

Bruselas, 28 de noviembre de 2014
(OR. en)

15732/14

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

**AVIATION 217
CODEC 2290**

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. prec.:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
N.º doc. Ción.:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588
Asunto:	<i>Sesión del Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía del 3 de diciembre de 2014</i> Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a la puesta en práctica del Cielo único Europeo (texto refundido) - Orientación general

I. INTRODUCCIÓN

El 12 de junio de 2013, la Comisión remitió la mencionada propuesta al Consejo y al Parlamento Europeo. La propuesta pretende mejorar la competitividad del sistema europeo de transporte aéreo y, en particular, desarrollar más la iniciativa Cielo Único Europeo, mediante la refundición del conjunto de medidas del Cielo Único Europeo (SES) existente y haciendo algunas modificaciones en el Reglamento AESA adoptado en 2009. Más concretamente, el texto refundido del Cielo Único Europeo (conocido por Cielo Único Europeo II+) pretende introducir mejoras en la supervisión de las normas, el sistema de evaluación del rendimiento, los bloques funcionales de espacio aéreo, la organización de las actividades de los proveedores de servicios en función de sus clientes, así como en el rendimiento general.

Además, el conjunto de medidas Cielo Único Europeo II+ simplificará la legislación suprimiendo determinados solapamientos existentes en la legislación vigente. Los principales problemas que abordan las propuestas son la eficacia insuficiente de los servicios de navegación aérea y la fragmentación del sistema de Gestión del Tránsito Aéreo (GTA).

II. TRABAJOS EN LOS ÓRGANOS DEL CONSEJO

La Comisión presentó esta propuesta y su evaluación de impacto al Grupo "Aviación" (en lo sucesivo el "Grupo") el 2 de septiembre de 2013, durante la Presidencia lituana, seguida de un cambio de impresiones. Esta primera presentación de la propuesta constituyó un paso inicial de la sesión informal de los Ministros de Transporte de la UE dedicada a "El Cielo Único Europeo - Construir el futuro: la perspectiva 20XX " (Vilna, 15 y 16 de septiembre de 2013). El cambio de impresiones prosiguió en la reunión de 20 de junio de 2014 del Grupo bajo la Presidencia griega.

Esta propuesta está estrechamente relacionada con la otra propuesta del conjunto legislativo antes mencionado, el Reglamento por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo el "Reglamento AESA"). En relación con el Reglamento AESA, el planteamiento de la Presidencia ha consistido en examinar solamente aquellos artículos directamente relacionados con la propuesta de refundición del SES II+. Esta solución se eligió teniendo en cuenta el hecho de que se espera que la Comisión presente una propuesta separada sobre la revisión global del Reglamento AESA en su totalidad en el transcurso de 2015.

El examen de la propuesta de refundición del SES II+ artículo por artículo por parte del Grupo empezó bajo la Presidencia italiana, el pasado 4 de julio y se prolongó de forma intensiva durante los meses de septiembre, octubre y noviembre de 2014.

El 26 de noviembre de 2014 se presentó al Comité de Representantes Permanentes (Coreper) el proyecto de orientación general. En dicha reunión, varias Delegaciones expresaron, en general, su apoyo al texto transaccional de la Presidencia, mientras que otras reiteraron sus inquietudes sobre algunas cuestiones y presentaron nuevas sugerencias de redacción. La Presidencia tomó nota de las inquietudes de las Delegaciones y, para resolver algunos puntos pendientes y facilitar la consecución de una orientación general, aceptó algunas de las propuestas presentadas por las Delegaciones.

La única cuestión pendiente que aún hay que debatir se refiere a la aplicación de la propuesta de refundición del SES II+ al aeropuerto de Gibraltar

Las modificaciones del anexo del presente informe con respecto al informe transmitido al Coreper figuran en **negrita** y [...]. Todas las Delegaciones mantienen una reserva de estudio sobre las nuevas modificaciones introducidas a raíz de la reunión del Coreper.

Por otra parte, la Comisión se reserva plenamente su posición sobre la totalidad de la propuesta transaccional, a la espera de las negociaciones con el Parlamento Europeo. Otras preocupaciones y reservas expresadas por las Delegaciones figuran en las notas a pie de página del anexo del presente informe.

UK formuló una reserva de estudio parlamentario.

III. __TRABAJOS EFECTUADOS EN EL PARLAMENTO EUROPEO

La Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo nombró a D. Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO) como ponente. El Parlamento Europeo sometió a votación esta propuesta en primera lectura el 12 de marzo de 2014.

IV. __CONCLUSIÓN

Teniendo en cuenta lo que precede, se invita al Consejo a que examine el texto que figura en el anexo del presente informe, resuelva las últimas cuestiones pendientes y adopte una orientación general en su sesión del 3 de diciembre de 2014.

2013/0186 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo¹

(Texto refundido)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece normas tendentes a la creación y el eficaz 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 (GTA/SNA) 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 de rutas, un espacio aéreo cada vez más integrado², y unos sistemas de gestión de red y del tránsito aéreo basados en consideraciones de seguridad, eficiencia e interoperabilidad en beneficio de todos los usuarios del espacio aéreo.

¹ Para el DO: *"El presente Reglamento se publicará junto con el Reglamento (CE) [n.º XXXXX] AESA. De este modo se garantizará que ambos Reglamentos entren en vigor al mismo tiempo."*

² La Presidencia propone que se explique el concepto de espacio aéreo integrado en un considerando del siguiente tenor: *"Si bien en el espacio aéreo europeo los servicios de tráfico aéreo son prestados por más de un proveedor, designado por uno o varios Estados miembros para operar en régimen de exclusividad, cada uno de los cuales asume la responsabilidad por sus servicios, tales servicios deberían prestarse en la mayor medida posible sobre la base del mismo concepto de operación y los mismos procedimientos operativos y de apoyo."*

2. El presente Reglamento se aplicará 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 35. El presente Reglamento no incluye las operaciones y entrenamiento militares.
3. El presente Reglamento se aplicará 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, 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 éstas se tienen debidamente en cuenta en el presente Reglamento y en las normas elaboradas para su aplicación.
4. El presente Reglamento se aplicará al espacio aéreo incluido en la región EUR³ de la OACI en la 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.
5. [...].^{4 5}

³ La Comisión se opone a la supresión de la referencia a la región NAT.

⁴ UK no puede aceptar el añadido del texto propuesto por España en la nota 5, pues el TFUE indica con claridad que la legislación aérea de la UE se aplica a Gibraltar. Gibraltar ya está incluido en la legislación SES existente y no hay motivo para excluir que Gibraltar siga participando en tales medidas.

⁵ ES se opone a la supresión del apartado 5 y propone que se añada el siguiente apartado: "*La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que empiece a aplicarse el régimen descrito en la declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 diciembre de 1987. Los Gobiernos de España y del Reino Unido informarán al Consejo acerca de la fecha en que dicho régimen comience a ser efectivo.*"

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones siguientes:

1. "servicio de control del tránsito aéreo": un servicio suministrado con el fin de:
 - a) prevenir colisiones:
 - entre aeronaves, y
 - en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos; y de
 - b) acelerar y mantener ordenado el movimiento del tránsito aéreo;
2. "servicio de control de aeródromo": un servicio de control del tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo;
3. "servicio de información aeronáutica": un servicio establecido en la 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;
4. "servicios de navegación aérea (SNA)": los servicios de tránsito aéreo; los servicios de comunicación, navegación y vigilancia; los servicios meteorológicos destinados a la navegación aérea; y los servicios de información aeronáutica;
5. "proveedores de servicios de navegación aérea": cualquier entidad pública o privada encargada de la prestación de servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general;

6. "bloque de espacio aéreo": un espacio aéreo de dimensiones definidas, espacial y temporalmente, en el que se prestan servicios de navegación aérea;
7. "gestión del espacio aéreo": la función o el servicio de planificación cuyo objetivo principal es el 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;
8. "usuarios del espacio aéreo": los operadores de aeronaves operadas como tránsito aéreo general;
9. "gestión de afluencia del tránsito aéreo": una función o servicio establecido con el objetivo de contribuir a un flujo seguro, ordenado y rápido del tránsito aéreo, 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;
10. "gestión del tránsito aéreo (GTA)": 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;
11. "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);
12. "servicio de control de área": un servicio de control del tránsito aéreo de los vuelos controlados en un área de control;
- 12 bis. "área de control": espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno;

13. "servicio de control de aproximación": un servicio de control del tránsito aéreo para las llegadas y salidas de vuelos controlados;
14. "Plan Maestro GTA": el plan refrendado por la Decisión 2009/320/CE⁶ del Consejo, de conformidad con el artículo 1, apartado 2, del 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)⁷;
15. "crisis de la red": situación de incapacidad de prestar servicios de gestión del tránsito aéreo y navegación aérea al nivel requerido que da lugar a una importante pérdida de capacidad de la red, o a un importante desequilibrio entre la capacidad de la red y la demanda, o a un fallo grave en el flujo de información en una o varias partes de la red a raíz de una situación inhabitual o imprevista;
16. "conjunto de servicios": dos o más servicios de navegación aérea;
17. "certificado": el documento expedido por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) o por una autoridad nacional de supervisión, en la forma que disponga la legislación aplicable, que certifica la idoneidad de un proveedor de servicios de navegación aérea para prestar un servicio determinado;
18. "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 bis. "red europea de gestión del tránsito aéreo": el conjunto de los sistemas enumerados en el Anexo V *ter* del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, ... que permite prestar servicios de navegación aérea en la Unión, incluidas las interfaces en las fronteras con terceros países;

⁶ DO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

⁷ DO L 64 de 2.3.2007, p. 1, modificado por los Reglamentos (EC) n.º 1361/2008 y n.º 219/2014 del Consejo (DO L 352 de 31.12.2008 y DO L 192 de 1.7.2014).

19. "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;
20. "declaración", a efectos de GTA/SNA, declaración conforme se define en el artículo 3, letra e bis), del Reglamento (CE) n.º 216/2008;
- 20 bis. "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;
21. "uso flexible del espacio aéreo": un concepto de gestión del espacio aéreo basado en el principio fundamental de que el espacio aéreo no debería ser definido como puramente civil o militar, sino más bien considerado como un continuo en el que debe darse cabida en la medida de lo posible a las necesidades de todos los usuarios;
22. "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;
23. "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;
24. "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 GTA/SNA 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 GTA/SNA o, cuando proceda, un proveedor integrado;

25. "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 movimientos se realizan de conformidad con los procedimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional, instituida por el Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional;
26. "interoperabilidad": un 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;
27. "servicios meteorológicos": las instalaciones y servicios que proporcionan a las aeronaves pronósticos, avisos, informes y observaciones meteorológicos, así como cualquier otra información y datos meteorológicos facilitados por los Estados para uso aeronáutico;
28. "servicios de navegación": las instalaciones y servicios que suministran a las aeronaves información sobre posicionamiento en el espacio o en el tiempo;
29. "datos operativos": la información relativa a todas las fases de vuelo 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;
30. "puesta en servicio": el primer uso operativo de un sistema después de su instalación inicial o de su mejora;
31. "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;
32. "servicios de vigilancia": las instalaciones y servicios utilizados para determinar las posiciones respectivas de las aeronaves con el fin de establecer una separación segura;

33. "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;
34. "mejora": cualquier modificación que altere las características operativas de un sistema;
35. "servicios transfronterizos": cualquier situación en la que los servicios de navegación aérea sean prestados en un Estado miembro por un proveedor de servicios certificado en otro Estado miembro;
36. "autoridad nacional de supervisión": el organismo u organismos nacionales a los que un Estado miembro ha confiado las tareas contempladas en el presente Reglamento y con arreglo a los artículos 8 ter y 8 quater del Reglamento (CE) n.º 216/2008;
37. "servicios de navegación aérea (SNA)": los servicios de comunicación, navegación y vigilancia, los servicios meteorológicos destinados a la navegación aérea⁸ y los servicios de información aeronáutica;
- 37 bis. plan de rendimiento: los diferentes planes establecidos a nivel nacional, de bloque funcional de espacio aéreo o de red para mejorar el rendimiento de los proveedores de GTA/SNA;
38. "objetivos de rendimiento a nivel local": objetivos de rendimiento adoptados por los Estados miembros a nivel local, principalmente a nivel de los bloques funcionales de espacio aéreo, nacional, de zonas de tarificación o de aeropuertos.

⁸ La Presidencia propone la siguiente aclaración mediante un considerando: *"En los casos en que los proveedores de servicios sean designados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 9bis, los servicios meteorológicos deberán quedar excluidos de los servicios de apoyo que se prestarán de forma centralizada a que alude el artículo 10, apartado 5."*

CAPÍTULO II

AUTORIDADES NACIONALES

Artículo 3

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 atribuya el presente Reglamento.
- 1 *bis*. Las autoridades nacionales de supervisión ejercerán sus competencias de manera imparcial, independiente y transparente. En particular, la organización, la contratación de personal, la gestión y la financiación les permitirán ejercer sus competencias de dicha manera. (*procede del apartado 5*)
2. Las autoridades nacionales de supervisión serán independientes de los proveedores de servicios de navegación aérea, en particular en términos organizativos, jerárquicos y de toma de decisiones. Tal independencia no será óbice para que dichas autoridades ejerzan sus tareas dentro de un marco común de función pública.

2 bis. Las autoridades nacionales de supervisión (ANS) serán bien jurídica, bien funcionalmente distintas de los proveedores de servicios de navegación aérea (PSNA).^{9 10}

2 ter. En el caso de que las autoridades nacionales de supervisión no sean jurídicamente distintas de los proveedores de servicios de navegación aérea, los Estados miembros correspondientes deberán informar a la Comisión de las medidas tomadas para garantizar que cumplen las condiciones estipuladas en el apartado 2 y documentar el modo en que se consigue tal separación, demostrando que las autoridades son efectivamente independientes. Para ello, cuando la autoridad nacional de supervisión y el proveedor de servicios de navegación formen parte de una misma administración, la autoridad nacional de supervisión no solicitará ni admitirá instrucciones de ningún nivel jerárquico¹¹ de dicha administración con autoridad sobre los proveedores de servicio de navegación, por cuanto atañe a las funciones que para ellos se contemplan en el artículo 4 y las correspondientes decisiones. Además, el proveedor de servicios de navegación no tendrá competencias sobre la asignación del presupuesto de la autoridad nacional de supervisión.

⁹ La Presidencia propone que se explique la interpretación de esta disposición en el considerando 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. Sin perjuicio del control político general por parte del Ministerio correspondiente, tal independencia debería lograrse, entre otras cosas, mediante una separación de las [...] estructuras jerárquicas de las autoridades nacionales de supervisión y de los proveedores de servicios de navegación aérea. A tal fin, dichas autoridades desempeñarán sus tareas sin que se produzcan interferencias entre sus respectivas funciones y procesos decisorios."*

¹⁰ La Presidencia propone el siguiente nuevo apartado para explicar el concepto de separación de aquellas ANS que no son jurídicamente distintas de los PSNA: *"Es esencial que las autoridades nacionales de supervisión apliquen el presente Reglamento de un modo uniforme, incluso cuando no sean organismos jurídicamente distintos. Los Estados miembros garantizarán que las autoridades nacionales de supervisión estén en condiciones de desempeñar las tareas que se les hayan confiado como organismos funcionalmente distintos, es decir, con la adecuada independencia y autonomía, en particular por lo que respecta a los proveedores de servicios de navegación aérea, con el fin de evitar conflictos de intereses. Para ello, las autoridades nacionales de supervisión y el personal bajo su control realizarán su cometido de forma que se garantice su autonomía e independencia con respecto a los proveedores de servicios de navegación aérea mediante una división adecuada, tangible y efectiva."*

¹¹ La Presidencia propone el siguiente considerando nuevo: *"Deberían establecerse condiciones específica que garanticen la independencia en términos jerárquicos entre la autoridad nacional de supervisión y el proveedor de servicios de navegación aérea, lo que significa que las tareas indicadas en el artículo 4 y en decisiones conexas de la autoridad nacional de supervisión no se verán influidas por ninguna persona que ostente una autoridad jerárquica sobre el proveedor de servicios de navegación aérea de que se trate."*

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, las autoridades nacionales de supervisión podrán asociarse desde el punto de vista organizativo con otros organismos reguladores o autoridades encargadas de la seguridad.
4. [...]
5. [...]
6. El personal de las autoridades nacionales de supervisión:
 - a) será contratado con arreglo a procedimientos claros y transparentes que garanticen su independencia,
 - b) será seleccionado sobre la base de sus cualificaciones específicas, tales como competencias y experiencia adecuadas, o deberá seguir una formación adecuada,
 - c) actuará con independencia, en particular evitando conflictos de interés entre la prestación de servicios de navegación aérea y el desempeño de sus funciones;
- 6 bis. ¹²Las personas encargadas de adoptar decisiones estratégicas evitarán cualquier interés directo o indirecto que pudiera considerarse perjudicial para su independencia y que pudiera 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.
7. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales de supervisión dispongan de los recursos 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 los créditos propios que se fijarán proporcionalmente a las tareas que desempeñe la autoridad según lo establecido en el artículo 4.

¹² La Presidencia propone que se añada el siguiente considerando para aclarar el concepto de persona encargada de adoptar decisiones estratégicas: *"Se sobreentiende que el concepto de persona encargada de adoptar decisiones estratégicas se aplica únicamente a un número muy limitado de empleados de alto nivel, en su condición de directivos de alto rango."*

8. 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.
9. *[Suprimido. Concepto recogido en la referencia a las mejores prácticas del artículo 5, apartado 1]*

Artículo 4

Funciones de las autoridades nacionales de supervisión

1. Las autoridades nacionales de supervisión a las que se refiere el artículo 3 se encargarán, en particular, de:
 - a) garantizar la 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 al espacio aéreo que se halla bajo responsabilidad del Estado miembro que designó o creó la autoridad correspondiente;
 - b) expedir certificados para los proveedores de servicios de navegación aérea de conformidad con el artículo 8 *ter* del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y supervisar el cumplimiento de las condiciones aplicables a tal expedición;
 - c) expedir licencias, certificados, habilitaciones y credenciales y certificados para los controladores de tránsito aéreo de conformidad con el artículo 8 *quater* del Reglamento (CE) n.º 216/2008 y supervisar el cumplimiento de las condiciones aplicables a tal expedición;
 - d) elaborar planes de rendimiento y controlar su aplicación de conformidad con el artículo 11;
 - e) supervisar la aplicación del sistema de tarificación de conformidad con los artículos 12 y 13;

- f) aprobar las condiciones de acceso a los datos operativos de conformidad con el artículo 22 que puedan requerirse; y
 - g) supervisar las declaraciones y la puesta en servicio de los sistemas;
 - h) supervisar la observancia de las condiciones en las que se declara el cumplimiento y supervisar que sigan reuniéndose los requisitos exigidos.
2. Cada autoridad nacional de supervisión organizará las inspecciones y los estudios adecuados con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento. El proveedor de servicios de navegación aérea de que se trate facilitará dicha tarea.

Artículo 5

Cooperación entre autoridades nacionales de supervisión

1. Las autoridades nacionales de supervisión intercambiarán información, **según proceda**, sobre su trabajo y sobre los principios, mejores prácticas y procedimientos de toma de decisiones-, así como sobre la aplicación del presente Reglamento. Para ello, las autoridades nacionales de supervisión podrán participar y trabajar conjuntamente en una red que celebrará encuentros a intervalos regulares. La Comisión y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (denominada en lo sucesivo "AESA") participarán en los trabajos de esta red, que coordinarán, respaldarán y asesorarán, según proceda.

Sin perjuicio de las disposiciones en materia de protección de datos del artículo 22 del presente Reglamento y del Reglamento (CE) n.º 45/2001, la Comisión y la AESA respaldarán el intercambio entre los miembros de la red de la información a que se refiere el párrafo primero del presente apartado, posiblemente por medios electrónicos, sin dejar de respetar la confidencialidad de la información delicada desde el punto de vista comercial de los proveedores de servicios de navegación aérea.

2. Las autoridades nacionales de supervisión cooperarán entre sí, adoptando en su caso disposiciones de organización del trabajo, con fines de asistencia mutua en sus tareas de supervisión y tratamiento de estudios e investigaciones. Para ello, las autoridades nacionales de supervisión podrán participar en la constitución de una reserva de expertos de la que se ocupará la AESA al objeto de intercambiar y proporcionar conocimientos especializados conforme a lo dispuesto en el artículo 17, apartado 2, letra f), del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

3. Por lo que respecta a los bloques funcionales de espacio aéreo que se extienden por el espacio aéreo bajo responsabilidad de más de un Estado miembro, los Estados miembros implicados celebrarán un acuerdo sobre la supervisión establecida en el presente artículo respecto de los proveedores de servicios de navegación aérea que presten servicios relativos a dichos bloques. Las autoridades nacionales de supervisión en cuestión podrán establecer un plan que determine la puesta en práctica de su cooperación a efectos de poner en práctica el citado acuerdo.
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 halla bajo responsabilidad de otro Estado miembro. Esa cooperación incluirá acuerdos sobre el tratamiento de los casos en los que no se cumplan el presente Reglamento o los requisitos comunes aplicables adoptados de acuerdo con el artículo 8 *ter*, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 216/2008.
5. En el caso de la prestación de servicios de navegación aérea en un espacio aéreo que se halla bajo la responsabilidad de otro Estado miembro, los acuerdos contemplados en los apartados 2 y 4 incluirán un acuerdo sobre el reconocimiento mutuo de las tareas de supervisión contempladas en el artículo 4, 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.
6. 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 reparto de las responsabilidades de las tareas de supervisión.

Artículo 6

Entidades cualificadas

1. Las autoridades nacionales de supervisión podrán decidir la delegación total o parcial de las inspecciones y estudios mencionados en el artículo 4, apartado 2, en entidades cualificadas que cumplan los requisitos establecidos en el anexo V del Reglamento (CE) n.º 216/2008. Además, podrán asignar a las entidades cualificadas un cometido específico de certificación o vigilancia de conformidad con el artículo 13 de dicho Reglamento.
2. La delegación otorgada por una autoridad nacional de supervisión será válida en la Unión por un período renovable de tres años. Las autoridades nacionales de supervisión podrán encomendar a cualquiera de las entidades cualificadas ubicadas en la Unión las tareas de inspección y supervisión.
3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión, a la AESA y a los demás Estados miembros las entidades cualificadas a las que se han delegado los cometidos con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1, indicando el ámbito de responsabilidad de cada entidad y sus números de identificación, así como cualquier cambio al respecto. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* la lista de entidades cualificadas, sus números de identificación y ámbitos de responsabilidad, y mantendrá la lista actualizada.
4. Los Estados miembros velarán por que se retire la delegación a las entidades cualificadas que hubieran dejado de cumplir los requisitos previstos en el anexo V del Reglamento (CE) n.º 216/2008. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión, a la AESA y a los demás Estados miembros.
5. Los organismos designados como organismos notificados antes de la entrada en vigor del presente Reglamento de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 552/2004 serán considerados entidades cualificadas a efectos de lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 7

Consulta a las partes interesadas

1. Los Estados miembros y las autoridades nacionales de supervisión establecerán mecanismos de consulta para una participación adecuada de las partes interesadas en la consecución del Cielo Único Europeo, en especial para el ejercicio de las funciones que se atribuyen a las autoridades nacionales de supervisión en el artículo 4, apartado 1, letra d).
2. Las partes interesadas podrán incluir a:
 - los proveedores de servicios de navegación aérea o grupos pertinentes que los representen,
 - entidades de gestión de aeropuertos o grupos pertinentes que las representen,
 - usuarios del espacio aéreo o grupos pertinentes que los representen,
 - los militares,
 - la industria de fabricación,
 - las organizaciones profesionales que representen al personal, y
 - los coordinadores de aeropuertos nacionales.

CAPÍTULO III

PRESTACIÓN DE SERVICIOS

Artículo 8

Certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea

1. La prestación de todos los servicios de navegación aérea en la Unión estará sujeta a la certificación por las autoridades nacionales de supervisión o por la AESA, de conformidad con el artículo 8 *ter* del Reglamento (CE) n.º 216/2008.
2. El proceso de certificación garantizará también que los solicitantes puedan demostrar una solvencia financiera suficiente y hayan obtenido una cobertura de responsabilidad y de seguro adecuada, cuando no responda de ella el Estado miembro considerado.
3. El certificado garantizará un acceso no discriminatorio a los servicios por parte de los usuarios del espacio aéreo, con especial atención a la seguridad. La certificación estará sujeta a las condiciones establecidas en el anexo II.
4. La concesión de certificados otorga a los proveedores de servicios de navegación aérea la posibilidad de ofrecer sus servicios a los Estados miembros, a otros proveedores de servicios de navegación aérea, a usuarios del espacio aéreo y a aeropuertos dentro de la Unión.

5. ¹³No 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 esos casos, los Estados miembros de que se trate informarán a la Comisión y a otros Estados miembros de sus decisiones y de las medidas adoptadas para garantizar el máximo cumplimiento de los requisitos comunes y para ofrecer, en la medida de lo posible, un nivel de seguridad al menos tan eficaz como el exigido en los requisitos esenciales determinados en los Anexos Vbis y Vter del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

6. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de la posibilidad de declaración con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8 ter del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

Artículo 9

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 o declaración válidos en la Unión.

¹³ Se restablecerán los antiguos considerandos 15 y 16 del Reglamento 550/2004, los considerandos 6, 14, 16, 17 del Reglamento 551/2004, y los considerandos 7 y 22 del Reglamento 549/2004. Se añadirá la siguiente modificación en el 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. En tales casos no deberán ser considerados como una fuente de ineficiencia siempre que el concepto de uso flexible del espacio de navegación aérea se aplique de forma eficiente.*"

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 18, apartado 3, no se vea obstaculizado por su sistema jurídico nacional al exigirse que los proveedores de servicios de tránsito aéreo que presten sus servicios en el espacio aéreo que está bajo la responsabilidad de dicho Estado miembro cumplan una de las condiciones siguientes:
 - a) sean propiedad, directamente o a través de una participación mayoritaria, de dicho Estado miembro o de sus ciudadanos;
 - b) tengan su principal lugar de actividad o su sede en el territorio de dicho Estado miembro;
 - c) usen exclusivamente instalaciones en dicho Estado miembro.
3. Los Estados miembros definirán los derechos y las obligaciones de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados. Estas obligaciones podrán incluir las condiciones de puesta a disposición a tiempo de la información pertinente necesaria para identificar todos los movimientos de aeronaves en el espacio aéreo bajo su responsabilidad. En caso de prestación de servicios transfronterizos **bajo designación conjunta**, los Estados miembros acordarán los derechos y obligaciones que deberá tener el proveedor de servicios designado, así como los aspectos relativos a la responsabilidad y la supervisión pertinentes.
4. Los Estados miembros podrán elegir discrecionalmente un proveedor de servicios de tránsito aéreo, siempre que este último disponga de la certificación o declaración contempladas en el Reglamento (CE) n.º 216/2008.

5. Por lo que respecta a los bloques funcionales de espacio aéreo establecidos de conformidad con el artículo 16 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. Las designaciones conjuntas permitirán a los proveedores de servicios de tránsito aéreo proporcionar servicios transfronterizos dentro del bloque funcional de espacio aéreo. (*procede del artículo 16, apartado 6*).
6. 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 la designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo respecto del espacio aéreo que se halla bajo su responsabilidad.

Artículo 9 bis

Designación de proveedores de servicios meteorológicos¹⁴

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.

¹⁴ La Presidencia propone que se restablezca el considerando 15 del Reglamento 550/2004: *"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 encuentre bajo su responsabilidad, sin necesidad de organizar una licitación"*.

Artículo 10

Prestación de servicios de apoyo

1. Los Estados miembros podrán aplicar un planteamiento competitivo para la prestación de uno o más servicios de apoyo, en particular sobre la base de un procedimiento de licitación pública equitativo y conforme al Derecho de la Unión.
- 1 bis. Sin perjuicio de la posibilidad de que los proveedores de servicios de navegación aérea operen un conjunto de servicios, los Estados miembros que hayan aplicado un planteamiento competitivo con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que no existen impedimentos legales ni reglamentarios que impidan a los proveedores de servicios de apoyo competir en condiciones equitativas y no discriminatorias.
- 1 ter. [...] ¹⁵ (anteriormente última frase del apartado 1)
2. ¹⁶
3. [...].
4. [...]

¹⁵ La Presidencia propone que se añada el siguiente considerando: *"Los Estados miembros podrán decidir organizar la prestación de uno o más servicios de apoyo en condiciones de mercado. En tales casos seguirán siendo de aplicación las normas nacionales, inclusive la posibilidad y modalidades de limitación del acceso al mercado, de conformidad con los correspondientes principios de la legislación de la Unión."*

¹⁶ La Presidencia propone que se sustituya este considerando por el siguiente: *"Cualquier consideración de una posible armonización de la prestación competitiva de servicios de apoyo deberá estar basada en un análisis de rentabilidad que incluya al menos los siguientes elementos: el impacto de la competencia sobre la prestación del servicio de que se trate, la rentabilidad y calidad de la prestación del servicio, la seguridad en la prestación del servicio, la capacidad de los Estados miembros de cumplir las obligaciones establecidas por la OACI y los aspectos de gestión y sociales."*

- 5 a) La Comisión realizará un estudio independiente que evalúe la viabilidad de prestar servicios de apoyo de forma centralizada cuando estén relacionados con las operaciones de la red europea de gestión del tránsito aéreo **e informará de ello al Comité**. El estudio cubrirá la estimación global de los costes y beneficios que supondrá la prestación de un servicio de apoyo específico o de parte del mismo, en consulta con los Estados miembros y las partes interesadas¹⁷, en particular los proveedores de servicios de navegación aérea de que se trate [...]. También incluirá los aspectos relativos a la gestión, el impacto sobre la gestión de activos, incluidas las inversiones, los requisitos de seguridad y defensa, y el valor añadido del rendimiento de la red de GTA y para los servicios de navegación aérea prestados a nivel nacional.

¹⁷ La Presidencia propone que se incluya en el artículo 2 la siguiente definición de partes interesadas operativas tomada del Reglamento (UE) 677/2011: "*partes interesadas operativas*": los usuarios civiles y militares del espacio aéreo, los proveedores civiles y militares de servicios de navegación aérea, los operadores aeroportuarios, los coordinadores de franjas aeroportuarias y las organizaciones operativas, así como cualquier otro grupo de partes interesadas que se considere pertinente en las diferentes funciones".

- b) En caso de un resultado positivo del estudio y sin perjuicio de las disposiciones que se adopten para la prestación de servicios comunes de apoyo en el marco del artículo 16 *bis*, la Comisión podrá decidir, de conformidad con el artículo 27, apartado 3, que uno o más servicios de apoyo ligados a las operaciones de la Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo pueda prestarlos de forma centralizada el Gestor de la Red, o un grupo de proveedores de servicios de navegación aérea, actuando a favor de las partes interesadas operativas, en particular los proveedores de servicios de navegación aérea afectados¹⁸. Dichos servicios de apoyo o partes de ellos no cubrirán los servicios meteorológicos cuando sus proveedores hayan sido designados de conformidad con el artículo 9*bis*. La prestación de servicios de apoyo de forma centralizada no implicará obligación alguna para los Estados miembros de aplicar un planteamiento competitivo de la prestación de tales servicios, ni supondrá la conclusión de la prestación de los mismos a escala local y nacional. Tampoco supondrá una doble tarificación para los usuarios del espacio aéreo. La Comisión consultará a las partes interesadas operativas, en particular los proveedores de servicios de navegación aérea de que se trate, y [...] **basará** su decisión, en la medida de lo posible, [...] en su mutuo acuerdo y en el pleno respeto de los requisitos de seguridad y defensa. La Comisión especificará también las modalidades de la prestación de servicios y de la selección de proveedores, basándose en la capacidad de los mismos para prestar el servicio de una forma **no discriminatoria** y rentable **que garantice la igualdad de acceso a los servicios para todas las partes interesadas operativas**, y designará a dichos proveedores. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el artículo 27, apartado 3.

¹⁸ La Presidencia propone que se añada el siguiente considerando: *"La prestación de servicios de apoyo por parte de un grupo de proveedores de servicios de navegación aérea de forma centralizada tendrá por objetivo alcanzar una participación geográficamente equilibrada de dichos proveedores."*

Sistema de evaluación del rendimiento

1. Para mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones y servicios de red en el Cielo Único Europeo, se establecerá un sistema de evaluación del rendimiento para las funciones y servicios de navegación aérea y los servicios de red. El sistema incluirá:
 - a) objetivos de rendimiento a escala de la Unión en los ámbitos de rendimiento clave de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad;
 - b) planes de rendimiento, incluidos objetivos de rendimiento, que garanticen una adecuada contribución a los objetivos de rendimiento a escala de la Unión; y
 - c) revisión periódica, seguimiento y evaluación comparativa del rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones y servicios de red.
2. De conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3, la Comisión designará un organismo independiente, imparcial y competente para que actúe como «organismo de evaluación del rendimiento» y elegirá y designará a su presidente y a sus miembros. 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 y el sistema de tarificación contemplado en el artículo 13. La asistencia técnica al organismo de evaluación del rendimiento podrá correr a cargo de la AESA, Eurocontrol u otra entidad competente.

- 2 bis. La Comisión establecerá las competencias, experiencia e independencia requeridas para el organismo de evaluación del rendimiento. También establecerá los mandatos y el reglamento interno en virtud de los cuales el organismo de evaluación del rendimiento llevará a cabo sus actividades de conformidad con el presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.
3. La Comisión establecerá objetivos de rendimiento a escala de la Unión para la red de gestión del tráfico aéreo. En caso de que, durante el periodo de referencia previsto en el apartado 7, letra j), la Comisión averigüe que los datos e hipótesis iniciales a partir de los cuales se habían establecido los objetivos de rendimiento a escala de la Unión ya no son válidos, debido a la activación de los umbrales de alerta o a la introducción de los servicios de apoyo prestados de forma centralizada indicados en el artículo 10, apartado 5, cuando proceda, la Comisión podrá decidir revisar dichos objetivos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.
- 3 bis. Los objetivos de rendimiento a escala de la Unión se definirán sobre la base de un análisis realizado por el organismo de evaluación del rendimiento que tenga en cuenta las aportaciones pertinentes de los Estados miembros y las autoridades nacionales de supervisión a escala nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo.
- 3 bis bis. [...] *(trasladado al apartado 3)*
- 3 ter. Antes de establecer los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, el organismo de evaluación del rendimiento pondrá a disposición de las autoridades nacionales de supervisión la metodología y los procesos para la evaluación de los planes de rendimiento. *(procede del apartado 4)*.
- 3 quater. Los planes de rendimiento mencionados en el apartado 1 serán elaborados por las autoridades nacionales de supervisión y adoptados por los Estados miembros. Dichos planes incluirán objetivos de rendimiento vinculantes a escala local y sistemas de incentivos adoptados por los Estados miembros. Los proyectos de planes estarán sujetos a consultas con los proveedores de servicios de navegación aérea, los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, cuando proceda, las organizaciones profesionales de representación del personal, las autoridades militares, los operadores y los coordinadores de los aeropuertos.

- 3 *quinquies*. En caso de que un plan nacional o de un bloque funcional de espacio aéreo sea apoyado conjuntamente por los representantes de 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 afectados, la Comisión tendrá en cuenta la confirmación escrita de dicho apoyo a la hora de evaluar los planes de rendimiento.
4. La Comisión evaluará la contribución de los objetivos de rendimiento locales a los objetivos de rendimiento a escala de la Unión asistida por el organismo de evaluación del rendimiento. Para ello, el organismo de evaluación del rendimiento hará partícipes de sus resultados preliminares a las autoridades nacionales de supervisión antes de presentar sus recomendaciones definitivas a la Comisión.
- 4 *bis*. En caso de que la Comisión constate que los planes de rendimiento o los objetivos locales no contribuyen adecuadamente a los objetivos a escala de la Unión, podrá exigir que los Estados miembros afectados tomen las medidas correctoras necesarias. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.
5. 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.
6. La Comisión llevará a cabo evaluaciones periódicas de los resultados de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y locales e informará de ellos al Comité.
7. El sistema de rendimiento contemplado en el apartado 1 se efectuará sobre la base de los siguientes elementos:
- a) recogida, validación, examen, evaluación y difusión de datos pertinentes relativos al rendimiento de los servicios de navegación aérea y funciones y servicios de red de todas las partes interesadas, incluidos los proveedores de GTA/SNA, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de los aeropuertos, las autoridades nacionales de supervisión, los Estados miembros, el Gestor de Red y Eurocontrol;

- b) selección de ámbitos de rendimiento clave adecuados, basados en el documento OACI n.º 9854, "Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial", y coherentes con los contemplados en el marco de rendimiento del Plan Maestro GTA, incluidos los ámbitos de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, adaptados cuando sea necesario para tener en cuenta los objetivos del Cielo Único Europeo en dichos ámbitos, y definición de un conjunto limitado de indicadores clave del rendimiento para medir el rendimiento;
- c) establecimiento y revisión de objetivos de rendimiento a escala de la unión y local ;
- d) criterios para el establecimiento de los planes de rendimiento por parte de las autoridades nacionales de supervisión. Estos criterios garantizarán que los planes de rendimiento:
 - i) tengan en cuenta los planes empresariales de los proveedores de servicios de navegación aérea, así como las asociaciones industriales y los planes operativos a que se refiere el artículo 16, apartado 10, en caso de estar disponibles;
 - ii) cubran 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) incluyan objetivos locales de rendimiento vinculantes que contribuyan adecuadamente a los objetivos de rendimiento a escala de la Unión;
 - iv) incluyan sistemas de incentivos adecuados (*desplazado del texto introductorio del subapartado*);
 - v) tengan en cuenta la relación entre requisitos de seguridad y defensa y el uso del espacio aéreo;
 - vi) tengan en cuenta el impacto, en particular a escala local o nacional, de los servicios prestados de forma centralizada, cuando proceda;
- e) evaluación y, en su caso, revisión de los objetivos de rendimiento locales sobre la base del plan de rendimiento;
- f) seguimiento de la ejecución de los planes de rendimiento nacionales, incluidos los mecanismos de alerta pertinentes;

- g) criterios destinados a evaluar si los objetivos de rendimiento locales contribuyen adecuadamente a los objetivos de rendimiento a escala de la Unión durante el período de referencia, y a apoyar mecanismos de alerta;
- h) principios generales para el establecimiento por los Estados miembros del sistema de incentivos;
- i) [...];
- j) el período de referencia y los intervalos adecuados para la evaluación del cumplimiento de los objetivos de rendimiento y el establecimiento de nuevos objetivos;
- k) los calendarios necesarios correspondientes;

La Comisión establecerá normas detalladas para el correcto funcionamiento del sistema de rendimiento de conformidad con los puntos enumerados en este apartado. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3¹⁹.

- 8. 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 y servicios de red son diferentes y se han de tratar en consecuencia, si procede, también a efectos de medir el rendimiento.
- 9. En los dos años siguientes a la publicación del presente Reglamento, la Comisión llevará a cabo un estudio sobre las consecuencias de las operaciones de las partes interesadas que no son proveedores de GTA/SNA en el funcionamiento eficaz de la red europea de gestión de tránsito aéreo y hará públicos sus resultados. El estudio tendrá por objeto identificar cualquier ámbito o indicador de rendimiento clave adicional que permita cuantificar el efecto de estas operaciones para los siguientes periodos de referencia.

¹⁹ La Comisión se opone a la supresión de actos delegados.

Artículo 12

Disposiciones generales del sistema de tarificación

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 13 y 14, 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. El 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 cánones de ruta.

Artículo 13

Principios del sistema de tarificación

1. El sistema de tarificación estará basado en la contabilización de los costes de los servicios de navegación aérea incurridos por los proveedores de servicios en beneficio de los usuarios del espacio aéreo. El sistema asignará los costes entre las categorías de usuarios.
2. Al establecer la base de costes para la imposición de tasas se aplicarán los principios establecidos en los apartados 3 a 8.

3. Los costes que se repartirán entre los usuarios del espacio aéreo serán los costes determinados por la prestación de los servicios de navegación aérea, con inclusión de importes adecuados correspondientes a 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 de zonas de tarificación, 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, apartado 5, bien durante el período de referencia, después de los ajustes apropiados en aplicación de los mecanismos de alerta establecidos en el artículo 11.
4. 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. Con el fin de cumplir las condiciones previstas en el artículo 3, apartado 7, incluirán asimismo los costes, o partes de los mismos, contraídos por las autoridades nacionales de supervisión o las entidades cualificadas, salvo que se utilicen otros recursos financieros para cubrir tales costes o parte de los mismos. También podrán incluir otros costes contraídos por el Estado miembro o proveedor de servicios de que se trate en relación con la prestación de servicios de navegación aérea. No incluirán los costes de las sanciones impuestas por los Estados miembros consideradas en el artículo 33, ni tampoco los costes de cualquier medida correctora contemplada en el artículo 11, apartado 4 *bis*).
5. 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.

6. Los costes de los diversos servicios de navegación aérea se determinarán por separado, según lo previsto en el artículo 21, apartado 3.
7. 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 así lo justifiquen razones objetivas, y siempre que estén claramente identificadas. No se permitirán las subvenciones cruzadas entre servicios de navegación aérea y los servicios de apoyo que se prestan de manera competitiva de conformidad con el artículo 10.
8. Se garantizará la transparencia de los costes en los que se basan las tasas. 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.
9. Al establecer las tasas con arreglo los apartados 3 a 8, 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;

- c) las tasas se fijarán por año civil sobre la base de los costes determinados, o podrán fijarse para un período de referencia completo sobre la base de los costes determinados si se garantiza que los ingresos totales durante el período de referencia correspondiente no superarían la suma de los ingresos en caso de que se fijen las tasas por año civil durante ese mismo período de referencia;
 - 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 rentabilidad 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 efectos de lo dispuesto en la letra f), 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 a 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.
10. La Comisión adoptará medidas que regulen detalladamente el procedimiento a seguir para la aplicación de los apartados 1 a 9. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

Evaluación del cumplimiento de los artículos 12 y 13

1. La Comisión realizará una evaluación continua del cumplimiento de los principios y normas a que se refieren los artículos 12 y 13, 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 12 y 13 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 32, 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, la Comisión decidirá si se han cumplido los artículos 12 y 13 y si, en consecuencia, puede seguirse aplicando la medida. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 27, apartado 2.

Artículo 15

Proyectos comunes

1. Para la ejecución del Plan Maestro GTA podrá recurrirse a proyectos comunes. Estos proyectos favorecerán el logro de los objetivos del presente Reglamento en lo relativo a la mejora del rendimiento del sistema europeo de aviación y los servicios GTA/SNA en ámbitos clave como la capacidad, la eficiencia de vuelo, la rentabilidad y la sostenibilidad medioambiental, dentro de los objetivos prioritarios de seguridad.
- 1 *bis*. La Comisión podrá poner en marcha proyectos comunes para la ejecución de los cambios operativos fundamentales que se determinan en el Plan Maestro GTA que generen un impacto en el conjunto de la red. Los proyectos comunes determinarán funcionalidades de GTA que estén listas para ser implantadas, conjuntamente con el calendario y el ámbito geográfico de implantación, y que requieran una implantación rápida, coordinada y sincronizada.
2. La Comisión podrá también adoptar medidas que regulen la gobernanza de los proyectos comunes, así como determinar incentivos para su despliegue. Tales medidas no prejuzgarán los mecanismos de puesta en práctica de los proyectos relativos a los bloques funcionales de espacio aéreo según lo acordado por los que participan en dichos bloques.
3. Los proyectos comunes podrán considerarse subvencionables con cargo a la financiación de la Unión 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 28, 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.
- 3 *bis*. Los actos de ejecución a que hacen referencia los apartados 1 *bis* y 2 se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 27, apartado 3.

Bloques funcionales de espacio aéreo

1. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar el establecimiento y la aplicación de bloques funcionales de espacio aéreo con objeto de alcanzar la capacidad y eficiencia requeridas de la red de gestión del tránsito aéreo en el Cielo Único Europeo y una prestación cada vez más integrada²⁰ de GTA/SNA, mantener un alto nivel de seguridad y contribuir al rendimiento global del sistema de transporte aéreo y a la reducción del impacto ambiental.
2. Los bloques funcionales de espacio aéreo se establecerán basándose en acuerdos entre los Estados miembros y, siempre que sea beneficioso, se apoyarán en consorcios del sector, tal como se especifica en el artículo 16 *bis*.
3. Los Estados miembros, las autoridades nacionales de supervisión y los proveedores de GTA/SNA cooperarán entre sí en la mayor medida posible con el fin de garantizar el cumplimiento del presente artículo. Cuando proceda, la cooperación podrá incluir a autoridades nacionales de supervisión y proveedores de GTA/SNA de terceros países que participen en bloques funcionales de espacio aéreo.

²⁰ Al final del considerando 25 se añadirá la siguiente frase para explicar la progresiva integración de una prestación de GTA/SNA, y en particular la gestión del espacio aéreo. *"La progresiva integración de la prestación de GTA/SNA podrá lograrse, entre otras cosas, mediante un proveedor de servicios integrado o disposiciones de organización del trabajo entre dos o varios proveedores de servicios de navegación, cuando sea oportuno"*.

4. En particular, los bloques funcionales de espacio aéreo:
- a) estarán apoyados por un análisis de seguridad;
 - b) estarán diseñados para contribuir a la consecución de los objetivos de rendimiento establecidos de conformidad con el artículo 11;
 - c) [...]
 - d) [...]
 - e) se justificarán por su valor añadido general, incluida la utilización más eficaz de los recursos técnicos y humanos²¹, sobre la base de un análisis de costes y beneficios;
 - f) cuando proceda, garantizarán una transferencia fluida y flexible de la responsabilidad del control del tránsito aéreo entre unidades de servicios de tránsito aéreo;

²¹ La Presidencia propone, como aclaración, el considerando siguiente: *"Los Estados miembros garantizarán que los bloques funcionales de espacio aéreo en los que participen tengan la capacidad de aportar progresivamente un valor añadido global, en particular el uso del espacio aéreo y de los recursos técnicos y humanos. El uso más eficaz de los recursos técnicos y humanos en un bloque funcional de espacio aéreo se podría conseguir mediante, entre otras cosas:*

- *formación e infraestructuras de formación del personal de servicios de navegación aérea conjuntas,*
- *ciclos de vida sincronizados de los sistemas de ATM,*
- *sistemas y herramientas de ATM armonizados,*
- *gastos de capital racionalizados que se destinen adecuadamente a todos los desarrollos necesarios para lograr un sistema de ATM sostenible a largo plazo,*
- *coordinación de los planes de inversión de los PSNA,*
- *establecimiento de centros de control conjuntos, cuando sea beneficioso,*
- *desarrollo de infraestructuras comunes de CNS,*
- *prestación de servicios transfronterizos o delegación transfronteriza de SNA,*
- *prestación coordinada de AIS,*
- *convergencia de las estructuras de supervisión en las que participan NA,*
- *disposiciones comunes de contingencia."*

- g) [...]
- h) cumplirán las condiciones que se derivan de los acuerdos regionales celebrados en el marco de la OACI;
- i) 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.

4 bis Los bloques funcionales de espacio aéreo cumplirán también los siguientes requisitos en coordinación con el Gestor de la Red, tal como se especifica en el artículo 17:

- permitir el uso más flexible y eficaz del espacio aéreo que pueda lograrse, teniendo en cuenta las demandas de tráfico aéreo de los usuarios civiles y militares del espacio aéreo;
- permitir el diseño aeroespacial más eficiente que pueda conseguirse;
- garantizar la coherencia con la Red europea de rutas establecida de conformidad con el artículo 17;
- garantizar la compatibilidad entre las diferentes configuraciones del espacio aéreo.

5. Podrán cumplirse los requisitos que figuran en el presente artículo a través de la participación de los Estados miembros, las autoridades de supervisión nacionales y los proveedores de GTA/SNA en uno o más bloques funcionales de espacio aéreo.

6. [...] *(trasladado al artículo 9, apartado 5)*

7. Los Estados miembros informarán a la Comisión del establecimiento y de cualquier modificación de bloques funcionales de espacio aéreo, en particular de acuerdos entre los Estados miembros y de decisiones sobre designaciones conjuntas. Antes de notificar a la Comisión el establecimiento de un bloque funcional de espacio aéreo, el Estado o los 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.
- 7 bis. 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.
8. En caso de dificultades entre dos o más Estados miembros en relación con un bloque funcional de espacio aéreo que afecte a un espacio aéreo bajo su responsabilidad, los Estados miembros interesados podrán someter conjuntamente el asunto al dictamen del Comité. El dictamen se notificará a los Estados miembros interesados. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 6, los Estados miembros tendrán en cuenta dicho dictamen con vistas a lograr una solución.
9. Después de recibir las notificaciones de los Estados miembros sobre los acuerdos y declaraciones contemplados en el apartado 7, la Comisión evaluará la conformidad de cada uno de los bloques funcionales de espacio aéreo con las condiciones establecidas en los apartados 4 y 4 bis y presentará sus resultados a los Estados miembros 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.

10. La ejecución del bloque funcional de espacio aéreo podrá basarse en un plan operativo que describa las medidas que habrán de tomar los proveedores de servicios de navegación aérea, las autoridades nacionales de supervisión y otras partes interesadas afectadas para cumplir los requisitos de los apartados 4 y 4 bis. Dicho plan operativo será notificado a la Comisión en caso de haber sido elaborado. Antes de establecer el plan operativo, los Estados miembros que participen en bloques funcionales de espacio aéreo se asegurarán de que las partes interesadas reciben una información adecuada y tienen la oportunidad de presentar observaciones.
11. La Comisión podrá adoptar medidas relativas a la información que han de facilitar los Estados miembros con arreglo al apartado 7 . Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.
12. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de cualquier acuerdo sobre bloques funcionales de espacio aéreo entre Estados miembros existente en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.²²

Artículo 16 *bis*

Consortios del sector

1. Los proveedores de GTA/SNA se esforzarán por crear consorcios del sector para apoyar la realización del Cielo Único Europeo y mejorar el rendimiento de la red europea de gestión de tránsito aéreo. Los consorcios del sector podrán crearse independientemente de los bloques funcionales de espacio aéreo, dentro de uno de ellos o más o en partes de los mismos.

²² La Comisión propone añadir: "*y que cumpla con la legislación vigente en el momento en que fue establecido*"

2. Los consorcios del sector son acuerdos cooperativos establecidos con el fin de mejorar el rendimiento al menos en uno de los ámbitos de rendimiento claves del sistema de rendimiento a que hace referencia el artículo 11. Los consorcios del sector serán establecidos por dos o más socios que contribuyan a la prestación de uno o varios servicios de navegación aérea. Los consorcios del sector podrán incluir otras partes interesadas, además de los proveedores de servicios de navegación aérea.
3. [...]
4. Los proveedores de GTA/NSA que participen en consorcios del sector informarán regularmente de sus actividades los Estados miembros responsables de su supervisión.

Artículo 17

Gestión y diseño de la red

1. Las funciones y servicios de la red de gestión del tránsito aéreo (GTA) deberán permitir el uso óptimo del espacio aéreo y garantizar que los usuarios del espacio aéreo pueden volar en las trayectorias preferidas, al tiempo que se permite el máximo acceso al espacio aéreo y a los servicios de navegación aérea. Estas funciones y servicios de la red 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 operativas²³.
2. Con el fin de lograr los objetivos indicados 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 se asegurará de que el Gestor de la Red lleve a cabo las siguientes tareas:
 - a) diseño de la red europea de rutas y apoyo a la optimización del diseño del espacio aéreo mediante la cooperación con los proveedores de servicios de navegación aérea, las autoridades de los Estados miembros y los bloques funcionales de espacio aéreo a que hace referencia el artículo 16;
 - b) 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;
 - c) servicio central de gestión de afluencia del tránsito aéreo;
 - d) puesta a disposición de un portal de información aeronáutica de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23;

²³ La Presidencia sugiere incluir la siguiente aclaración en un considerando: *"Las funciones y servicios de la red deberán servir para proporcionar beneficios por lo que respecta al rendimiento y ahorro de gastos a la Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo, sin solaparse ni duplicar las funciones y responsabilidades de los proveedores de servicios de navegación aérea, la empresa común SESAR, el Gestor de despliegue o la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA)."*

- e) [...];
- f) función central de coordinación en situaciones de crisis de la red
- g) servicio o servicios de apoyo o parte de ellos, supeditado a los requisitos indicados en el artículo 10, apartado 5.

Las tareas mencionadas en el presente apartado 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.

La Comisión, previa consulta del Comité y de conformidad con las medidas de ejecución a las que se refiere el apartado 4, podrá designar a Eurocontrol o a cualquier otro organismo imparcial y competente para que efectúe las tareas de Gestor de la Red. Estas tareas se realizarán de forma imparcial y rentable y en nombre de los Estados miembros y las partes interesadas. Estarán supeditadas a una gobernanza adecuada, que reconozca la separación de responsabilidades en relación con la prestación de servicios y la regulación y tenga en consideración las necesidades de toda la red de GTA, y con la plena participación de los usuarios del espacio aéreo y de los proveedores de servicios de navegación aérea y los operadores de aeródromos.

3. Con referencia a la lista que figura en el apartado 2, la Comisión podrá especificar tareas, en particular relacionadas con servicios de apoyo, cuando dichos servicios se presten de forma centralizada por parte del Gestor de la Red de conformidad con el artículo 10, apartado 5. Dichos actos de ejecución se adoptarán por el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

4. La Comisión adoptará normas detalladas respecto a:

- 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;
- c) las funciones y servicios de red adicionales definidos en el Plan Maestro GTA;
- d) las disposiciones para la toma de decisiones de forma cooperativa entre los Estados miembros, los proveedores de servicios de navegación aérea y el Gestor de la Red para las tareas contempladas en el apartado 2;
- e) disposiciones sobre la gobernanza del Gestor de la Red para que este actúe como un órgano independiente y rentable que acomete funciones y presta servicios de la red con participación de todas las partes interesadas operativas afectadas;
- f) disposiciones para la consulta de las partes interesadas pertinentes durante el proceso de toma de decisiones a escala nacional y europea; y

- g) dentro del espectro de radiofrecuencias asignado al tránsito aéreo general por la Unión Internacional de Telecomunicaciones, una división de tareas y responsabilidades entre el Gestor de la Red y los gestores nacionales de frecuencias que garantice que los servicios 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 el Gestor de la Red para optimizar el uso de las frecuencias.
- h) dentro del apoyo al diseño del espacio aéreo, una división de tareas y responsabilidades entre el Gestor de la Red, los Estados miembros y los proveedores de servicios de tránsito aéreo; en particular:
 - i) el Gestor de la Red trabajará en cooperación con los Estados miembros y los proveedores de servicios de tránsito aéreo a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo para determinar y evaluar las ineficiencias en el diseño del espacio aéreo y las incompatibilidades entre las distintas configuraciones del espacio aéreo;
 - ii) los Estados miembros y los proveedores de servicios de tránsito aéreo, previa consulta al Gestor de la Red, tomarán medidas correctoras para resolver estas ineficiencias determinadas con el fin de dar respuesta a las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo y operadores de aeródromos en la mayor medida posible;
 - iii) a reserva de las decisiones correspondientes de las autoridades competentes a escala nacional o de bloque funcional del espacio aéreo, los proveedores de servicios de tránsito aéreo aplicarán estas medidas, ya sea individualmente o de forma conjunta dentro de los bloques funcionales del espacio aéreo, en coordinación con el Gestor de la Red.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

5. Los aspectos del diseño del espacio aéreo distintos de los mencionados en el apartado 2 y en el apartado 4, letras c) y h) , se abordarán a nivel nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo. Este proceso de diseño tendrá en cuenta las exigencias del tránsito aéreo, la temporalidad y la complejidad y los planes de rendimiento e incluirá una amplia consulta a los usuarios del espacio aéreo pertinentes o a grupos que representen a los usuarios del espacio aéreo pertinentes y a las autoridades militares, si procede.

Artículo 18

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 o declarados en la Unión, así como de los proveedores de servicios militares, en consonancia con el artículo 1, apartado 3, del Reglamento (CE) 216/2008.
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 las 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 artículo 9, apartado 1.

Artículo 19

Relaciones con las partes interesadas

Los proveedores de servicios de navegación aérea establecerán mecanismos para consultar a los grupos de usuarios del espacio aéreo y operadores de aeródromos pertinentes en todas las cuestiones importantes relacionadas con los servicios prestados, inclusive los cambios pertinentes en las configuraciones del espacio aéreo las inversiones estratégicas que tengan un impacto relevante en la prestación de GTA/SNA y en las tasas. La consulta se realizará de un modo proporcionado al alcance de los servicios prestados.

Artículo 20

Relaciones con las autoridades militares

Los Estados miembros, en el contexto de la política común de transportes, adoptarán las medidas necesarias para garantizar 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.

Artículo 21

Transparencia contable

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea, independientemente de su régimen jurídico o de propiedad, elaborarán, someterán a auditoría y publicarán 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 no pueda cumplir plenamente las normas internacionales de contabilidad, procurará alcanzar el mayor grado posible de cumplimiento.
2. En todos los casos, los proveedores de servicios de navegación aérea publicarán informes anuales y se someterán periódicamente a una auditoría independiente.
3. Cuando se preste un conjunto de servicios, los proveedores de servicios de navegación aérea definirán y publicarán 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 12 y el artículo 13y, cuando proceda, llevarán cuentas consolidadas correspondientes a otros servicios que no sean de navegación aérea, tal como se exigiría si los servicios en cuestión los prestaran empresas distintas.
4. Los Estados miembros designarán a las autoridades competentes con 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) n.º 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 2002, relativo a la aplicación de normas internacionales de contabilidad²⁴ a los proveedores de servicios de navegación aérea que entren dentro del ámbito de aplicación de dicho Reglamento.

²⁴ DO L 243 de 11.9.2002, p. 1.

Artículo 22

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 solo podrán ser usados con fines operativos.
2. Se permitirá el acceso a los datos operativos pertinentes, con carácter no discriminatorio, a las autoridades competentes, a los proveedores de servicios de navegación aérea certificados o declarados, a los usuarios del espacio aéreo y a los aeropuertos, sin perjuicio de los intereses de la política de seguridad o defensa.
3. Los proveedores de servicios certificados o declarados, 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. La Comisión podrá establecer medidas que regulen los procedimientos que deban seguirse para el intercambio de datos, así como los tipos de datos afectados por las mencionadas condiciones de acceso y su aprobación. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

CAPÍTULO IV

ESPACIO AÉREO E INTEROPERABILIDAD

Artículo 23

Información aeronáutica electrónica

1. Sin perjuicio de la publicación de información aeronáutica por parte de los Estados miembros y de forma que esté en consonancia con dicha publicación, la Comisión, en cooperación con el Gestor de la Red, 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.
2. A efectos de lo dispuesto en el apartado 1, la Comisión velará por el desarrollo de una infraestructura de información aeronáutica a escala de la Unión 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.
3. La Comisión adoptará medidas para el establecimiento y puesta en marcha de un portal electrónico de información integrado. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

Artículo 23 bis²⁵

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 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.
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. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

²⁵ Antigua artículo 7 del Reglamento 551/2004, adaptado al TFUE.

Desarrollo tecnológico e interoperabilidad de la gestión del tránsito aéreo

1. La Comisión adoptará disposiciones de aplicación en materia de promoción del desarrollo tecnológico y la interoperabilidad de la gestión del tránsito aéreo a través del desarrollo y despliegue del Plan Maestro GTA. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3 con anterioridad a la ejecución del Plan Maestro GTA.
2. En lo relativo a las disposiciones contempladas en el apartado 1, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 17, apartado 2, letra b), del Reglamento (CE) n.º 216/2008. Cuando proceda, la Comisión pedirá a la AESA que incluya tales disposiciones en el programa de trabajo anual a que se refiere el artículo 56 de dicho Reglamento.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 25

Adaptación de los anexos

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 a fin de modificar ²⁶ las condiciones que deben imponerse para la concesión de certificados a los proveedores de servicios de navegación aérea enumerados en el punto 2, letras b), c), d), e), f), g), h) del anexo II, de manera que se tenga en cuenta la experiencia obtenida por las autoridades nacionales de supervisión en la aplicación de tales requisitos y condiciones, o la evolución del sistema de gestión del tránsito aéreo en los ámbitos de la interoperabilidad o la prestación integrada de servicios de navegación aérea.

²⁶ En esta fase el anexo I se ha fundido con el anexo V del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que hace referencia el artículo 25 se otorgará a la Comisión por un periodo de cinco años a partir de [*la fecha de publicación del presente Reglamento*]. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por periodos de idéntica duración, a menos que el Parlamento Europeo o el Consejo se opongan a dicha prórroga a más tardar tres meses antes de la finalización de cada periodo.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 25 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. Surtirá efecto al día siguiente de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Es particularmente importante que la Comisión siga su práctica habitual y lleve a cabo consultas con expertos, incluidos expertos de los Estados miembros, antes de adoptar estos actos delegados. La Comisión, tan pronto como adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

²⁷ CION formula una reserva sobre los artículos 26 y 27, y en particular sobre el apartado 4 del artículo 26.

5. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 25 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones ha formulado objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas instituciones han comunicado a la Comisión su intención de no formular objeciones. Este plazo podrá prorrogarse dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 27

Procedimiento de Comité

1. 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. El 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, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
4. En caso de ausencia de dictamen del Comité, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 28

Consultas de la Comisión con las partes interesadas

1. La Comisión creará un mecanismo de consulta a nivel de la Unión con el fin de tratar, cuando proceda, aspectos ligados a la aplicación 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.
2. Las partes interesadas podrán incluir a:
 - los proveedores de servicios de navegación aérea o grupos pertinentes que los representen,
 - el Gestor de Red,
 - las entidades de gestión de aeropuertos o grupos pertinentes que las representen,
 - los usuarios del espacio aéreo interesados o grupos pertinentes que representen a los usuarios del espacio aéreo,
 - los militares,
 - la industria de fabricación,
 - las organizaciones profesionales que representen al personal, y
 - los coordinadores de aeropuertos nacionales.
3. La Comisión pondrá a disposición de los Estados miembros los resultados de la consulta.

Artículo 29

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 30

Relaciones con terceros países

La Unión y sus Estados miembros procurarán ampliar el ámbito del Cielo Único Europeo a los Estados que no sean miembros de la Unión Europea y apoyarán dicha ampliación. Para ello, se comprometerán, en el marco de acuerdos celebrados con terceros países vecinos, a extender el Cielo Único Europeo a estos países. Además, se comprometerán a cooperar con ellos, ya sea en el contexto de bloques funcionales de espacio aéreo o de acuerdos sobre funciones de red, o en el marco del Acuerdo entre la Unión Europea y Eurocontrol, proporcionando un marco general para la cooperación reforzada.

Artículo 31

Asistencia de otros organismos

La Comisión podrá solicitar apoyo de otros organismos para la realización de las tareas que le incumben con arreglo al presente Reglamento, por ejemplo de Eurocontrol en el marco del acuerdo UE-Eurocontrol.

Artículo 32

Confidencialidad

1. Ni las autoridades nacionales de supervisión, de conformidad con su legislación nacional, ni la Comisión, el Gestor de la Red o el organismo de evaluación del rendimiento 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 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 la información delicada a efectos comerciales.
3. La información y los datos facilitados con arreglo al sistema de tarificación contemplado en el artículo 12 se revelarán públicamente.

Artículo 33

Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones por vulneración de las disposiciones del presente Reglamento, en particular por parte de usuarios del espacio aéreo y proveedores de servicios. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 34

Revisión y métodos de evaluación de los efectos

1. La Comisión evaluará periódicamente la aplicación del presente Reglamento e informará de ello al Parlamento Europeo y al Consejo al final de cada periodo de referencia previsto en el artículo 11, apartado 5), letra d). Cuando esté justificado a tal efecto, la Comisión podrá solicitar a los Estados miembros información pertinente respecto a la aplicación del presente Reglamento.
2. Los informes contendrán una evaluación de los resultados alcanzados por las medidas 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.

Artículo 35

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 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.

Artículo 36

[...]

Artículo 37

Derogaciones

Quedan derogados los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, 550/2004 y 551/2004.

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 552/2004, excepto los

-artículos 5 y 6, y los Anexos III y IV de dicho Reglamento, que seguirán aplicándose a los efectos de la formulación de declaraciones hasta que entren en vigor las correspondientes medidas de ejecución indicadas en el artículo 8 *ter*, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 216/2008;

- artículos 4 y 7 del citado Reglamento, que seguirán aplicándose a los efectos de la formulación de declaraciones hasta que entren en vigor las correspondientes medidas de ejecución indicadas en el artículo 24 y en el artículo 8^{ter} del Reglamento (CE) n.º 216/2008.

Las referencias a los Reglamentos derogados se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo III.

Artículo 38

Entrada en vigor y aplicación

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

El artículo 3 será aplicable a los 18 meses de la entrada en vigor del presente Reglamento, excepto para aquellos Estados miembros que notifiquen a la Comisión en los seis meses posteriores a la entrada en vigor del presente Reglamento su decisión de crear autoridades de supervisión nacionales como organismos jurídicamente distintos, en cuyo caso el artículo 3 se aplicará a los 48 meses de la entrada en vigor del presente Reglamento.

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

Hecho en Estrasburgo,

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente

[suprimido e incorporado en el anexo V del Reglamento AESA (cf. doc. 15472/14)]

CONDICIONES QUE SE APLICARÁN A LOS CERTIFICADOS

1. Los certificados especificarán:
 - a) la autoridad nacional de supervisión que lo expide;
 - b) el solicitante (nombre y dirección);
 - c) los servicios y, cuando proceda las funciones, para los que esté certificado el proveedor;
 - d) una declaración de conformidad del solicitante con los requisitos comunes definidos en el artículo 8 *ter* del Reglamento (CE) n.º 216/2008;
 - e) la fecha de expedición y el período de vigencia del certificado.
2. Los certificados podrán incorporar, cuando proceda, otras condiciones adicionales relativas a:
 - a) el acceso no discriminatorio a los servicios de navegación aérea por parte de los usuarios del espacio aéreo y el nivel requerido de prestaciones de dichos servicios, incluidos los niveles de seguridad y de interoperabilidad;
 - b) las especificaciones operativas de los servicios de que se trate;
 - c) el plazo en el que deberían prestarse los servicios;
 - d) los diversos equipos operativos que han de utilizarse en los servicios de que se trate;
 - e) la delimitación o la restricción de las actividades de otros servicios que no estén relacionados con la prestación de servicios de navegación aérea;
 - f) 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;

- g) el suministro de la información que sea razonablemente necesaria para comprobar que el servicio o los servicios cumplen los requisitos comunes, incluyendo planes, datos financieros y de actividad, y los cambios significativos en el tipo y/o el alcance de los servicios de navegación aérea que se prestan;
 - h) 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.
-

CUADRO DE CORRESPONDENCIAS

Reglamento (CE) n.º 549/2004	Reglamento (CE) n.º 550/2004	Reglamento (CE) n.º 551/2004	Reglamento (CE) n.º 552/2004	El presente Reglamento
Artículo 1, apartados 1 a 3				Artículo 1, apartados 1 a 3
		Artículo 1, apartado 3		Artículo 1, apartado 4
Artículo 1, apartado 4				Artículo 1, apartado 5
	Artículo 1			-----
		Artículo 1, apartados 1, 2 y 4		-----
			Artículo 1	-----
Artículo 2, apartados 1 a 35				Artículo 2, apartados 1 a 35
				Artículo 2, apartados 36 a 38
Artículo 2, apartados 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				-----
Artículo 3				-----
Artículo 4, apartados 1 y 2				Artículo 3, apartados 1 y 2

				Artículo 3, apartados 3 y 4
Artículo 4, apartado 3				Artículo 3, apartado 5
				Artículo 3, apartado 6
Artículo 3, apartados 4 a 5				Artículo 3, apartados 7 y 8
				Artículo 3, apartado 9
	Artículo 2, apartado 1			Artículo 4, apartado 1 <i>bis</i>
				Artículo 4, apartado 1, letras a) a g)
	Artículo 2, apartado 2			Artículo 4, apartado 2
				Artículo 5, apartados 1 y 2
	Artículo 2, apartados 3 a 6			Artículo 5, apartados 3 a 6
	Artículo 3, apartados 1 y 2			Artículo 6, apartados 1 y 2
			Artículo 8, apartados 1 y 3	Artículo 6, apartados 3 y 4
				Artículo 6, apartado 5

			Artículo 8, apartados 2 y 4	-----
	Artículo 6			-----
Artículo 10, apartado 1				Artículo 7, apartado 1
				Artículo 7, apartado 2
	Artículo 7, apartado 1			Artículo 8, apartado 1
				Artículo 8, apartado 2
	Artículo 7, apartados 4 y 6			Artículo 8, apartados 3 y 4
	Artículo 7, apartados 2, 3, 5 y 7 a 9			-----
	Artículo 8			Artículo 9
				Artículo 10
	Artículo 9			-----
Artículo 11				Artículo 11
	Artículo 14			Artículo 12
	Artículo 15			Artículo 13
	Artículo 16			Artículo 14

	Artículo 15 <i>bis</i>			Artículo 15
	Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 1			Artículo 16, apartados 1 y 3
				Artículo 16, apartado 2
	Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 2, punto i)			-----
	Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 2			Artículo 16, apartado 4
				Artículo 16, apartado 5
	Artículo 9 <i>bis</i> , apartados 3 a 9			Artículo 16, apartados 6 a 12
	Artículo 9 <i>ter</i>			-----
		Artículo 6, apartados 1 a 2 <i>ter</i>		Artículo 17, apartados 1 y 2, letra b)
				Artículo 17, apartado 2, letras c) a e)
		Artículo 6, apartados 3 a 4 <i>quinquies</i>		Artículo 17, apartados 3 a 4, letra d)
				Artículo 17, apartado 4, letra e)
		Artículo 6, apartados 4 <i>sexies</i> a 4 <i>septies</i>		Artículo 17, apartado 4, letra f) y g)

		Artículo 6, apartados 5 y 7		Artículo 17, apartados 5 y 6
		Artículo 6, apartados 8 y 9		-----
	Artículo 10			Artículo 18
				Artículo 19
	Artículo 11			Artículo 20
	Artículo 12			Artículo 21
	Artículo 13			Artículo 22
		Artículo 3		-----
		Artículo 3 <i>bis</i>		Artículo 23
		Artículo 4		-----
		Artículo 7		-----
		Artículo 8		-----
			Artículo 3	Artículo 24, apartados 1 y 2
			[...]	-----
			Artículo 2	-----
			Artículos [...] 4 a 7	-----
	Artículo 17, apartado 1			Artículo 25

				Artículo 26
Artículo 5, apartados 1 a 3				Artículo 27, apartados 1 a 3
Artículo 5, apartados 4 y 5				-----
Artículo 10, apartados 2 y 3				Artículo 28, apartados 1 y 2
Artículo 6				Artículo 29
Artículo 7				Artículo 30
Artículo 8				Artículo 31
	Artículo 4			-----
			Artículo 9	-----
	Artículo 18			Artículo 32
Artículo 9				Artículo 33
Artículo 12, apartados 2 a 4				Artículo 34, apartados 1 a 3
Artículo 12, apartado 1				-----
	Artículo 18 <i>bis</i>			-----
		Artículo 10		-----
Artículo 13				Artículo 35
Artículo 13 <i>bis</i>				Artículo 36

			Artículo 10	-----
			Artículo 11	Artículo 37
	Artículo 19, apartado 1			Artículo 38
	Artículo 19, apartado 2			-----
	Anexo I		Anexo V	[...]
			Anexo I	-----
	Anexo II			Anexo II
			Anexo II	-----
				Anexo III
			Anexo III	-----
			Anexo IV	-----
