículos 15 y 16, el sistema de tarificación de los servicios de navegación aérea contribuirá a lograr una mayor transparencia con respecto al establecimiento, la imposición y la ejecución de tarifas para los usuarios del espacio aéreo, así como a la rentabilidad de la prestación de servicios de navegación aérea y a la eficiencia de vuelo, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad. Este sistema deberá asimismo ajustarse al artículo 15 del Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional y al sistema de tarificación de Eurocontrol sobre tasas de ruta.~~

↓ 1070/2009 artículo 2.9
(adaptado)

~~Artículo 14~~15

Principios ☒ del sistema de tarificación ☒

↓ nuevo

1. Sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros financien la prestación de los servicios de tránsito aéreo que entran en el ámbito del presente artículo mediante fondos públicos, las tasas correspondientes a los servicios de navegación aérea se determinarán, impondrán y aplicarán a los usuarios del espacio aéreo.

2. Las tasas se basarán en los costes de los proveedores de servicios de tránsito aéreo con respecto a los servicios y funciones prestados en beneficio de los usuarios del espacio aéreo durante períodos de referencia fijos establecidos con arreglo al artículo 10, apartado 2. Dichos costes podrán incluir un rendimiento razonable de los activos para contribuir a las mejoras de capital necesarias.

3. Las tasas alentarán la prestación segura, eficaz, efectiva y sostenible de los servicios de navegación aérea, con vistas a lograr un alto nivel de seguridad y rentabilidad y a alcanzar los

objetivos de rendimiento, y estimularán la prestación de servicios integrados, al tiempo que reducen el impacto medioambiental de la aviación.

4. Los ingresos procedentes de las tasas impuestas a los usuarios del espacio aéreo podrán dar lugar a pérdidas o excedentes financieros para los proveedores de servicios de tránsito aéreo debido a la aplicación de los regímenes de incentivos a los que se refiere el artículo 10, apartado 3, letra h), y los mecanismos de reparto de riesgos a los que se refiere el artículo 10, apartado 3, letra i).

5. Los ingresos procedentes de las cargas impuestas a los usuarios del espacio aéreo de conformidad con el presente artículo no se utilizarán para financiar servicios prestados en condiciones de mercado de conformidad con el artículo 8.

6. Los datos financieros sobre los costes determinados, los costes reales y los ingresos de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados se comunicarán a las autoridades nacionales de supervisión y a la Agencia en calidad de OER, y se pondrán a disposición del público.

Artículo 20

Bases de costes para las tasas

1. Las bases de costes para las tasas de los servicios de navegación aérea de ruta y los servicios de navegación aérea de aproximación consistirán en los costes determinados relacionados con la prestación de dichos servicios en la zona de tarificación de ruta y la zona de tarificación de aproximación en cuestión, con arreglo a lo establecido en los planes de rendimiento adoptados de conformidad con los artículos 13 y 14.

2. Los costes determinados mencionados en el apartado 1 incluirán los costes de las instalaciones y servicios previstos, los importes adecuados de los intereses sobre la inversión de capital y la depreciación de activos, así como los costes de mantenimiento, funcionamiento, gestión y administración.

3. Los costes determinados mencionados en el apartado 1 también incluirán los costes siguientes:

a) los costes soportados por los proveedores de servicios de tránsito aéreo en concepto de tasas e ingresos abonados a la Agencia en calidad de OER;

b) los costes o partes de los costes soportados por los proveedores de servicios de tránsito aéreo en relación con su supervisión y certificación por parte de las autoridades nacionales de supervisión, a menos que los Estados miembros utilicen otros recursos financieros para cubrir dichos costes;

c) los costes soportados por los proveedores de servicios de tránsito aéreo en relación con la prestación de servicios de navegación aérea y funciones de red, incluidas las tareas encomendadas al Gestor de la Red, a menos que los Estados miembros utilicen otros recursos financieros para cubrir dichos costes.

4. Los costes determinados no incluirán los costes de las sanciones impuestas por los Estados miembros y contempladas en el artículo 42 ni los costes de cualquier medida correctora contemplada en el artículo 13, apartado 11, o en el artículo 14, apartado 10.

5. No se permitirán las subvenciones cruzadas entre servicios de navegación aérea de ruta y servicios de navegación aérea de aproximación. Los costes que correspondan tanto a servicios de navegación aérea de ruta como a servicios de navegación aérea de aproximación se repartirán de forma proporcional entre los servicios de navegación aérea de ruta y los servicios de navegación aérea de aproximación sobre la base de una metodología transparente. Se permitirán las subvenciones cruzadas entre servicios de navegación aérea diferentes de cualquiera de estas dos categorías únicamente cuando estén justificadas por razones objetivas, y siempre que estén identificadas de manera transparente de conformidad con el artículo 25, apartado 3.

6. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados proporcionarán información sobre su base de costes a la Agencia en calidad de OER, a las autoridades nacionales de supervisión y a la Comisión. A tal fin, los costes se desglosarán en consonancia con la separación de cuentas contemplada en el artículo 25, apartado 3, distinguiendo entre los gastos de personal, los gastos de explotación distintos de los gastos de personal, el coste de amortización, el coste de capital, los gastos derivados del pago de tasas e ingresos a la Agencia en calidad de OER y los gastos excepcionales.

Artículo 21

Fijación de tarifas unitarias

1. Las tarifas unitarias se fijarán por año civil y para cada zona de tarificación, sobre la base de los costes determinados y las previsiones de tránsito establecidas en los planes de rendimiento, así como los ajustes aplicables derivados de años anteriores y otros ingresos.

2. Fijarán las tarifas unitarias las autoridades nacionales de supervisión, previa verificación por parte de la Agencia en calidad de OER de que cumplen lo dispuesto en el artículo 19, el artículo 20 y el presente artículo. Cuando la Agencia en calidad de OER considere que una tarifa unitaria no cumple esos requisitos, la tarifa unitaria en cuestión será revisada en consecuencia por la autoridad nacional de supervisión correspondiente. Cuando una tarifa unitaria siga sin cumplir esos requisitos, la Agencia en calidad de OER llevará a cabo una investigación y presentará un dictamen a la Comisión de conformidad con el artículo 24, apartado 2; la Comisión, por su parte, podrá tomar medidas de conformidad con el artículo 24, apartado 3.

A efectos de tarificación, y cuando la congestión cause problemas significativos en la red, incluido el deterioro del comportamiento medioambiental, la Comisión podrá definir, mediante un reglamento de ejecución adoptado de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3, una tarifa unitaria común para los servicios de navegación aérea de ruta en todo el espacio aéreo del Cielo Único Europeo, así como normas y procedimientos detallados para su aplicación. La tarifa unitaria común a la que se refiere el párrafo primero se calculará sobre la base de una media ponderada de las diferentes tarifas unitarias de los proveedores de servicios de navegación aérea de que se trate. Los

ingresos procedentes de la tarifa unitaria común se reasignarán, a fin de lograr la neutralidad de los ingresos para los proveedores de servicios de tránsito aéreo de que se trate.

Artículo 22

Determinación de las tasas

1. Se cobrarán tasas a los usuarios del espacio aéreo por la prestación de servicios de navegación aérea, en condiciones no discriminatorias, teniendo en cuenta las capacidades productivas relativas de los diferentes tipos de aeronaves en cuestión. Al imponer tasas a diferentes usuarios del espacio aéreo por la utilización del mismo servicio no se distinguirá en razón de la nacionalidad o categoría de usuario.

2. La tasa por servicios de navegación aérea de ruta para un vuelo determinado en una zona de tarificación de ruta concreta se calculará sobre la base de la tarifa unitaria establecida para esa zona de tarificación de ruta y las unidades de servicio de ruta para ese vuelo. La tasa estará compuesta de uno o varios componentes variables, todos ellos basados en factores objetivos.

3. La tasa por servicios de navegación aérea de aproximación para un vuelo determinado en una zona de tarificación de aproximación concreta se calculará sobre la base de la tarifa unitaria establecida para esa zona de tarificación de aproximación y las unidades de servicio de aproximación para ese vuelo. A efectos del cálculo de la tasa por servicios de navegación aérea de aproximación, la aproximación y el despegue de un vuelo se contabilizarán como un solo vuelo. La tasa estará compuesta de uno o varios componentes variables, todos ellos basados en factores objetivos.

4. Podrá exonerarse a determinados usuarios del pago de tasas por navegación aérea, en particular a los operadores de aeronaves ligeras y aeronaves de Estado, siempre que el coste de las exoneraciones no se impute a otros usuarios.

5. Las tasas se modularán para animar a los proveedores de servicios de navegación aérea, a los aeropuertos y a los usuarios del espacio aéreo a apoyar mejoras en el rendimiento medioambiental o en la calidad del servicio, como el aumento del uso de combustibles alternativos sostenibles, el aumento de la capacidad, la reducción de los retrasos y el desarrollo sostenible, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad, en particular para la ejecución del Plan Maestro ATM Europeo. La modulación consistirá en ventajas o desventajas financieras y será neutra desde el punto de vista de los ingresos para los proveedores de servicios de tránsito aéreo.

Artículo 23

Implantación del sistema de tarificación

A efectos de la implantación del sistema de tarificación, la Comisión adoptará requisitos y procedimientos detallados con respecto a los artículos 19, 20, 21 y 22, en particular por lo que respecta a las bases de costes y los costes determinados, la fijación de tarifas unitarias, los sistemas de incentivos y mecanismos de reparto de riesgos y la modulación de tasas. Dichos requisitos y procedimientos se establecerán en un acto de ejecución adoptado de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 37, apartado 2.

~~a) los costes que se repartirán entre los usuarios del espacio aéreo serán los costes determinados por la prestación de los servicios de navegación aérea, incluidos los importes de los intereses sobre la inversión de capital y la depreciación de activos, así como los costes de mantenimiento, funcionamiento, gestión y administración; los costes determinados serán los costes determinados por el Estado miembro a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo, bien al comienzo del período de referencia para cada año civil del período de referencia al que se refiere el artículo 11 del Reglamento marco, bien durante el período de referencia, después de los ajustes apropiados en aplicación de los mecanismos de alerta establecidos en el artículo 11 del Reglamento marco;~~

~~b) los costes que deberán tomarse en cuenta en este contexto serán los costes estimados en relación con las instalaciones y servicios previstos y puestos en práctica con arreglo al Plan regional de navegación aérea, región europea, de la OACI. También podrán incluirse los costes contraídos por las autoridades nacionales de supervisión o las entidades cualificadas, así como otros en los que incurra el Estado miembro pertinente y el proveedor de servicios en relación con la prestación de servicios de navegación aérea. No incluirán los costes de las sanciones impuestas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 9 del Reglamento marco, ni tampoco los costes de cualquier medida correctora impuesta por los Estados miembros de conformidad con el artículo 11 del Reglamento marco;~~

~~e) en relación con los bloques funcionales de espacio aéreo como parte de sus respectivos acuerdos marco, los Estados miembros harán esfuerzos razonables para acordar principios comunes de política tarifaria;~~

~~d) los costes de los diversos servicios de navegación aérea se determinarán por separado, según lo previsto en el artículo 12, apartado 3;~~

~~e) no se permitirán las subvenciones cruzadas entre servicios de ruta y servicios de terminal. Los costes que correspondan tanto a los servicios de terminal como a los servicios de ruta se asignarán de forma proporcional entre los servicios de ruta y los servicios de terminal sobre la base de una metodología transparente. Las subvenciones cruzadas se permitirán entre servicios de navegación aérea diferentes solo en una de estas dos categorías exclusivamente cuando razones objetivas así lo justifiquen, y siempre que estén claramente identificadas;~~

~~f) se garantizará la transparencia de los costes en los que se basan los cánones. Se aprobarán medidas de ejecución para el suministro de información por parte de los proveedores del servicio, con el fin de hacer posible la revisión de las previsiones, costes reales e ingresos del proveedor. Se intercambiará periódicamente información entre las autoridades nacionales de supervisión, los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo, la Comisión y Eurocontrol.~~

~~3. Al establecer las tasas con arreglo al apartado 2, los Estados miembros deberán cumplir los siguientes principios:~~

~~a) las tasas se establecerán por la disponibilidad de los servicios de navegación aérea bajo condiciones no discriminatorias; al imponer las tasas a los diversos usuarios del espacio~~

~~aéreo por la utilización del mismo servicio no se distinguirá en razón de la nacionalidad o categoría del usuario del espacio aéreo;~~

~~b) podrá exonerarse a determinados usuarios, en particular a los operadores de aeronaves ligeras y aeronaves de Estado, siempre que el coste de dichas exoneraciones no se impute a otros usuarios;~~

~~e) las tasas se fijarán por año civil sobre la base de los costes determinados o podrán establecerse bajo condiciones fijadas por los Estados miembros para la determinación del nivel máximo de la tarifa unitaria o de los ingresos para cada ejercicio durante un período que no supere los cinco años;~~

~~d) los servicios de navegación aérea podrán generar unos ingresos suficientes para proporcionar una rentabilidad económica y con ello contribuir a las necesarias mejoras del capital;~~

~~e) las tasas reflejarán los costes de los servicios e instalaciones de navegación aérea puestos a disposición de los usuarios del espacio aéreo, teniendo en cuenta las capacidades productivas relativas de los distintos tipos de aeronaves de que se trate;~~

~~f) las tasas estimularán la prestación segura, eficaz, efectiva y sostenible de los servicios de navegación aérea con vistas a lograr un alto nivel de seguridad y a una eficiencia de costes y a la consecución de los objetivos de rendimiento y estimularán la prestación de servicios integrados reduciendo al mismo tiempo el impacto medioambiental de la navegación aérea. A tal efecto, y en relación con los planes de rendimiento nacionales o de bloques funcionales de espacio aéreo, las autoridades nacionales de supervisión podrán establecer mecanismos, incluidos incentivos consistentes en ventajas y desventajas financieras, para estimular a los proveedores de servicios de navegación aérea o los usuarios del espacio aéreo para que apoyen las mejoras en la prestación de servicios de navegación aérea, tales como mayor capacidad, reducción de los retrasos y desarrollo sostenible, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad.~~

~~4. La Comisión adoptará medidas de ejecución para el presente artículo de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco.~~

↓ 1070/2009 artículo 2.11

~~Artículo 15~~

Revisión del cumplimiento

~~1. La Comisión realizará una revisión continua del cumplimiento de los principios y normas a que se refieren los artículos 14 y 15, en cooperación con los Estados miembros. La Comisión tratará de establecer los mecanismos necesarios para aprovechar la experiencia de Eurocontrol y compartirá los resultados de la evaluación con los Estados miembros, Eurocontrol y los representantes de los usuarios del espacio aéreo.~~

~~2. A petición de uno o más Estados miembros que consideren que los principios y normas contemplados en los artículos 14 y 15 no se han aplicado adecuadamente, o por su propia~~

~~iniciativa, la Comisión investigará los casos de incumplimiento o de no aplicación de los principios o normas correspondientes. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 18, apartado 1, la Comisión hará partícipes de los resultados de la investigación a los Estados miembros, a Eurocontrol y a los representantes de los usuarios del espacio aéreo. En un plazo de dos meses desde la recepción de una petición, tras haber escuchado al Estado miembro interesado y tras consultar al Comité del cielo único conforme al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento marco, la Comisión adoptará una decisión sobre la aplicación de los artículos 14 y 15 del presente Reglamento y decidirá si la práctica en cuestión puede seguirse aplicando.~~

~~3. La Comisión transmitirá su decisión a los Estados miembros y la comunicará al proveedor de servicios, en la medida en que a este le afecte jurídicamente. Cualquier Estado miembro podrá someter la decisión de la Comisión al Consejo en un plazo de un mes. El Consejo, pronunciándose por mayoría cualificada, podrá adoptar una decisión diferente en el plazo de un mes.~~

↓ nuevo

Artículo 24

Análisis del cumplimiento de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación

1. La Comisión analizará periódicamente el cumplimiento por parte de los proveedores de servicios de tránsito aéreo y de los Estados miembros, según proceda, de los artículos 10 a 17 y 19 a 22, así como de los actos de ejecución a los que se refieren los artículos 18 y 23. Lo hará en consulta con la Agencia en calidad de OER y con las autoridades nacionales de supervisión.

2. A petición de uno o varios Estados miembros, de una autoridad nacional de supervisión o de la Comisión, la Agencia en calidad de OER llevará a cabo una investigación sobre toda alegación de incumplimiento con arreglo al apartado 1. Cuando tenga indicios de que se ha producido tal incumplimiento, la Agencia en calidad de OER podrá iniciar una investigación por iniciativa propia. Concluirá la investigación en un plazo de cuatro meses a partir de la recepción de la petición, tras haber oído al Estado miembro, a la autoridad nacional de supervisión correspondiente y al proveedor de servicios de tránsito aéreo designado. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 41, apartado 1, la Agencia en calidad de OER compartirá los resultados de la investigación con los Estados miembros y los proveedores de servicios de tránsito aéreo correspondientes y con la Comisión.

3. La Comisión podrá emitir un dictamen sobre si los Estados miembros o los proveedores de servicios de tránsito aéreo han cumplido los artículos 10 a 17 y 19 a 22, así como los actos de ejecución a los que se refieren los artículos 18 y 23, y lo notificará al Estado o Estados miembros y al proveedor de servicios de tránsito aéreo correspondientes.

↓ 550/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo ~~2512~~

Transparencia contable ☒ de los proveedores de servicios de navegación aérea ☒

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea, independientemente de su sistema ~~régimen jurídico~~ o de propiedad ☒ o sus estructuras jurídicas ☒, elaborarán ~~se someterán a auditoría~~ y publicarán ⇒ anualmente ⇐ sus cuentas financieras. Estas cuentas cumplirán las normas internacionales de contabilidad adoptadas por la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒. Cuando, debido a su situación jurídica, el proveedor de servicios ☒ de navegación aérea ☒ no pueda cumplir plenamente las normas internacionales de contabilidad, ~~procurará~~ deberá alcanzar el mayor grado posible de cumplimiento ~~cumpliente~~. ~~2. En todos los casos, Los~~ proveedores de servicios de navegación aérea publicarán informes anuales y se someterán periódicamente a una auditoría independiente ☒ con respecto a las cuentas contempladas en el presente apartado ☒.

↓ nuevo

2. Las autoridades nacionales de supervisión y la Agencia en calidad de OER tendrán derecho a acceder a las cuentas de los proveedores de servicios de navegación aérea bajo su supervisión. Los Estados miembros podrán decidir conceder acceso a estas cuentas a otras autoridades de supervisión.

↓ 1070/2009 artículo 2.7

(adaptado)

⇒ nuevo

3. ~~Cuando se preste un conjunto de servicios, Los~~ proveedores de servicios de navegación aérea ⇒ llevarán, en su contabilidad interna, cuentas separadas para cada servicio de navegación aérea ⇐ ~~identificarán y revelarán los gastos e ingresos derivados de los servicios de navegación aérea, desglosándolos de acuerdo con el sistema de tarificación de los servicios de navegación contemplado en el artículo 14 y, cuando proceda, llevarán cuentas consolidadas correspondientes a otros servicios que no sean de navegación aérea, tal como se les exigirá si los estos servicios en cuestión los prestaran fueran prestados por empresas distintas ⇒ , con el fin de evitar discriminaciones, subvenciones cruzadas y distorsiones de la competencia. Los proveedores de servicios de navegación aérea llevarán también cuentas separadas para cada actividad cuando: ⇐~~

↴ nuevo

- a) presten servicios de navegación aérea contratados de conformidad con el artículo 8, apartado 1, y servicios de navegación aérea que no entren en el ámbito de aplicación de dicha disposición;
- b) presten servicios de navegación aérea y realicen otras actividades, cualquiera que sea su naturaleza, incluidos servicios comunes de información;
- c) presten servicios de navegación aérea en la Unión y en terceros países.

Los costes determinados, los costes reales y los ingresos derivados de los servicios de navegación aérea se desglosarán en gastos de personal, gastos de explotación distintos de los gastos de personal, coste de amortización, coste de capital, gastos derivados del pago de tasas e ingresos a la Agencia en calidad de OER y gastos excepcionales, y se pondrán a disposición del público, a reserva de la protección de la información confidencial.

4. Los datos financieros sobre los costes e ingresos comunicados de conformidad con el artículo 19, apartado 6, y el resto de información pertinente para el cálculo de las tarifas unitarias serán auditados o verificados por la autoridad nacional de supervisión o por una entidad independiente del proveedor de servicios de navegación aérea de que se trate y aprobados por la autoridad nacional de supervisión. Las conclusiones de la auditoría se pondrán a disposición del público.

↓ 550/2004

~~4. Los Estados miembros designarán las autoridades competentes que tendrán derecho de acceso a la contabilidad de los proveedores de servicios que presten servicios en el espacio aéreo de su responsabilidad.~~

~~5. Los Estados miembros podrán aplicar las disposiciones transitorias del artículo 9 del Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 2002, relativo a la aplicación de normas internacionales de contabilidad⁵², a los proveedores de servicios de navegación aérea que entren dentro del ámbito de aplicación de dicho Reglamento.~~

↓ 1070/2009 artículo 2.5

~~Artículo 9 bis~~

~~Bloques funcionales de espacio aéreo~~

~~1. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar el establecimiento de bloques funcionales de espacio aéreo a más tardar el 4 de diciembre de~~

⁵² ~~DOC 243 de 11.9.2002, p. 1.~~

~~2012, con objeto de alcanzar la capacidad y eficiencia requeridas de la red de gestión del tránsito aéreo en el cielo único europeo, mantener un alto nivel de seguridad y contribuir al rendimiento global del sistema de transporte aéreo y a la reducción del impacto ambiental.~~

~~3. Los Estados miembros, en particular los que establezcan bloques funcionales de espacio aéreo contiguos, cooperarán entre sí en la mayor medida posible con el fin de garantizar el cumplimiento de la presente disposición. Cuando proceda, la cooperación podrá incluir a terceros países que participen en bloques funcionales de espacio aéreo.~~

~~2. En particular, los bloques funcionales de espacio aéreo:~~

~~a) estarán apoyados por un análisis de seguridad;~~

~~b) permitirán un uso óptimo del espacio aéreo teniendo en cuenta las afluencias de tránsito aéreo;~~

~~e) garantizarán la coherencia con la Red europea de rutas establecida de conformidad con el artículo 6 del Reglamento del espacio aéreo;~~

~~d) se justificarán por su valor añadido, incluida una utilización óptima de los recursos técnicos y humanos, sobre la base de un análisis de costes y beneficios;~~

~~e) garantizarán una transferencia fluida y flexible de la responsabilidad del control del tránsito aéreo entre unidades de servicios de tránsito aéreo;~~

~~f) garantizarán la compatibilidad entre las diferentes configuraciones del espacio aéreo optimizando, entre otras cosas, las actuales regiones de información de vuelo;~~

~~g) cumplirán las condiciones que se derivan de los acuerdos regionales celebrados en el marco de la OACI;~~

~~h) respetarán los acuerdos regionales existentes en la fecha de la entrada en vigor del presente Reglamento, en particular aquellos que afecten a terceros países europeos; y~~

~~i) facilitarán la coherencia con los objetivos comunitarios de rendimiento.~~

~~3. Un bloque funcional de espacio aéreo únicamente podrá crearse por acuerdo mutuo entre todos los Estados miembros y, cuando proceda, terceros países responsables de alguna de las partes del espacio aéreo incluido en el bloque funcional de espacio aéreo.~~

~~Antes de notificar a la Comisión el establecimiento de un bloque funcional de espacio aéreo, el Estado o Estados miembros afectados facilitarán a la Comisión, a los demás Estados miembros y a las otras partes interesadas la información adecuada y les darán la posibilidad de presentar sus observaciones.~~

~~4. Cuando un bloque funcional de espacio aéreo se refiera a un espacio aéreo que esté, en su totalidad o en parte, bajo responsabilidad de dos o más Estados miembros, el acuerdo por el que se crea el bloque funcional de espacio aéreo deberá incluir las disposiciones necesarias relativas al modo en que dicho bloque podrá modificarse, así como al modo en que un Estado miembro podrá retirarse del bloque, incluidos los acuerdos transitorios.~~

~~5. En caso de dificultades entre dos o más Estados miembros en relación con un bloque funcional de espacio aéreo transfronterizo que afecte a un espacio aéreo bajo su responsabilidad, los Estados miembros interesados podrán someter conjuntamente el asunto al dictamen del Comité del cielo único. El dictamen se notificará a los Estados miembros interesados. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 63, los Estados miembros tendrán en cuenta dicho dictamen con vistas a lograr una solución.~~

~~6. Después de recibir las notificaciones de los Estados miembros sobre los acuerdos y declaraciones contemplados en los apartados 3 y 4, la Comisión evaluará la conformidad de cada uno de los bloques funcionales de espacio aéreo con las condiciones establecidas en el apartado 2 y presentará sus resultados al Comité del cielo único, para su examen. Si la Comisión comprueba que uno o más bloques funcionales de espacio aéreo no cumplen las condiciones exigidas, entablará un diálogo con los Estados miembros afectados con miras a alcanzar un consenso sobre las medidas necesarias para corregir la situación.~~

~~7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 6, los acuerdos y declaraciones a que hacen referencia los apartados 3 y 4 se notificarán a la Comisión para su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. En dicha publicación se precisará la fecha de entrada en vigor de la Decisión correspondiente.~~

~~8. El material de orientación para el establecimiento y la modificación de bloques funcionales de espacio aéreo deberá desarrollarse antes del 4 de diciembre de 2010 con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento marco.~~

~~La Comisión, a más tardar el 4 de diciembre de 2011 y de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, adoptará medidas de ejecución en relación con la información que han de facilitar los Estados miembros interesados antes de establecer y de modificar un bloque funcional de espacio aéreo de conformidad con el apartado 3.~~

~~Artículo 9 ter~~

~~Coordinador del sistema de bloques funcionales de espacio aéreo~~

~~1. Para facilitar el establecimiento de bloques funcionales de espacio aéreo, la Comisión podrá designar a una persona física para el cargo de coordinador del sistema de bloques funcionales de espacio aéreo (“el Coordinador”). La Comisión actuará de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco.~~

~~2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9 bis, apartado 5, el Coordinador, a instancias de todos los Estados miembros interesados y, si procede, de los terceros países que participen en el mismo bloque funcional de espacio aéreo, les ayudará a superar las dificultades que hallen durante el proceso de negociación y a acelerar el establecimiento de bloques funcionales de espacio aéreo. El Coordinador actuará sobre la base de un mandato de todos los Estados miembros interesados y, si procede, de terceros países que participen en el mismo bloque funcional de espacio aéreo.~~

~~3. El Coordinador deberá actuar con imparcialidad, en particular ante los Estados miembros, los terceros países, la Comisión y las partes interesadas.~~

~~4. El Coordinador no revelará información de ninguna clase obtenida durante el ejercicio de sus funciones, salvo cuando los Estados miembros y, si procede, los terceros países le autoricen a hacerlo.~~

~~5. El Coordinador informará de su actividad a la Comisión, al Comité del cielo único y al Parlamento Europeo una vez cada tres meses, a partir de la fecha de su designación. Sus informes incluirán un resumen de las negociaciones y de los resultados de estas.~~

~~6. El mandato del Coordinador expirará una vez firmado el último acuerdo sobre bloques funcionales de espacio aéreo y, como máximo, el 4 de diciembre de 2012.~~

↓ 1070/2009 artículo 3.6

(adaptado)

⇒ nuevo

⇒ new

CAPÍTULO IV **✕ GESTIÓN DE LA RED ✕**

Artículo ~~266~~

~~Gestión y diseño~~ ✕ **Funciones** ✕ ~~de la red~~

1. Las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo deberán ~~permitir~~ ⇒ garantizar ⇐ el uso ~~óptimo~~ ⇒ sostenible y eficiente ⇐ del espacio aéreo ⇒ y de los recursos escasos. ⇐ ~~y~~ ✕ También deberán ✕ garantizar que los usuarios del espacio aéreo ~~puedan~~~~pueden~~ ~~operar~~~~volar~~ en ~~las~~ trayectorias ~~preferidas~~ ⇒ óptimas desde un punto de vista medioambiental ⇐, al tiempo que se permite el máximo acceso al espacio aéreo y a los servicios de navegación aérea. Estas funciones de ~~la~~ red ⇒, enumeradas en los apartados 2 y 3, contribuirán al logro de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y se basarán en requisitos operativos ⇐ ~~servirán al objetivo de apoyar iniciativas a escala nacional y de los bloques funcionales de espacio aéreo y se desempeñarán respetando la separación entre las actividades reguladoras y operativas.~~

2. ~~Con el fin de lograr los objetivos contemplados en el apartado 1, y sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros en relación con las rutas y las estructuras de espacio aéreo nacionales, la Comisión garantizará que se llevan a cabo las siguientes~~ Las funciones ✕ de red contempladas en el apartado 1 incluyen las siguientes ✕:

a) diseño ⇒ y gestión ⇐ de ~~la red~~ ⇒ las estructuras del espacio aéreo ⇐ ~~europеоuropea~~ rutas;

⇒ b) gestión de la afluencia del tránsito aéreo; ⇐

~~cb)~~ coordinación de recursos escasos en las bandas de frecuencia de la aviación utilizadas por el tránsito aéreo general, en particular radiofrecuencias y coordinación de los códigos de transpondedor de radar.

↓ nuevo

3. Las funciones de red contempladas en el apartado 1 también incluirán las siguientes:

a) la optimización del diseño del espacio aéreo para la red y la facilitación de la delegación de la prestación de servicios de tránsito aéreo mediante la cooperación con los proveedores de servicios de tránsito aéreo y las autoridades de los Estados miembros;

b) la gestión del suministro de capacidad de control del tránsito aéreo en la red, tal como se establece en el Plan de Operaciones de la Red vinculante;

c) la función de coordinación y apoyo en caso de crisis de la red;

d) la gestión de la afluencia del tránsito aéreo y de la capacidad;

e) la gestión de la planificación, el seguimiento y la coordinación de las actividades de ejecución del despliegue de infraestructuras en la red europea de gestión del

tránsito aéreo, de conformidad con el Plan Maestro ATM Europeo, teniendo en cuenta las necesidades operativas y los procedimientos operativos asociados;

f) el seguimiento del funcionamiento de la infraestructura de la red europea de gestión del tránsito aéreo.

↓ 1070/2009 artículo 3.6

4. Las funciones ~~enumeradas~~^{mencionadas} en ~~el párrafo primero~~ los apartados 2 y 3 no implicarán la adopción de medidas vinculantes de ámbito general ni el ejercicio de la potestad discrecional política. ~~Tendrán en cuenta las propuestas elaboradas a escala nacional y de los bloques funcionales de espacio aéreo.~~ Se aplicarán en coordinación con las autoridades militares y con arreglo a procedimientos establecidos de común acuerdo para el uso flexible del espacio aéreo.

↓ nuevo

5. Se otorgarán a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 36, a fin de modificar el presente Reglamento para añadir funciones a las enumeradas en los apartados 2 y 3, cuando sea necesario para el funcionamiento y el rendimiento de la red.

↓ 1070/2009 artículo 3.6
(adaptado)

Artículo 27

⊗ Gestor de la Red ⊗

↓ nuevo

1. A fin de alcanzar los objetivos mencionados en el artículo 26, la Comisión, con el apoyo de la Agencia cuando proceda, velará por que el Gestor de la Red contribuya a la ejecución de las funciones de red establecidas en el artículo 26, llevando a cabo las tareas mencionadas en el apartado 4.

↓ 1070/2009 artículo 3.6
(adaptado)
⇒ nuevo

~~2. La Comisión, previa consulta con el Comité del cielo único y de conformidad con las medidas de ejecución a las que se refiere el apartado 4, podrá confiar~~ ⊗ designar ⊗ a ~~Eurocontrol o a cualquier otro~~ un organismo imparcial y competente ⇒ para que efectúe ⇐

las tareas ~~necesarias para el desempeño de las funciones mencionadas en el párrafo primero~~ ⇒ del Gestor de la Red ⇐. A tal fin, la Comisión adoptará un acto de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3. La Decisión que tenga por objeto la designación especificará los términos y condiciones de esta, incluidos los relativos a la financiación del Gestor de la Red.

3. ~~Estas tareas~~ ⇒ Las tareas del Gestor de la Red ⇐ serán realizadas de forma ⇒ independiente, ⇐ imparcial y rentable ~~y en nombre de los Estados miembros y las partes interesadas~~. Estarán adecuadamente sometidas a gobernanza, ~~reconociéndose~~ ☒ y se reconocerá ☒ la separación de responsabilidades en relación con la prestación de servicios y la regulación; ⇒ cuando el organismo competente designado como Gestor de la Red también tenga funciones reguladoras. ~~y tomándose~~ ⇐ ⇒ En el desempeño de sus funciones, el Gestor de la Red tomará ⇐ en consideración las necesidades de toda la red de gestión del tránsito aéreo y ⇒ contará ⇐ con la plena participación de los usuarios del espacio aéreo, y los proveedores de servicios de navegación aérea ⇒ , los operadores de aeródromos y las fuerzas armadas ⇐.

⇓ nuevo

4. El Gestor de la Red contribuirá a la ejecución de las funciones de red mediante medidas de apoyo destinadas a una planificación y explotación seguras y eficientes de la red en condiciones normales y de crisis y mediante medidas destinadas a la mejora continua de las operaciones de la red en el Cielo Único Europeo y al rendimiento global de la red, especialmente en lo que se refiere a la ejecución del sistema de evaluación del rendimiento. Las medidas adoptadas por el Gestor de la Red tendrán en cuenta la necesidad de integrar plenamente los aeropuertos en la red.

5. El Gestor de la Red cooperará estrechamente con la Agencia en calidad de OER, a fin de garantizar que los objetivos de rendimiento a los que se refiere el artículo 10 se reflejen adecuadamente en la capacidad que deben proporcionar los proveedores de servicios de navegación aérea individuales y que deben acordar entre el Gestor de la Red y dichos proveedores de servicios de navegación aérea en el Plan de Operaciones de la Red.

6. El Gestor de la Red deberá:

- a) decidir acerca de las medidas individuales para ejecutar las funciones de red y apoyar la ejecución efectiva del Plan de Operaciones de la Red vinculante y la consecución de los objetivos de rendimiento vinculantes;
- b) asesorar a la Comisión y facilitar información pertinente a la Agencia en calidad de OER sobre el despliegue de la infraestructura de la red de gestión del tránsito aéreo de conformidad con el Plan Maestro ATM Europeo, en particular para determinar las inversiones necesarias para la red.

7. El Gestor de la Red tomará las decisiones a través de un proceso de toma de decisiones cooperativa. Las partes en el proceso de toma de decisiones cooperativa actuarán, en la medida de lo posible, con vistas a mejorar el funcionamiento y el rendimiento de la red. El proceso de toma de decisiones cooperativa impulsará el interés de la red.

↓ 1070/2009 artículo 3.6

~~3. La Comisión podrá añadir otras funciones a la lista de funciones del apartado 2, después de consultar debidamente a los representantes de la industria. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 4, del Reglamento mareo.~~

↓ nuevo

8. Mediante actos de ejecución adoptados de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3, la Comisión establecerá normas detalladas para la ejecución de las funciones de red, las tareas del Gestor de la Red, los mecanismos de gobernanza, incluidos los procesos de toma de decisiones, y la gestión de crisis.

↓ 1070/2009 artículo 3.6

~~4. Las medidas detalladas de ejecución para la aplicación de las medidas contempladas en el presente artículo, salvo las contempladas en los apartados 6 a 9, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento mareo. Dichas normas de aplicación contemplarán, en particular:~~

~~a) la coordinación y armonización de procesos y procedimientos encaminados a aumentar la eficiencia de la gestión de las frecuencias aeronáuticas, incluido el desarrollo de principios y criterios;~~

~~b) la función central de coordinación de la identificación temprana y resolución de necesidades de frecuencias en las bandas asignadas al tránsito aéreo general europeo para apoyar el diseño y la gestión de la red europea de tránsito aéreo;~~

~~e) las funciones adicionales de red definidas en el Plan Maestro ATM;~~

~~d) las disposiciones detalladas para la toma de decisiones de forma cooperativa entre los Estados miembros, los proveedores de servicios de navegación aérea y la función de gestión de red contemplada en el apartado 2;~~

~~e) las disposiciones para la consulta de las partes interesadas relevantes en el proceso de decisión en el nivel nacional y europeo, y~~

~~f) dentro del espectro de radiofrecuencias asignado al tránsito aéreo general por la Unión Internacional de Telecomunicaciones, una división de tareas y responsabilidades entre~~

~~la función de gestión de red y los gestores nacionales de frecuencias que garantice que las funciones nacionales de gestión de frecuencias siguen efectuando estas asignaciones de frecuencias sin consecuencias para la red. Para los casos que no afecten a la red, los gestores nacionales de frecuencias cooperarán con los responsables de la función de gestión de red para optimizar el uso de las frecuencias.~~

↓ nuevo

9. Abordarán los aspectos del diseño de estructuras del espacio aéreo distintos de los mencionados en el artículo 26, apartados 2 y 3, los Estados miembros. A este respecto, los Estados miembros tendrán en cuenta las demandas del tránsito aéreo, la estacionalidad y la complejidad del tránsito aéreo y los planes de rendimiento. Antes de tomar una decisión sobre estos aspectos, consultarán a los usuarios del espacio aéreo afectados o a los grupos que representen a dichos usuarios del espacio aéreo y a las autoridades militares, según proceda.

↓ 1070/2009 artículo 3.6

~~5. Los aspectos del diseño del espacio aéreo distintos de los mencionados en el apartado 2 se abordarán a nivel nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo. Este proceso de diseño tendrá en cuenta las exigencias y complejidad del tráfico y los planes de rendimiento a escala nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo e incluirá una amplia consulta a los usuarios del espacio aéreo interesados o a grupos que representen a los usuarios del espacio aéreo interesados y a las autoridades militares, si procede.~~

~~6. Los Estados miembros confiarán a Eurocontrol o a otro organismo competente e imparcial, el desempeño de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, en el marco de unos acuerdos de supervisión adecuados.~~

~~7. Las medidas de ejecución para la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, incluidos los necesarios acuerdos de supervisión, se establecerán con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento mareo y se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento mareo, con miras a optimizar la capacidad disponible en el uso del espacio aéreo y mejorar los procesos de gestión de la afluencia del tránsito aéreo. Dichas normas se basarán en la transparencia y eficacia y garantizarán que las capacidades se ofrezcan de manera flexible y oportuna, de forma acorde con las recomendaciones del Plan Regional de Navegación Aérea para la Región Europea de la OACI.~~

~~8. Las medidas de ejecución para la gestión de la afluencia del tránsito aéreo darán apoyo a las decisiones operativas de los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de aeropuertos y los usuarios del espacio aéreo y abarcarán los siguientes ámbitos:~~

~~a) la planificación de vuelos;~~

~~b) el uso de capacidades de espacio aéreo disponibles durante todas las fases del vuelo, incluida la asignación de franjas horarias; y~~

~~c) el uso de encaaminamientos por el tránsito aéreo general, incluidas~~

~~la creación de una publicación única para las rutas y la orientación del tránsito,~~

~~las opciones para la desviación del tránsito aéreo general de las zonas congestionadas, y~~

~~las reglas de prioridad relativas al acceso al espacio aéreo para el tránsito aéreo general, en particular durante los períodos de congestión y de crisis.~~

~~9. La Comisión, cuando desarrolle y adopte las medidas de ejecución, tendrá en cuenta, como corresponda y sin perjuicio de la seguridad, la coherencia entre los planes de vuelo y las franjas horarias aeroportuarias, así como la coordinación necesaria con las regiones vecinas.~~

↓ nuevo

Artículo 28

Transparencia de las cuentas del Gestor de la Red

1. El Gestor de la Red elaborará, presentará y publicará sus cuentas financieras. Dichas cuentas cumplirán las normas internacionales de contabilidad adoptadas por la Unión. Cuando, debido a su situación jurídica, el Gestor de la Red no pueda cumplir plenamente las normas internacionales de contabilidad, alcanzará el mayor grado posible de cumplimiento.

2. El Gestor de la Red publicará un informe anual y se someterá periódicamente a una auditoría independiente.

↓ 550/2004

Artículo 10

Relaciones entre proveedores de servicios

~~1. Los proveedores de servicios de navegación aérea podrán hacer uso de los servicios de otros proveedores de servicios que hayan sido certificados en la Comunidad.~~

~~2. Los proveedores de servicios de navegación aérea formalizarán sus relaciones de trabajo mediante acuerdos escritos o disposiciones legales equivalentes que establezcan las competencias y funciones específicas asumidas por cada proveedor y permitan el intercambio de datos operativos entre todos los proveedores de servicios en lo que respecta al tránsito aéreo general. Tales acuerdos se notificarán a la autoridad o autoridades nacionales de supervisión correspondientes.~~

~~3. En los casos relativos a la prestación de servicios de tránsito aéreo será necesaria la autorización de los Estados miembros implicados. En los casos relativos a la prestación de servicios meteorológicos, será necesaria la aprobación de los Estados miembros implicados si éstos hubieran designado un proveedor en régimen de exclusividad con arreglo al apartado 1 del artículo 9.~~

↴ nuevo

Artículo 29

Relaciones con las partes interesadas

Los proveedores de servicios de tránsito aéreo establecerán mecanismos de consulta para debatir con los usuarios del espacio aéreo y los operadores de aeródromos pertinentes todas las cuestiones importantes relacionadas con los servicios prestados, incluidos los cambios relevantes en las configuraciones del espacio aéreo o las inversiones estratégicas que tengan un impacto significativo en la gestión del tránsito aéreo y en la prestación de servicios de navegación aérea o en las tasas aplicables a estos. Los usuarios del espacio aéreo participarán también en el proceso de aprobación de los planes de inversión estratégica. La Comisión adoptará medidas que detallen las modalidades de consulta y la participación de los usuarios del espacio aéreo en la aprobación de los planes de inversión. Los actos de ejecución en cuestión se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3.

↓ 1070/2009 artículo 2.6

(adaptado)

⇒ nuevo

Artículo ~~30~~

Relaciones con las autoridades militares

Los Estados miembros, en el contexto de la política común de transportes, ~~adoptarán las medidas necesarias para garantizar~~ **adoptarán** que las autoridades civiles celebren o renueven con las autoridades militares acuerdos escritos, o disposiciones legales equivalentes, respecto de la gestión de bloques específicos del espacio aéreo ⇒ , y los notificarán a la Comisión ⇐.

↓ 550/2004

~~Artículo 13~~

~~**Acceso y protección de datos**~~

~~1. Por lo que respecta al tránsito aéreo general, todos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos se intercambiarán en tiempo real datos operativos pertinentes con objeto de subvenir a sus necesidades operativas. Los datos sólo podrán ser usados con fines operativos.~~

~~2. Se permitirá el acceso a los datos operativos pertinentes, con carácter no discriminatorio, a las autoridades correspondientes, a los proveedores de servicios de navegación aérea certificados, a los usuarios del espacio aéreo y a los aeropuertos. 3. Los proveedores de servicios certificados, los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos establecerán las condiciones normalizadas de acceso a sus datos operativos pertinentes distintos de los contemplados en el apartado 1. Las autoridades nacionales de supervisión aprobarán dichas condiciones normalizadas. En su caso, se establecerán normas de desarrollo relativas a dichas condiciones, de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento marco.~~

↓ nuevo

Artículo 31

Disponibilidad de datos operativos para el tránsito aéreo general y acceso a ellos

1. Por lo que respecta al tránsito aéreo general, todos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los aeropuertos y el Gestor de la Red pondrán a disposición, en tiempo real, de forma no discriminatoria y sin perjuicio de los intereses de la política de seguridad o defensa, los datos operativos pertinentes, incluso sobre una base transfronteriza y a escala de la Unión. La puesta a disposición de los datos beneficiará a los proveedores de servicios de tránsito aéreo certificados o declarados, a las entidades que tengan un interés demostrado en considerar la prestación de servicios de navegación aérea, a los usuarios del espacio aéreo y a los aeropuertos, así como al Gestor de la Red. Los datos solo podrán ser utilizados con fines operativos.

2. Los precios del servicio contemplado en el apartado 1 se basarán en el coste marginal de la puesta a disposición de los datos.

3. El acceso a los datos operativos pertinentes a los que se refiere el apartado 1 se concederá a las autoridades encargadas de la supervisión de la seguridad, la supervisión del rendimiento y la supervisión de la red, incluida la Agencia.

4. La Comisión podrá establecer los requisitos detallados para la puesta a disposición de los datos y el acceso a ellos de conformidad con los apartados 1 y 3, así como la metodología para fijar los precios a los que se refiere el apartado 2. Los actos de ejecución en cuestión se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3.

↓ 551/2004 (adaptado)

CAPÍTULO ~~IV~~

~~ARQUITECTURA DEL~~ ESPACIO AÉREO ☒ , INTEROPERABILIDAD E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA ☒

↓ 1070/2009 artículo 3.2

~~Artículo 3~~

~~Región Superior de Información de Vuelo Europea (EUIR)~~

~~1. La Comunidad y sus Estados miembros perseguirán la creación y el reconocimiento por parte de la OACI de una única Región Superior de Información de Vuelo Europea (EUIR). A tal efecto, y por lo que respecta a los ámbitos que son competencia de la Comunidad, la Comisión deberá presentar una Recomendación al Consejo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 300 del Tratado a más tardar el 4 de diciembre de 2011.~~

~~2. La EUIR se concebirá de tal modo que abarque el espacio aéreo de responsabilidad de los Estados miembros de conformidad con el artículo 1, apartado 3, y podrá incluir asimismo espacio aéreo de terceros países europeos.~~

~~3. La creación de la EUIR se realizará sin perjuicio de la responsabilidad de los Estados miembros en la designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo bajo su responsabilidad, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento de prestación de servicios.~~

~~4. Los Estados miembros mantendrán sus responsabilidades ante la OACI dentro de los límites geográficos de las regiones superiores de información de vuelo y de las regiones de información de vuelo que la OACI les tenga conferidas en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.~~

↓ 1070/2009 artículo 3.3

⇒ nuevo

⇒ new

~~Artículo 323-bis~~

Información aeronáutica electrónica

Sin perjuicio de la publicación de información aeronáutica por parte de los Estados miembros y de forma que esté en consonancia con dicha publicación, ⇨ el Gestor de la Red ⇩ , en cooperación con Eurocontrol ⇨ la Comisión ⇩ , garantizará la disponibilidad de información aeronáutica electrónica de alta calidad, presentada de forma armonizada y que cumpla las exigencias de todos los usuarios pertinentes en cuanto a calidad y disponibilidad en el momento oportuno de los datos. ⇨ Solo se pondrá a disposición de la manera expuesta la información aeronáutica que cumpla los requisitos esenciales establecidos en el punto 2.1 del anexo VIII del Reglamento (UE) 2018/1139. ⇩

~~2. A efectos del apartado 1, la Comisión:~~

~~a) velará por el desarrollo de una infraestructura de información aeronáutica a escala comunitaria en forma de portal electrónico de información integrado y accesible sin restricciones a las partes interesadas. Esta infraestructura integrará el acceso y la provisión de los elementos de información necesarios como, por ejemplo, aunque sin carácter exhaustivo, información aeronáutica, información de la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO), información meteorológica e información de la gestión de afluencia;~~

~~b) apoyará la modernización y armonización de la provisión de información aeronáutica en su sentido más amplio, en estrecha cooperación con Eurocontrol y la OACI.3. La Comisión adoptará medidas de ejecución para el presente artículo de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco.~~

↓ 1070/2009 artículo 3.4

~~Artículo 4~~

~~Reglas del aire y clasificación del espacio aéreo~~

~~La Comisión, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, adoptará medidas de ejecución con el fin de:~~

~~a) adoptar disposiciones adecuadas sobre las reglas del aire basadas en las normas de la OACI y en métodos recomendados;~~

~~b) armonizar la aplicación de la clasificación del espacio aéreo de la OACI, con las pertinentes adaptaciones, con el fin de garantizar la prestación sin interrupción de servicios seguros y eficientes de tránsito aéreo en el marco del cielo único europeo.~~

↓ 551/2004 (adaptado)

CAPÍTULO III

USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO EN EL CIELO ÚNICO EUROPEO

↓ 551/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo ~~33~~7

Uso flexible del espacio aéreo

1. Teniendo en cuenta la organización de los aspectos militares bajo su responsabilidad, los Estados miembros garantizarán la aplicación ~~uniforme~~ dentro del ~~Cielo Único Europeo~~ ~~cielo único europeo~~ del concepto de utilización flexible del espacio aéreo descrito por la OACI y desarrollado por Eurocontrol, a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y ~~de la gestión del~~ tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes ⇒ y en coherencia con el Plan Maestro ATM Europeo ⇐.
2. Los Estados miembros informarán anualmente a la Comisión sobre la aplicación, en el contexto de la política común de transportes, del concepto de uso flexible del espacio aéreo respecto del espacio aéreo bajo su responsabilidad.
3. Cuando, en particular a raíz de los informes presentados por los Estados miembros, sea necesario reforzar y armonizar la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo dentro del ~~Cielo Único Europeo~~ ~~cielo único europeo~~, ☒ la Comisión adoptará medidas ☒ ~~se aprobarán medidas de ejecución~~, en el marco de la política común de transportes, ☒ Los actos de ejecución en cuestión se adoptarán ☒ ~~con arreglo al~~ de conformidad con el procedimiento ☒ de examen ☒ ~~mencionado contemplado~~ en el artículo ~~837~~, apartado 3, ~~del Reglamento marco de aplicación en el contexto de la política común de transportes~~.

↓ nuevo

Artículo 34

Coordinación de SESAR

Las entidades encargadas de las tareas establecidas en el Derecho de la Unión en los ámbitos de coordinación de la fase de definición de SESAR, la fase de desarrollo de SESAR y la fase de despliegue de SESAR, según proceda, cooperarán para garantizar una coordinación efectiva entre esas tres fases, con el fin de lograr una transición sin interrupciones y oportuna entre ellas.

Todas las partes interesadas civiles y militares pertinentes participarán en la mayor medida posible.

↓ 1070/2009 artículo 2.10

Artículo 15 bis

Proyectos comunes

~~1. Para ejecutar con éxito el Plan Maestro ATM podrá recurrirse a proyectos comunes. Dichos proyectos favorecerán el logro de los objetivos del presente Reglamento en lo relativo a la mejora del sistema europeo de navegación aérea en ámbitos clave como la capacidad, la eficiencia del vuelo, la rentabilidad y la sostenibilidad medioambiental, dentro de los objetivos prioritarios de seguridad.~~

~~2. La Comisión, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, desarrollará material de orientación sobre la forma en que estos proyectos puedan ayudar a poner en práctica el Plan Maestro ATM. Dicho material no prejuzgará los mecanismos de puesta en práctica de tales proyectos relativos a los bloques funcionales de espacio aéreo según lo acordado por los que participan en dichos bloques.~~

~~3. La Comisión también podrá decidir, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, crear proyectos comunes para funciones relacionadas con las redes y que posean particular importancia para la mejora del rendimiento general de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea en Europa. Dichos proyectos comunes podrán considerarse subvencionables con cargo a la financiación comunitaria dentro del marco financiero plurianual. Para ello, y sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros para decidir el uso de sus recursos financieros, la Comisión efectuará un análisis independiente de costes y beneficios y consultará debidamente a los Estados miembros y a las partes interesadas pertinentes, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento marco, examinando todos los medios adecuados para financiar la realización de los proyectos. Los costes subvencionables en el despliegue de los proyectos comunes se recuperarán con arreglo a los principios de transparencia y de no discriminación.~~

↓ nuevo

Artículo 35

Proyectos comunes

1. La Comisión podrá establecer proyectos comunes para introducir los cambios operativos esenciales incluidos en el Plan Maestro ATM Europeo que tengan un impacto en toda la red.

2. La Comisión también podrá establecer mecanismos de gobernanza para los proyectos comunes y su ejecución.

3. Los proyectos comunes podrán optar a financiación de la Unión. Para ello, y sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros para decidir sobre el uso de sus recursos financieros, la Comisión efectuará un análisis independiente de costes y beneficios y consultará debidamente a los Estados miembros y a las partes interesadas pertinentes, de conformidad con el artículo 10, teniendo en cuenta todos los medios adecuados para financiar la realización de los proyectos.

4. La Comisión establecerá los proyectos comunes y los mecanismos de gobernanza mencionados en los apartados 1 y 2 mediante actos de ejecución adoptados de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3.

↓ 551/2004

~~Artículo 8~~

~~Suspensión temporal por ajustes~~

~~1. En casos en que la aplicación del artículo 7 suscite importantes dificultades operativas, los Estados miembros podrán suspender temporalmente dicha aplicación siempre y cuando informen de ello sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros.~~

~~2. Tras la introducción de una suspensión temporal, se podrán efectuar ajustes en las normas adoptadas en virtud del apartado 3 del artículo 7 respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo la responsabilidad del Estado o Estados miembros implicados, con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 8 del Reglamento marco.~~

CAPÍTULO ~~IV~~VI

DISPOSICIONES FINALES

↓ 1070/2009 artículo 2.11

~~Artículo 17~~

~~Revisión de los anexos~~

~~Las medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de los anexos para tener en cuenta los avances técnicos u operativos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 4, del Reglamento marco.~~

~~Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá recurrir al procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 5, apartado 5, del Reglamento marco.~~

Artículo 36

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. La delegación de poderes mencionada en los artículos 6 y 26 se otorga a la Comisión por un período de siete años a partir de [la fecha de publicación del presente Reglamento]. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 6 y 26 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 6 y 26 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. Este plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 37

Procedimiento de ~~c~~Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité del ~~Cielo Único~~^{cielo único}, denominado en lo sucesivo el Comité, compuesto por dos representantes de cada Estado miembro y presidido por ~~un representante de~~ la Comisión. El Comité garantizará la adecuada consideración de los intereses de todas las categorías de usuarios. ⇒ Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011. ⇐

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán ~~de aplicación~~ de aplicación ~~los artículos 3 y 7~~ ⇒ el artículo 4 ⇐ ~~de la Decisión 1999/468/CE~~ ⇒ del Reglamento (UE) n.º 182/2011 ⇐, ~~observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán ~~de aplicación~~ el ~~los~~ artículos ~~5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE~~ ⇒ del Reglamento (UE) n.º 182/2011 ⇐, ~~observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

~~El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.~~

↓ 1070/2009 artículo 1.4

~~4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

~~5. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1, 2, 4 y 6, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

↓ 1070/2009 artículo 1.5
(adaptado)

Artículo ~~38~~⁴⁰

⊠ Consulta a las partes interesadas ⊠

↓ nuevo

1. Los Estados miembros, las autoridades nacionales de supervisión, la Agencia, en calidad o no de OER, y el Gestor de la Red establecerán mecanismos de consulta para la consulta adecuada de las partes interesadas con vistas al ejercicio de sus funciones en la ejecución del presente Reglamento.

↓ 1070/2009 artículo 1.5
(adaptado)
⇒ nuevo

2. La Comisión creará un mecanismo ~~de consulta~~ a nivel ~~comunitario~~ ⊠ de la Unión ⊠ ⇒ con el fin de consultar, cuando proceda, sobre aspectos relacionados con la ejecución del presente Reglamento ⇐. El Comité de Diálogo Sectorial específico creado de conformidad con la Decisión 98/500/CE ⊠ de la Comisión ⊠ participará en la consulta. ~~3. La consulta a las partes interesadas incluirá, en particular, el desarrollo e introducción de nuevos conceptos~~

~~y tecnologías en la red europea de gestión del tránsito aéreo.~~ ⇒ A efectos de la aplicación del apartado 3, letra e), cuando resulte necesario realizar consultas sobre aspectos militares, la Comisión consultará, además de a los Estados miembros, a la Agencia Europea de Defensa y a otros expertos militares competentes designados por los Estados miembros. ⇐

3. Las partes interesadas podrán incluir a:

a) los proveedores de servicios de navegación aérea ⇐ o grupos pertinentes que los representen ⇐;

⇐ nuevo

b) el Gestor de la Red;

↓ 1070/2009 artículo 1.5
(adaptado)
⇒ nuevo

c) los operadores de aeropuertos ⇐ o grupos pertinentes que los representen ⇐;

d) los usuarios del espacio aéreo ~~interesados~~ o grupos pertinentes que ☒ los ☒ representen ~~a los usuarios del espacio aéreo,~~;

e) las ~~autoridades militares~~ ☒ fuerzas armadas ☒;

f) la industria ~~manufacturera; de fabricación y~~

g) las organizaciones profesionales que representen al personal;

⇐ nuevo

h) las organizaciones no gubernamentales pertinentes.

↓ 1070/2009 artículo 1.5
(adaptado)

~~Artículo 6~~

~~Órgano consultivo del sector~~

~~Sin perjuicio de las funciones del Comité y de Eurocontrol, la Comisión creará un «órgano consultivo del sector» al que pertenecerán los proveedores de servicios de navegación aérea, las asociaciones de usuarios del espacio aéreo, los aeropuertos, los operadores aeroportuarios, la industria de fabricación y los órganos de representación de colectivos profesionales. La~~

~~función de dicho órgano consultivo consistirá exclusivamente en asesorar a la Comisión sobre la puesta en marcha del cielo único europeo.~~

~~Artículo 39~~⁷

Relaciones con terceros países europeos

↓ 1070/2009 artículo 1.5

(adaptado)

⇒ nuevo

La ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒ y sus Estados miembros procurarán ampliar ~~el ámbito del Cielo Único Europeo~~~~cielo único europeo~~ a los Estados que no sean miembros de la Unión Europea y apoyarán dicha ampliación. ~~Para ello, a estos efectos, la Comunidad y los Estados miembros, bien en el marco de acuerdos celebrados con terceros países vecinos, o bien en el contexto de acuerdos sobre bloques funcionales de espacio aéreo, se esforzarán por intentar hacer~~ extensiva ampliar a dichos países ~~la aplicación del presente Reglamento y de las medidas mencionadas en el artículo 3~~ ☒ el Cielo Único Europeo ☒. Asimismo, se esforzarán por cooperar con dichos países, bien en el contexto de acuerdos sobre funciones de red, bien en el marco del Acuerdo entre la Unión y Eurocontrol por el que se establece un marco general para el refuerzo de la cooperación, para consolidar la «dimensión paneuropea» de la gestión del tránsito aéreo.

↓ 1070/2009 artículo 1.5

Artículo 8

Medidas de ejecución

~~1. Para la elaboración de las medidas de ejecución, la Comisión podrá otorgar mandatos a Eurocontrol o, cuando proceda, a otro órgano, estableciendo las tareas que se deberán realizar y el calendario correspondiente y teniendo en cuenta los plazos pertinentes establecidos en el presente Reglamento. La Comisión actuará de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2.~~

~~2. Cuando la Comisión tenga intención de otorgar un mandato de conformidad con el apartado 1, procurará recurrir a los acuerdos existentes relacionados con la participación y la consulta de todas las partes interesadas, en la medida en que estos acuerdos sean conformes a las prácticas de la Comisión sobre transparencia y procedimientos de consulta y no entren en conflicto con sus obligaciones institucionales.~~

⇓ nuevo

Artículo 40

Ayuda de otros organismos

La Comisión podrá solicitar la ayuda de otros organismos para el desempeño de las funciones que le incumben en virtud del presente Reglamento.

↓ 1070/2009 artículo 2.1

~~Artículo 4~~

~~Requisitos de seguridad~~

~~La Comisión, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, adoptará medidas de ejecución que incorporen las disposiciones pertinentes de los requisitos reglamentarios de seguridad de Eurocontrol (ESARR), así como las posteriores modificaciones de los mismos que entren dentro del ámbito del presente Reglamento, en su caso con las adaptaciones adecuadas.~~

↓ 550/2004 (adaptado)

~~CAPÍTULO IV~~

~~DISPOSICIONES FINALES~~

↓ 1070/2009 artículo 2.11

(adaptado)

⇒ nuevo

~~Artículo 41~~¹⁸

Confidencialidad

1. Ni las autoridades nacionales de supervisión, de conformidad con su legislación nacional, ni la Comisión ⇒ , ni la Agencia, en calidad o no de OER, ni el Gestor de la Red ⇐ revelarán la información de naturaleza confidencial, en particular la información sobre proveedores de servicios de navegación aérea, sus relaciones comerciales o los componentes de sus costes.

2. El apartado 1 se entenderá sin perjuicio del derecho de las autoridades nacionales de supervisión ~~o~~ de la Comisión ~~⇒~~ o de la Agencia en calidad de OER ~~⇐~~ a revelar información cuando sea esencial para el desempeño de sus funciones; en tal caso, la información revelada será proporcional y tendrá en cuenta los intereses legítimos de los proveedores de servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, aeropuertos y otras partes interesadas pertinentes en lo que respecta a la protección de ~~sus secretos comerciales~~ ~~⇒~~ su información delicada a efectos comerciales ~~⇐~~ .

3. La información y los datos facilitados con arreglo al sistema de tarificación ~~contemplado en el artículo 14~~ ~~⇒~~ establecido en los artículos 19 a 24, en particular en lo que se refiere a los costes determinados, los costes reales y los ingresos de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados, ~~⇐~~ se revelarán públicamente.

↓ 1070/2009 artículo 1.5

(adaptado)

⇒ nuevo

Artículo 42~~9~~

Sanciones

~~Las sanciones que los Estados miembros establezcan en caso de infracción~~ ~~⇐~~ establecerán normas sobre las sanciones aplicables al incumplimiento ~~⇐~~ del presente Reglamento y de ~~las medidas a que se refiere el artículo 3~~ ~~⇒~~ los actos delegados y de ejecución adoptados con arreglo a él ~~⇐~~, en particular por parte de usuarios del espacio aéreo ~~⇒~~ , operadores de aeropuertos ~~⇐~~ y proveedores de servicios ~~⇐~~ de navegación aérea ~~⇐~~ ~~⇒~~, y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones establecidas ~~⇐~~ serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

↓ 549/2004

~~Artículo 12~~

~~Seguimiento, control y métodos de evaluación de los efectos~~

~~1. El seguimiento, el control y los métodos de evaluación de los efectos se basarán en la presentación de informes anuales de los Estados miembros sobre la aplicación de las acciones llevadas a cabo conforme al presente Reglamento y a las medidas mencionadas en el artículo 3.~~

↓ 1070/2009 artículo 1.6.a)

~~2. La Comisión evaluará periódicamente la aplicación del presente Reglamento y de las medidas mencionadas en el artículo 3, e informará por primera vez de ello al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 4 de junio de 2011 y posteriormente al final de cada~~

~~período de referencia previsto en el artículo 11, apartado 3, letra d). Cuando esté justificado a tal efecto, la Comisión podrá solicitar a los Estados miembros información adicional respecto a la contenida en los informes que estos hayan presentado a la Comisión conforme a lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo.~~

↓ 549/2004

~~3. Para la elaboración de los informes a que se refiere el apartado 2, la Comisión solicitará el dictamen del Comité.~~

↓ 1070/2009 artículo 1.6.b)

~~4. Los informes contendrán una evaluación de los resultados alcanzados por las acciones llevadas a cabo en aplicación del presente Reglamento, incluida información apropiada sobre la evolución del sector, en particular por lo que se refiere a los aspectos económicos, sociales, medioambientales, de empleo y tecnológicos, así como sobre la calidad del servicio, teniendo en cuenta los objetivos iniciales y con vistas a las necesidades futuras.~~

↓ nuevo

Artículo 43

Evaluación

1. La Comisión llevará a cabo una evaluación para valorar la aplicación del presente Reglamento a más tardar en 2030. Cuando esté justificado a tal fin, la Comisión podrá solicitar a los Estados miembros información pertinente para la aplicación del presente Reglamento.

2. La Comisión remitirá sus conclusiones al Parlamento Europeo y al Consejo. Las conclusiones de la evaluación se harán públicas.

↓ 1070/2009 artículo 2.12
(adaptado)

~~Artículo 18 bis~~

Evaluación

~~La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, antes del 4 de diciembre de 2012, un estudio en el que se evaluarán las consecuencias jurídicas, de seguridad, industriales, económicas y sociales de la aplicación de los principios del mercado a la prestación de servicios en los ámbitos de la comunicación, la navegación, la vigilancia, la meteorología y la información aeronáutica, a la luz de los principios organizativos vigentes o alternativos y~~

~~teniendo en cuenta la evolución de los bloques funcionales de espacio aéreo y la tecnología disponible.~~

↓ 551/2004 (adaptado)

~~CAPÍTULO IV~~

~~DISPOSICIONES FINALES~~

~~Artículo 10~~

~~Revisión~~

~~En el contexto de la revisión periódica a que se hace referencia en el apartado 2 del artículo 12 del Reglamento marco, la Comisión ultimarà un estudio prospectivo sobre las condiciones de la aplicación futura de los conceptos referidos en los artículos 3, 5 y 6 al espacio aéreo inferior.~~

~~Sobre la base de las conclusiones del estudio y a la luz de los progresos realizados, la Comisión presentará a más tardar el 31 de diciembre de 2006 un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, acompañado, en su caso, de una propuesta para ampliar la aplicación de estos conceptos al espacio aéreo inferior, o para definir cualquier otra medida. En caso de que se prevea tal ampliación, las decisiones correspondientes deben adoptarse, preferentemente, antes del 31 de diciembre de 2009.~~

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ new

~~Artículo 44~~⁴³

~~Salvaguardas~~

El presente Reglamento no impedirá que los Estados miembros apliquen cuantas medidas sean necesarias para la salvaguarda de los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa. Estas medidas serán, en particular, las que resulten imperativas ⇒ : ⇐

- a) para la vigilancia del espacio aéreo ⇒ que se halle ⇐ bajo su responsabilidad, de conformidad con los acuerdos regionales sobre la navegación aérea de la OACI, incluida la capacidad de detectar, identificar y evaluar toda aeronave que utilice dicho espacio aéreo, con el fin de garantizar la seguridad de los vuelos y tomar medidas para garantizar las necesidades en materia de seguridad y defensa;₃₃
- b) en caso de graves disturbios internos que alteren el orden público;₃₃

- c) en caso de guerra o grave tensión internacional que constituya una amenaza de guerra;⁵³
- d) para cumplir las obligaciones internacionales de los Estados miembros relativas al mantenimiento de la paz y la seguridad internacional;⁵³
- e) para efectuar operaciones y entrenamiento militares, incluidas las posibilidades necesarias de realizar ejercicios.

↓ 1070/2009 artículo 1.7

~~Artículo 13 bis~~

~~Agencia Europea de Seguridad Aérea~~

~~Al aplicar el presente Reglamento y los Reglamentos (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004, (CE) n.º 552/2004 y el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea⁵³, los Estados miembros y la Comisión, de acuerdo con sus cometidos respectivos establecidos en el presente Reglamento, mantendrán una adecuada coordinación con la Agencia Europea de Seguridad Aérea para garantizar que todos los aspectos de seguridad son tratados como corresponde.~~

↓
⇒ new
⇒ new

Artículo 45

Derogación

Quedan derogados los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, ⇒ (CE) n.º ⇐ 550/2004 y ⇒ (CE) n.º ⇐ 551/2004.

Las referencias a los Reglamentos derogados se entenderán hechas al presente Reglamento con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo III.

↓ 550/2004 (adaptado)

Artículo ~~46~~⁴⁹

Entrada en vigor ☒ y aplicación ☒

⁵³

~~DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.~~

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

~~2. No obstante, los artículos 7 y 8 entrarán en vigor un año después de la publicación de los requisitos comunes, mencionados en el artículo 6, en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.~~

↓ nuevo

2. El artículo 3, apartado 3, será aplicable a partir del [OP: insértese la fecha: 48 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento].

Los artículos 10 y 24 serán aplicables a partir del 1 de julio de 2023. No obstante, el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 549/2004 y el artículo 15 del Reglamento (CE) n.º 550/2004, así como los actos de ejecución adoptados en virtud de dichos artículos, seguirán siendo aplicables a efectos de la ejecución de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación correspondientes al tercer período de referencia.

El artículo 26, apartado 3, y el artículo 32 serán aplicables al Gestor de la Red a partir de la fecha de aplicación de una decisión de nombramiento, adoptada de conformidad con el artículo 27, apartado 2, después de la entrada en vigor del presente Reglamento y que incluya dichas disposiciones.

↓ 550/2004

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta