



Bruselas, 4 de junio de 2021
(OR. en)

9490/21

Expedientes interinstitucionales:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 148
CODEC 832
IA 110

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Delegaciones
N.º doc. prec.:	9162/21 + ADD 1-4 + AD1CO1
N.º doc. Ción.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/21 + COR 1, ST 11020/20
Asunto:	Propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (texto refundido) Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/1139 en lo relativo a la capacidad de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea para actuar como Órgano de Evaluación del Rendimiento del Cielo Único Europeo - Orientación general (3 de junio de 2021)

Adjunto se remite a las delegaciones la orientación general del Consejo sobre las propuestas de referencia, adoptada por el Consejo en su sesión n.º 3798 del 3 de junio de 2021.

↓ 549/2004 (adaptado)

2013/0186 (COD)

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo

(Texto refundido)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

¹ ~~DO C 241 de 7.10.2002, p. 24. DO C [...] de [...], p. [...].~~

² ~~DO C 278 de 14.11.2002, p. 13. DO C [...] de [...], p. [...].~~

↴ nuevo

(1) El Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo³, el Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴ y el Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵ han sido modificados sustancialmente. Dado que deben hacerse nuevas modificaciones, en aras de la claridad conviene proceder a la refundición de dichos Reglamentos.

↓ 549/2004 considerando 1 (adaptado)

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

↓ 549/2004 considerando 2 (adaptado)

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

³ Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

⁴ Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

⁵ Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

- (2) La adopción por parte del Parlamento Europeo y del Consejo del primer paquete de la legislación relativa al ~~Cielo Único Europeo~~, es decir, del Reglamento (CE) n.º 549/2004, ~~de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco)~~, del Reglamento (CE) n.º 550/2004, ~~de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios)~~, del Reglamento (CE) n.º 551/2004, ~~de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo)~~, y del Reglamento (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶, ~~de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad)~~, estableció una sólida base jurídica para un sistema de gestión del tránsito aéreo ininterrumpido, interoperable y seguro. ⇒ La adopción del segundo paquete, a saber, el Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷, reforzó en mayor medida la iniciativa del Cielo Único Europeo, al introducir los conceptos de sistema de evaluación del rendimiento y Gestor de la Red, con el fin de seguir mejorando el rendimiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo. El Reglamento (CE) n.º 552/2004 ha quedado derogado por el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸, ya que las normas necesarias para la interoperabilidad de los sistemas, componentes y procedimientos de gestión del tránsito aéreo se han incluido en este último Reglamento. ⇐

⁶ Reglamento (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 26).

⁷ Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 y (CE) n.º 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación (DO L 300 de 14.11.2009, p. 34).

⁸ Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

↓ nuevo

↻ Consejo

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

↓ 550/2004 considerando 3 (adaptado)

~~El Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (denominado en lo sucesivo Reglamento marco)⁹ fija el marco para la creación del cielo único europeo.~~

↓ 551/2004 considerando 4 (adaptado)

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

↓ 551/2004 considerando 5 (adaptado)

↻ Consejo

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

↻ (4 bis) El presente Reglamento no debe afectar a los derechos y responsabilidades de los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago. ↻

⁹ ~~Véase la página 1 del presente Diario Oficial.~~

¹⁰ ~~Véase la página 1 del presente Diario Oficial.~~

↓ 1070/2009 considerando 1

⇒ Consejo

- (5) La puesta en práctica de la política común de transportes exige un sistema de transporte aéreo eficaz que permita el funcionamiento seguro, regular y sostenible de los servicios de transporte aéreo, que optimice la ⇒ utilización del espacio aéreo y su ⇐ capacidad ⇒, que contribuya a la sostenibilidad de la aviación ⇐ y que facilite la libre circulación de mercancías, personas y servicios.
-

↓ 1070/2009 considerando 37

(adaptado)

⇒ nuevo

- (6) La persecución simultánea de los objetivos de incremento del nivel de las normas de seguridad aérea y mejora del rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en Europa exige que se tenga en cuenta el factor humano. Por consiguiente, los Estados miembros deben estudiar la introducción de ⇒ defender los ⇐ principios de «la cultura justa». ⇒ Deben considerarse y tenerse en cuenta los dictámenes y recomendaciones del Grupo de Expertos sobre la Dimensión Humana¹¹ del Cielo Único Europeo. ⇐
-

↓ nuevo

⇒ Consejo

- (7) Las mejoras en el comportamiento medioambiental de la gestión del tránsito aéreo también contribuyen ⇒ [...] ⇐ a la consecución de los objetivos incluidos en el Acuerdo de París ⇒ [...] ⇐ ⇒ en ⇒ la Comunicación de la Comisión sobre ⇐ el Pacto Verde Europeo ⇒ [...] ⇐, en ⇒ las Conclusiones del Consejo sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión y en la Agenda Digital para Europa, en ⇐ particular mediante la reducción de las emisiones de la aviación.

¹¹ C(2017) 7518 final.

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

↓ 549/2004 considerando 6 (adaptado)

☞ Consejo

(8) ☞ (8) ☹ — ☒ En 2004, ☒ los ~~Los~~ Estados miembros ~~han aprobado~~ aprobaron una declaración general sobre los aspectos militares relacionados con el ~~Cielo Único Europeo~~ cielo único europeo ☞ ¹² ☹ ☞, que han reiterado. ☹ ¹³ De conformidad con ☞ [...] ☹ ☞ dicha ☹ declaración, los Estados miembros deben, en particular, intensificar la cooperación entre los ámbitos civil y militar, y en caso de que lo consideren necesario los Estados miembros interesados, y en la medida en que así lo consideren, facilitar la cooperación entre sus fuerzas armadas en todos los aspectos de la gestión del tránsito aéreo.

↓ 549/2004 considerando 3

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

↓ 549/2004 considerando 4

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

¹² ☞ Véase el DO L 96 de 31.3.2004, p. 9. ☹

¹³ ~~Véase la página 9 del presente Diario Oficial.~~

↓ 549/2004 considerando 5 (adaptado)

↻ Consejo

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

↻ (9 bis) Los Estados miembros, junto con terceros países cuando proceda, pueden establecer bloques funcionales de espacio aéreo para desarrollar una cooperación y una coordinación más estrechas a fin de promover el rendimiento de la red de gestión del tránsito aéreo en el Cielo Único Europeo y reducir los efectos sobre el medio ambiente. ☒

↓ 549/2004 considerando 23 (adaptado)

~~El Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar y dicho régimen no ha comenzado aún a aplicarse.~~

↓ 550/2004 considerando 1

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

↓ 550/2004 considerando 4

~~A fin de crear el cielo único europeo, deben adoptarse medidas que garanticen la prestación segura y eficaz de servicios de navegación aérea en consonancia con la organización y la utilización del espacio aéreo previstos en el Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (denominado en lo sucesivo Reglamento del espacio aéreo)¹⁴. Es importante organizar de forma armonizada la prestación de dichos servicios para responder adecuadamente a la demanda de los usuarios del espacio aéreo y para regular el tránsito aéreo de modo seguro y eficaz.~~

↓ 551/2004 considerando 1

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

↓ 551/2004 considerando 2 (adaptado)

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

↓ 551/2004 considerando 3 (adaptado)

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

¹⁴ Véase la página 20 del presente Diario Oficial.

↓ 551/2004 considerando 6

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

↓ 551/2004 considerando 7

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

↓ 549/2004 considerando 8

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

↓ 549/2004 considerando 24

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

↓ 549/2004 considerando 9

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

↓ 549/2004 considerando 10

~~Los servicios de navegación aérea, y en particular los servicios de tránsito aéreo que tienen carácter de autoridades públicas, requieren una separación funcional o estructural, y están organizados, según los Estados miembros, con arreglo a formas jurídicas que varían mucho de un Estado miembro a otro.~~

↓ 549/2004 considerando 11

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

↓ 1070/2009 considerando 9 (adaptado)

⇒ nuevo

⇒ Consejo

- (10) ⇒ Los Estados miembros deben designar a una autoridad nacional de supervisión para que asuma las funciones que se atribuyan a dicha autoridad en virtud del presente Reglamento. ● 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. ⇒ [...] ● ⇒ En particular, la financiación de esas autoridades debe garantizar su independencia y permitirles actuar de conformidad con los principios de equidad, transparencia, no discriminación y proporcionalidad. El personal de las autoridades nacionales de supervisión debe actuar con independencia, en particular evitando conflictos de interés entre la prestación de servicios de navegación aérea y el desempeño de sus funciones. ● Ello <⊗> no debe <⊗> impedir <⊗> ~~eximir a esas autoridades de~~ que <⊗> una autoridad nacional de supervisión <⊗> ⇒ forme parte de una autoridad reguladora responsable de varios sectores regulados, si esta cumple los requisitos de independencia, ni que se asocie ⇒ [...] ● por lo que respecta a su estructura organizativa ⇒, en particular con la autoridad nacional competente designada de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 o con la autoridad nacional de competencia ● ⇐ ~~ejercer sus tareas dentro de un marco administrativo.~~
-

↓ nuevo

⇒ Consejo

- (11) ⇒ [...] ●

↓ 1070/2009 considerando 10

⇒ nuevo

- (12) Las autoridades nacionales de supervisión deben desempeñar un cometido clave en la ejecución ~~de los programas~~ del Cielo Único Europeo ~~cielo único europeo~~ y la Comisión, por consiguiente, deben ~~facilitar la cooperación~~ cooperar entre ellas, ~~incluida la cooperación a nivel regional~~, con vistas a facilitar el intercambio de ⇒ información sobre su trabajo y principios para la toma de decisiones, ⇐ mejores prácticas ⇒ y procedimientos, así como con respecto a la aplicación del presente Reglamento, ⇐ y desarrollar un enfoque común ⇒, incluso a través de la mejora de la cooperación a nivel regional ⇐. Tal cooperación debe producirse regularmente.

↓ 550/2004 considerando 6

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

↓ 550/2004 considerando 7

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

↓ 549/2004 considerando 17 (adaptado)

~~Los interlocutores sociales deben ser oportunamente informados y consultados sobre todas las medidas que tengan repercusiones sociales importantes. Debe igualmente consultarse al Comité de diálogo sectorial establecido sobre la base de la Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea¹⁵.~~

↴ nuevo

↻ Consejo

(13) ↻ [...] ↻

(14) ↻ [...] ↻ ↻ Los proveedores de servicios de navegación aérea deben poder ofrecer servicios en la Unión en condiciones no discriminatorias cuando sean titulares de un certificado o de una declaración de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139. ↻

¹⁵ ~~DO C 225 de 12.8.1998, p. 27.~~

- (14 bis) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2, apartado 3, letra c), del Reglamento (UE) 2018/1139, dicho Reglamento, incluidos los requisitos de certificación establecidos en su artículo 41, no se aplica a la gestión del tránsito aéreo ni a los servicios de navegación aérea que sean provistos u ofrecidos por el ejército. Por consiguiente, también debe autorizarse a los Estados miembros a permitir la prestación de este tipo de servicios de navegación aérea en todo el espacio aéreo bajo su responsabilidad, o en parte de él, sin certificación o sin que se aplique parte o la totalidad del presente Reglamento. En esos casos, el Estado miembro de que se trate puede, en particular, designar a los proveedores militares de servicios de que se trate para que presten servicios de tránsito aéreo o servicios meteorológicos de conformidad con el presente Reglamento. ©
- (14 ter) El presente Reglamento no exige la certificación de las señales proporcionadas por el sistema global de navegación por satélite (GNSS). ©
- (15) No debe haber discriminación entre usuarios del espacio aéreo en la prestación de servicios equivalentes de navegación aérea.
- (16) Los servicios de tránsito aéreo ➤ [...] © ➤ deben prestarse © con carácter exclusivo ➤. © ➤ [...] © ➤ Los proveedores de dichos servicios © deben estar sujetos a designación y a requisitos ➤ [...] © de interés público ➤ por lo que respecta, en particular, a la seguridad y la defensa nacionales, así como a la ubicación de su centro de actividad principal y a su propiedad. A este respecto, debe tenerse en cuenta que la prestación de servicios de tránsito aéreo, tal como se contempla en el presente Reglamento, está vinculada al ejercicio de las prerrogativas de un poder público que no son de naturaleza económica y, en consecuencia, no están sujetas a la aplicación de las normas en materia de competencia del Tratado ©.
- (16 bis) Los Estados miembros deben velar por que su legislación nacional no impida que se designe a un proveedor de servicios de tránsito aéreo específicamente porque el centro de actividad principal del proveedor de servicios de que se trate se encuentra en otro Estado miembro o porque dicho proveedor es propiedad de nacionales de ese Estado miembro en los casos en que la aplicación de esta disposición de Derecho interno supondría una restricción injustificada de la libre prestación de servicios o de la libertad de establecimiento, lo que debe evaluarse caso por caso a la luz de todas las circunstancias pertinentes. ©
- (16 ter) Basándose en sus análisis de las consideraciones de seguridad, los Estados miembros deben poder designar de manera exclusiva uno o varios proveedores de servicios meteorológicos por lo que respecta a la totalidad del espacio aéreo bajo su responsabilidad, o a parte de este, sin necesidad de organizar una licitación. ©

➔ (16 *quater*) La cooperación entre proveedores de servicios de navegación aérea es una herramienta importante para mejorar el rendimiento global del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo, y debe fomentarse. ☐

(17) ➔ Basándose en sus análisis de las consideraciones de seguridad, los Estados miembros pueden permitir a los ☐ ➔ [...] ☐ proveedores de servicios de tránsito aéreo ➔, a ☐ ➔ [...] ☐ los operadores de aeropuertos ➔ o a un grupo de operadores de aeropuertos ☐ ➔ [...] ☐ recurrir a la contratación pública de ➔ [...] ☐ servicios de comunicación, navegación y vigilancia (CNS), servicios de información aeronáutica (AIS), servicios de datos de tránsito aéreo (ADS), servicios meteorológicos (MET) ➔, a menos que el Estado miembro de que se trate designe un único proveedor de servicios meteorológicos. ☐ o servicios de tránsito aéreo de aproximación ➔ [...] ☐ ➔ para el control de aeródromo y el control de aproximación ☐. ➔ [...] ☐ ➔ La ☐ posibilidad de recurrir a dicha contratación ➔ puede permitir ☐ ➔ [...] ☐ una mayor flexibilidad y ➔ promover ☐ ➔ [...] ☐ la innovación en los servicios, sin que ello afecte a ➔ la seguridad y a ☐ las necesidades específicas ➔, en particular ☐ de las fuerzas armadas, en materia de confidencialidad, interoperabilidad, resiliencia del sistema, acceso a los datos y seguridad de la gestión del tránsito aéreo.

(18) Cuando ➔ los servicios meteorológicos o ☐ los servicios de tránsito aéreo ➔ [...] ☐ ➔ para el control de aeródromo y el control de aproximación ☐ sean objeto de contratación pública, no deben estar sujetos al sistema de ➔ [...] ☐ ➔ evaluación del rendimiento ☐ establecido en el presente Reglamento ➔ [...] ☐.

(19) ➔ [...] ☐

(20) Cuando proceda, la contratación pública de los servicios de navegación aérea debe llevarse a cabo de conformidad con la Directiva 2014/24/UE¹⁶ ➔ [...] ☐ la Directiva 2014/25/UE¹⁷, ambas del Parlamento Europeo y del Consejo ➔ [...] ☐ ➔, salvo que se disponga otra cosa en virtud del presente Reglamento, y con los principios de igualdad de trato, no discriminación y transparencia, así como con las disposiciones aplicables del Tratado, en particular las normas del Tratado relativas a la libre prestación de ☐ servicios ➔ [...] ☐ ➔ y a la libertad de establecimiento. ☐

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

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

(21) La gestión del tránsito de aeronaves no tripuladas exige la disponibilidad de servicios comunes de información. A fin de contener los costes de dicha gestión del tránsito, los precios de los servicios comunes de información deben prestados con carácter exclusivo deben basarse en el coste y en un margen de beneficio razonable, y deben estar sujetos a la aprobación de las autoridades nacionales de supervisión. Para permitir la prestación del servicio, debe otorgarse a los proveedores de servicios comunes de información acceso a los datos operativos pertinentes en condiciones justas, razonables y no discriminatorias.

(21 bis) La disponibilidad de datos operativos pertinentes relativos al tránsito aéreo general es esencial para permitir la prestación flexible de servicios de datos de tránsito aéreo, sobre bases transfronterizas y a escala de la Unión. Por tanto, estos datos deben ponerse a disposición de las partes interesadas pertinentes en condiciones justas, razonables y no discriminatorias. La exactitud de la información, incluida la relativa al estado del espacio aéreo y a situaciones específicas del tránsito aéreo, así como su distribución oportuna a los controladores civiles y militares, tienen repercusiones directas en la seguridad y la eficiencia de las operaciones, en particular en la eficiencia medioambiental de los vuelos. El acceso oportuno a información actualizada sobre el estado del espacio aéreo es esencial para todas las partes que deseen aprovechar las estructuras del espacio aéreo facilitadas al confeccionar o modificar sus planes de vuelo.

(22) Los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación deben garantizar el funcionamiento eficiente, sostenible y continuo del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo. Además, tienen por objetivo hacer que los servicios de navegación aérea prestados en condiciones distintas de las condiciones de mercado sean más rentables y promover una mejor calidad del servicio. Con este fin, deben incluir incentivos pertinentes y apropiados. A la vista de este objetivo, el sistema de evaluación del rendimiento no debe cubrir los servicios contratados de conformidad con el presente Reglamento. El sistema de evaluación del rendimiento debe abarcar todos los servicios de navegación aérea que un proveedor de servicios de tránsito aéreo designado preste o contrate con otros proveedores de servicios, también en los casos en que dicho proveedor de servicios preste servicios de navegación aérea y servicios de tránsito aéreo.

(22 bis) Puede designarse un Órgano de Evaluación del Rendimiento (OER) para asesorar y asistir a la Comisión, así como a las autoridades nacionales de supervisión, en la aplicación de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación.

(23)

(24) ➡ [...]

(25) Habida cuenta de los elementos transfronterizos y de red inherentes a la prestación de servicios de navegación aérea ➡ [...] ➡, el rendimiento ➡ de ruta ➡ debe evaluarse ➡ [...] ➡ en relación con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. ➡ [...] ➡.

➡ (25 bis) ➡ ➡ [...] ➡ ➡ D ➡ ado su conocimiento de las circunstancias locales, ➡ [...] ➡ ➡ debe corresponder a los Estados miembros y a sus autoridades nacionales de supervisión la elaboración y adopción de los proyectos de planes y objetivos de rendimiento. Dichos planes deben basarse en particular en las aportaciones del proveedor o los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados por lo que respecta a todos los servicios de navegación aérea que dichos proveedores de servicios presten o contraten. La Comisión debe ser la encargada de evaluar dichos planes. Las autoridades nacionales de supervisión deben también encargarse de realizar un seguimiento del rendimiento de los proveedores de servicios de tránsito aéreo, así como de imponer medidas correctoras, cuando proceda. ➡

(26) Los proyectos de planes de rendimiento ➡ [...] ➡ ➡ deben contener objetivos de rendimiento ➡ de ruta ➡ [...] ➡ coherentes con los objetivos de rendimiento ➡ [...] ➡ a escala de la Unión ➡, así como objetivos de rendimiento de aproximación en los ámbitos clave del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, teniendo en cuenta la mismo tiempo las circunstancias locales y las interdependencias entre los ámbitos clave de rendimiento y la seguridad, ➡ y conformes con determinados criterios cualitativos, a fin de garantizar en la medida de lo posible el cumplimiento efectivo de los objetivos fijados. ➡ [...] ➡

(27) El rendimiento de la ➡ [...] ➡ red debe estar sujeto a criterios específicos, habida cuenta del carácter peculiar de ➡ [...] ➡ ➡ las ➡ funciones ➡ de red ➡. La ➡ [...] ➡ red debe ➡ [...] ➡ estar sujeta ➡ [...] ➡ a objetivos de rendimiento en los ámbitos clave de rendimiento del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad.

- (28) El sistema de tarificación debe basarse en el principio de que los usuarios del espacio aéreo deben pagar por el coste derivado de la prestación de los servicios ➡ [...] ➡ que se les hayan facilitado o que se hayan facilitado en su beneficio ➡ que no se ➡ [...] ➡ hayan ➡ cubierto de otro modo. Los costes ➡ soportados en relación con la prestación de servicios de navegación aérea por las autoridades nacionales de los Estados miembros, en particular las autoridades nacionales competentes y las autoridades nacionales de supervisión, así como EUROCONTROL y ➡ [...] ➡ el Gestor de la Red ➡ [...] ➡, pueden ➡ incluirse en los costes determinados que pueden imputarse a los usuarios del espacio aéreo. Las tasas deben alentar la prestación segura, eficaz, efectiva y sostenible de los servicios de navegación aérea, con vistas a lograr un alto nivel de seguridad y rentabilidad y alcanzar los objetivos de rendimiento, y deben ➡ [...] ➡ apoyar la reducción ➡ d ➡ el impacto medioambiental de la aviación.
- (29) ➡ [...] ➡ Debe permitirse a los Estados miembros disponer la ➡ modulación de las tasas para mejorar el rendimiento medioambiental y la calidad del servicio, en particular mediante un mayor uso de combustibles alternativos sostenibles, un aumento de la capacidad y una disminución de los retrasos, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad. ➡ [...] ➡ La Comisión debe llevar a cabo un estudio de viabilidad sobre los efectos de la modulación de las tasas en el tránsito aéreo y en las partes interesadas, así como sobre la contribución de dicha modulación al logro de los objetivos del Cielo Único Europeo. ➡
- (30) ➡ [...] ➡
- ➡ (30 bis) Deben establecerse mecanismos como la ampliación o la suspensión de un periodo de referencia en curso o la adaptación de los objetivos de rendimiento durante un periodo de referencia a fin de hacer frente a acontecimientos imprevistos y significativos que tengan un impacto importante en la aplicación de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación cuando se observe una desviación significativa de las previsiones de tránsito. ➡
- ➡ (30 ter) Sin perjuicio del procedimiento establecido en el artículo 258 del TFUE, la Comisión debe analizar el cumplimiento por parte de los Estados miembros de los requisitos establecidos en el marco de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación y, cuando proceda, puede emitir un dictamen sobre el cumplimiento de dichos requisitos. ➡
- (31) Deben adoptarse disposiciones relativas a la transparencia de las cuentas de los proveedores de servicios de navegación aérea, como método para evitar las subvenciones cruzadas y las consiguientes distorsiones.

(32) Las funciones de red ➡ [...] ➡ deben contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y apoyar la consecución de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Deben ➡ [...] ➡ ➡ facilitar ➡ el uso sostenible, eficiente y respetuoso con el medio ambiente del espacio aéreo y de los recursos escasos, reflejar las necesidades operativas en el despliegue de la infraestructura de la red europea de gestión del tránsito aéreo y prestar apoyo en caso de crisis de la red.

➡ (32 bis) ➡ Algunas de las ➡ funciones de red, como la gestión de afluencia del tránsito aéreo, deben ser coordinadas de manera central por un único organismo para brindar apoyo a las acciones llevadas a cabo por los Estados miembros y las partes interesadas operativas pertinentes. En consecuencia, algunas de las ➡ tareas que contribuyen a la ejecución de estas funciones debe llevarlas a cabo el Gestor de la Red, que en su actuación debe tener en cuenta a todas las partes interesadas operativas afectadas. ➡ Deben establecerse en el presente Reglamento las tareas específicas del Gestor de la Red. El Gestor de la Red debe ser designado por la Comisión. La Comisión debe designar, para que efectúe estas tareas, a EUROCONTROL, dada la amplia experiencia de esta organización en el ámbito de la aviación, o a otro organismo imparcial y competente. ➡

(33) ➤ Las partes interesadas operativas, que deben ejecutar las funciones de red a escala local y operativa, así como los Estados miembros, deben participar plenamente en la ejecución de dichas funciones y en el proceso de toma de decisiones. En consecuencia, el Gestor de la Red debe adoptar medidas mediante una toma de decisiones cooperativa basándose, en particular, en la consulta a las partes interesadas operativas y los Estados miembros, así como en acuerdos de trabajo detallados y en los procesos de las operaciones. ➤ En ➤ dicho ➤ ➤ [...] ➤ proceso de toma de decisiones ➤ [...] ➤ cooperativa ➤ [...] ➤ debe prevalecer ➤, ➤ ➤ [...] ➤ en la medida de lo posible, el interés de la red, sin perjuicio de las necesidades de seguridad y defensa. ➤ El proceso debe permitir que se resuelvan los problemas y se llegue a un consenso siempre que sea posible. Además, a fin de garantizar la adecuada gobernanza de la ejecución de las funciones de red, debe establecerse un Consejo de Administración de la Red que garantice una representación adecuada de los intereses de todos los agentes que participan en la ejecución de estas funciones. Sin perjuicio de la consulta al Consejo de Administración de la Red sobre decisiones normativas o estratégicas como el refrendo del Plan Estratégico de la Red, las medidas adoptadas mediante una ➤ ➤ [...] ➤ toma de decisiones cooperativa ➤ [...] ➤ ➤ y por el Consejo de Administración de la Red deben ser de naturaleza operativa o técnica y garantizar el funcionamiento diario de la red de conformidad con los objetivos del presente Reglamento ➤. ➤ Deben definirse claramente los poderes de decisión del Gestor de la Red y del Consejo de Administración de la Red, así como el alcance ➤ ➤ [...] ➤ del proceso de toma de decisiones cooperativa ➤. Los actos adoptados en el marco ➤ ➤ [...] ➤ de la ➤ s funciones de ➤ red ➤ deben estar sujetos a control judicial, según proceda, de conformidad con las condiciones establecidas en el Tratado ➤ ➤ [...] ➤.

(34) ➤ [...] ➤

↓ 1070/2009 considerando 11
(adaptado)

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

↓ 550/2004 considerando 2 (adaptado)

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

↓ 550/2004 considerando 10

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

↓ 550/2004 considerando 12

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

↓ 550/2004 considerando 14

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

↓ 550/2004 considerando 5

~~La prestación de servicios de tránsito aéreo, tal como se contempla en el presente Reglamento, está relacionada con el ejercicio de las competencias de los poderes públicos que no son de índole económica y por tanto no justifican la aplicación de las normas del Tratado en materia de competencia.~~

↓ 550/2004 considerando 13

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

↓ 550/2004 considerando 15

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

↓ 550/2004 considerando 19

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

↓ 550/2004 considerando 20

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

↓ 550/2004 considerando 21

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

↓ 550/2004 considerando 22

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

↓ 550/2004 considerando 23

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

↓ 550/2004 considerando 24

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

↓ 550/2004 considerando 25

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

↓ 550/2004 considerando 26

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

↓ 550/2004 considerando 27

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

↓ 551/2004 considerando 8

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

↓ 551/2004 considerando 13

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

↓ nuevo

↻ Consejo

(35) ↻ [...] ↻

↓ 550/2004 considerando 16

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

↓ 550/2004 considerando 17

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

↓ 550/2004 considerando 18

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

↓ 551/2004 considerando 9

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

↓ 551/2004 considerando 10

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

↓ 1070/2009 considerando 30
(adaptado)
⇒ nuevo

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

↕ nuevo

➡ Consejo

- (37) La utilización segura y eficiente del espacio aéreo solo puede lograrse por medio de una estrecha cooperación entre sus usuarios civiles y militares, que en la práctica se basa fundamentalmente en el concepto de utilización flexible del espacio aéreo y en una coordinación civil-militar eficaz establecida por la OACI. ➡ [...] ➡ P ➡ para garantizar la aplicación ➡ uniforme ➡ de este concepto, ➡ [...] ➡ debe facultarse a la Comisión para ➡ [...] ➡ adoptar actos de ejecución, dentro de los límites de la política común de transportes y sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros sobre su espacio aéreo ➡.
- (38) El proyecto SESAR tiene por objeto permitir un desarrollo seguro, eficiente y sostenible desde el punto de vista medioambiental del transporte aéreo mediante la modernización del sistema europeo y mundial de gestión del tránsito aéreo. Para contribuir a su plena eficacia, debe garantizarse una coordinación adecuada entre las fases del proyecto. El Plan Maestro ATM Europeo debe ser el resultado de la fase de definición de SESAR y debe contribuir a lograr los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.
- (39) El objetivo del concepto de proyectos comunes debe ser aplicar, de manera oportuna, coordinada y sincronizada, los cambios operativos esenciales establecidos en el Plan Maestro ATM Europeo que tengan un impacto en toda la red. La Comisión debe encargarse de llevar a cabo un análisis de costes y beneficios de la financiación, con vistas a acelerar el despliegue del proyecto SESAR.
- (40) El cumplimiento de los requisitos de los sistemas y componentes de la gestión del tránsito aéreo establecidos por el Reglamento (UE) 2018/1139 debe garantizar la interoperabilidad de dichos sistemas y componentes, en beneficio del Cielo Único Europeo.

↓ 551/2004 considerando 11

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

↓ 551/2004 considerando 12

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

↓ 551/2004 considerando 14

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

↓ 551/2004 considerando 15

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

↓ 551/2004 considerando 16

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

↓ 551/2004 considerando 17

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

↓ 551/2004 considerando 18

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

↓ 549/2004 considerando 7

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

↓ 549/2004 considerando 25

~~Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión¹⁸.~~

¹⁸ ~~DO C 184 de 17.7.1999, p. 23.~~

↓ 549/2004 considerando 26 (adaptado)

~~El apartado 2 del artículo 8 del Reglamento interno estándar para los comités¹⁹ establecidos en aplicación de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE contiene una disposición modelo con arreglo a la cual el Presidente de un comité podrá invitar a sus reuniones a terceras personas. Si procede, el presidente del Comité del cielo único debe invitar a sus reuniones, en calidad de observadores o de expertos, a los representantes de Eurocontrol.~~

↓ 549/2004 considerando 18

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

↓ 549/2004 considerando 12

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

↓ 549/2004 considerando 13

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

¹⁹ ~~DO C 38 de 6.2.2001, p. 3.~~

↓ 549/2004 considerando 14

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

↓ 549/2004 considerando 15 (adaptado)

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

↓ 549/2004 considerando 16

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

↓ 550/2004 considerando 8

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

↓ 550/2004 considerando 9

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

↓ 550/2004 considerando 28

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

↓ 549/2004 considerando 19

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

↓ 549/2004 considerando 21

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

↓ 551/2004 considerando 19

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

↓ 549/2004 considerando 22

~~El presente Reglamento no afecta a la competencia de los Estados miembros para adoptar disposiciones relativas a la organización de sus fuerzas armadas. Esta competencia de los Estados miembros puede llevarles a adoptar medidas para que sus fuerzas armadas dispongan de un espacio aéreo suficiente para mantenerse en un estado de formación y entrenamiento adecuado. Por lo tanto es conveniente prever una cláusula de salvaguardia para permitir el ejercicio de dicha competencia.~~

↴ nuevo

➡ Consejo

(41) ➡ [...] ➡

(42) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, en particular por lo que respecta a ➡ [...] ➡ la designación del Órgano de Evaluación del Rendimiento, ➡ la ejecución de los ➡ [...] ➡ sistemas ➡ de evaluación del rendimiento y de tarificación, en particular ➡ por lo que respecta a ➡ la fijación de objetivos de rendimiento a escala de la Unión, ➡ [...] ➡ los criterios y procedimientos para la evaluación de los proyectos de planes y objetivos de rendimiento de los proveedores de servicios de tránsito aéreo y el Gestor de la Red, ➡ la evaluación y la aprobación de los planes de rendimiento, ➡ el seguimiento del rendimiento, las normas relativas al suministro de información sobre costes y tasas, el contenido y el establecimiento de la base de costes para las tasas y la fijación de tarifas unitarias para los servicios de navegación aérea, los mecanismos de incentivación y de reparto de riesgos, ➡ las normas sobre la ejecución de las funciones de red, sobre ➡ la designación del Gestor de la Red y los términos y condiciones de esa designación, ➡ así como ➡ las tareas del Gestor de la Red ➡ sobre el Consejo de Administración de la Red, sobre el proceso de toma de decisiones cooperativa ➡ y los mecanismos de gobernanza ➡ de la red ➡ ➡ [...] ➡, los requisitos relativos a la disponibilidad de datos operativos ➡ [...] ➡, la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo, así como el establecimiento de proyectos comunes y los mecanismos de gobernanza que les son aplicables, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰. ➡ Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no debe adoptar el proyecto de acto de ejecución. ➡

²⁰ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

↓ 1070/2009 considerando 11

(adaptado)

⇒ Consejo

- (43) ⇒ Debe consultarse, respectivamente, a las organizaciones del personal ⌚ ⌚ [...] ⌚ sociales ⇒ y profesionales ⌚ ⌚ [...] ⌚ sobre todas las medidas ⇒ propuestas ⌚ que tengan ⇒ una importante dimensión ⌚ ⌚ [...] ⌚ social ⇒ [...] ⌚ ⇒ tecnológica y humana o repercusiones relacionadas con el rendimiento ⌚ ⌚ [...] ⌚. A nivel ~~comunitario~~ ☒ de la Unión ☒ debe igualmente consultarse al Comité de diálogo sectorial establecido sobre la base de la Decisión 98/500/CE de la Comisión²¹ ⇒ y al Grupo de Expertos sobre la Dimensión Humana ⌚.
-

↓ 549/2004 considerando 20 (adaptado)

⇒ Consejo

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

⇒ (44 *ter*) El presente Reglamento no debe impedir que los Estados miembros apliquen medidas necesarias para la salvaguarda de los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa. Además, no afecta a la competencia de los Estados miembros para adoptar disposiciones relativas a la organización de sus fuerzas armadas. Esta competencia de los Estados miembros puede llevarles a adoptar medidas para que sus fuerzas armadas dispongan de un espacio aéreo suficiente para mantenerse en un estado de formación y entrenamiento adecuado. Por lo tanto, es conveniente prever una cláusula de salvaguardia para permitir el ejercicio de dicha competencia. ⌚

↓ nuevo

⇒ Consejo

- (45) ⇒ [...] ⌚

²¹ DO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

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

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

↓ 1070/2009 artículo 1.1 (adaptado)

⇒ nuevo

↻ Consejo

Artículo 1

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

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

↓ 1070/2009 artículo 1.2 (adaptado) ↻ Consejo
--

2. El presente Reglamento ~~y las medidas contempladas en el artículo 3~~ se aplicarán sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo y de las necesidades de los Estados miembros en lo que respecta al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa, como establece el artículo ~~4413~~. El presente Reglamento ~~y las medidas contempladas en el artículo 3~~ no incluye ~~en~~ las operaciones y entrenamiento militares. ↻ Se garantizará la coordinación con las autoridades militares para determinar y atajar las posibles repercusiones de la aplicación del presente Reglamento en las actividades del ejército. ⌚

↓ 1070/2009 artículo 1.3 (adaptado)

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

~~CAPÍTULO I~~

~~DISPOSICIONES GENERALES~~

~~Artículo 1~~

~~Objetivo y ámbito de aplicación~~

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

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

~~CAPÍTULO I~~

~~ASPECTOS GENERALES~~

~~Artículo 1~~

~~Objetivo y ámbito de aplicación~~

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

~~2. La utilización del espacio aéreo afianzará el funcionamiento de los servicios de navegación aérea como un conjunto coherente y global de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (denominado en lo sucesivo Reglamento de prestación de servicios)²².~~

↓ 551/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

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

²² ~~Véase la página 10 del presente Diario Oficial.~~

↓ 551/2004

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

↓ 1070/2009 artículo 1.1

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

↓ nuevo

→ Consejo

→ [...] ←

→ [...] ←

↓ 549/2004 (adaptado)

Artículo 2

Definiciones

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

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

↻ Consejo

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

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

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

↻ 2 bis) «Agencia»: la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea establecida en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139; ☒

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

44) «servicios de navegación aérea»: los servicios de tránsito aéreo, los servicios de comunicación, navegación y vigilancia ☒ (CNS) ☒, ↻ incluidos los servicios que aumentan las señales emitidas por satélites de las constelaciones de base del GNSS a efectos de la navegación aérea, ☒ los servicios meteorológicos ↻ destinados a la navegación aérea ☒ ~~destinados a la navegación aérea~~ ☒ (MET) ☒, ~~y~~ los servicios de información aeronáutica ☒ (AIS) ☒ ☒ y los servicios de datos de tránsito aéreo (ADS) ☒

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

a) prevenir colisiones

i) entre aeronaves, ~~y~~

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

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

↓ nuevo

⇒ Consejo

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

⇒ [...] ☹

↓ 549/2004

⇒ nuevo

⇒ Consejo

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

↓ 1070/2009 artículo 1.2.b)

⇒ nuevo

⇒ Consejo

94) «gestión del tránsito aéreo»: la agrupación de las funciones ⇒ ⇒ [...] ☹ ⇒ y ☹ servicios ⇐ embarcados ~~embarcadas~~ y de tierra (servicios de tránsito aéreo, gestión del espacio aéreo y gestión de afluencia del tránsito aéreo ⇒ incluida la concepción de los procedimientos de vuelo ☹) ~~necesarios~~ para garantizar un movimiento seguro y eficaz de las aeronaves en todas las fases de la operación;

↓ 549/2004

➡ Consejo

~~1044~~) «servicios de tránsito aéreo»: todos los servicios de información de vuelo, de alerta, de asesoramiento de tránsito aéreo y de control del tránsito aéreo (servicios de control de zona, servicios de control de aproximación y servicios de control de aeródromo);

~~116~~) «bloque de espacio aéreo»: espacio aéreo de dimensiones definidas, espacial y temporalmente, ➡ formado por una o varias estructuras del espacio aéreo, ⬅ en el que se prestan servicios de navegación aérea;

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

↓ nuevo

➡ Consejo

13) «estructura del espacio aéreo»: volumen específico de espacio aéreo definido con vistas a garantizar la explotación segura y óptima de ➡ [...] ⬅ ➡ la gestión del tránsito aéreo ⬅;

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

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

↓ 1070/2009 artículo 1.2.g)

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

↓ 549/2004

⇒ nuevo

~~1612~~) «servicio de control de aproximación»: servicio de control del tránsito aéreo para las llegadas y salidas de vuelos controlados;

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

↓ nuevo

⇒ Consejo

18) «valor de referencia»: valor definido ⇒ [...] ⇐ a efectos de establecer objetivos de rendimiento, ⇒ [...] ⇐ ⇒ que se estima a partir de ⇐ los costes ⇒ [...] ⇐ ⇒ reales ⇐ o ⇒ de ⇐ los costes unitarios ⇒ [...] ⇐ ⇒ reales ⇐ durante el año anterior al inicio del período de referencia pertinente;

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

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

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 artículo 1.2.d)

↻ Consejo

↻ [...] ↻

↻ 21) «certificado»: el certificado definido en el artículo en el artículo 3, punto 12, del Reglamento (UE) 2018/1139; ↻

↓ nuevo

↻ Consejo

22) «servicio común de información»: servicio consistente en la ↻ [...] ↻ ↻ difusión ↻ de datos estáticos y dinámicos ↻ [...] ↻ para permitir la prestación de servicios de ↻ U-Space para la ↻ gestión del tránsito de aeronaves no tripuladas;

↓ 549/2004

~~2346)~~ «servicios de comunicación»: los servicios aeronáuticos fijos y móviles destinados a permitir las comunicaciones tierra-tierra, aire-tierra y aire-aire con fines de control del tránsito aéreo;

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

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

↓ nuevo

↻ Consejo

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

26) «toma de decisiones cooperativa»: proceso en el que las decisiones se toman sobre la base de la interacción y la consulta con ➡ las autoridades pertinentes del ⚬ ➡ [...] ⚬ ➡ Estado miembro ⚬ ➡ [...] ⚬, las partes interesadas operativas y otros agentes, según proceda ➡, y cuyo objetivo es la decisión por consenso ⚬;

↓ 1070/2009 artículo 1.2.j)

⇒ nuevo

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

↓ nuevo

➡ Consejo

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

➡ [...] ⚬

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

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ Consejo

~~3120)~~ « ~~⇒ [...]~~ ~~☐~~ ~~⇒ EUROCONTROL~~ ~~☐~~ »: la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea creada por el Convenio internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea, de 13 de diciembre de 1960²³;

~~3217)~~ «red europea de gestión del tránsito aéreo»: el conjunto de los sistemas ~~⇒ [...]~~ ~~☐~~ a que se hace referencia ~~☐~~ en el ~~Anexo VIII~~, punto 3.1, del Reglamento (UE) 2018/1139(CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad)²⁴, que permiten prestar servicios de navegación aérea en la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒, incluidas las interfaces en las fronteras con terceros países;

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

⇒ Consejo

~~3313 bis)~~ «Plan Maestro ATM ☒ Europeo ☒»: el plan refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo²⁵ ~~⇒ [...]~~ ~~☐~~ 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)~~²⁶, ⇒ y posteriormente modificado ⇄;

²³ ~~Convenio modificado por el Protocolo de 12 de febrero de 1981 y revisado por el Protocolo de 27 de junio de 1997.~~

²⁴ ~~Véase la página 33 del presente Diario Oficial.~~

²⁵ DO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

²⁶ ~~⇒ [...]~~ ~~☐~~

↓ 1070/2009 artículo 1.2.f)

⇒ nuevo

⇒ Consejo

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

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 artículo 1.2.g)

⇒ Consejo

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

⇒ 35 ter) «bloque funcional de espacio aéreo»: un bloque de espacio aéreo basado en exigencias operativas y establecido con independencia de las fronteras existentes, donde la prestación de servicios de navegación aérea y las funciones conexas estén basadas en exigencias de rendimiento y optimizadas con vistas a introducir, en cada bloque funcional de espacio aéreo, una cooperación reforzada entre proveedores de servicios de navegación aérea o, cuando proceda, un proveedor integrado; ☉

⇒ 35 quater) «concepción de procedimientos de vuelo: todas las actividades pertinentes a la concepción de un procedimiento de vuelo instrumental; ☉

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 artículo 1.2.h)

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

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

⌚ Consejo

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

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

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

38~~29~~) «servicios meteorológicos ➡ destinados a la navegación aérea (MET) ⬅ »: las instalaciones y servicios que proporcionan ➡ [...] ⬅ pronósticos, ➡ avisos, ➡ informes y observaciones meteorológicas ➡ con fines de navegación aérea ➡, así como cualquier otra información y datos meteorológicos facilitados por los Estados para uso aeronáutico;

↓ nuevo
➡ Consejo

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

40) «autoridad nacional de supervisión»: organismo u organismos nacionales a los que un Estado miembro ha confiado tareas con arreglo al presente Reglamento ➡ [...] ⬅;

↓ 549/2004 (adaptado)
➡ Consejo

41~~39~~) «servicios de navegación»: las instalaciones y servicios que suministran a las ➡ [...] ⬅ ➡ aeronaves ⬅ información sobre posicionamiento en el espacio o en el tiempo;

↓ nuevo
➡ Consejo

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

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

➡ 43 bis) «Plan de Operaciones de la Red»: un plan establecido mediante un proceso de toma de decisiones cooperativa a fin de alcanzar a escala operativa los objetivos de las funciones de red y contribuir a los objetivos de rendimiento; ⚙

➡ 43 ter) «Plan Estratégico de la Red»: un plan establecido mediante un proceso de toma de decisiones cooperativa a fin de orientar el desarrollo de la red a largo plazo; ⚙

➡ 43 quater) «tránsito aéreo operacional»: todos los vuelos que no cumplen las disposiciones aplicables al tránsito aéreo general y para los cuales las autoridades nacionales correspondientes han establecido otras normas y procedimientos; ⚙

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

➡ Consejo

~~441)~~ «datos operativos»: la información relativa a todas las fases de vuelo que es necesaria para ~~que~~ los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de aeropuertos y otros agentes interesados ~~tomen decisiones operativas~~ ⇒ con fines operativos ⇐;

➡ 44 bis) «partes interesadas operativas»: los usuarios civiles y militares del espacio aéreo, los proveedores civiles y militares de servicios de navegación aérea y los operadores de aeropuertos; ⚙

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

↓ nuevo

➡ Consejo

45) «plan de rendimiento»: plan ➡ [...] ⚙ destinado a mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 549/2004 (adaptado)

53~~38~~) «servicios de vigilancia»: las instalaciones y servicios utilizados para determinar las posiciones respectivas de las aeronaves con el fin de establecer una separación segura;

54~~39~~) «sistema»: engloba los componentes de tierra y los embarcados, así como los equipos espaciales, que prestan apoyo a los servicios de navegación aérea en todas las fases de vuelo;

↓ nuevo

→ Consejo

→ [...] ←

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

↓ 549/2004

↻ Consejo

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

↻ Artículo 2 bis

Bloques funcionales de espacio aéreo

1. Los Estados miembros podrán establecer un bloque funcional de espacio aéreo para desarrollar una cooperación y una coordinación más estrechas a fin de promover el rendimiento de la red de gestión del tránsito aéreo en el Cielo Único Europeo. Sin perjuicio del artículo 5, apartados 3 a 5 *bis*, del presente Reglamento, los Estados miembros podrán llevar a cabo de manera conjunta la totalidad o algunas de las obligaciones que se les imponen en los artículos 3, 4, 5, 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 8, 10, 13, 13 *bis*, 13 *ter* y 17 del presente Reglamento y de las normas de ejecución que se adopten en virtud de estos dentro del bloque funcional de espacio aéreo.

2. Cuando proceda, la cooperación podrá incluir a terceros países que participen en bloques funcionales de espacio aéreo.

3. Para establecer bloques funcionales de espacio aéreo se celebrará un acuerdo internacional entre los Estados miembros interesados y, cuando proceda, los terceros países interesados con jurisdicción sobre cualquier parte del espacio aéreo cubierto por el bloque funcional de espacio aéreo. Se notificará a la Comisión tanto el acuerdo como la lista de obligaciones que los Estados miembros proyecten llevar a cabo de manera conjunta. ↻

↓ 549/2004

~~Artículo 3~~

~~Ámbitos de intervención de la Comunidad~~

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

~~a) el Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo)²⁷;~~

~~b) el Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios)²⁸; y~~

~~c) el Reglamento (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad)²⁹;~~

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

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

↓ 1070/2009 artículo 1.3 (adaptado)
⇒ nuevo

CAPÍTULO II

✧ AUTORIDADES NACIONALES DE SUPERVISIÓN ✧

Artículo 3~~4~~

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

²⁷ Véase la página 20 del presente Diario Oficial.

²⁸ Véase la página 10 del presente Diario Oficial.

²⁹ Véase la página 26 del presente Diario Oficial.

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

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

↓ 1070/2009 artículo 1.3 (adaptado)

⇒ nuevo

☞ Consejo

~~2. La ☞ [...] ☞ autoridad ☞ [...] ☞ nacional ☞ [...] ☞ de supervisión ejercerá ☞ [...] ☞ sus competencias de manera imparcial, independiente y transparente. Esto se conseguirá aplicando mecanismos de gestión y control adecuados, ☞, y procederá ☞ [...] ☞ de la misma forma con respecto a su organización, contratación de personal, gestión y financiación. ☞ incluso en el seno de la administración de los Estados miembros. No obstante, esta situación no impedirá que las autoridades nacionales de supervisión desempeñen sus tareas con arreglo a las normas de organización de las autoridades nacionales de aviación civil o de cualquier otro órgano público.~~

↓ nuevo

☞ Consejo

3. ☞ [...] ☞

☞ [...] ☞ ☞ La autoridad nacional ☞ de supervisión ☞ [...] ☞ ☞ será independiente ☞ ☞ [...] ☞ de ☞ [...] ☞ ☞ los proveedores ☞ de servicios de navegación aérea ☞ en lo que respecta a su organización, jerarquía y proceso decisorio, para lo cual deberá evitar en particular los conflictos de intereses con los proveedores de servicios de navegación aérea. Esa independencia no impedirá que la autoridad y dichos proveedores de servicios formen parte de la misma administración pública, ente público o administración ☞.

4. Los Estados miembros podrán establecer autoridades ➡ [...] que sean competentes ➡ bien para varios sectores regulados, ➡ o bien para varios ámbitos de reglamentación del sector de transporte, siempre y cuando esas autoridades reguladoras integradas cumplan los requisitos de independencia establecidos en el presente artículo. ➡ [...] ➡ La autoridad nacional de supervisión ➡ [...] podrá asociarse con ➡ otras autoridades públicas, en particular la autoridad nacional de competencia a la que se refiere el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo³⁰ ➡, la autoridad nacional competente o, en su caso, con una autoridad nacional de transporte, por lo que respecta a su estructura organizativa, siempre y cuando el organismo conjunto ➡ creado cumpla los requisitos de independencia establecidos en el presente artículo.

➡ [...] que

➡ [...] o

➡ [...] la

➡ [...] podrá

➡ [...] con

➡ [...] la

➡ [...] la

↓ 1070/2009 artículo 1.3

➡ [...] que

↓ nuevo

➡ Consejo

➡ [...] que

➡ [...] la

³⁰ Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado (DO L 1 de 4.1.2003, p. 1).

↓ 1070/2009 artículo 1.3

⇒ nuevo

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

↓ nuevo

⇒ [...] ⇐

↓ 1070/2009 artículo 2.1 (adaptado)

⇒ Consejo

Artículo 42

Funciones de las autoridades nacionales de supervisión

1. ⇒ [...] ⇒ La autoridad nacional ⇐ de supervisión ⇒ [...] ⇐ ⇒ realizará las funciones que se le asignen con arreglo al presente Reglamento y a los actos de ejecución adoptados en virtud de este, en ⇐ ⇒ [...] ⇐ ⇒ particular las funciones siguientes: ⇐ ~~garantizarían la adecuada supervisión de la aplicación del presente Reglamento, en particular por lo que respecta a la actividad segura y eficiente de los proveedores de servicios de navegación aérea que prestan servicios en relación con el espacio aéreo que se halla bajo responsabilidad del Estado miembro que designó o creó la autoridad correspondiente:~~

↓ nuevo

⇒ Consejo

a) ⇒ [...] ⇐ ⇒ verificar ⇐ ⇒ que los proveedores de servicios respetan y cumplen ⇐ ⇒ [...] ⇐ ⇒ los requisitos de seguridad y defensa nacionales ⇐ contemplados en el artículo ⇒ [...] ⇐ ⇒ 7, apartado 1 bis, letra b), y el artículo 8, apartado 4, letra d) ⇒ [...] ⇐;

c) evaluar y aprobar la fijación de precios para la prestación del servicio común de información, de conformidad con el artículo 9;

d) preparar el proyecto de plan de rendimiento, incluida la fijación de los criterios para la asignación de costes y la fijación de objetivos de rendimiento, la evaluación del rendimiento y los sistemas de tarificación según lo establecido en los artículos 10 a 13 *ter*, 17 y 19 a 22, y dentro de sus límites, y en los actos de ejecución contemplados en los artículos 18 y 23;

e) supervisar la aplicación del Reglamento por lo que respecta a la transparencia de las cuentas de conformidad con el artículo 25, auditar o verificar y aprobar los datos financieros a que se refiere el artículo 25, apartado 4.

↓ 1070/2009 artículo 2.1 (adaptado)

⇒ nuevo

⇒ Consejo

~~32. Con este fin, cada autoridad nacional de supervisión organizará, en cooperación con la autoridad nacional competente cuando sea una entidad diferente, llevará a cabo las actividades de seguimiento necesarias, incluidas, en su caso, las inspecciones y los estudios adecuados y auditorías~~ con el fin de detectar posibles incumplimientos, por parte de las entidades que están bajo su supervisión con arreglo al presente Reglamento, de los requisitos establecidos en él y en los actos de ejecución adoptados en virtud de este ~~verificar el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento, incluidos los requisitos en materia de recursos humanos, para la prestación de servicios de navegación aérea.~~

En caso de incumplimiento, las autoridades nacionales de supervisión decidirán y aplicarán medidas correctoras.

...

Los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de aeropuertos y los proveedores del servicio común de información en cuestión cumplirán ➡ todas ➡ las medidas ➡ de ejecución ➡ adoptadas ➡ [...] ➡ ➡ en este contexto ➡ por las autoridades nacionales de supervisión. ➡ En caso de servicios transfronterizos, el Estado miembro de que se trate, o su autoridad nacional de supervisión, podrá solicitar al Estado miembro en el que esté establecido o en el que tenga su centro de actividad principal el proveedor de servicios, o a la autoridad nacional de supervisión de dicho Estado miembro, que le preste apoyo para superar cualquier dificultad respecto a la ejecución. Ambos Estados miembros, o sus autoridades nacionales de supervisión, se esforzarán por cooperar a tal fin. ➡

↴ nuevo

➡ Consejo

Artículo 5

Cooperación entre autoridades nacionales de supervisión

1. Las autoridades nacionales de supervisión intercambiarán información ➡ [...] ➡ ➡ cuando proceda, en particular información relacionada con su trabajo ➡ ➡ y su proceso de toma de decisiones, mejores prácticas y procedimientos, así como con la aplicación del presente Reglamento. A tal fin, las autoridades nacionales de supervisión podrán participar y colaborar en una red que celebrará encuentros a intervalos regulares. ➡
2. Las autoridades nacionales de supervisión cooperarán, ➡ [...] ➡ ➡ en particular en caso de prestación de servicios transfronterizos y de prestación de servicios de navegación aérea en un espacio aéreo que se halle bajo la responsabilidad de otro Estado miembro, ➡ por medio de acuerdos de trabajo, con fines de asistencia mutua en sus tareas de seguimiento y supervisión y manejo de estudios e investigaciones.

↓ 1070/2009 artículo 2.1 (adaptado)

⇒ nuevo

⇒ Consejo

⇒ [...] 3. En caso de que la prestación de servicios de navegación aérea tenga lugar en un espacio aéreo que se halle bajo la responsabilidad de dos o más ~~de un Estado miembro~~ Estados miembros, en particular con respecto a bloques funcionales de espacio aéreo, los Estados miembros implicados celebrarán, cuando proceda, un acuerdo sobre la supervisión de los proveedores de servicios de navegación aérea en cuestión a la que están obligados ellos o sus autoridades con arreglo al presente Reglamento ~~establecida en el presente artículo respecto que presten servicios relativos a dichos bloques.~~ ⇒ [...] 6

↓ 1070/2009 artículo 2.1

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

↓ 1070/2009 artículo 2.1

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

⇒ Consejo

4. En caso de que la prestación de servicios de navegación aérea tenga lugar en un espacio aéreo que se halle bajo la responsabilidad de otro Estado miembro, los acuerdos contemplados en el apartado 3 incluirán el reconocimiento mutuo de la realización, por parte de cada ... uno de los Estados miembros o sus autoridades, de las tareas ... establecidas en el presente Reglamento, así como de los resultados de la realización de dichas tareas. También especificarán qué autoridad nacional de supervisión será la encargada de ... las tareas establecidas en el artículo ... 4, apartado 1.

➡ Consejo

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

➤ 5 bis. Los acuerdos a que se refiere el presente artículo se notificarán a la Comisión. ➤

↓ 1070/2009 artículo 2.1

~~Artículo 3~~

~~Entidades cualificadas~~

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

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

↓ 1070/2009 artículo 1.5

~~Artículo 10~~

~~Consulta a las partes interesadas~~

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

↓ 550/2004 (adaptado)

CAPÍTULO III

~~NORMAS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS~~

↓ 550/2004 (adaptado)

↻ Consejo

~~Artículo 6~~

~~Requisitos comunes~~

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

~~competencia e idoneidad técnica y operativa,~~

~~sistemas y procesos de gestión de la seguridad y la calidad,~~

~~sistemas de notificación,~~

~~calidad del servicio,~~

~~solvencia financiera,~~

~~responsabilidad y cobertura de seguros,~~

~~propiedad y estructura organizativa, incluida la prevención de conflictos de intereses,~~

~~recursos humanos, incluidas plantillas adecuadas,~~

~~seguridad.~~

Artículo 6~~7~~

[...] **Prestación de servicios por** los proveedores de servicios de navegación aérea

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

↓ 550/2004

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

↓ nuevo

 Consejo

 [...] 

 2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7 y 7 *bis* y en el artículo 8, apartado 4, del presente Reglamento, toda entidad que  cumpla los requisitos  [...] 

 [...] 

➤ [...] ➤ establecidos en los artículos 40 y ➤ [...] 41 del Reglamento (UE) 2018/1139
➤ y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este ➤ tendrán derecho a prestar
servicios de navegación aérea ➤ [...] ➤ para los usuarios del espacio aéreo ➤ dentro de la
Unión ➤, en condiciones no discriminatorias ➤ [...] ➤.

➤ 2 bis. Si un Estado miembro ha otorgado a un proveedor de servicios de navegación aérea una
exención del requisito de disponer de un certificado a tenor del artículo 41, apartado 6, del
Reglamento (UE) 2018/1139, dicho Estado podrá, no obstante lo dispuesto en el apartado 2,
autorizar al proveedor de servicios en cuestión para prestar servicios de navegación aérea dentro de
la parte de espacio aéreo bajo su responsabilidad para la cual haya otorgado la exención y con
arreglo a las condiciones establecidas en el mencionado artículo. ➤

➤ 3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros podrán autorizar la prestación
de los servicios de navegación aérea contemplados en el artículo 2, apartado 3, letra c), del
Reglamento (UE) 2018/1139 en la totalidad o parte del espacio aéreo que se halle bajo su
responsabilidad, sin necesidad de certificación y/o sin que se aplique el presente Reglamento, en su
totalidad o en parte. En tales casos, el Estado miembro de que se trate informará de su decisión a la
Comisión y a los demás Estados miembros. La prestación de los mencionados servicios deberá
hacerse de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 2, apartado 5, del
Reglamento (UE) 2018/1139 ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

↓ 550/2004

~~3. Las autoridades nacionales de supervisión expedirán certificados a los proveedores de servicios
de navegación aérea si éstos cumplen los requisitos comunes que se contemplan en el artículo 6.
Los certificados podrán concederse por separado para cada tipo de servicio de navegación aérea
definido en el artículo 2 del Reglamento marco o para un conjunto de dichos servicios, inclusive
cuando un proveedor de servicios de tránsito aéreo, independientemente de su situación jurídica,
opera y mantiene sus propios sistemas de comunicación, navegación y vigilancia. Se supervisarán
periódicamente los certificados.~~

~~4. Los certificados especificarán los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea, incluido el acceso no discriminatorio a los servicios por parte de los usuarios del espacio aéreo, con especial atención a la seguridad. La certificación únicamente podrá estar sujeta a las condiciones establecidas en el anexo II. Dichas condiciones estarán objetivamente justificadas y serán no discriminatorias, proporcionadas y transparentes.~~

~~5. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán permitir la prestación de servicios de navegación aérea sin certificación en todo o en parte del espacio aéreo bajo su responsabilidad en aquellos casos en que el proveedor de esos servicios los ofrezca principalmente para el movimiento de aeronaves distinto del tránsito aéreo general. En tal caso, el Estado miembro de que se trate informará a la Comisión y a los demás Estados miembros de su decisión y de las medidas adoptadas para garantizar el máximo cumplimiento de los requisitos comunes.~~

↓ 1070/2009 artículo 2.3

~~7. Las autoridades nacionales de supervisión supervisarán el cumplimiento de los requisitos comunes y de las condiciones vinculadas a los certificados. Los detalles de la supervisión se incluirán en los informes anuales que deberán presentar los Estados miembros de conformidad con el artículo 12, apartado 1, del Reglamento marco. Cuando una autoridad nacional de supervisión compruebe que el titular de un certificado ha dejado de satisfacer dichos requisitos y condiciones, adoptará las medidas necesarias asegurando al mismo tiempo la continuidad de los servicios, siempre que ello no comprometa la seguridad. Dichas medidas podrán incluir la retirada del certificado.~~

↓ 550/2004

~~8. Cualquier Estado miembro reconocerá todo certificado concedido en otro Estado miembro de conformidad con el presente artículo.~~

~~9. En circunstancias excepcionales, los Estados miembros podrán aplazar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo hasta seis meses después de la fecha contemplada en el apartado 2 del artículo 19. Los Estados miembros notificarán a la Comisión dichos aplazamientos y los motivarán.~~

↓ 1070/2009 artículo 2.4

⇒ nuevo

⇒ Consejo

Artículo 78

Designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo

1. Los Estados miembros garantizarán la prestación de servicios de tránsito aéreo en régimen de exclusividad dentro de bloques específicos de espacio aéreo, respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo su responsabilidad. Para ello, los Estados miembros designarán ~~un proveedor de servicios de tránsito aéreo que esté en posesión de un certificado válido en la Comunidad.~~ ⇒, individual o colectivamente, uno o varios proveedores de servicios de tránsito aéreo. ⇒ Los Estados miembros podrán elegir discrecionalmente proveedores de servicios de tránsito aéreo, siempre que estos cumplan los requisitos establecidos en el presente artículo. ☹

⇒ 1 bis. ☹ Los proveedores de servicios de tránsito aéreo cumplirán ⇒ la totalidad de ☹ las condiciones siguientes: ⇐

↓ nuevo

⇒ Consejo

a) estar ⇒ [...] ☹ en posesión de un certificado ⇒ [...] ☹ ⇒ con arreglo a lo establecido en ☹ el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139 ⇒ [...] ☹ ⇒ o de una declaración válida con arreglo a lo establecido en el artículo 41, apartado 5, del citado Reglamento, salvo que estén exentos del requisito de estar en posesión de un certificado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2, apartado 3, letra c), del Reglamento (UE) 2018/1139; ☹.

b) cumplir ⇒ [...] ☹ los requisitos ⇒ nacionales ☹ de seguridad y defensa ⇒ [...] ☹;

⇒ c) tener su centro de actividad principal en el territorio de un Estado miembro, y ☹

⇒ d) ser propiedad, en más de un 50 %, de Estados miembros o de nacionales de Estados miembros y estar bajo su control efectivo, ya sea directamente o indirectamente a través de una o varias sociedades intermedias, salvo que se disponga otra cosa en un acuerdo con un tercer país del que la Unión sea parte. ☹

⇒ Como excepción a lo dispuesto en las letras c) y d), un Estado miembro podrá designar ☹

⇒ [...] ☹ un proveedor de servicios de tránsito aéreo ⇒ [...] ☹ ⇒ que tenga su centro de actividad principal en un tercer país o que no cumpla la condición establecida en la letra d) para la prestación de servicios de tránsito aéreo en una parte concreta del espacio aéreo que se encuentre bajo la responsabilidad de dicho Estado miembro cuando dicha parte del espacio aéreo sea limítrofe con el espacio aéreo responsabilidad de ese tercer país ☹.

↓ 1070/2009 artículo 2.4 (adaptado)

⇒ nuevo

⇒ Consejo

~~2. Por lo que se refiere a la prestación de servicios transfronterizos, los Estados miembros velarán por que el cumplimiento del presente artículo y del artículo 10, apartado 3, no se vea obstaculizado por su sistema jurídico nacional al exigirse que los proveedores de servicios de tránsito aéreo presten sus servicios en el espacio aéreo que está bajo la responsabilidad de dicho Estado miembro~~
⇒ La designación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo no estará sujeta a ninguna condición que exija que dichos proveedores ⇐:

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

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

c) usen exclusivamente instalaciones en ~~dicho~~ el Estado miembro ☒ que los ha designado ☒ ⇒ ☹ ⇒ [...] ☹

⇒ si la aplicación de tales condiciones supone una restricción injustificada de la libre prestación de servicios o de la libertad de establecimiento. ☹

3. Los Estados miembros ~~definirán~~ ⇒ especificarán ⇐ los derechos y las obligaciones de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados ⇨ [...] ⇐ ⇨ de conformidad con el presente artículo. ⇐ ⇨ [...] ⇐

↓ 1070/2009 artículo 2.4

⇨ Consejo

~~4. Los Estados miembros podrán elegir discrecionalmente un proveedor de servicios de tránsito aéreo, siempre que este último cumpla los requisitos y las condiciones enunciados en los artículos 6 y 7.~~

~~5. Por lo que respecta a los bloques funcionales de espacio aéreo establecidos de conformidad con el artículo 9 bis que se extienden por el espacio aéreo que se halla bajo la responsabilidad de más de un Estado miembro, los Estados miembros implicados designarán conjuntamente, de conformidad con el apartado 1 del presente artículo, uno o varios proveedores de servicios de tránsito aéreo al menos un mes antes del establecimiento del bloque de espacio aéreo.~~

46. Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda decisión adoptada en el marco del presente artículo en relación a la designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo respecto del espacio aéreo que se halla bajo su responsabilidad.

⇨ Artículo 7 bis

Designación de proveedores de servicios MET

1. Los Estados miembros podrán designar, individual o colectivamente, un proveedor de servicios MET, en régimen de exclusividad, en la totalidad o parte del espacio aéreo que se halle 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 virtud del presente artículo.

Artículo 7 ter

Relaciones entre proveedores de servicios de navegación aérea

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea podrán recurrir a los servicios de otros proveedores de servicios que estén en posesión de un certificado con arreglo a lo establecido en el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139 o de una declaración válida con arreglo a lo establecido en el artículo 41, apartado 5, del citado Reglamento, salvo que estén exentos del requisito de estar en posesión de un certificado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2, apartado 3, letra c), del Reglamento (UE) 2018/1139. Dicha cooperación se desarrollará, cuando proceda, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8.

En el caso de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados con arreglo al artículo 7 y de los proveedores de servicios MET designados con arreglo al artículo 7 bis, dicha cooperación estará supeditada a la autorización de los Estados miembros correspondientes.

2. A los efectos de lo dispuesto en el apartado 1, los proveedores de servicios de navegación aérea formalizarán sus relaciones de trabajo mediante acuerdos escritos o disposiciones legales equivalentes que establezcan las obligaciones (en particular, si procede, los acuerdos financieros) y las funciones específicas asumidas por cada proveedor. Tales acuerdos o disposiciones se notificarán a la autoridad o autoridades nacionales de supervisión correspondientes.

En el caso de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados con arreglo al artículo 7 y de los proveedores de servicios MET designados con arreglo al artículo 7 bis, las condiciones de dichos acuerdos estarán supeditadas a la autorización de los Estados miembros correspondientes. ©

↴ nuevo

➡ Consejo

Artículo 8

Condiciones relativas a la prestación de servicios CNS, AIS, ADS, MET y ➡ a la prestación de © servicios de tránsito aéreo de aproximación ➡ y de control de aeródromo ©

1. ➡ [...] © ➡ Sin perjuicio de los derechos y las obligaciones que, con arreglo al artículo 7, apartado 3, especifique el Estado que los haya designado, los © proveedores de servicios de tránsito aéreo ➡ designados © podrán recurrir a la contratación pública de los servicios CNS, AIS ➡ [...] © ➡ o © ADS ➡ [...] ©.

➤ 1 bis. Salvo cuando los Estados miembros hayan designado un proveedor de servicios MET con arreglo al artículo 7 bis, los Estados miembros podrán permitir a los proveedores de servicios de tránsito aéreo que recurran a la contratación pública de los servicios MET. ➤

➤ 1 ter. ➤ Los Estados miembros ➤ [...] ➤ ➤ podrán permitir ➤ a los operadores de aeropuertos ➤ o a un grupo de operadores de aeropuertos ➤ recurrir a la contratación pública de los servicios de tránsito aéreo de ➤ [...] ➤ control de aeródromo ➤ [...] ➤ ➤ y ➤ de los servicios de tránsito aéreo ➤ [...] ➤ para el control de aproximación ➤ [...] ➤.

➤ En tal caso, el pliego de condiciones, incluidos los requisitos sobre la calidad del servicio, estará sujeto a la aprobación de los Estados miembros. Los Estados miembros designarán al proveedor de servicios que haya sido seleccionado en el marco del proceso de contratación pública al que se refiere este apartado. ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

4. Un proveedor de servicios CNS, AIS, ADS, MET o ➤ de ➤ servicios de tránsito aéreo ➤ [...] ➤ ➤ de control de aeródromo o de control de aproximación ➤ solo podrá ser seleccionado ➤ y, en su caso, designado ➤ para prestar servicios en un Estado miembro ➤ tras un proceso de contratación pública con arreglo a lo dispuesto en los apartados 1, 1 bis o 1 ter ➤ cuando ➤ cumpla la totalidad de las condiciones siguientes ➤:

- a) ➤ [...] ➤ ➤ esté en posesión de un certificado con arreglo a lo establecido en el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139 o de una declaración válida con arreglo a lo establecido en el artículo 41, apartado 5, del citado Reglamento, salvo que estén exentos del requisito de estar en posesión de un certificado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2, apartado 3, letra c), del Reglamento (UE) 2018/1139 ➤;
- b) su principal centro de actividad esté situado en el territorio de un Estado miembro;
- c) más del 50 % de su propiedad, así como su control efectivo (ya sea directo o indirecto, a través de una o varias sociedades intermedias), esté en manos de Estados miembros o de sus nacionales, salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Unión sea parte; y
- d) cumpla los requisitos nacionales de seguridad y defensa.

➔ Como excepción a lo dispuesto en las letras b) y c), todo proveedor de servicios mundiales de navegación por satélite al que se haya expedido un certificado con arreglo al artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139 para la prestación de servicios en la Unión con anterioridad a la adopción del presente Reglamento podrá ser seleccionado para la prestación de tales servicios en la Unión incluso aunque no cumpla las condiciones previstas en las letras b) y c). ☒

5. Los artículos ➔ [...] ☒ ➔ 13, 13 bis, 13 ter y ☒ 17 y ➔ [...] ☒ ➔ las normas de desarrollo relativas a los citados artículos que se adopten en virtud del artículo 18 ☒ no serán aplicables a los ➔ servicios MET prestados por proveedores de servicios MET seleccionados ni a los ☒ proveedores de servicios de tránsito aéreo ➔ [...] ☒ designados como resultado de un procedimiento de contratación pública ➔ llevado a cabo ☒ de conformidad con ➔ [...] ☒ ➔ los ☒ apartado ➔ s ☒ 1 ➔ bis y 1 ter. ☒ ➔ [...] ☒ ➔ [...] ☒ ➔ Los ☒ proveedores de servicios de tránsito aéreo ➔ [...] ☒ ➔ en cuestión ☒ facilitarán datos ➔ pertinentes ☒ sobre el rendimiento de los servicios de navegación aérea en los ámbitos clave de rendimiento ➔ [...] ☒ ➔ a los que se refiere el artículo 10, apartado 2, letra a), y en el ámbito de la seguridad ☒ a la autoridad nacional de supervisión y a la ➔ [...] ☒ ➔ Comisión ☒ a efectos de seguimiento.

➔ [...] ☒

Artículo 9

Prestación de servicios comunes de información

1. Cuando se presten servicios ➔ [...] ☒ ➔ CIS ☒, los datos difundidos tendrán la integridad y la calidad necesarias para permitir la prestación segura ➔ y protegida ☒ de servicios para la gestión del tránsito de aeronaves no tripuladas.

2. El ➔ [...] ☒ ➔ proveedor de servicios CIS deberá cumplir la totalidad de las condiciones siguientes ☒

➔ a) cumplir los requisitos nacionales de seguridad y defensa;

b) tener su centro de actividad principal en el territorio de un Estado miembro, y

c) ser propiedad, en más de un 50 %, de Estados miembros o de nacionales de Estados miembros y estar bajo su control efectivo, ya sea directamente o indirectamente a través de una o varias sociedades intermedias, salvo que se disponga otra cosa en un acuerdo con un tercer país del que la Unión sea parte. ☒

3. Los costes en los que se basa el precio de los servicios CIS se consignarán en una cuenta separada de las cuentas relativas a cualquier otra actividad del operador de que se trate y se pondrán a disposición de la autoridad nacional de supervisión correspondiente.

[...] Cuando los servicios CIS se presten en régimen de exclusividad, los Estados miembros exigirán que el precio de los servicios CIS se [...] base en los costes fijos y variables de la prestación del servicio en cuestión [...] y/o incluya un recargo que refleje la compensación adecuada entre riesgo y rentabilidad.

[...] 4. El precio fijado por el [...] proveedor de servicios [...] CIS [...] estará supeditado a la [...] evaluación y aprobación [...] de la autoridad nacional de supervisión correspondiente. El precio de tales servicios se pondrá a disposición del público.

[...] 5. Los [...] proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán, sobre una base no discriminatoria, sin perjuicio de los intereses de la seguridad nacional, el orden público y la política de defensa, [...] los datos [...] necesarios para el funcionamiento, en condiciones de seguridad, de aeronaves no tripuladas en el espacio aéreo U-Space. Los proveedores de servicios [...] CIS [...] utilizarán esos datos únicamente con fines operativos de los servicios que prestan.

Los precios del acceso a dichos datos se basarán en [...] los costes adicionales [...] de la puesta a disposición de los datos [...] y en el coste de generar los datos, cuando estos últimos costes no estén comprendidos en el artículo 20 y salvo que los Estados miembros utilicen otros recursos financieros para hacer frente a tales costes.

Artículo 9 bis

Disponibilidad de datos operativos para el tránsito aéreo general y acceso a esos datos

1. Por lo que respecta al tránsito aéreo general, todos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los aeropuertos y el Gestor de la Red proporcionarán, en tiempo real, de forma no discriminatoria y sin perjuicio de los intereses de la seguridad nacional, el orden público y la política de defensa, los datos operativos pertinentes, en particular a nivel transfronterizo y a escala de la Unión. Dicha puesta a disposición de los datos redundará en beneficio de los proveedores de servicios de navegación aérea certificados o declarados, las entidades militares responsables de las actividades de seguridad y defensa, los proveedores de servicios de navegación aérea militar, los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos, así como del Gestor de la Red. Los datos se utilizarán únicamente con fines operativos.

3. Se dará acceso gratuito a los datos operativos pertinentes a los que se refiere el apartado 1 a las autoridades responsables de la seguridad, el orden público y la defensa, a las autoridades nacionales de supervisión, a las autoridades nacionales competentes, al Gestor de la Red y a la Agencia a que hace referencia el Reglamento (UE) 2018/1139.

4. La Comisión, de conformidad con el procedimiento de examen previsto en el artículo 37, apartado 3, determinará los datos operativos específicos a que se refiere este artículo y las especificaciones técnicas del suministro de los datos.

Artículo 9 ter

Órgano de evaluación del rendimiento

1. De conformidad con el procedimiento de examen previsto en el artículo 37, apartado 3, la Comisión podrá designar, mediante un acto de ejecución, un órgano de evaluación del rendimiento (OER) independiente e imparcial. El OER no desempeñará una función de reglamentación ni tendrá ningún otro poder de decisión. Su función se limitará a prestar asesoramiento y asistencia a la Comisión y a las autoridades nacionales de supervisión, previa solicitud, en particular en relación con la recogida, examen, validación y difusión de los datos pertinentes, así como en lo que respecta a la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento previsto en los artículos 10 a 18 y del sistema de tarificación establecido en los artículos 19 a 23. La Comisión y las autoridades nacionales de supervisión seguirán siendo responsables del cumplimiento de sus cometidos y obligaciones en virtud del presente Reglamento. La Comisión supervisará la correcta ejecución de las funciones del OER.

2. En el supuesto de que la Comisión decida designar un OER con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1, adoptará, de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 37, apartado 3, normas detalladas relativas, en particular, al periodo de designación del OER; su composición; el procedimiento de selección y nombramiento de sus miembros y la duración de su mandato, incluido, en su caso, el presidente; las asignaciones, gastos y remuneración de los miembros del OER; los cometidos del OER de conformidad con los límites establecidos en el presente Reglamento, y las modalidades de financiación específicas de las actividades del OER. ☐

~~Artículo 9~~

Designación de proveedores de servicios meteorológicos

- ~~1. Los Estados miembros podrán designar a un proveedor de servicios meteorológicos para suministrar la totalidad o parte de los datos meteorológicos en régimen de exclusividad en todo o en parte del espacio aéreo que se halla bajo su responsabilidad, teniendo en cuenta criterios de seguridad.~~
- ~~2. Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda decisión adoptada en el marco del presente artículo en relación con la designación de un proveedor de servicios meteorológicos.~~
-

↓ 1070/2009 artículo 1.5 (adaptado)

⇒ nuevo

⇒ Consejo

Artículo ~~10~~11

Sistema de evaluación del rendimiento

1. Para mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y ~~la gestión~~ de ~~la~~ red en el Cielo Único Europeo, se ~~establecerá~~ ⇒ aplicará, de conformidad con el presente artículo y con los artículos 11 a 18, ⇐ un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y ~~la gestión~~ de ~~la~~ red. ~~El sistema incluirá:~~
2. El sistema de evaluación del rendimiento se aplicará a lo largo de períodos de referencia, que serán de un mínimo de ~~tres~~ años y un máximo de cinco. El sistema de evaluación del rendimiento incluirá:

- a) objetivos de rendimiento a escala ~~comunitaria~~ ☒ de la Unión ☒ ☒ por lo que respecta a los servicios de navegación aérea de ruta ☒ en los ámbitos de rendimiento clave de ~~la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad~~ ☒ para cada período de referencia ☒.
- b) planes ~~nacionales~~ ☒ de rendimiento ☒ ~~o planes para bloques funcionales de espacio aéreo~~, incluidos objetivos de rendimiento ☒ vinculantes, ☒ ~~para garantizar la coherencia con los objetivos de rendimiento a escala comunitaria~~ ☒ y, en su caso, sistemas de incentivos ☒ ☒ en los ámbitos de rendimiento clave mencionados en la letra a) para cada período de referencia ☒; ~~y~~
- c) revisión periódica, seguimiento y evaluación comparativa del rendimiento ~~de los servicios de navegación aérea y las funciones de red~~ ☒ en los ámbitos de rendimiento clave ☒ [...] ☒ ☒ a los que se refiere la letra a) y con arreglo a los indicadores pertinentes en materia de seguridad definidos en coordinación con la Agencia ☒ ☒.

☒ [...] ☒

~~2. De conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, la Comisión podrá designar a Eurocontrol o a otro órgano imparcial y competente para que actúe como “organismo de evaluación del rendimiento”. La función del organismo de evaluación del rendimiento será asistir a la Comisión, en coordinación con las autoridades nacionales de supervisión, y a dichas autoridades, previa solicitud, en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento contemplado en el apartado 1. La Comisión se asegurará de que el organismo de evaluación del rendimiento actúa de forma independiente cuando realice las tareas que le haya encomendado la Comisión.~~

- ~~3.~~
- a) ~~La Comisión adoptará objetivos de rendimiento a escala comunitaria para la red de gestión del tránsito aéreo de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, después de tener en cuenta las opiniones correspondientes de las autoridades nacionales de supervisión a escala nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo.~~
- b) ~~Los planes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo mencionados en el apartado 1, letra b), serán elaborados por las autoridades nacionales de supervisión y adoptados por los Estados miembros. Dichos planes incluirán objetivos vinculantes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo y un sistema de incentivos adecuado adoptado por los Estados miembros. Los planes se elaborarán en consulta con los proveedores de servicios de navegación aérea, los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, cuando proceda, los operadores y los coordinadores de los aeropuertos.~~

e) ~~La Comisión evaluará la coherencia de los objetivos nacionales o de los objetivos establecidos a escala de bloque funcional de espacio aéreo con los objetivos de rendimiento a escala comunitaria valiéndose de los criterios de evaluación previstos en el apartado 6, letra d).~~

~~En caso de que la Comisión constate que uno o más de los objetivos nacionales o de los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo no cumplen los criterios de evaluación, podrá decidir, con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2, emitir una recomendación para que las autoridades nacionales de supervisión pertinentes propongan objetivos de rendimiento revisados. Dichos Estados miembros adoptarán los objetivos de rendimiento revisados y las medidas pertinentes que serán notificados a la Comisión a su debido tiempo.~~

~~Cuando la Comisión constate que los objetivos de rendimiento revisados y las medidas pertinentes no son adecuados, podrá decidir, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, que los Estados miembros de que se trate tomen medidas correctoras.~~

~~De no ser así, la Comisión podrá decidir, con ayuda de las pruebas justificativas pertinentes, revisar los objetivos de rendimiento de conformidad con el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5, apartado 3.~~

d) ~~El período de referencia para el sistema de evaluación del rendimiento contemplado en el apartado 1 cubrirá un mínimo de tres años y un máximo de cinco. Durante este período, y en caso de que no se cumplan los objetivos nacionales o los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo, los Estados miembros o las autoridades nacionales de supervisión aplicarán las medidas apropiadas que hayan fijado. El primer período de referencia abarcará los tres primeros años después de la adopción de las medidas de ejecución previstas en el apartado 6.~~

e) ~~La Comisión llevará a cabo evaluaciones periódicas de los resultados de los objetivos de rendimiento y presentará las conclusiones al Comité del cielo único.~~

3. ~~Se aplicarán los procedimientos siguientes al sistema de rendimiento contemplado en el apartado 1~~ ☒ ☐ [...] ☐ ☐ El sistema de evaluación del rendimiento al que se refieren los apartados 1 y 2 se basará ☐ [...] ☐ en los elementos siguientes ☒:

- a) recogida, validación, examen, evaluación y difusión de datos pertinentes relativos al rendimiento de los servicios de navegación aérea y [...] la gestión de la red de todas las partes interesadas, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de los aeropuertos, los coordinadores de los aeropuertos, las autoridades nacionales de supervisión, las autoridades nacionales competentes y otras autoridades nacionales, la Agencia, el Gestor de la Red y [...] EUROCONTROL;

↕ nuevo

➡ Consejo

- b) indicadores clave de rendimiento a efectos de la fijación de objetivos en los ámbitos clave de rendimiento [...] a los que se refiere el apartado 2, letra a);
- c) indicadores con fines de seguimiento del rendimiento en los ámbitos clave de rendimiento [...] a los que se refiere el apartado 2, letra a), y los indicadores pertinentes en materia de seguridad definidos en coordinación con la Agencia;
- cc) una metodología de cálculo de los valores de desglose;
- d) [...] principios que rijan el establecimiento de planes y objetivos de rendimiento [...] para los servicios de navegación aérea y [...] la gestión de la red, así como el contenido de tales planes;
- e) evaluación de los proyectos de planes y objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea y [...] la gestión de la red;
- f) seguimiento de los planes de rendimiento, con inclusión de mecanismos de alerta adecuados para la revisión de los planes y objetivos de rendimiento y para la revisión de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el transcurso de un período de referencia;
- g) evaluación comparativa de los proveedores de servicios de navegación aérea cuando proceda;

h) sistemas de incentivos, con inclusión ➤ tanto ☐ de ➤ incentivos financieros como de ☐ desincentivos financieros aplicables cuando un proveedor de servicios de tránsito aéreo ➤ supere o ☐ no cumpla los objetivos de rendimiento vinculantes pertinentes ➤ aplicables a los servicios de navegación aérea ☐ durante el período de referencia ➤, salvo cuando la superación o el incumplimiento de dichos objetivos se deba a razones ajenas al proveedor de servicios de tránsito aéreo ☐ ➤ [...] ☐;

i) mecanismos de reparto de riesgos con respecto al tránsito y los costes;

j) calendarios para la fijación de objetivos, la evaluación de los planes y objetivos de rendimiento, el seguimiento y la evaluación comparativa;

➤ [...] ☐

l) mecanismos para hacer frente a acontecimientos imprevistos y significativos que tengan un impacto importante en la aplicación de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación.

➤ 4. La determinación de los objetivos de rendimiento establecidos en los planes de rendimiento, la elaboración y la evaluación de los proyectos de planes de rendimiento, en particular la asignación de costes entre servicios, así como el seguimiento y la evaluación comparativa del rendimiento de los servicios de navegación aérea y la gestión de la red tendrán en cuenta los efectos de las circunstancias locales, así como todos aquellos factores ajenos al proveedor de servicios de tránsito aéreo y el Gestor de la Red. ☐

Artículo 11

Establecimiento de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión

1. De conformidad con el procedimiento de examen previsto en el artículo 37, apartado 3, y con los apartados 2 y 3 del presente artículo, la Comisión adoptará los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para los servicios de navegación aérea de ruta en los ámbitos clave de rendimiento a los que se refiere el artículo 10, apartado 2, letra a), para cada período de referencia y determinará la duración de dichos períodos. Junto con los citados objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la Comisión podrá fijar valores de referencia complementarios, umbrales de alerta, valores de desglose y grupos de referencia, con el fin de permitir la evaluación y aprobación de los proyectos de planes de rendimiento de conformidad con los criterios contemplados en el artículo 13 apartados 3 y 3 bis, y con el artículo 13 bis.

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

a) tratarán de llevar a cabo mejoras graduales con respecto al rendimiento medioambiental, operativo y económico de los servicios de navegación aérea;

b) serán realistas y realizables durante el período de referencia en cuestión y permitirán la prestación eficiente, sostenible y resiliente de servicios de navegación aérea, al tiempo que fomentarán avances estructurales y tecnológicos a largo plazo;

c) tendrán en cuenta el contexto económico y operativo del período de referencia, en particular las previsiones de tránsito y los datos operativos, así como las interdependencias entre los ámbitos clave de rendimiento a los que se refiere el artículo 10, apartado 2, letra a), y la necesidad de cumplir los objetivos medioambientales de la UE;

d) tendrán en cuenta los indicadores en materia de seguridad a los que se refiere el artículo 10, apartado 2, letra c).

3. A efectos de la preparación de sus decisiones sobre los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, la Comisión consultará a las autoridades nacionales, a EUROCONTROL y a las partes interesadas operativas y recabará de ellas toda la información necesaria; asimismo, podrá solicitar un dictamen del OER cuando se haya designado un OER con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9 ter.

Planes y objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea ➡ [...] ⚬ ➡ [...] ⚬

1. ➡ [...] ⚬ ➡ Los Estados miembros ⚬ adoptarán, para cada período de referencia, ➡ individual o colectivamente por bloques funcionales de espacio aéreo un ⚬ ➡ [...] ⚬ ➡ proyecto de plan ⚬ de rendimiento ➡, elaborado por la autoridad nacional de supervisión, con información procedente, si procede, de otras autoridades nacionales y basado, en particular, en la información facilitada por el proveedor o los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados ⚬ con respecto a todos los servicios de navegación aérea ➡ [...] ⚬ que presten ➡ esos proveedores de servicio ⚬ y, en su caso, ➡ que ⚬ contraten con otros proveedores.

➡ [...] ⚬ ➡ El proyecto de plan ⚬ de rendimiento se adoptará ➡ [...] ⚬ tras la fijación de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y antes del inicio del período de referencia de que se trate.

➡ 1 bis. Antes del inicio del período de referencia, cada autoridad nacional de supervisión establecerá los criterios para la distribución de los costes comunes a los servicios de navegación aérea de ruta y de aproximación entre las dos categorías de servicios, sobre la base del principio de la relación con los costes. La información se incluirá en el proyecto de plan de rendimiento. La autoridad nacional de supervisión velará por que las bases de costes para las tasas se ajusten a estos criterios y a los requisitos del artículo 20. ⚬

➡ 1 ter. Para cada período de referencia, la autoridad nacional de supervisión fijará e incluirá en el proyecto de plan de rendimiento, en relación con los ámbitos clave de rendimiento a los que se refiere el artículo 10, apartado 2, letra a), ⚬ ➡ [...] ⚬ objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta ➡ [...] ⚬ coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión ➡ y los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de aproximación ⚬. Dichos proyectos de planes de rendimiento tendrán en cuenta el Plan Maestro ATM Europeo ➡ y las interdependencias entre los ámbitos clave de rendimiento a los que se refiere el artículo 10, apartado 2, letra a), y la necesidad de cumplir los requisitos pertinentes de la UE en materia de seguridad y los objetivos medioambientales de la UE ⚬. ➡ [...] ⚬

2. ➡ [...] ⚬ ➡ El proyecto de plan ⚬ de rendimiento ➡ al ⚬ ➡ [...] ⚬ que se refiere el apartado 1 incluirá ➡ [...] ⚬ la información pertinente ➡, en particular, previsiones de tránsito y datos operativos, ⚬ facilitada por ➡ EUROCONTROL y ⚬ el Gestor de la Red ➡ u obtenida de fuentes locales, según proceda ⚬.

➡ [...] ➡ A efectos de la elaboración del proyecto de plan de rendimiento, la autoridad nacional de supervisión ➡ [...] ➡ consultará ➡ a los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, en su caso, a las autoridades militares, los operadores de aeropuertos y los coordinadores de aeropuertos ➡, así como ➡ [...] ➡ a la autoridad nacional competente ➡, en el supuesto de que la autoridad nacional de supervisión y la autoridad nacional competente sean dos entidades distintas. ➡ [...] ➡ Se ➡ verificará el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

3. ➡ [...] ➡

La coherencia de los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta ➡, que deberán incluirse en el proyecto de plan de rendimiento, ➡ con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión se establecerá ➡ teniendo en cuenta las circunstancias locales y las interdependencias entre los ámbitos clave de rendimiento a los que se refiere el artículo 10, apartado 2, letra a), y la seguridad y ➡ con arreglo a ➡ la totalidad o parte de ➡ los siguientes criterios:

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

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

c) comparación del nivel de rendimiento previsto del proveedor de servicios de tránsito aéreo de que se trate ➡ [...] ➡ dentro del ➡ grupo de referencia ➡ pertinente ➡.

➡ La evaluación de la coherencia de los objetivos de rendimiento en el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad no incluirá los costes a los que se refiere el artículo 20, apartado 3, letras b), d) y e). ➡

➡ 3 bis. ➡ Además, el proyecto de plan de rendimiento ➡ adoptado ➡ deberá cumplir las condiciones siguientes:

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

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

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

3 ter. Los proyectos de planes de rendimiento adoptados se pondrán a disposición del público, sin perjuicio de la confidencialidad de la información delicada.

Los proyectos de planes de rendimiento adoptados se remitirán a la Comisión para su evaluación y aprobación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 bis.

Artículo 13 bis

Evaluación de los objetivos de rendimiento y de los planes de rendimiento por parte de la Comisión

1. La Comisión [...] evaluará los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta y los proyectos de planes de rendimiento adoptados a los que se refiere el artículo 13 de conformidad con los criterios y condiciones establecidos en [...] el artículo 13, apartados 3 y 3 bis. [...]

[...]

[...] **2.** Cuando, con arreglo a los criterios establecidos en el artículo 13, apartado 3, los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta no [...] sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión [...], la Comisión determinará si la discrepancia puede justificarse por las circunstancias locales o las interdependencias entre los ámbitos clave de rendimiento a los que se refiere el artículo 10, apartado 2, letra a), teniendo en cuenta la información facilitada en los proyectos de planes de rendimiento y los criterios de seguridad. Si es el caso, los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta se considerarán coherentes con los objetivos a escala de la Unión.

➡ La Comisión podrá permitir una discrepancia entre los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de ruta y los objetivos de rendimiento a escala de la Unión por lo que respecta a los ámbitos clave de rendimiento de la rentabilidad o la capacidad cuando sea necesario para garantizar la coherencia de los objetivos de rendimiento de dichos servicios con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión por lo que respecta al ámbito clave de rendimiento del medio ambiente. Asimismo, se permitirán discrepancias para permitir el cumplimiento de los requisitos pertinentes de la UE en materia de seguridad que se recogen en el Reglamento (UE) 2018/1139 y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de dicho Reglamento. 🕒

➡ 3. Cuando la Comisión concluya que el proyecto de plan de rendimiento adoptado se ajusta a los criterios y condiciones previstos en el artículo 13, apartados 3 y 3 bis, leídos en conjunción con el apartado 2 del presente artículo, lo aprobará de conformidad con el procedimiento de examen previsto en el artículo 37, apartado 3. 🕒

➡ 4. Cuando la Comisión concluya que existen dudas en cuanto a si el proyecto de plan de rendimiento adoptado se ajusta a los criterios y condiciones previstos en el artículo 13, apartados 3 y 3 bis, leídos en conjunción con el apartado 2 del presente artículo, llevará a cabo un examen pormenorizado del proyecto de plan de rendimiento y, en caso necesario, solicitará información adicional al Estado miembro correspondiente. 🕒

➡ 5. Cuando, tras haber llevado a cabo dicho examen pormenorizado, la Comisión concluya que el proyecto de plan de rendimiento se ajusta a los criterios y condiciones previstos en el artículo 13, apartados 3 y 3 bis, leídos en conjunción con el apartado 2 del presente artículo, lo aprobará de conformidad con el procedimiento de examen previsto en el artículo 37, apartado 3. 🕒

➡ No obstante, cuando la Comisión concluya que el proyecto de plan de rendimiento no se ajusta a dichos criterios y condiciones, la Comisión adoptará una decisión en la que determine las medidas correctoras que debe adoptar el Estado miembro correspondiente, de conformidad con el procedimiento de examen previsto en el artículo 37, apartado 3. 🕒

➡ El Estado o los Estados miembros de que se trate comunicarán a la Comisión las medidas adoptadas en virtud de la citada decisión, así como información que acredite que las medidas en cuestión cumplen lo dispuesto en la decisión. 🕒

↻ Cuando la Comisión concluya que las medidas son suficientes para garantizar el cumplimiento de su decisión, lo notificará al Estado o los Estados miembros de que se trate y aprobará el proyecto de plan de rendimiento de conformidad con el procedimiento de examen previsto en el artículo 37, apartado 3. 🗑

↻ Cuando la Comisión concluya que las medidas son insuficientes para garantizar el cumplimiento de su decisión, lo notificará al Estado o los Estados miembros de que se trate y, si procede, adoptará medidas para resolver el incumplimiento, incluidas las medidas previstas en el artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. 🗑

↕ new

↻ Consejo

↻ 6. 🗑 Los proyectos de planes de rendimiento aprobados por ↻ [...] 🗑 ↻ la Comisión con arreglo al presente artículo 🗑 serán adoptados por los ↻ [...] 🗑 ↻ Estados miembros 🗑 en cuestión como planes definitivos y se pondrán a disposición del público ↻, sin perjuicio de la confidencialidad de la información delicada 🗑.

↻ *Artículo 13 ter* 🗑

↻ **Seguimiento del rendimiento** 🗑

↻ 1. La autoridad nacional de supervisión, en cooperación con la autoridad nacional competente cuando esta sea una entidad distinta, evaluará si los servicios de navegación aérea prestados en el espacio aéreo que se encuentre bajo su responsabilidad cumplen los objetivos de rendimiento establecidos en los planes de rendimiento aprobados de conformidad con el artículo 13 *bis*, si dichos planes se están aplicando correctamente y si aplicará incentivos o desincentivos en virtud de los sistemas de incentivos a los que se refiere el artículo 10, apartado 3, letra h). 🗑

↻ 2. 🗑 ↻ [...] 🗑 ↻ La autoridad nacional de supervisión 🗑 publicará informes periódicos ↻ [...] 🗑 sobre el seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea ↻ [...] 🗑 ↻ prestados por 🗑 ↻ [...] 🗑 los proveedores de servicios de tránsito aéreo ↻ designados 🗑, y pondrá a disposición del público los resultados de dichas evaluaciones ↻ sin perjuicio de la confidencialidad de la información delicada 🗑.

➤ [...] ➤ Los proveedores ➤ de servicios de tránsito aéreo designado ➤ s ➤ facilitará ➤ n ➤ la información y los datos necesarios para ➤ [...] ➤ ➤ dicho ➤ seguimiento ➤ [...] ➤. Incluirá información y datos relacionados con los costes ➤ [...] ➤ reales ➤ de los servicios prestados y, en su caso, sin perjuicio de la confidencialidad de la información delicada, datos relacionados con los costes reales de los servicios contratados a otros proveedores de servicios ➤.

➤ 2 bis. ➤ Cuando no se alcancen los objetivos de rendimiento ➤ establecidos en los planes de rendimiento ➤ o el plan de rendimiento no se ejecute correctamente, la ➤ [...] ➤ ➤ autoridad nacional de supervisión evaluará si esto se debe a criterios de seguridad o factores externos ajenos al proveedor de servicios de tránsito aéreo. En particular, la autoridad nacional de supervisión evaluará las repercusiones de los efectos perjudiciales de las medidas adoptadas con el fin de mejorar el funcionamiento global de la red en el rendimiento real del proveedor de servicios de tránsito aéreo. En caso de que el rendimiento insuficiente de un proveedor no pueda justificarse por criterios de seguridad o factores externos, la autoridad nacional de supervisión exigirá la aplicación de ➤ medidas correctoras por parte ➤ [...] ➤ ➤ del proveedor ➤ de servicios de tránsito aéreo ➤ [...] ➤.

➤ 2 ter. Los incentivos y desincentivos financieros tendrán en cuenta el deterioro del servicio y serán proporcionales a la magnitud de la discrepancia entre el rendimiento alcanzado y los objetivos de rendimiento fijados en los planes de rendimiento aprobados. ➤

➤ Los incentivos y los desincentivos solo se aplicarán cuando la superación o el incumplimiento de los objetivos de rendimiento sea atribuible al proveedor de servicios de tránsito aéreo. Los desincentivos no afectarán a la viabilidad financiera del proveedor de servicios de tránsito aéreo ni a la calidad y la seguridad de los servicios prestados. ➤

➤ 3. La Comisión llevará a cabo evaluaciones periódicas del cumplimiento global de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y presentará los resultados al comité al que se hace referencia en el artículo 37, apartado 1. ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

Artículo 16

Plan de rendimiento de la red

1. El Gestor de la Red elaborará, para cada período de referencia, de conformidad con el proceso de toma de decisiones cooperativa previsto en el artículo 27, apartado 7, un proyecto de plan de rendimiento de la red [...].

El proyecto de plan de rendimiento de la red se elaborará tras la fijación de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y antes del inicio del período de referencia de que se trate.

Contendrá objetivos de rendimiento en los ámbitos clave de rendimiento [...] a los que se refiere el artículo 10, apartado 2, letra a).

2. El proyecto de plan de rendimiento de la red se presentará a la [...] Comisión para su evaluación y adopción.

[...] 2 bis. La Comisión [...] evaluará el proyecto de plan de rendimiento de la red [...] basándose en los criterios esenciales siguientes:

a) consideración de las mejoras del rendimiento a lo largo del tiempo en relación con el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento y [...] con el período que comprenda tanto el período de referencia anterior como el período de referencia cubierto por el plan de rendimiento [...], así como su contribución a la consecución de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión;

b) exhaustividad y coherencia del proyecto de plan de rendimiento de la red en términos de datos y material de apoyo [...], en particular, los supuestos fundamentales aplicados y las previsiones de tránsito.

2 ter. Cuando la Comisión constate que el proyecto de plan de rendimiento de la red es exhaustivo y presenta mejoras de rendimiento adecuadas, lo adoptará como plan definitivo. De lo contrario, la Comisión [...] pedirá al Gestor de la Red que presente un proyecto de plan de rendimiento de la red revisado.

Revisión de los objetivos y planes de rendimiento durante un período de referencia

1. Cuando, durante un período de referencia, los objetivos de rendimiento a escala de la Unión ya no sean adecuados a la luz de cambios significativos en las circunstancias ➡ o los criterios de seguridad Ⓒ, y cuando la revisión de ➡ uno o varios de Ⓒ los objetivos sea necesaria y proporcionada, la Comisión revisará dichos objetivos de rendimiento a escala de la Unión. El artículo 11 será aplicable a esta decisión. ➡ [...] Ⓒ

➡ Cuando, tras dicha revisión, los objetivos de rendimiento establecidos en los planes de rendimiento adoptados con arreglo al artículo 13 bis, apartado 6, ya no sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión, los Estados miembros revisarán los planes de rendimiento por lo que respecta a los objetivos de rendimiento que se hayan visto afectados. Los artículos 13 y 13 bis serán de aplicación a la revisión de los citados planes. La consulta a la que se refiere el artículo 13, apartado 2, podrá limitarse, a los efectos de este párrafo, a los objetivos de rendimiento y a las partes de los proyectos de planes de rendimiento que se vean directa o indirectamente afectados por la revisión. Ⓒ

➡ A raíz de la revisión a la que se refiere el párrafo primero, el Gestor de la Red elaborará un nuevo proyecto de plan de rendimiento de la red. Se aplicará el artículo 16 a la adopción de dicho nuevo plan. Ⓒ

2. La decisión sobre los objetivos de rendimiento a escala de la Unión revisados contemplada en el apartado 1 incluirá disposiciones transitorias para el período en cuestión hasta que sean aplicables los planes de rendimiento definitivos ➡ revisados Ⓒ ➡ [...] Ⓒ. ➡ Los objetivos a escala de la Unión revisados y las disposiciones transitorias no se aplicarán con carácter retroactivo. Ⓒ

➡ 2 bis. En el caso de que se produzca una crisis de la red que impida emitir previsiones de tránsito fiables, las disposiciones transitorias a que se refiere el apartado 2 podrán incluir la suspensión del sistema de rendimiento hasta que se vuelva a disponer de previsiones fiables. En tal caso, la Comisión definirá las condiciones aplicables, en particular las adaptaciones necesarias de las tasas vigentes, en la decisión a la que se refiere el apartado 1. Ⓒ

3. Los ➡ [...] Ⓒ ➡ Estados miembros Ⓒ podrán ➡ [...] Ⓒ revisar uno o varios objetivos de rendimiento durante un período de referencia ➡ [...] Ⓒ cuando se alcancen los umbrales de alerta o cuando ➡ [...] Ⓒ ➡ se demuestre Ⓒ que los datos, supuestos y justificaciones iniciales en los que se ➡ apoyan Ⓒ ➡ [...] Ⓒ los objetivos de rendimiento han dejado de ser precisos en un grado significativo y de forma duradera debido a circunstancias que eran imprevisibles en el momento de adoptar el plan de rendimiento.

➤ [...] ➤

➤ En tal caso, los Estados miembros revisarán los planes de rendimiento con respecto a los objetivos correspondientes, de conformidad con los procedimientos establecidos en los artículos 13 y 13 *bis*. La consulta a la que se refiere el artículo 13, apartado 2, podrá limitarse, a los efectos de este párrafo, a los objetivos de rendimiento y a las partes de los proyectos de planes de rendimiento que se vean directa o indirectamente afectados por la revisión. ➤

Artículo 18

Ejecución del sistema de evaluación del rendimiento

A efectos de la ejecución del sistema de evaluación del rendimiento, la Comisión ➤, por medio de actos de ejecución adoptados de conformidad con el procedimiento de examen previsto en el artículo 37, apartado 3, ➤ establecerá requisitos y procedimientos detallados con respecto al artículo 10, apartado 3, y a los artículos 11, ➤ [...] ➤ 13, ➤ 13 *bis*, 13 *ter*, ➤ ➤ [...] ➤ 16 y 17, en particular en relación con la elaboración ➤, evaluación, aprobación y revisión ➤ de ➤ [...] ➤ planes de rendimiento, la fijación de objetivos de rendimiento ➤ [...] ➤, el seguimiento del rendimiento ➤ [...] ➤ ➤, la metodología de las evaluaciones comparativas, los sistemas de incentivos, ➤ la adopción de medidas correctoras ➤ [...] ➤ y los calendarios de todos los procedimientos. ➤ [...] ➤

↓ 1070/2009 artículo 1

- ~~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 ATM, incluidos los ámbitos de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, adaptados cuando sea necesario para tener en cuenta las necesidades específicas del cielo único europeo y los objetivos relevantes para dichos ámbitos, y definición de un conjunto limitado de indicadores clave del rendimiento para medir el rendimiento;~~
- ~~e) establecimiento de objetivos comunitarios de rendimiento que se definirán teniendo en cuenta aportaciones identificadas a escala nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo;~~

~~6. En lo que se refiere al funcionamiento detallado del sistema de evaluación del rendimiento, la Comisión adoptará, a más tardar el 4 de diciembre de 2011 y con un calendario adecuado para cumplir los plazos establecidos en el presente Reglamento, medidas de ejecución de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3. Estas medidas de ejecución incluirán lo siguiente:~~

- ~~e) criterios para que las autoridades nacionales de supervisión establezcan planes de rendimiento nacionales o a escala de bloque funcional de espacio aéreo, que incluyan los objetivos de rendimiento a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo, y el sistema de incentivos. Los planes de rendimiento:~~
 - ~~i) se basarán en los planes empresariales de los proveedores de servicios de navegación aérea;~~
 - ~~ii) cubrirán todos los elementos de coste de la base de costes nacional o de la base de costes a escala de bloque funcional de espacio aéreo;~~
 - ~~iii) incluirán objetivos de rendimiento vinculantes y coherentes con los objetivos de rendimiento a escala comunitaria;~~
- ~~d) evaluación de los objetivos de rendimiento nacionales o de los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo sobre la base del plan nacional o del plan a escala de bloque funcional de espacio aéreo, y~~
- ~~e) seguimiento de los planes de rendimiento nacionales o de los planes de rendimiento a escala de bloque funcional de espacio aéreo, incluidos los mecanismos de alerta pertinentes.~~
- ~~d) criterios destinados a evaluar si los objetivos a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo son coherentes con los objetivos comunitarios de rendimiento durante el período de referencia, y a apoyar mecanismos de alerta;~~
- ~~e) principios generales para el establecimiento por los Estados miembros del sistema de incentivos;~~
- ~~f) principios para la aplicación de un mecanismo transitorio, necesario para la adaptación al funcionamiento del sistema de incentivos, cuya duración no será superior a 12 meses contados a partir de la adopción de las medidas de ejecución.~~
- ~~b) el período de referencia y los intervalos para la evaluación del cumplimiento de los objetivos de rendimiento y el establecimiento de nuevos objetivos;~~
- ~~a) el contenido y calendario de los procedimientos previstos en el apartado 4;~~

↓ 1070/2009 artículo 1.5

~~5. Para el establecimiento del sistema de evaluación del rendimiento se tendrá en cuenta que los servicios de ruta, los servicios de terminal y las funciones de red son diferentes y se han de tratar en consecuencia, si procede, también a efectos de medir el rendimiento.~~

↓ 550/2004 (adaptado)

~~CAPÍTULO III~~

~~SISTEMAS DE TARIFACIÓN~~

↓ 1070/2009 artículo 2.8

~~Artículo 14~~

~~Disposición general~~

~~De conformidad con lo dispuesto en los artículos 15 y 16, el sistema de tarificación de los servicios de navegación aérea contribuirá a lograr una mayor transparencia con respecto al establecimiento, la imposición y la ejecución de tarifas para los usuarios del espacio aéreo, así como a la rentabilidad de la prestación de servicios de navegación aérea y a la eficiencia de vuelo, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad. Este sistema deberá asimismo ajustarse al artículo 15 del Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional y al sistema de tarificación de Eurocontrol sobre tasas de ruta.~~

Artículo ~~19~~¹⁵

Principios ☒ del sistema de tarificación ☒

↓ nuevo

☞ Consejo

1. Sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros financien la prestación de los servicios de ☞ [...] ☞ ☞ navegación aérea ☞ que entran en el ámbito del presente artículo mediante fondos públicos, las tasas correspondientes a los servicios de navegación aérea se determinarán, impondrán y aplicarán a los usuarios del espacio aéreo ☞ de conformidad con el artículo 15 del Convenio de Chicago y con el presente artículo, así como con los artículos 20 a 22 y los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 23. El sistema de tarificación establecido en virtud del presente artículo y los artículos 20 a 22 será coherente con el sistema de tarificación de las tarifas de ruta establecido por EUROCONTROL, en particular los Principios para establecer la base de costes de las tarifas de ruta y el cálculo de las tarifas unitarias de EUROCONTROL ☞.

2. Las tasas se basarán en los costes de los proveedores de servicios de ☞ [...] ☞ ☞ navegación aérea contraídos ☞ ☞ [...] ☞ ☞ en relación con la prestación de ☞ los servicios y funciones prestados en beneficio de los usuarios del espacio aéreo ☞ o puestos a su disposición ☞ durante períodos de referencia fijos establecidos con arreglo al artículo 10, apartado 2. Dichos costes podrán incluir un rendimiento razonable de los activos ☞ [...] ☞.

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

☞ [...] ☞

5. Los ingresos ☞ obtenidos por un proveedor de servicios de navegación aérea ☞ ☞ [...] ☞ de las ☞ [...] ☞ ☞ tasas ☞ impuestas a los usuarios del espacio aéreo de conformidad con el presente artículo no se utilizarán para financiar ☞ los ☞ servicios ☞ [...] ☞ ☞ que dicho proveedor de servicios de navegación aérea presta ☞ en condiciones de mercado de conformidad con el artículo 8 ☞ o para financiar cualquier otra actividad comercial que lleve a cabo dicho proveedor ☞.

6. Los datos financieros sobre los costes determinados [...] y [...] reales [...] de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados se comunicarán a las autoridades nacionales de supervisión [...].

Artículo 20

Bases de costes para las tasas

1. Las bases de costes para las tasas de los servicios de navegación aérea [...] consistirán en los costes determinados [...], según lo establecido en los planes de rendimiento adoptados de conformidad con el artículo 13 bis, apartado 6, [...] [...] en relación [...] con la prestación de dichos servicios en la zona de tarificación de ruta y la zona de tarificación de aproximación en cuestión [...].

2. Los costes determinados mencionados en el apartado 1 incluirán los costes de las instalaciones y servicios previstos, [...] el coste del [...] capital y la depreciación de activos, así como los costes de mantenimiento, funcionamiento, gestión y administración [...] y otros costes de personal [...].

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

[...]

b) los costes [...] relativos a la [...] supervisión [...] de los servicios de navegación aérea soportados [...] por [...] las autoridades nacionales de supervisión, [...] las autoridades nacionales competentes y otras autoridades nacionales, cuando así lo decida el Estado miembro [...];

c) los costes soportados por los proveedores de servicios de [...] [...] navegación aérea [...] en relación con la prestación de servicios de navegación aérea [...] [...] cuando así lo decida el Estado miembro; [...]

[...] d) los costes soportados por los proveedores de servicios de navegación aérea en relación con las [...] funciones de red, [...] [...] en particular en lo que respecta a la cooperación con el [...] Gestor de la Red [...] y otras funciones descritas en el artículo 2, apartado 9; [...] [...]

[...] e) los costes derivados del Convenio Internacional de Cooperación relativo a la Seguridad de la Navegación Aérea «Eurocontrol», de 13 de diciembre de 1960, en su última versión modificada, cuando así lo decida el Estado miembro. [...]

4. Los costes determinados no incluirán los costes de las sanciones impuestas por los Estados miembros [...] [...] de conformidad con [...] el artículo 42 [...] [...].

5. [...] Los costes que correspondan tanto a servicios de navegación aérea de ruta [...] como a servicios de navegación aérea de aproximación se distribuirán [...] de conformidad con los criterios establecidos por la autoridad nacional de supervisión con arreglo al artículo 13, apartado 1 bis. No se permitirán las subvenciones cruzadas entre los servicios de navegación aérea de ruta y los servicios de navegación aérea de aproximación [...]. Se permitirán las subvenciones cruzadas entre servicios de navegación aérea diferentes dentro de cualquiera de estas dos categorías únicamente cuando estén justificadas por razones objetivas, y siempre que estén identificadas de manera transparente de conformidad con el artículo 25, apartado 3.

6. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados proporcionarán información sobre su base de costes a la [...] autoridad nacional de supervisión y a la Comisión. A tal fin, los costes se desglosarán [...] distinguiendo entre los gastos de personal, los gastos de explotación distintos de los gastos de personal, el coste de amortización, el coste de capital, los gastos a los que se refiere el artículo 20, apartado 3 [...] y los gastos excepcionales.

Artículo 21

[...] Zona de tarificación y tarifas unitarias

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

1 bis. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 20, apartado 5, párrafo primero, los Estados miembros definirán, antes del inicio de un período de referencia, las zonas de tarificación de los servicios de navegación aérea e identificarán a los proveedores de servicios de tránsito aéreo que entran dentro del ámbito de aplicación de cada zona de tarificación. La Comisión, por medio de un acto de ejecución adoptado de conformidad con el procedimiento de examen previsto en el artículo 37, apartado 3, definirá las condiciones en las que los Estados miembros podrán modificar o definir una nueva zona de tarificación de aproximación durante un período de referencia.

2. Fijarán las tarifas unitarias [...] los Estados miembros y estas estarán sujetas a la verificación [...] de la Comisión de que cumplen lo dispuesto en el artículo 19, el artículo 20 y el presente artículo. Cuando la [...] Comisión considere que una tarifa unitaria no cumple esos requisitos, la tarifa unitaria en cuestión será revisada en consecuencia por [...] el Estado miembro correspondiente y se modificará según corresponda. [...]

Artículo 22

Determinación de las tasas

1. Se cobrarán tasas a los usuarios del espacio aéreo por la prestación de servicios de navegación aérea, en condiciones no discriminatorias, teniendo en cuenta las capacidades productivas relativas de los diferentes tipos de aeronaves en cuestión. Al imponer tasas a diferentes usuarios del espacio aéreo por la utilización del mismo servicio no se distinguirá en razón de la nacionalidad o categoría de usuario.
2. La tasa ➡ de ruta Ⓒ por servicios de navegación aérea ➡ [...] Ⓒ para un vuelo determinado en una zona de tarificación de ruta concreta se calculará sobre la base de la tarifa unitaria establecida para esa zona de tarificación de ruta y las unidades de servicio de ruta para ese vuelo. ➡ [...] Ⓒ
3. La tasa ➡ de aproximación Ⓒ por servicios de navegación aérea ➡ [...] Ⓒ para un vuelo determinado en una zona de tarificación de aproximación concreta se calculará sobre la base de la tarifa unitaria establecida para esa zona de tarificación de aproximación y las unidades de servicio de aproximación para ese vuelo. A efectos del cálculo de la tasa ➡ de aproximación Ⓒ ➡ [...] Ⓒ, la aproximación y el despegue de un vuelo se contabilizarán como un solo vuelo. ➡ [...] Ⓒ
4. Podrá exonerarse a determinados usuarios ➡ o vuelos Ⓒ del pago de tasas por navegación aérea, en particular ➡ [...] Ⓒ ➡ los que utilicen o estén operados con Ⓒ aeronaves ligeras y aeronaves de Estado, siempre que el coste de las exoneraciones no se impute a otros usuarios.
5. Las tasas se ➡ [...] Ⓒ ➡ podrán modular Ⓒ para animar a los proveedores de servicios de ➡ [...] Ⓒ ➡ tránsito aéreo Ⓒ ➡ [...] Ⓒ y a los usuarios del espacio aéreo a apoyar mejoras en el rendimiento medioambiental o en la calidad del servicio, como ➡ el uso de las rutas más eficientes en términos de consumo de carburante que estén disponibles, Ⓒ el aumento del uso de combustibles alternativos sostenibles, el aumento de la capacidad, la reducción de los retrasos y el desarrollo sostenible, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad, en particular para la ejecución del Plan Maestro ATM Europeo. La modulación consistirá en ventajas o desventajas financieras y será neutra desde el punto de vista de los ingresos para los proveedores de servicios de tránsito aéreo.

☞ 5 bis. La Comisión, en consulta con los Estados miembros, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y los usuarios del espacio aéreo, llevará a cabo un estudio de viabilidad sobre los efectos de la modulación de las tasas en el tránsito aéreo y las partes interesadas, en particular en lo que respecta a las trayectorias de vuelo, la capacidad, la composición de la flota y los costes de los usuarios del espacio aéreo, y sobre los mecanismos para garantizar que no haya incidencia en los ingresos de los proveedores de servicios de tránsito aéreo. El estudio también examinará si dicha modulación contribuye a la consecución de los objetivos del Cielo Único Europeo establecidos en el artículo 1, apartado 1, de la Comunicación de la Comisión sobre el Pacto Verde Europeo, teniendo en cuenta los aspectos relativos a la competitividad, los sistemas de incentivos vigentes y otras alternativas conocidas. Sobre la base de dicho estudio, la Comisión podrá adoptar directrices que permitan a los Estados miembros poner en práctica la modulación de tasas de forma voluntaria. ☞

Artículo 23

Implantación del sistema de tarificación

A efectos de la implantación del sistema de tarificación, la Comisión ☞, por medio de actos de ejecución adoptados de conformidad con el procedimiento de examen previsto en el artículo 37, apartado 3, ☞ adoptará requisitos y procedimientos detallados con respecto a los artículos 19, 20, 21 y 22, en particular por lo que respecta a las bases de costes y los costes determinados, la fijación de tarifas unitarias ☞ [...] ☞ y mecanismos de reparto de riesgos y la modulación de tasas.

☞ [...] ☞

↓ 1070/2009 artículo 2.9

~~a) los costes que se repartirán entre los usuarios del espacio aéreo serán los costes determinados por la prestación de los servicios de navegación aérea, incluidos los importes de los intereses sobre la inversión de capital y la depreciación de activos, así como los costes de mantenimiento, funcionamiento, gestión y administración; los costes determinados serán los costes determinados por el Estado miembro a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo, bien al comienzo del período de referencia para cada año civil del período de referencia al que se refiere el artículo 11 del Reglamento marco, bien durante el período de referencia, después de los ajustes apropiados en aplicación de los mecanismos de alerta establecidos en el artículo 11 del Reglamento marco;~~

b) los costes que deberán tomarse en cuenta en este contexto serán los costes estimados en relación con las instalaciones y servicios previstos y puestos en práctica con arreglo al Plan regional de navegación aérea, región europea, de la OACI. También podrán incluirse los costes contraídos por las autoridades nacionales de supervisión o las entidades cualificadas, así como otros en los que incurra el Estado miembro pertinente y el proveedor de servicios en relación con la prestación de servicios de navegación aérea. No incluirán los costes de las sanciones impuestas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 9 del Reglamento marco, ni tampoco los costes de cualquier medida correctora impuesta por los Estados miembros de conformidad con el artículo 11 del Reglamento marco;

c) en relación con los bloques funcionales de espacio aéreo como parte de sus respectivos acuerdos marco, los Estados miembros harán esfuerzos razonables para acordar principios comunes de política tarifaria;

d) los costes de los diversos servicios de navegación aérea se determinarán por separado, según lo previsto en el artículo 12, apartado 3;

e) no se permitirán las subvenciones cruzadas entre servicios de ruta y servicios de terminal. Los costes que correspondan tanto a los servicios de terminal como a los servicios de ruta se asignarán de forma proporcional entre los servicios de ruta y los servicios de terminal sobre la base de una metodología transparente. Las subvenciones cruzadas se permitirán entre servicios de navegación aérea diferentes solo en una de estas dos categorías exclusivamente cuando razones objetivas así lo justifiquen, y siempre que estén claramente identificadas;

f) se garantizará la transparencia de los costes en los que se basan los cánones. Se aprobarán medidas de ejecución para el suministro de información por parte de los proveedores del servicio, con el fin de hacer posible la revisión de las previsiones, costes reales e ingresos del proveedor. Se intercambiará periódicamente información entre las autoridades nacionales de supervisión, los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo, la Comisión y Eurocontrol.

3. Al establecer las tasas con arreglo al apartado 2, los Estados miembros deberán cumplir los siguientes principios:

a) las tasas se establecerán por la disponibilidad de los servicios de navegación aérea bajo condiciones no discriminatorias; al imponer las tasas a los diversos usuarios del espacio aéreo por la utilización del mismo servicio no se distinguirá en razón de la nacionalidad o categoría del usuario del espacio aéreo;

~~b) podrá exonerarse a determinados usuarios, en particular a los operadores de aeronaves ligeras y aeronaves de Estado, siempre que el coste de dichas exoneraciones no se impute a otros usuarios;~~

~~e) las tasas se fijarán por año civil sobre la base de los costes determinados o podrán establecerse bajo condiciones fijadas por los Estados miembros para la determinación del nivel máximo de la tarifa unitaria o de los ingresos para cada ejercicio durante un período que no supere los cinco años;~~

~~d) los servicios de navegación aérea podrán generar unos ingresos suficientes para proporcionar una rentabilidad económica y con ello contribuir a las necesarias mejoras del capital;~~

~~e) las tasas reflejarán los costes de los servicios e instalaciones de navegación aérea puestos a disposición de los usuarios del espacio aéreo, teniendo en cuenta las capacidades productivas relativas de los distintos tipos de aeronaves de que se trate;~~

~~f) las tasas estimularán la prestación segura, eficaz, efectiva y sostenible de los servicios de navegación aérea con vistas a lograr un alto nivel de seguridad y a una eficiencia de costes y a la consecución de los objetivos de rendimiento y estimularán la prestación de servicios integrados reduciendo al mismo tiempo el impacto medioambiental de la navegación aérea. A tal efecto, y en relación con los planes de rendimiento nacionales o de bloques funcionales de espacio aéreo, las autoridades nacionales de supervisión podrán establecer mecanismos, incluidos incentivos consistentes en ventajas y desventajas financieras, para estimular a los proveedores de servicios de navegación aérea o los usuarios del espacio aéreo para que apoyen las mejoras en la prestación de servicios de navegación aérea, tales como mayor capacidad, reducción de los retrasos y desarrollo sostenible, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad.~~

~~4. La Comisión adoptará medidas de ejecución para el presente artículo de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco.~~

~~Artículo 15~~

~~Revisión del cumplimiento~~

~~1. La Comisión realizará una revisión continua del cumplimiento de los principios y normas a que se refieren los artículos 14 y 15, en cooperación con los Estados miembros. La Comisión tratará de establecer los mecanismos necesarios para aprovechar la experiencia de Eurocontrol y compartirá los resultados de la evaluación con los Estados miembros, Eurocontrol y los representantes de los usuarios del espacio aéreo.~~

~~2. A petición de uno o más Estados miembros que consideren que los principios y normas contemplados en los artículos 14 y 15 no se han aplicado adecuadamente, o por su propia iniciativa, la Comisión investigará los casos de incumplimiento o de no aplicación de los principios o normas correspondientes. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 18, apartado 1, la Comisión hará partícipes de los resultados de la investigación a los Estados miembros, a Eurocontrol y a los representantes de los usuarios del espacio aéreo. En un plazo de dos meses desde la recepción de una petición, tras haber escuchado al Estado miembro interesado y tras consultar al Comité del cielo único conforme al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento marco, la Comisión adoptará una decisión sobre la aplicación de los artículos 14 y 15 del presente Reglamento y decidirá si la práctica en cuestión puede seguirse aplicando.~~

~~3. La Comisión transmitirá su decisión a los Estados miembros y la comunicará al proveedor de servicios, en la medida en que a este le afecte jurídicamente. Cualquier Estado miembro podrá someter la decisión de la Comisión al Consejo en un plazo de un mes. El Consejo, pronunciándose por mayoría cualificada, podrá adoptar una decisión diferente en el plazo de un mes.~~

↓ nuevo

➡ Consejo

Artículo 24

Análisis del cumplimiento de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación

1. La Comisión analizará periódicamente el cumplimiento por parte ➡ [...] de los Estados miembros, ➡ en particular de las autoridades nacionales de supervisión ➡ [...] de los artículos 10 a 17 y 19 a 22, así como de los actos de ejecución a los que se refieren los artículos 18 y 23. Lo hará en consulta con ➡ [...] ➡ el OER ➡, en caso de que se haya designado uno de conformidad con el artículo 9 *ter*, ➡ y con las autoridades nacionales de supervisión.

2. ➡ [...] ➡ En caso de que la Comisión ➡ tenga indicios ➡ [...] de incumplimiento ➡ [...] de lo dispuesto en el apartado 1 ➡ [...], ➡ [...] podrá iniciar una investigación ➡ [...]. Concluirá la investigación en un plazo de cuatro meses ➡ [...], tras haber oído al Estado miembro ➡ [...] ➡ y ➡ a la autoridad nacional de supervisión correspondiente ➡ [...].

➡ 3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 41, apartado 1, la ➡ [...] ➡ Comisión ➡ compartirá los resultados de la investigación con ➡ el Estado miembro ➡ [...] y ➡, cuando proceda, ➡ con el proveedor ➡ [...] de servicios de tránsito aéreo ➡ [...] ➡ correspondiente ➡ y ➡ [...] podrá emitir un dictamen sobre si ➡ [...] ➡ dicho Estado miembro ha ➡ [...] cumplido los artículos 10 a 17 y 19 a 22, así como los actos de ejecución a los que se refieren los artículos 18 y 23, y lo notificará al Estado ➡ miembro correspondiente ➡ ➡ [...].

↓ 550/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo 25~~12~~

Transparencia contable ☒ de los proveedores de servicios de navegación aérea ☒

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea, independientemente de su sistema ~~régimen~~ ~~jurídico~~ o de propiedad ☒ o sus estructuras jurídicas ☒, elaborarán, ~~someterán a auditoría~~ y publicarán ⇒ anualmente ⇐ sus cuentas financieras. Estas cuentas cumplirán las normas internacionales de contabilidad adoptadas por la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒. Cuando, debido a su situación jurídica, el proveedor de servicios ☒ de navegación aérea ☒ no pueda cumplir plenamente las normas internacionales de contabilidad, ~~procurará~~ deberá alcanzar el mayor grado posible de cumplimiento ~~cumpliente~~. ~~2. En todos los casos, Los~~ proveedores de servicios de navegación aérea publicarán informes anuales y se someterán periódicamente a una auditoría independiente ☒ con respecto a las cuentas contempladas en el presente apartado ☒.

↓ nuevo

⇒ Consejo

2. Las autoridades nacionales de supervisión ⇒ [...] ⇐ tendrán derecho a acceder a las cuentas de los proveedores de servicios de navegación aérea bajo su supervisión. Los Estados miembros podrán decidir conceder acceso a estas cuentas a ⇒ [...] ⇐ ⇒ las ⇐ autoridades ⇒ nacionales ⇐ de supervisión ⇒ de otros Estados miembros ⇐.

↓ 1070/2009 artículo 2.7 (adaptado)

⇒ nuevo

3. ~~Cuando se preste un conjunto de servicios, Los~~ proveedores de servicios de navegación aérea
⇒ llevarán, en su contabilidad interna, cuentas separadas para cada servicio de navegación aérea ⇐
~~identificarán y revelarán los gastos e ingresos derivados de los servicios de navegación aérea,~~
~~desglosándolos de acuerdo con el sistema de tarificación de los servicios de navegación~~
~~contemplado en el artículo 14 y, cuando proceda, llevarán cuentas consolidadas correspondientes a~~
~~otros servicios que no sean de navegación aérea,~~ tal como se les exigiría si ~~los~~ estos servicios ~~en~~
 ~~cuestión los prestaran fueran prestados por~~ empresas distintas ⇒, con el fin de evitar
discriminaciones, subvenciones cruzadas y distorsiones de la competencia. Los proveedores de
servicios de navegación aérea llevarán también cuentas separadas para cada actividad cuando: ⇐

↓ nuevo

⇒ Consejo

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

Los costes determinados ⇒ [...] ⇐ y ⇐ reales ⇒ [...] ⇐ derivados de los servicios de
navegación aérea se desglosarán en ⇒ categorías de ⇐ gastos ⇒ [...] ⇐ ⇒ de conformidad con el
artículo 20, apartado 6 ⇐, y se pondrán a disposición del público, sin perjuicio de la protección de
la información confidencial.

4. Los datos financieros sobre los costes ⇒ [...] ⇐ comunicados de conformidad con el artículo 19,
apartado 6, y el resto de información pertinente para el cálculo de las tarifas unitarias serán
auditados o verificados por la autoridad nacional de supervisión o por una entidad independiente del
proveedor de servicios de navegación aérea de que se trate y aprobados por la autoridad nacional de
supervisión. ⇒ Sin perjuicio de la confidencialidad de la información delicada, las ⇐ ⇒ [...] ⇐
conclusiones de la auditoría se pondrán a disposición del público.

↓ 550/2004

~~4. Los Estados miembros designarán las autoridades competentes que tendrán derecho de acceso a la contabilidad de los proveedores de servicios que presten servicios en el espacio aéreo de su responsabilidad.~~

~~5. Los Estados miembros podrán aplicar las disposiciones transitorias del artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 2002, relativo a la aplicación de normas internacionales de contabilidad³¹, a los proveedores de servicios de navegación aérea que entren dentro del ámbito de aplicación de dicho Reglamento.~~

↓ 1070/2009 artículo 2.5

~~Artículo 9 bis~~

~~Bloques funcionales de espacio aéreo~~

~~1. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar el establecimiento de bloques funcionales de espacio aéreo a más tardar el 4 de diciembre de 2012, con objeto de alcanzar la capacidad y eficiencia requeridas de la red de gestión del tránsito aéreo en el cielo único europeo, mantener un alto nivel de seguridad y contribuir al rendimiento global del sistema de transporte aéreo y a la reducción del impacto ambiental.~~

~~3. Los Estados miembros, en particular los que establezcan bloques funcionales de espacio aéreo contiguos, cooperarán entre sí en la mayor medida posible con el fin de garantizar el cumplimiento de la presente disposición. Cuando proceda, la cooperación podrá incluir a terceros países que participen en bloques funcionales de espacio aéreo.~~

~~2. En particular, los bloques funcionales de espacio aéreo:~~

~~a) estarán apoyados por un análisis de seguridad;~~

³¹ ~~DO C 243 de 11.9.2002, p. 1.~~

~~b) permitirán un uso óptimo del espacio aéreo teniendo en cuenta las afluencias de tránsito aéreo;~~

~~c) garantizarán la coherencia con la Red europea de rutas establecida de conformidad con el artículo 6 del Reglamento del espacio aéreo;~~

~~d) se justificarán por su valor añadido, incluida una utilización óptima de los recursos técnicos y humanos, sobre la base de un análisis de costes y beneficios;~~

~~e) garantizarán una transferencia fluida y flexible de la responsabilidad del control del tránsito aéreo entre unidades de servicios de tránsito aéreo;~~

~~f) garantizarán la compatibilidad entre las diferentes configuraciones del espacio aéreo optimizando, entre otras cosas, las actuales regiones de información de vuelo;~~

~~g) cumplirán las condiciones que se derivan de los acuerdos regionales celebrados en el marco de la OACI;~~

~~h) respetarán los acuerdos regionales existentes en la fecha de la entrada en vigor del presente Reglamento, en particular aquellos que afecten a terceros países europeos; y~~

~~i) facilitarán la coherencia con los objetivos comunitarios de rendimiento.~~

~~3. Un bloque funcional de espacio aéreo únicamente podrá crearse por acuerdo mutuo entre todos los Estados miembros y, cuando proceda, terceros países responsables de alguna de las partes del espacio aéreo incluido en el bloque funcional de espacio aéreo.~~

~~Antes de notificar a la Comisión el establecimiento de un bloque funcional de espacio aéreo, el Estado o Estados miembros afectados facilitarán a la Comisión, a los demás Estados miembros y a las otras partes interesadas la información adecuada y les darán la posibilidad de presentar sus observaciones.~~

~~4. Cuando un bloque funcional de espacio aéreo se refiera a un espacio aéreo que esté, en su totalidad o en parte, bajo responsabilidad de dos o más Estados miembros, el acuerdo por el que se cree el bloque funcional de espacio aéreo deberá incluir las disposiciones necesarias relativas al modo en que dicho bloque podrá modificarse, así como al modo en que un Estado miembro podrá retirarse del bloque, incluidos los acuerdos transitorios.~~

~~5. En caso de dificultades entre dos o más Estados miembros en relación con un bloque funcional de espacio aéreo transfronterizo que afecte a un espacio aéreo bajo su responsabilidad, los Estados miembros interesados podrán someter conjuntamente el asunto al dictamen del Comité del cielo único. El dictamen se notificará a los Estados miembros interesados. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 63, los Estados miembros tendrán en cuenta dicho dictamen con vistas a lograr una solución.~~

~~6. Después de recibir las notificaciones de los Estados miembros sobre los acuerdos y declaraciones contemplados en los apartados 3 y 4, la Comisión evaluará la conformidad de cada uno de los bloques funcionales de espacio aéreo con las condiciones establecidas en el apartado 2 y presentará sus resultados al Comité del cielo único, para su examen. Si la Comisión comprueba que uno o más bloques funcionales de espacio aéreo no cumplen las condiciones exigidas, entablará un diálogo con los Estados miembros afectados con miras a alcanzar un consenso sobre las medidas necesarias para corregir la situación.~~

~~7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 6, los acuerdos y declaraciones a que hacen referencia los apartados 3 y 4 se notificarán a la Comisión para su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. En dicha publicación se precisará la fecha de entrada en vigor de la Decisión correspondiente.~~

~~8. El material de orientación para el establecimiento y la modificación de bloques funcionales de espacio aéreo deberá desarrollarse antes del 4 de diciembre de 2010 con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento marco.~~

~~La Comisión, a más tardar el 4 de diciembre de 2011 y de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, adoptará medidas de ejecución en relación con la información que han de facilitar los Estados miembros interesados antes de establecer y de modificar un bloque funcional de espacio aéreo de conformidad con el apartado 3.~~

~~Artículo 9 ter~~

~~Coordinador del sistema de bloques funcionales de espacio aéreo~~

~~1. Para facilitar el establecimiento de bloques funcionales de espacio aéreo, la Comisión podrá designar a una persona física para el cargo de coordinador del sistema de bloques funcionales de espacio aéreo (“el Coordinador”). La Comisión actuará de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco.~~

~~2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9 bis, apartado 5, el Coordinador, a instancias de todos los Estados miembros interesados y, si procede, de los terceros países que participen en el mismo bloque funcional de espacio aéreo, les ayudará a superar las dificultades que hallen durante el proceso de negociación y a acelerar el establecimiento de bloques funcionales de espacio aéreo. El Coordinador actuará sobre la base de un mandato de todos los Estados miembros interesados y, si procede, de terceros países que participen en el mismo bloque funcional de espacio aéreo.~~

~~3. El Coordinador deberá actuar con imparcialidad, en particular ante los Estados miembros, los terceros países, la Comisión y las partes interesadas.~~

~~4. El Coordinador no revelará información de ninguna clase obtenida durante el ejercicio de sus funciones, salvo cuando los Estados miembros y, si procede, los terceros países le autoricen a hacerlo.~~

~~5. El Coordinador informará de su actividad a la Comisión, al Comité del cielo único y al Parlamento Europeo una vez cada tres meses, a partir de la fecha de su designación. Sus informes incluirán un resumen de las negociaciones y de los resultados de estas.~~

~~6. El mandato del Coordinador expirará una vez firmado el último acuerdo sobre bloques funcionales de espacio aéreo y, como máximo, el 4 de diciembre de 2012.~~

↓ 1070/2009 artículo 3.6 (adaptado)

⇒ nuevo

↻ Consejo

CAPÍTULO IV

✧ GESTIÓN DE LA RED ✧

Artículo 266

~~Gestión y diseño~~ ✧ **Funciones** ✧ de la red

1. Las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo deberán ~~permitir~~ ⇒ ~~...~~ ~~contribuir~~ ⇐ ~~...~~ ~~al~~ uso ~~óptimo~~ ⇒ sostenible y eficiente ⇐ del espacio aéreo ⇒ y de los recursos escasos. ⇐ y ✧ También deberán ✧ garantizar que los usuarios del espacio aéreo ~~puedan~~~~pueden~~ ~~operar~~~~volar~~ en ~~las~~ trayectorias ~~y~~ perfiles ~~preferidas~~ ⇒ ~~...~~ ~~optimizados~~ desde un punto de vista medioambiental ⇐, al tiempo que se permite ~~...~~ ~~un~~ acceso ~~equitativo y razonable~~ al espacio aéreo y a los servicios de navegación aérea ~~y se minimiza la congestión~~. Estas funciones de ~~la~~ red ⇒, enumeradas en ~~el apartado~~ ~~...~~ 2 ~~...~~, contribuirán ~~a un acceso continuo a los servicios de navegación aérea por parte de los usuarios del espacio aéreo, así como~~ al logro de los objetivos de rendimiento ~~...~~ al tiempo que se apoyan iniciativas a escala regional y local, y se basarán en requisitos operativos ~~servirán al objetivo de apoyar iniciativas a escala nacional y de los bloques funcionales de espacio aéreo y se desempeñarán respetando la separación entre las actividades reguladoras y operativas~~. ~~No afectarán a la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo ni a sus responsabilidades en lo relativo al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa.~~
- ⇒ 1 bis. Sin perjuicio de lo dispuesto, en particular, en los artículos 44 y 46 del Reglamento (UE) 2018/1139 y en los actos delegados y de ejecución adoptados sobre la base de este, los Estados miembros conservarán la competencia plena y exclusiva sobre el diseño y la gestión de sus estructuras de espacio aéreo y de su red de rutas. A este respecto, los Estados miembros tendrán en cuenta los aspectos medioambientales, las demandas del tránsito aéreo, la estacionalidad y la complejidad del tránsito aéreo y de los planes de rendimiento. Antes de tomar una decisión sobre esos aspectos, consultarán a los usuarios del espacio aéreo afectados o a los grupos que representen a dichos usuarios y a las autoridades militares, según proceda.
2. ~~Con el fin de lograr los objetivos contemplados en el apartado 1, y sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros en relación con las rutas y las estructuras de espacio aéreo nacionales, la Comisión garantizará que se llevan a cabo las siguientes~~ Las funciones ✧ de red contempladas en el apartado 1 ~~son~~ las siguientes ✧:

a) diseño de la red de una estructura del espacio aéreo que ofrezca el nivel requerido de seguridad, capacidad, flexibilidad, capacidad de respuesta, desempeño ambiental y prestación sin interrupción de servicios eficientes de navegación aérea, teniendo en cuenta debidamente las necesidades de seguridad y defensa europeas;

b) gestión de la afluencia del tránsito aéreo;

c) coordinación de recursos escasos en las bandas de frecuencia de la aviación utilizadas por el tránsito aéreo general, en particular radiofrecuencias y coordinación de los códigos de transpondedor de radar;

↓ nuevo

Consejo

[...]

d) suministro de capacidad de control del tránsito aéreo en la red, de acuerdo con los compromisos establecidos en el Plan de Operaciones de la Red;

e) gestión de crisis de la red;

f) atribución de retrasos en la gestión de la afluencia del tránsito aéreo;

g) planificación y actividades de ejecución del despliegue de infraestructuras en la red europea de gestión del tránsito aéreo, de conformidad con el Plan Maestro ATM Europeo.

[...]

3. Los Estados miembros y todas las partes interesadas operativas pertinentes ejecutarán funciones de red con el apoyo del Gestor de la Red, que ejecutará las tareas especificadas en el artículo 27, apartado 4.

↓ 1070/2009 artículo 3.6

↻ Consejo

4. Las ↻ medidas adoptadas para la ejecución de las ❷ funciones ~~enumeradas~~ mencionadas en el ~~párrafo primero~~ ↻ el apartado ❷ ↻ [...] ❷ 2 ↻ [...] ❷ ↻ serán de naturaleza puramente operativa o técnica y ❷ no implicarán ↻ [...] ❷ el ejercicio de la potestad discrecional política. ↻ Tendrán en cuenta las especificidades de los Estados miembros y de las propuestas elaboradas a escala local. ❷ ~~Tendrán en cuenta las propuestas elaboradas a escala nacional y de los bloques funcionales de espacio aéreo.~~ Se aplicarán en coordinación con las autoridades ↻ civiles y ❷ militares ↻, en particular ❷ ↻ [...] ❷ con arreglo a procedimientos establecidos de común acuerdo para el uso flexible del espacio aéreo.

↓ nuevo

↻ [...] ❷

↓ 1070/2009 artículo 3.6 (adaptado)

Artículo 27

⊠ Gestor de la Red ⊠

↓ nuevo

↻ Consejo

1. A fin de alcanzar los objetivos mencionados en el artículo 26, ↻ apartado 1, ❷ la Comisión, con el apoyo de la Agencia ↻ [...] ❷ ↻ de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 ❷, velará por que el Gestor de la Red contribuya a la ejecución de las funciones de red establecidas en el artículo 26, ↻ [...] ❷ apartado ↻ [...] ❷ ↻ 2, de acuerdo con el presente artículo. La Comisión supervisará que el Gestor de la Red desempeñe adecuadamente sus tareas. ❷

↓ 1070/2009 artículo 3.6 (adaptado)

⇒ nuevo

⇒ Consejo

2. La Comisión, ~~previa consulta con el Comité del cielo único y de conformidad con las medidas de ejecución a las que se refiere el apartado 4,~~ ~~⇒ [...] C confiar~~ ~~⊗~~ designar ~~⇒ á C~~ ~~⊗~~ a Eurocontrol o a cualquier otro ~~⇒ [...] C~~ ~~⇒~~ a EUROCONTROL u otro ~~C~~ organismo imparcial y competente ~~⇒~~ para que efectúe ~~⇐~~ las tareas ~~necesarias para el desempeño de las funciones mencionadas en el párrafo primero~~ ~~⇒~~ del Gestor de la Red ~~⇐~~. A tal fin, la Comisión adoptará un acto de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3. La Decisión que tenga por objeto la designación especificará los términos y condiciones de esta, incluidos los relativos a la financiación del Gestor de la Red ~~⇒~~, y detallará las tareas específicas de este en consonancia con el presente artículo y con los artículos 16 y 26 y los actos de ejecución pertinentes adoptados sobre la base de los artículos 18 y 27, apartado 8, y dentro de los límites de dichos artículos y actos. La lista de tareas del Gestor de la Red irá acompañada de una especificación clara de los servicios y el rendimiento requeridos, en función de los cuales se medirá su rendimiento y, cuando proceda, de acuerdos adecuados que vayan a celebrarse entre la Comisión y el Gestor de la Red, como los acuerdos de nivel de servicio C.

3. ~~Estas tareas~~ ~~⇒~~ ~~⇒ [...] C~~ ~~⇒~~ El ~~C~~ Gestor de la Red ~~⇐~~ ~~⇒ [...] C~~ ~~⇒~~ realizará sus tareas ~~C~~ de forma ~~⇒ [...] C~~ imparcial y rentable ~~y en nombre de los Estados miembros y las partes interesadas~~ ~~⇒ y C~~ ~~⇒~~ estará sometido ~~C~~ ~~⇒ [...] C~~ a ~~⇒ una C~~ gobernanza ~~⇒ adecuada y a independencia. C~~ ~~⇒ [...] C~~ ~~⇒~~ ~~⇒ [...] C~~ ~~⇒~~ Si ~~C~~ el organismo competente ~~⇒ [...] C~~ ~~⇒~~ nombrado ~~C~~ como Gestor de la Red también ~~⇒ [...] C~~ ~~⇒~~ tiene ~~C~~ funciones reguladoras ~~⇒~~, se garantizará la separación organizativa de tales funciones C. ~~y tomándose~~ ~~⇐~~ ~~⇒~~ En el desempeño de sus funciones, el Gestor de la Red tomará ~~⇐~~ en consideración las necesidades de toda la red de gestión del tránsito aéreo ~~⇒ [...] C~~ ~~⇒~~, salvaguardando al mismo las capacidades de defensa C.

~~⇒~~ 4. El Gestor de la Red desempeñará las siguientes tareas en apoyo de las funciones de red a las que se refiere el artículo 26, apartado 2: C

➡ a) apoyo al desarrollo de una estructura del espacio aéreo que ofrezca el nivel requerido de seguridad, capacidad, flexibilidad, capacidad de respuesta, desempeño ambiental y prestación sin interrupción de servicios eficientes de navegación aérea, teniendo en cuenta debidamente las necesidades de seguridad y defensa;

b) coordinación de la gestión de afluencia del tránsito aéreo;

c) coordinación de recursos escasos en las bandas de frecuencia de la aviación utilizadas por el tránsito aéreo general, en particular radiofrecuencias y coordinación de los códigos de transpondedor de radar;

d) facilitación de la delegación de la prestación de servicios de tránsito aéreo cuando esté aprobada por el Estado miembro en cuestión teniendo en cuenta los acuerdos necesarios para la coordinación del tránsito aéreo general y operativo y la necesidad de mantener una coordinación adecuada en las estructuras del espacio aéreo pertinentes;

d *bis*) preparación del Plan Estratégico de la Red y establecimiento del Plan de Operaciones de la Red;

e) coordinación y apoyo en el suministro de capacidad de control del tránsito aéreo en la red de acuerdo con los compromisos de las partes interesadas operativas que se recogen en el Plan de Operaciones de la Red;

f) coordinación y apoyo en la gestión de crisis de la red;

g) apoyo a la atribución de retrasos en la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, incluido el proceso de ajuste posterior a las operaciones en el que participan los proveedores de servicios de navegación aérea, los aeropuertos y las autoridades nacionales para abordar cuestiones relacionadas con la medición, clasificación y atribución de los retrasos en la gestión de la afluencia;

h) coordinación y apoyo en las actividades de planificación y ejecución del despliegue de infraestructuras en la red europea de gestión del tránsito aéreo, de conformidad con el Plan Maestro ATM europeo, a través de la participación activa de las partes interesadas operativas en la gestión y la gobernanza y teniendo en cuenta las necesidades militares y operativas y los procedimientos operativos asociados, cuando proceda;

i) supervisión del funcionamiento de las infraestructuras de la red europea de gestión del tránsito aéreo. ➡

↓ nuevo

→ Consejo

4 → *bis* ➤. El Gestor de la Red ➤ [...] ➤ ➤ propondrá ➤ medidas de apoyo ➤ sobre cuestiones operativas ➤ destinadas a una planificación y explotación seguras y eficientes de la red en condiciones normales y de crisis ➤ de la red ➤ y ➤ [...] ➤ medidas destinadas a la mejora continua de las operaciones de la red en el Cielo Único Europeo y al rendimiento global de la red, especialmente en lo que se refiere a la ejecución del sistema de evaluación del rendimiento. Las medidas adoptadas por el Gestor de la Red ➤ [...] ➤ integrar ➤ án ➤ plenamente los aeropuertos en la red.

5. El Gestor de la Red ➤ [...] ➤ ➤ propondrá medidas en el caso de ➤ que los objetivos de rendimiento a los que se refiere el artículo 10 ➤ no ➤ se reflejen adecuadamente en la capacidad que deben proporcionar los proveedores ➤ individuales ➤ de servicios de ➤ [...] ➤ ➤ tránsito aéreo ➤ ➤ [...] ➤ y que deben acordar entre el Gestor de la Red y dichos proveedores de servicios ➤ [...] ➤ en el Plan de Operaciones de la Red.

6. El Gestor de la Red deberá ➤, en coordinación con las partes pertinentes, ➤ ➤ [...] ➤ asesorar a la Comisión ➤ [...] ➤ sobre el despliegue de la infraestructura de la red de gestión del tránsito aéreo de conformidad con el Plan Maestro ATM Europeo, en particular para determinar las inversiones necesarias para la red.

7. ➤ Todas las medidas tomadas por el ➤ ➤ [...] ➤ Gestor de la Red ➤ en el desempeño de sus tareas ➤ ➤ [...] ➤ ➤ se adoptarán ➤ a través de un proceso de toma de decisiones cooperativa. Las partes en ➤ [...] ➤ ➤ dicho ➤ proceso ➤ [...] ➤ actuarán, en la medida de lo posible, con vistas a mejorar el funcionamiento y el rendimiento de la red ➤, en particular en lo relativo al logro de los objetivos a escala de la Unión en el ámbito de rendimiento clave del medio ambiente, teniendo en cuenta los intereses esenciales en materia de seguridad y las circunstancias regionales y locales ➤.

➤ 7 bis. ➤ El proceso de toma de decisiones cooperativa ➤ al que se refiere el apartado 7 ➤ ➤ [...] ➤ ➤ se basará en: ➤

➤ a) la consulta adecuada y regular a las partes interesadas operativas, los coordinadores de franjas horarias aeroportuarias, los Estados miembros y, en su caso, la Agencia y la Comisión; ➤

➡ b) acuerdos de trabajo detallados establecidos por el Gestor de la Red junto con, en particular, las partes interesadas operativas y los Estados miembros, así como los procesos de las operaciones establecidas por el Gestor de la Red para abordar los aspectos operativos y de planificación relacionados con la ejecución de funciones de red.

La consulta a la que se refiere la letra a) y los acuerdos de trabajo detallados a los que se refiere la letra b) tendrán en cuenta las características y los requisitos específicos de cada función de red.

El proceso de toma de decisiones cooperativa buscará el consenso. Cuando se trate de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo, es necesario el consentimiento de los Estados miembros en cuestión.

Cuando una o varias partes interesadas operativas pongan en duda medidas relacionadas con el desempeño de las tareas del Gestor de la Red, la cuestión se remitirá al Consejo de Administración de la Red para su resolución.

7 ter. Se creará un Consejo de Administración de la Red por medio de los actos delegados a que se refiere el apartado 8 con vistas a garantizar la adecuada gobernanza de la ejecución de las funciones de red.

El Consejo de Administración de la Red se encargará de aprobar o refrendar medidas tomadas o propuestas por el Gestor de la Red en las condiciones establecidas en el acto de ejecución al que se refiere el apartado 8, de aprobar las especificaciones de la consulta y los acuerdos de trabajo detallados a los que se refiere el apartado 7 bis, letras a) y b), de aprobar el Plan de Operaciones de la Red y refrendar el Plan Estratégico de la Red antes de que lo apruebe la Comisión con los Estados miembros, de supervisar la ejecución de las funciones de red y de ofrecer dictámenes o recomendaciones sobre cuestiones concretas.

El Consejo de Administración de la Red estará compuesto por representantes de las partes interesadas operativas, coordinadores de franjas horarias, representantes de la Comisión, representantes del Gestor de la Red y representantes de Eurocontrol.

7 quater. Los Estados miembros participarán plenamente en las decisiones de importancia estratégica. ⌚

↓ 1070/2009 artículo 3.6

~~3. La Comisión podrá añadir otras funciones a la lista de funciones del apartado 2, después de consultar debidamente a los representantes de la industria. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 4, del Reglamento marco.~~

↴ nuevo

➡ Consejo

8. Mediante actos de ejecución adoptados de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3, la Comisión establecerá normas detalladas para la ➡ aplicación del artículo 26 y del presente artículo, en particular para la ➡ ejecución de las funciones de red, ➡ incluidas las relativas a la gestión de crisis; al nombramiento del Gestor de la Red, a las condiciones de tal nombramiento y a ➡ las tareas ➡ detalladas ➡ de ➡ [...] ➡ ➡ este en relación con las funciones de red; a la composición, el funcionamiento, la toma de decisiones y las tareas detalladas del Consejo de Administración de la Red, incluidas las relativas a la gestión de crisis; al proceso de toma de decisiones cooperativa; a los criterios y factores que el Consejo de Administración de la Red debe seguir al desempeñar las tareas que se le hayan encomendado y a ➡ los mecanismos de gobernanza ➡ de la red ➡ [...] ➡.

↓ 1070/2009 artículo 3.6

~~4. Las medidas detalladas de ejecución para la aplicación de las medidas contempladas en el presente artículo, salvo las contempladas en los apartados 6 a 9, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco. Dichas normas de aplicación contemplarán, en particular:~~

~~a) la coordinación y armonización de procesos y procedimientos encaminados a aumentar la eficiencia de la gestión de las frecuencias aeronáuticas, incluido el desarrollo de principios y criterios;~~

~~b) la función central de coordinación de la identificación temprana y resolución de necesidades de frecuencias en las bandas asignadas al tránsito aéreo general europeo para apoyar el diseño y la gestión de la red europea de tránsito aéreo;~~

~~e) las funciones adicionales de red definidas en el Plan Maestro ATM;~~

~~d) las disposiciones detalladas para la toma de decisiones de forma cooperativa entre los Estados miembros, los proveedores de servicios de navegación aérea y la función de gestión de red contemplada en el apartado 2;~~

~~e) las disposiciones para la consulta de las partes interesadas relevantes en el proceso de decisión en el nivel nacional y europeo, y~~

~~f) dentro del espectro de radiofrecuencias asignado al tránsito aéreo general por la Unión Internacional de Telecomunicaciones, una división de tareas y responsabilidades entre la función de gestión de red y los gestores nacionales de frecuencias que garantice que las funciones nacionales de gestión de frecuencias siguen efectuando estas asignaciones de frecuencias sin consecuencias para la red. Para los casos que no afecten a la red, los gestores nacionales de frecuencias cooperarán con los responsables de la función de gestión de red para optimizar el uso de las frecuencias.~~

↴ nuevo

↻ [...] ↺

↓ 1070/2009 artículo 3.6

~~5. Los aspectos del diseño del espacio aéreo distintos de los mencionados en el apartado 2 se abordarán a nivel nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo. Este proceso de diseño tendrá en cuenta las exigencias y complejidad del tráfico y los planes de rendimiento a escala nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo e incluirá una amplia consulta a los usuarios del espacio aéreo interesados o a grupos que representen a los usuarios del espacio aéreo interesados y a las autoridades militares, si procede.~~

~~6. Los Estados miembros confiarán a Eurocontrol o a otro organismo competente e imparcial, el desempeño de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, en el marco de unos acuerdos de supervisión adecuados.~~

~~7. Las medidas de ejecución para la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, incluidos los necesarios acuerdos de supervisión, se establecerán con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento marco y se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, con miras a optimizar la capacidad disponible en el uso del espacio aéreo y mejorar los procesos de gestión de la afluencia del tránsito aéreo. Dichas normas se basarán en la transparencia y eficacia y garantizarán que las capacidades se ofrezcan de manera flexible y oportuna, de forma acorde con las recomendaciones del Plan Regional de Navegación Aérea para la Región Europea de la OACI.~~

~~8. Las medidas de ejecución para la gestión de la afluencia del tránsito aéreo darán apoyo a las decisiones operativas de los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de aeropuertos y los usuarios del espacio aéreo y abarcarán los siguientes ámbitos:~~

~~a) la planificación de vuelos;~~

~~b) el uso de capacidades de espacio aéreo disponibles durante todas las fases del vuelo, incluida la asignación de franjas horarias; y~~

~~c) el uso de encaminamientos por el tránsito aéreo general, incluidas~~

~~la creación de una publicación única para las rutas y la orientación del tránsito;~~

~~las opciones para la desviación del tránsito aéreo general de las zonas congestionadas; y~~

~~las reglas de prioridad relativas al acceso al espacio aéreo para el tránsito aéreo general, en particular durante los períodos de congestión y de crisis.~~

~~9. La Comisión, cuando desarrolle y adopte las medidas de ejecución, tendrá en cuenta, como corresponda y sin perjuicio de la seguridad, la coherencia entre los planes de vuelo y las franjas horarias aeroportuarias, así como la coordinación necesaria con las regiones vecinas.~~

↓ nuevo

↻ Consejo

Artículo 28

Transparencia de las cuentas del Gestor de la Red

1. ↻ Las cuentas financieras del ↻ [...] ↻ Gestor de la Red ↻ se ↻ elaborará ↻ n ↻ [...] ↻ y publicará ↻ n anualmente ↻ [...] ↻. Dichas cuentas cumplirán las normas internacionales de contabilidad adoptadas por la Unión. Cuando, debido a su situación jurídica, el Gestor de la Red no pueda cumplir plenamente las normas internacionales de contabilidad, alcanzará el mayor grado posible de cumplimiento.
 2. El Gestor de la Red publicará un informe anual ↻ sobre sus actividades ↻ y se someterá periódicamente a una auditoría independiente.
-

↓ 550/2004

~~Artículo 10~~

~~Relaciones entre proveedores de servicios~~

- ~~1. Los proveedores de servicios de navegación aérea podrán hacer uso de los servicios de otros proveedores de servicios que hayan sido certificados en la Comunidad.~~
- ~~2. Los proveedores de servicios de navegación aérea formalizarán sus relaciones de trabajo mediante acuerdos escritos o disposiciones legales equivalentes que establezcan las competencias y funciones específicas asumidas por cada proveedor y permitan el intercambio de datos operativos entre todos los proveedores de servicios en lo que respecta al tránsito aéreo general. Tales acuerdos se notificarán a la autoridad o autoridades nacionales de supervisión correspondientes.~~

~~3. En los casos relativos a la prestación de servicios de tránsito aéreo será necesaria la autorización de los Estados miembros implicados. En los casos relativos a la prestación de servicios meteorológicos, será necesaria la aprobación de los Estados miembros implicados si éstos hubieran designado un proveedor en régimen de exclusividad con arreglo al apartado 1 del artículo 9.~~

↓ nuevo

↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 artículo 2.6 (adaptado)

↻ Consejo

Artículo ~~30~~

Relaciones con las autoridades militares

Los Estados miembros, en el contexto de la política común de transportes, ~~adoptarán las medidas necesarias para garantizar~~garantizarán que las autoridades civiles celebren o renueven con las autoridades militares acuerdos escritos, o disposiciones legales equivalentes, respecto de la gestión de bloques específicos del espacio aéreo ↻ [...] ↻.

↓ 550/2004

~~Artículo 13~~

~~Acceso y protección de datos~~

~~1. Por lo que respecta al tránsito aéreo general, todos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos se intercambiarán en tiempo real datos operativos pertinentes con objeto de subvenir a sus necesidades operativas. Los datos sólo podrán ser usados con fines operativos.~~

~~2. Se permitirá el acceso a los datos operativos pertinentes, con carácter no discriminatorio, a las autoridades correspondientes, a los proveedores de servicios de navegación aérea certificados, a los usuarios del espacio aéreo y a los aeropuertos. 3. Los proveedores de servicios certificados, los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos establecerán las condiciones normalizadas de acceso a sus datos operativos pertinentes distintos de los contemplados en el apartado 1. Las autoridades nacionales de supervisión aprobarán dichas condiciones normalizadas. En su caso, se establecerán normas de desarrollo relativas a dichas condiciones, de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento marco.~~

↴ nuevo

↻ [...] ↻

↓ 551/2004 (adaptado)

CAPÍTULO ~~II~~IV

~~ARQUITECTURA DEL~~ ESPACIO AÉREO ☒, INTEROPERABILIDAD E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA ☒

↓ 1070/2009 artículo 3.2

~~Artículo 3~~

~~Región Superior de Información de Vuelo Europea (EUIR)~~

~~1. La Comunidad y sus Estados miembros perseguirán la creación y el reconocimiento por parte de la OACI de una única Región Superior de Información de Vuelo Europea (EUIR). A tal efecto, y por lo que respecta a los ámbitos que son competencia de la Comunidad, la Comisión deberá presentar una Recomendación al Consejo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 300 del Tratado a más tardar el 4 de diciembre de 2011.~~

~~2. La EUIR se concebirá de tal modo que abarque el espacio aéreo de responsabilidad de los Estados miembros de conformidad con el artículo 1, apartado 3, y podrá incluir asimismo espacio aéreo de terceros países europeos.~~

~~3. La creación de la EUIR se realizará sin perjuicio de la responsabilidad de los Estados miembros en la designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo bajo su responsabilidad, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento de prestación de servicios.~~

~~4. Los Estados miembros mantendrán sus responsabilidades ante la OACI dentro de los límites geográficos de las regiones superiores de información de vuelo y de las regiones de información de vuelo que la OACI les tenga conferidas en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.~~

↓ 1070/2009 artículo 3.3

⇒ nuevo

⇒ Consejo

Artículo ~~32~~ bis

Información aeronáutica electrónica

Sin perjuicio de la publicación de información aeronáutica por parte de los Estados miembros y de forma que esté en consonancia con dicha publicación, ⇒ el Gestor de la Red ⇐, en cooperación con Eurocontrol ⇒ ⚙ [...] ⚙ ⇐ ⚙ EUROCONTROL ⚙, garantizará la disponibilidad de información aeronáutica electrónica de alta calidad, presentada de forma armonizada y que cumpla las exigencias de todos los usuarios pertinentes en cuanto a calidad y disponibilidad en el momento oportuno de los datos. ⇒ Solo se pondrá a disposición de la manera expuesta la información aeronáutica que cumpla los requisitos esenciales establecidos en el punto 2.1 del anexo VIII del Reglamento (UE) 2018/1139. ⇐

⚙ Artículo 32 bis

Reglas del aire y clasificación del espacio aéreo

La Comisión, de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3:

a) adoptará disposiciones adecuadas sobre las reglas del aire basadas en las normas y métodos recomendados de la OACI;

b) adoptará disposiciones adecuadas para garantizar la aplicación uniforme de la clasificación del espacio aéreo de la OACI, con las pertinentes adaptaciones, con vistas a garantizar la prestación sin interrupción de servicios de tránsito aéreo seguros y eficientes en el marco del Cielo Único Europeo. 

~~2. A efectos del apartado 1, la Comisión:~~

~~a) velará por el desarrollo de una infraestructura de información aeronáutica a escala comunitaria en forma de portal electrónico de información integrado y accesible sin restricciones a las partes interesadas. Esta infraestructura integrará el acceso y la provisión de los elementos de información necesarios como, por ejemplo, aunque sin carácter exhaustivo, información aeronáutica, información de la oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO), información meteorológica e información de la gestión de afluencia;~~

~~b) apoyará la modernización y armonización de la provisión de información aeronáutica en su sentido más amplio, en estrecha cooperación con Eurocontrol y la OACI.³ La Comisión adoptará medidas de ejecución para el presente artículo de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco.~~

↓ 1070/2009 artículo 3.4

~~Artículo 4~~

~~Reglas del aire y clasificación del espacio aéreo~~

~~La Comisión, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, adoptará medidas de ejecución con el fin de:~~

~~a) adoptar disposiciones adecuadas sobre las reglas del aire basadas en las normas de la OACI y en métodos recomendados;~~

~~b) armonizar la aplicación de la clasificación del espacio aéreo de la OACI, con las pertinentes adaptaciones, con el fin de garantizar la prestación sin interrupción de servicios seguros y eficientes de tránsito aéreo en el marco del cielo único europeo.~~

CAPÍTULO III

USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO EN EL CIELO ÚNICO EUROPEO

Artículo 337

Uso flexible del espacio aéreo

1. Teniendo en cuenta ⇒ las características y la naturaleza de la actividad militar en cada Estado miembro, así como ● la organización de los aspectos militares bajo su responsabilidad, los Estados miembros garantizarán la aplicación uniforme dentro del Cielo Único Europeo ~~cielo único europeo~~ del concepto de utilización flexible del espacio aéreo ⇒ [...] ●, a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y ~~de~~ la gestión del tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes ⇒ ⇒ [...] ● ⇐.
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 ⇒ [...] ● ⇒ la luz ● de los informes presentados por los Estados miembros, ⇒ [...] ● ⇒ se requieran condiciones uniformes para ● la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo dentro del Cielo Único Europeo ~~cielo único europeo~~, ☒ la Comisión ⇒ [...] ● ☒ ~~se aprobarán medidas de ejecución,~~ ⇒ [...] ● ⇒, dentro de los límites ● de la política común de transportes, ⇒ y sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros sobre su espacio aéreo, adoptará ● ☒ ⇒ [...] ● actos de ejecución ⇒ [...] ● ☒ ~~con arreglo al de conformidad con el procedimiento~~ ☒ de examen ☒ ~~mencionado contemplado~~ en el artículo 837, apartado 3 ~~del Reglamento marco de aplicación en el contexto de la política común de transportes.~~

➡ 4. En casos en que la aplicación del presente artículo suscite importantes dificultades operativas, los Estados miembros podrán suspender temporalmente dicha aplicación siempre y cuando informen de ello sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros. Tras la introducción de una suspensión temporal, se podrán efectuar ajustes en las normas adoptadas en virtud del apartado 3 respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo la responsabilidad del Estado o Estados miembros interesados. ©

↴ nuevo

➡ Consejo

Artículo 34

Coordinación de SESAR

Las entidades encargadas de las tareas establecidas en el Derecho de la Unión en los ámbitos de coordinación de la fase de definición de SESAR, la fase de desarrollo de SESAR y la fase de despliegue de SESAR, según proceda, ➡ [...] © garantizar ➡ án © una coordinación efectiva entre esas tres fases, con el fin de lograr una transición sin interrupciones y oportuna entre ellas ➡, centrándose en particular en la fase de industrialización ©.

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

➡ La Comisión establecerá mecanismos para el seguimiento de la eficacia de la coordinación de SESAR. ©

↓ 1070/2009 artículo 2.10

~~Artículo 15 bis~~

~~Proyectos comunes~~

~~1. Para ejecutar con éxito el Plan Maestro ATM podrá recurrirse a proyectos comunes. Dichos proyectos favorecerán el logro de los objetivos del presente Reglamento en lo relativo a la mejora del sistema europeo de navegación aérea en ámbitos clave como la capacidad, la eficiencia del vuelo, la rentabilidad y la sostenibilidad medioambiental, dentro de los objetivos prioritarios de seguridad.~~

~~2. La Comisión, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, desarrollará material de orientación sobre la forma en que estos proyectos puedan ayudar a poner en práctica el Plan Maestro ATM. Dicho material no prejuzgará los mecanismos de puesta en práctica de tales proyectos relativos a los bloques funcionales de espacio aéreo según lo acordado por los que participan en dichos bloques.~~

~~3. La Comisión también podrá decidir, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, crear proyectos comunes para funciones relacionadas con las redes y que posean particular importancia para la mejora del rendimiento general de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea en Europa. Dichos proyectos comunes podrán considerarse subvencionables con cargo a la financiación comunitaria dentro del marco financiero plurianual. Para ello, y sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros para decidir el uso de sus recursos financieros, la Comisión efectuará un análisis independiente de costes y beneficios y consultará debidamente a los Estados miembros y a las partes interesadas pertinentes, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento marco, examinando todos los medios adecuados para financiar la realización de los proyectos. Los costes subvencionables en el despliegue de los proyectos comunes se recuperarán con arreglo a los principios de transparencia y de no discriminación.~~

↕ nuevo

➡ Consejo

Artículo 35

Proyectos comunes

1. La Comisión podrá establecer proyectos comunes ➡, basados en las necesidades de sincronización entre las partes interesadas, ➡ para introducir los cambios operativos esenciales incluidos en el Plan Maestro ATM Europeo que ➡ [...] ➡ hayan alcanzado la suficiente madurez para permitir capacidades interoperables en todos los Estados miembros con vistas a mejorar el rendimiento del Cielo Único Europeo. ➡

2. La Comisión también podrá establecer mecanismos de gobernanza para los proyectos comunes y su ejecución. ➡ Todas las partes interesadas, civiles y militares, pertinentes participarán en dichos mecanismos en la mayor medida posible y, cuando sea posible y procedente, desempeñarán un papel destacado. ⬅

3. Los proyectos comunes podrán optar a financiación de la Unión ➡ dentro del marco financiero plurianual ⬅. Para ello, y sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros para decidir sobre el uso de sus recursos financieros, la Comisión efectuará un análisis independiente de costes y beneficios y consultará debidamente a los Estados miembros y a las partes interesadas pertinentes, de conformidad con el artículo ➡ [...] ⬅ ➡ 38 ⬅, teniendo en cuenta ➡ Cielo Único Europeo. ⬅ todos los medios adecuados para financiar la realización de los proyectos.

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

↓ 551/2004

Artículo 8

Suspensión temporal por ajustes

~~1. En casos en que la aplicación del artículo 7 suscite importantes dificultades operativas, los Estados miembros podrán suspender temporalmente dicha aplicación siempre y cuando informen de ello sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros.~~

~~2. Tras la introducción de una suspensión temporal, se podrán efectuar ajustes en las normas adoptadas en virtud del apartado 3 del artículo 7 respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo la responsabilidad del Estado o Estados miembros implicados, con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 8 del Reglamento marco.~~

CAPÍTULO ~~IV~~VI

DISPOSICIONES FINALES

↓ 1070/2009 artículo 2.11

~~Artículo 17~~

~~Revisión de los anexos~~

~~Las medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de los anexos para tener en cuenta los avances técnicos u operativos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 4, del Reglamento marco.~~

~~Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá recurrir al procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 5, apartado 5, del Reglamento marco.~~

↓ nuevo

↻ Consejo

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↓ 549/2004 (adaptado)

⇒ nuevo

↻ Consejo

Artículo 37~~5~~

Procedimiento de ~~c~~Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité del ~~Cielo Único~~^{cielo único}, denominado en lo sucesivo el Comité, compuesto por dos representantes de cada Estado miembro y presidido por ~~un~~ representante de la Comisión. El Comité garantizará la adecuada consideración de los intereses de todas las categorías de usuarios. ⇒ Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011. ↵

↻ [...] ↻

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el ~~los~~ artículos 5 y 7 ~~de la Decisión 1999/468/CE~~ ⇒ del Reglamento (UE) n.º 182/2011 ↵, ~~observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

~~El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.~~

↻ 4. Si el comité no emite un dictamen, 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 ↻

↓ 1070/2009 artículo 1.4

~~4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

~~5. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1, 2, 4 y 6, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

Artículo ~~38~~¹⁹

⊠ Consulta a las partes interesadas ⊠

↓ nuevo

⇒ Consejo

1. Los Estados miembros, las autoridades nacionales de supervisión, ⇒ [...] ⇄ el OER, si se ha designado uno de conformidad con el artículo 9 *ter* ⇄, y el Gestor de la Red establecerán mecanismos de consulta para la consulta adecuada de las partes interesadas con vistas al ejercicio de sus funciones en la ejecución del presente Reglamento.

↓ 1070/2009 artículo 1.5 (adaptado)

⇒ nuevo

⇒ Consejo

2. La Comisión creará un mecanismo ~~de consulta~~ a nivel ~~comunitario~~ ⊠ de la Unión ⊠ ⇒ con el fin de consultar ⇒ a las partes interesadas pertinentes ⇄ ⇒ [...] ⇄ sobre aspectos relacionados con la ejecución del presente Reglamento ⇄. El Comité de Diálogo Sectorial específico creado de conformidad con la Decisión 98/500/CE ⊠ de la Comisión ⊠ participará en la consulta. ~~3. La consulta a las partes interesadas incluirá, en particular, el desarrollo e introducción de nuevos conceptos y tecnologías en la red europea de gestión del tránsito aéreo.~~ ⇒ A efectos de la aplicación del apartado 3, letra e), cuando resulte necesario realizar consultas sobre aspectos militares, la Comisión consultará, además de a los Estados miembros, a la Agencia Europea de Defensa y a ⇒ [...] ⇄ las autoridades ⇄ ⇒ [...] ⇄ militares ⇒ [...] ⇄ nacionales ⇄. ⇄

⇒ [...] ⇄

⇒ 3. A efectos de los apartados 1 y 2, se consultará como mínimo, si ha lugar, a las siguientes partes interesadas operativas y no operativas: ⇄

a) los proveedores de servicios de navegación aérea ⇒ o grupos ⇒ [...] que los representen ⇐

↓ nuevo

b) el Gestor de la Red;

↓ 1070/2009 artículo 1.5 (adaptado)

⇒ nuevo

⇒ Consejo

c) los operadores de aeropuertos ⇒ o grupos ⇒ [...] que los representen ⇐;

d) los usuarios del espacio aéreo interesados o grupos ⇒ [...] que los representen a los usuarios del espacio aéreo;

⇒ [...] que los representen

f) la industria manufacturera de fabricación y

g) las organizaciones profesionales que representen al personal;

↓ nuevo

⇒ Consejo

⇒ [...] h) las autoridades nacionales, incluidas las autoridades militares nacionales competentes;

i) los coordinadores de franjas horarias aeroportuarias;

j) las organizaciones no gubernamentales cuyo ámbito de actividad incluya la aviación o la gestión del tránsito aéreo.

↓ 1070/2009 artículo 1.5 (adaptado)
☞ Consejo

~~Artículo 6~~

~~Órgano consultivo del sector~~

~~Sin perjuicio de las funciones del Comité y de Eurocontrol, la Comisión creará un «órgano consultivo del sector» al que pertenecerán los proveedores de servicios de navegación aérea, las asociaciones de usuarios del espacio aéreo, los aeropuertos, los operadores aeroportuarios, la industria de fabricación y los órganos de representación de colectivos profesionales. La función de dicho órgano consultivo consistirá exclusivamente en asesorar a la Comisión sobre la puesta en marcha del cielo único europeo.~~

☞ Artículo 38 bis

Relaciones con las partes interesadas

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

Relaciones con terceros países europeos

↓ 1070/2009 artículo 1.5 (adaptado)

⇒ nuevo

☞ Consejo

La Comunidad ☒ Unión ☒ y sus Estados miembros procurarán ampliar el ámbito del Cielo Único Europeo ~~cielo único europeo~~ a los Estados que no sean miembros de la Unión Europea y apoyarán dicha ampliación. Para ello ~~A estos efectos, la Comunidad y los Estados miembros, bien~~ en el marco de acuerdos celebrados con terceros países vecinos, ☞ en particular países de la zona EUROCONTROL o de la región EUR de la OACI ☞ ~~o bien en el contexto de acuerdos sobre bloques funcionales de espacio aéreo, se esforzarán por intentar hacer extensiva~~ ampliar a dichos países ~~la aplicación del presente Reglamento y de las medidas mencionadas en el artículo 3 ☒~~ el Cielo Único Europeo ☒. Asimismo, se esforzarán por cooperar con dichos países, bien en el contexto de acuerdos ☞ sobre prestación de servicios transfronterizos con terceros países, sobre cooperación para la modernización de la gestión del tránsito aéreo o ☞ sobre funciones de red, bien en el marco del Acuerdo entre la Unión y ☞ [...] ☞ EUROCONTROL ☞ por el que se establece un marco general para el refuerzo de la cooperación, para consolidar la «dimensión paneuropea» de la gestión del tránsito aéreo.

☞ El presente artículo se entenderá sin perjuicio de la decisión de los Estados miembros sobre la conveniencia de ampliar el Cielo Único Europeo para hacerlo extensivo a sus países y territorios de ultramar o a territorios autónomos de otras regiones de la OACI. ☞

↓ 1070/2009 artículo 1.5

Artículo 8

Medidas de ejecución

~~1. Para la elaboración de las medidas de ejecución, la Comisión podrá otorgar mandatos a Eurocontrol o, cuando proceda, a otro órgano, estableciendo las tareas que se deberán realizar y el calendario correspondiente y teniendo en cuenta los plazos pertinentes establecidos en el presente Reglamento. La Comisión actuará de conformidad con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 5, apartado 2.~~

~~2. Cuando la Comisión tenga intención de otorgar un mandato de conformidad con el apartado 1, procurará recurrir a los acuerdos existentes relacionados con la participación y la consulta de todas las partes interesadas, en la medida en que estos acuerdos sean conformes a las prácticas de la Comisión sobre transparencia y procedimientos de consulta y no entren en conflicto con sus obligaciones institucionales.~~

↴ nuevo

🔄 Consejo

Artículo 40

Ayuda de otros organismos

La Comisión podrá solicitar la ayuda de otros organismos para el desempeño de las funciones que le incumben en virtud del presente Reglamento 🔄, en particular la ayuda de EUROCONTROL en el marco del Acuerdo entre la Unión y EUROCONTROL por el que se establece un marco general para el refuerzo de la cooperación 🔄.

↓ 1070/2009 artículo 2.1

~~Artículo 4~~

Requisitos de seguridad

~~La Comisión, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, adoptará medidas de ejecución que incorporen las disposiciones pertinentes de los requisitos reglamentarios de seguridad de Eurocontrol (ESARR), así como las posteriores modificaciones de los mismos que entren dentro del ámbito del presente Reglamento, en su caso con las adaptaciones adecuadas.~~

↓ 550/2004 (adaptado)

~~CAPÍTULO IV~~

~~DISPOSICIONES FINALES~~

↓ 1070/2009 artículo 2.11 (adaptado)

⇒ nuevo

⇒ Consejo

Artículo 41~~18~~

Confidencialidad

1. Ni las autoridades nacionales de supervisión, de conformidad con su legislación nacional, ~~ni~~ **ni** las autoridades nacionales competentes, ~~ni~~ **ni** la Comisión **⇒**, ni ~~ni~~ **ni** ~~[...]~~ **el** ~~OER~~, ni el Gestor de la Red **⇒** revelarán la información de naturaleza confidencial, en particular la información sobre proveedores de servicios de navegación aérea, sus relaciones comerciales o los componentes de sus costes **⇒** e ingresos **⇒**.

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

3. La información y los datos ➡ [...] Ⓒ ➡ a los que se dé acceso Ⓒ con arreglo al ➡ [...] Ⓒ ➡ artículo 13, apartado 3 *ter*, al artículo 13 *bis*, apartado 6, al artículo 13 *ter*, apartado 2, y al artículo 25, apartados 3 y 4, o que se notifiquen de conformidad con lo Ⓒ ~~contemplado en el artículo 14~~ ➡ establecido en ➡ [...] Ⓒ ➡ el artículo 19, apartado 6 Ⓒ, en particular en lo que se refiere a los costes determinados ➡ y a Ⓒ los costes reales ➡ [...] Ⓒ de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados, ➡ se revelarán públicamente ➡, con sujeción a la protección de los intereses comerciales de las personas físicas o jurídicas, incluida la propiedad intelectual e industrial, salvo en caso de que haya un interés público superior que justifique la revelación Ⓒ.

↓ 1070/2009 artículo 1.5 (adaptado)

➡ nuevo

➡ Consejo

Artículo 42~~9~~

Sanciones

~~Las sanciones que los Estados miembros establezcan en caso de infracción~~ ☒ establecerán normas sobre las sanciones aplicables al incumplimiento ☒ del presente Reglamento y de ~~las medidas a que se refiere el artículo 3~~ ➡ los actos ➡ [...] Ⓒ de ejecución adoptados con arreglo a él ➡, en particular por parte de usuarios del espacio aéreo ➡, operadores de aeropuertos ➡ y proveedores de servicios ☒ de navegación aérea ☒ ➡, y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones establecidas ➡ serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

↓ 549/2004

~~Artículo 12~~

~~Seguimiento, control y métodos de evaluación de los efectos~~

~~1. El seguimiento, el control y los métodos de evaluación de los efectos se basarán en la presentación de informes anuales de los Estados miembros sobre la aplicación de las acciones llevadas a cabo conforme al presente Reglamento y a las medidas mencionadas en el artículo 3.~~

↓ 1070/2009 artículo 1.6.a)

~~2. La Comisión evaluará periódicamente la aplicación del presente Reglamento y de las medidas mencionadas en el artículo 3, e informará por primera vez de ello al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 4 de junio de 2011 y posteriormente al final de cada período de referencia previsto en el artículo 11, apartado 3, letra d). Cuando esté justificado a tal efecto, la Comisión podrá solicitar a los Estados miembros información adicional respecto a la contenida en los informes que estos hayan presentado a la Comisión conforme a lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo.~~

↓ 549/2004

~~3. Para la elaboración de los informes a que se refiere el apartado 2, la Comisión solicitará el dictamen del Comité.~~

↓ 1070/2009 artículo 1.6.b)

~~4. Los informes contendrán una evaluación de los resultados alcanzados por las acciones llevadas a cabo en aplicación del presente Reglamento, incluida información apropiada sobre la evolución del sector, en particular por lo que se refiere a los aspectos económicos, sociales, medioambientales, de empleo y tecnológicos, así como sobre la calidad del servicio, teniendo en cuenta los objetivos iniciales y con vistas a las necesidades futuras.~~

↓ nuevo

↻ Consejo

Artículo 43

Evaluación

1. La Comisión llevará a cabo una evaluación para valorar ~~...~~ las repercusiones jurídicas, sociales, económicas y medioambientales del presente Reglamento ~~...~~ y su valor añadido, tanto a escala nacional como a escala europea, cuando hayan transcurrido entre cinco y ocho años de la fecha de su entrada en vigor. Cuando esté justificado a tal fin, la Comisión podrá solicitar a los Estados miembros, incluidas las autoridades militares, información pertinente para la aplicación del presente Reglamento.

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

↓ 1070/2009 artículo 2.12 (adaptado)

~~Artículo 18 bis~~

~~Evaluación~~

~~La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, antes del 4 de diciembre de 2012, un estudio en el que se evaluarán las consecuencias jurídicas, de seguridad, industriales, económicas y sociales de la aplicación de los principios del mercado a la prestación de servicios en los ámbitos de la comunicación, la navegación, la vigilancia, la meteorología y la información aeronáutica, a la luz de los principios organizativos vigentes o alternativos y teniendo en cuenta la evolución de los bloques funcionales de espacio aéreo y la tecnología disponible.~~

~~CAPÍTULO IV~~

~~DISPOSICIONES FINALES~~

~~Artículo 10~~

~~Revisión~~

~~En el contexto de la revisión periódica a que se hace referencia en el apartado 2 del artículo 12 del Reglamento marco, la Comisión ultimarà un estudio prospectivo sobre las condiciones de la aplicación futura de los conceptos referidos en los artículos 3, 5 y 6 al espacio aéreo inferior.~~

~~Sobre la base de las conclusiones del estudio y a la luz de los progresos realizados, la Comisión presentará a más tardar el 31 de diciembre de 2006 un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, acompañado, en su caso, de una propuesta para ampliar la aplicación de estos conceptos al espacio aéreo inferior, o para definir cualquier otra medida. En caso de que se prevea tal ampliación, las decisiones correspondientes deben adoptarse, preferentemente, antes del 31 de diciembre de 2009.~~

Artículo 44~~12~~

Salvaguardas

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

- a) para la vigilancia del espacio aéreo ⇨ que se halle ⇩ bajo su responsabilidad, de conformidad con los acuerdos regionales sobre la navegación aérea de la OACI, incluida la capacidad de detectar, identificar y evaluar toda aeronave que utilice dicho espacio aéreo, con el fin de garantizar la seguridad de los vuelos y tomar medidas para garantizar las necesidades en materia de seguridad y defensa;³²
- b) en caso de graves disturbios internos que alteren el orden público;³²
- c) en caso de guerra o grave tensión internacional que constituya una amenaza de guerra;³²
- d) para cumplir las obligaciones internacionales de los Estados miembros relativas al mantenimiento de la paz y la seguridad internacional;³²
- e) para efectuar operaciones y entrenamiento militares, incluidas las posibilidades necesarias de realizar ejercicios.

↓ 1070/2009 artículo 1.7

~~Artículo 13 bis~~

~~Agencia Europea de Seguridad Aérea~~

~~Al aplicar el presente Reglamento y los Reglamentos (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004, (CE) n.º 552/2004 y el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea³², los Estados miembros y la Comisión, de acuerdo con sus cometidos respectivos establecidos en el presente Reglamento, mantendrán una adecuada coordinación con la Agencia Europea de Seguridad Aérea para garantizar que todos los aspectos de seguridad son tratados como corresponde.~~

³² ~~DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.~~



Artículo 45

Derogación

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

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

↓ 550/2004 (adaptado)

Artículo 46~~49~~

Entrada en vigor y aplicación

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

~~2. No obstante, los artículos 7 y 8 entrarán en vigor un año después de la publicación de los requisitos comunes, mencionados en el artículo 6, en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.~~

↓ nuevo

→ Consejo

2. El artículo 3, apartado 3,  y el artículo 25, apartado 3,  será  n  aplicable  s  a partir del [OP: insértese la fecha:  [...]  72  meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento].

Los artículos 10 y 24 serán aplicables ➡ [...] ➡ un año después de su adopción ➡. No obstante, el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 549/2004 y el artículo 15 del Reglamento (CE) n.º 550/2004, así como los actos de ejecución adoptados en virtud de dichos artículos, seguirán siendo aplicables a efectos de la ejecución de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación correspondientes al tercer período de referencia. ➡ La Decisión de Ejecución (UE) 2019/709 de la Comisión, adoptada el 6 de mayo de 2019, seguirá siendo de aplicación hasta el final del cuarto período de referencia. ➡

El artículo ➡ [...] ➡ 27, apartado 4 ➡, y el artículo 32 serán aplicables al Gestor de la Red a partir de la fecha de aplicación de una decisión de nombramiento, adoptada de conformidad con el artículo 27, apartado 2 ➡ [...] ➡.

➡ El artículo 42 será aplicable a partir del *[OP: insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]*. Las medidas adoptadas por los Estados miembros en virtud de dicho artículo serán aplicables a partir de: ➡

➡ - *[OP: insértese la fecha: 72 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento]* con respecto a las infracciones del artículo 3, apartado 3, y el artículo 25, apartado 3, ➡

➡ - un año después de la adopción del presente Reglamento con respecto a las infracciones de los artículos 10 a 24. ➡

↓ 550/2004

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta

↓ 550/2004

→₁ 1070/2009 artículo 2.13.a)

→₂ 1070/2009 artículo 2.13.b)

ANEXO I

→₁ REQUISITOS DE LAS ENTIDADES CUALIFICADAS ←

→₂ Las entidades cualificadas deberán: ←

~~poder acreditar documentalmente una amplia experiencia en la evaluación de entidades públicas y privadas de los sectores del transporte aéreo, especialmente de proveedores de servicios de navegación aérea, y en otros sectores similares, en uno o varios de los ámbitos regulados por el presente Reglamento;~~

~~contar con normas y reglamentaciones completas para el examen periódico de las entidades anteriormente mencionadas, publicadas y continuamente actualizadas y mejoradas a través de programas de investigación y desarrollo;~~

↓ 1070/2009 artículo 2.13.b)

~~no estar controlados por proveedores de servicios de navegación aérea, por autoridades de gestión aeroportuaria ni por otras entidades relacionados comercialmente con la prestación de servicios de navegación aérea o los servicios de transporte aéreo;~~

~~disponer de personal técnico, directivo, de apoyo y de investigación significativo y proporcional a las tareas que deben realizar;~~

↓ 552/2004

~~6. El organismo deberá contratar un seguro de responsabilidad civil, a menos que el Estado miembro asuma dicha responsabilidad de acuerdo con el Derecho nacional o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de las inspecciones.~~

~~7. El personal del organismo deberá respetar el secreto profesional con respecto a toda la información obtenida en la realización de sus tareas con arreglo al presente Reglamento.~~

~~estar gestionados y administrados de tal modo que se garantice el carácter confidencial de la información exigida por la administración;~~

~~estar dispuestos a suministrar la información pertinente a la autoridad nacional de supervisión correspondiente;~~

~~haber definido y documentado su política, objetivos y compromiso en lo que se refiere a la calidad, y garantizar que dicha política se entiende, se aplica y se mantiene en todos los niveles de la organización;~~

~~haber desarrollado, aplicado y mantenido un sistema interno de calidad eficaz basado en los elementos adecuados de las normas de calidad internacionalmente reconocidas y de conformidad con EN 45004 (organismos de inspección) y con EN 29001, según la interpretación de los requisitos del plan de certificación de sistemas de calidad (Quality System Certification Scheme Requirements) de IACS;~~

~~estar sometidos a la certificación de su sistema de calidad por un organismo independiente de auditores reconocido por las autoridades del Estado miembro en que estén establecidos.~~

↓ 550/2004

↻ Consejo

ANEXO III

↻ [...] ↻



ANEXO II

Reglamentos derogados y sus modificaciones

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



ANEXO III

CUADRO DE CORRESPONDENCIAS

Reglamento (CE) n.º 549/2004	Reglamento (CE) n.º 550/2004	Reglamento (CE) n.º 551/2004	El presente Reglamento
Artículo 1, apartados 1 a 3			Artículo 1, apartados 1 a 3
Artículo 1, apartado 4			-
-			Artículo 1, apartado 4
Artículo 2, punto 1, letras a) y b)			Artículo 2, punto 5, letras a) y b)
Artículo 2, punto 2			Artículo 2, punto 1
Artículo 2, punto 3			Artículo 2, punto 2
-			Artículo 2, punto 2 <i>bis</i>
Artículo 2, punto 4			Artículo 2, punto 4
-			Artículo 2, punto 6
Artículo 2, punto 5			Artículo 2, punto 3
Artículo 2, punto 6			Artículo 2, punto 11
Artículo 2, punto 7			Artículo 2, punto 12
-			Artículo 2, punto 13
Artículo 2, punto 8			Artículo 2, punto 14
Artículo 2, punto 9			Artículo 2, punto 8
Artículo 2, punto 10			Artículo 2, punto 9

Artículo 2, punto 11			Artículo 2, punto 10
Artículo 2, punto 12			Artículo 2, punto 17
-			Artículo 2, puntos 18 a 20
Artículo 2, punto 13			Artículo 2, punto 16
Artículo 2, punto 13 <i>bis</i>			Artículo 2, punto 33
Artículo 2, punto 14			-
-			Artículo 2, punto 21
-			Artículo 2, punto 22
Artículo 2, punto 16			Artículo 2, punto 23
Artículo 2, punto 17			Artículo 2, punto 32
Artículo 2, punto 18			-
Artículo 2, punto 19			Artículo 2, punto 24
-			Artículo 2, puntos 25 y 26
Artículo 2, punto 20			Artículo 2, punto 31
Artículo 2, punto 22			Artículo 2, punto 34
Artículo 2, punto 23			-
Artículo 2, punto 23 <i>bis</i>			Artículo 2, punto 35
-			Artículo 2, puntos 35 <i>ter</i> y 35 <i>quater</i>
Artículo 2, punto 23 <i>ter</i>			Artículo 2, punto 15
Artículo 2, puntos 24 y 25			-

Artículo 2, punto 26			Artículo 2, punto 36
Artículo 2, punto 27			-
Artículo 2, punto 28			Artículo 2, punto 37
Artículo 2, punto 29			Artículo 2, punto 38
-			Artículo 2, puntos 39 y 40
Artículo 2, punto 30			Artículo 2, punto 41
-			Artículo 2, puntos 42 y 43
-			Artículo 2, puntos 43 <i>bis</i> a 43 <i>ter</i>
Artículo 2, punto 31			Artículo 2, punto 44
-			Artículo 2, punto 44 <i>bis</i>
-			Artículo 2, punto 45
Artículo 2, punto 32			-
Artículo 2, punto 33			Artículo 2, punto 46
Artículo 2, punto 34			Artículo 2, punto 47
-			Artículo 2, puntos 48 a 52
Artículo 2, puntos 35 y 36			-
Artículo 2, punto 38			Artículo 2, punto 53
Artículo 2, punto 39			Artículo 2, punto 54

-			Artículo 2, punto 56
Artículo 2, punto 40			Artículo 2, punto 57
Artículo 2, punto 41			Artículo 2, punto 27
-			Artículo 2, puntos 28 a 30
			Artículo 2 <i>bis</i>
Artículo 3			-
Artículo 4, apartado 1			Artículo 3, apartado 1
Artículo 4, apartado 2			Artículo 3, apartado 3
-			Artículo 3, apartado 4
Artículo 4, apartado 3			Artículo 3, apartado 2
Artículo 4, apartado 4			
-			
Artículo 4, apartado 5			Artículo 3, apartado 9
-			Artículos 4 a 9
Artículo 5, apartado 1			Artículo 37, apartado 1
Artículo 5, apartado 2			
Artículo 5, apartado 3			Artículo 37, apartado 3
-			Artículo 37, apartado 4
Artículo 5, apartados 4 y 5, y artículo 6			-

Artículo 7			Artículo 39
Artículo 8, apartado 1			Artículo 40
Artículo 8, apartado 2			-
-			Artículo 41
Artículo 9			Artículo 42
Artículo 10, apartado 1			Artículo 38, apartado 1
Artículo 10, apartado 2			Artículo 38, apartado 2
Artículo 10, apartado 3			Artículo 38, apartado 3
-			Artículo 38 <i>bis</i>
Artículo 11, apartado 1, primera frase, y artículo 11, apartado 3, letra d), primera y tercera frases			Artículo 10, apartado 1
Artículo 11, apartado 1, letras a) a c)			Artículo 10, apartado 2
Artículo 11, apartado 2			-
Artículo 11, apartado 3, letra a)			Artículo 11
Artículo 11, apartado 3, letras b) y c)			Artículo 13, apartados 1, 3, 3 <i>bis</i> y 3 <i>ter</i>
-			Artículo 13, apartados 1 <i>bis</i> y 1 <i>ter</i>
Artículo 11, apartado 3, letra b)			Artículo 13, apartado 2

Artículo 11, apartado 3, letra c), párrafo primero			Artículo 13, apartado 5
Artículo 11, apartado 3, letra c), párrafo primero			Artículo 13 <i>bis</i> , apartado 1
-			Artículo 13 <i>bis</i> , apartado 2
Artículo 11, apartado 3, letra a)			Artículo 13 <i>bis</i> , apartado 3
Artículo 11, apartado 3, letra c), párrafos segundo a cuarto			Artículo 13 <i>bis</i> , apartados 4 y 5
-			Artículo 13 <i>bis</i> , apartado 6
Artículo 11, apartado 3, letra d), segunda frase			Artículo 13 <i>ter</i> , apartado 2
			Artículo 13 <i>ter</i> , apartados 1 y 2 <i>bis</i>
Artículo 11, apartado 3, letra e)			Artículo 13 <i>ter</i> , apartado 3
-			Artículos 16 y 17
Artículo 11, apartado 4, letra a)			Artículo 10, apartado 3, letra a)
-			Artículo 10, apartado 3, letras b) a d)
Artículo 11, apartado 4, letras b) y c)			-
Artículo 11, apartado 4, letra d)			Artículo 10, apartado 3, letra e)

Artículo 11, apartado 4, letra e)			Artículo 10, apartado 3, letra f)
-			Artículo 10, apartado 3, letras g) a k)
Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo			Artículo 18
Artículo 11, apartado 5			-
Artículo 11, apartado 6			Artículo 18
-			Artículos 19 a 35
Artículo 12, apartados 1 y 2, hasta «en el artículo 3,»			Artículo 43, apartado 1
Artículo 12, apartado 2, parte de la primera frase que comienza por «e informará por primera vez de ello al Parlamento Europeo»			Artículo 43, apartado 2
Artículo 12, apartados 3 y 4			-
Artículo 13			Artículo 44
-			Artículo 45
Artículo 13 <i>bis</i>			-
Artículo 14			Artículo 46
	Artículo 1		Artículo 1, apartado 1
	-		Artículo 1, apartados 2 a 4
	-		Artículos 2 y 3

	Artículo 2, apartado 1		Artículo 4, apartado 1
	-		
	Artículo 2, apartado 2		Artículo 4, apartado 3
	-		Artículo 5, apartado 1
	Artículo 2, apartado 3		Artículo 5, apartado 3
	Artículo 2, apartado 4		Artículo 5, apartado 2
	Artículo 2, apartado 5		Artículo 5, apartado 4
	Artículo 2, apartado 6		Artículo 5, apartado 5
	-		Artículo 5, apartado 5 <i>bis</i>
	Artículos 3 a 6		-
	Artículo 7		Artículo 7, apartado 1 <i>bis</i> , letra a)
	Artículo 7, apartado 2		Artículo 7, apartado 1 <i>bis</i> , letra c)
	Artículo 7, apartado 3, primera frase		-
	Artículo 7, apartado 3, segunda y tercera frases		-
	Artículo 7, apartado 4		
			Artículo 6, apartados 2 <i>bis</i> y 3
	Artículo 7, apartados 5 y 6		-
	Artículo 7, apartado 7		Artículo 6, apartado 1, párrafo segundo, y artículo 6, apartados 4 y 5

	Artículo 7, apartados 8 y 9		-
	-		Artículo 6, apartado 6
	Artículo 8, apartado 1		Artículo 7, apartado 1
	-		Artículo 7, apartado 1, letra b), y apartado 1, párrafo segundo, letras c) y d)
	Artículo 8, apartado 2		Artículo 7, apartado 2
			Artículo 7, apartado 2, última frase
	Artículo 8, apartado 3		Artículo 7, apartado 3
	Artículo 8, apartados 4 y 5		-
	Artículo 8, apartado 6		Artículo 7, apartado 4
	Artículo 9		Artículo 7 <i>bis</i>
	Artículo 9 <i>bis</i>		Artículo 2 <i>bis</i>
	Artículo 9 <i>ter</i>		-
	Artículo 10		Artículo 7 <i>ter</i>
	-		Artículos 9 <i>ter</i> a 18
	Artículo 11		Artículo 30
	Artículo 12, apartado 1		Artículo 25, apartado 1
	Artículo 12, apartado 2		Artículo 25, apartado 1
	Artículo 12, apartado 3		Artículo 25, apartado 3
	-		Artículo 25, apartado 4

	Artículo 12, apartado 4		Artículo 25, apartado 2
	-		Artículos 26 a 28
	Artículo 12, apartado 5		-
	Artículo 13, apartado 1		Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 1
	-		
	Artículo 13, apartado 2		Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 3
	Artículo 13, apartado 3		Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 4
	-		Artículos 32 <i>bis</i> a 34
	Artículo 14		Artículo 19, apartado 1
	Artículo 15, apartado 1		Artículo 19, apartado 2
	Artículo 15, apartado 3, letra f)		Artículo 19, apartado 3
	-		Artículo 19, apartado 5
	Artículo 15, apartado 2, letra a)		Artículo 20, apartados 1 y 2
	Artículo 15, apartado 2, letra b), primera frase		Artículo 20, apartado 2
	Artículo 15, apartado 2, letra b), segunda frase		Artículo 20, apartado 3
	Artículo 15, apartado 2, letra b), tercera frase		Artículo 20, apartado 4
	Artículo 15, apartado 2, letra c)		-

	Artículo 15, apartado 2, letra d)		Artículo 20, apartado 6
	Artículo 15, apartado 2, letra e)		Artículo 20, apartado 5
	Artículo 15, apartado 2, letra f)		Artículo 19, apartado 6, y artículo 23
	Artículo 15, apartado 3, letra a)		Artículo 22, apartado 1
	-		Artículo 22, apartados 2, 3 y 5 <i>bis</i>
	Artículo 15, apartado 3, letra b)		Artículo 22, apartado 4
	Artículo 15, apartado 3, letra c)		Artículo 21, apartado 1
	-		Artículo 21, apartados 1 <i>bis</i> y 2
	Artículo 15, apartado 3, letra d)		Artículo 19, apartado 2
	Artículo 15, apartado 3, letra e)		Artículo 20, apartado 2, y artículo 22, apartado 1
	Artículo 15, apartado 3, letra f)		Artículo 22, apartado 5
	Artículo 15, apartado 4		Artículo 23
	Artículo 15 <i>bis</i> , apartado 1, y apartado 3, primera frase		Artículo 35, apartados 1 y 4
	Artículo 15 <i>bis</i> , apartado 2		Artículo 35, apartados 2 y 4
	Artículo 15 <i>bis</i> , apartado 3, segunda a cuarta frases		Artículo 35, apartado 3
	-		Artículos 37 a 40

	Artículo 15 <i>bis</i> , apartado 3, quinta frase		-
	Artículo 16, apartado 1		Artículo 24, apartado 1
	Artículo 16, apartado 2		Artículo 24, apartados 2 y 3
	Artículo 16, apartado 3		Artículo 24, apartado 3
	Artículo 17		-
	Artículo 18, apartado 1		Artículo 41, apartado 1
	Artículo 18, apartado 2		Artículo 41, apartado 2
	Artículo 18, apartado 3		Artículo 41, apartado 3
	-		Artículos 42 a 45
	Artículo 19		Artículo 46
	Anexo I		-
	Anexo II		
		Artículo 1, apartado 1	Artículo 1, apartado 1
		Artículo 1, apartado 2	Artículo 1, apartado 1
		-	Artículo 1, apartados 2 y 3
		Artículo 1, apartado 3	Artículo 1, apartado 4
		-	Artículo 1, apartados 5 y 6, y artículos 2 a 25
		Artículo 1, apartado 4, y artículo 3	-
		Artículo 3 <i>bis</i>	Artículo 32
		Artículos 4 y 5	-

		Artículo 6, apartado 1	Artículo 26, apartado 1
			Artículo 26, apartado 1 <i>bis</i>
		Artículo 6, apartado 2, párrafo primero	Artículo 26, apartado 2
		-	Artículo 26, apartado 3
		Artículo 6, apartado 2, párrafo segundo	Artículo 26, apartado 4
		-	Artículo 27, apartado 1
		Artículo 6, apartado 2, párrafo tercero, primera frase	Artículo 27, apartado 2
		Artículo 6, apartado 2, párrafo tercero, segunda y tercera frases	Artículo 27, apartado 3
		-	Artículo 27, apartados 4 a 7 <i>ter</i>
		Artículo 6, apartado 3	-
		Artículo 6, apartado 4	Artículo 27, apartado 8
		Artículo 6, apartado 5	Artículo 26, apartado 1 <i>bis</i>
		Artículo 6, apartado 6	Artículo 26, apartado 2, letra b)

		Artículo 6, apartados 7 a 9	Artículo 27, apartado 8
		-	Artículos 28 y 30
		Artículo 7, apartado 1	Artículo 33, apartado 1
		Artículo 7, apartado 2	Artículo 33, apartado 2
		Artículo 7, apartado 3	Artículo 33, apartado 3
			Artículo 33, apartado 4
		-	Artículos 34 a 45
		Artículos 8 y 10	-
		Artículo 11	Artículo 46

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/1139 en lo que se refiere a los requisitos aplicables a la gestión del tránsito aéreo y a los servicios de navegación aérea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) [...]

(2) [...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

(6) [...]

(7) [...]

(8) [...]

(9) [...]

(10) [...]

(11) [...]

(12) [...]

(13) [...]

(14) [...]

(15) [...]

(16) [...]

(17) [...]

(18) [...]

(19) [...]

(20) [...]

- (20 *bis*) Con el fin de optimizar la aplicación de las normas relativas al Cielo Único Europeo, los Reglamentos (CE) 549/2004³³, 550/2004³⁴ y 551/2004³⁵ han sido sustituidos y derogados por el [SES2+ modificado]. Procede, por tanto, actualizar las referencias hechas en el Reglamento (UE) 2018/1139³⁶ a esos tres Reglamentos.
- (20 *ter*) También conviene integrar en el Reglamento (UE) 2018/1139 los requisitos aplicables a la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea que se habían establecido en el Reglamento (CE) n.º 550/2004, a fin de permitir un marco regulador simplificado para la certificación y un proceso único de certificación. En particular, conviene disponer que, para obtener la certificación, los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de la navegación aérea (GTA/SNA) estén obligados a demostrar una solidez financiera suficiente y obtener una cobertura adecuada por responsabilidad civil y otros seguros, cumplir los requisitos aplicables en materia de estructura organizativa y de propiedad, y gestionar los riesgos de seguridad. También deben especificarse las condiciones que pueden aplicarse a los certificados expedidos.
- (20 *quater*) Además, los requisitos esenciales aplicables a los servicios GTA/SNA y a los controladores de tránsito aéreo deben completarse en lo que respecta a los requisitos aplicables a los servicios de datos de tránsito aéreo.
- (21) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2018/1139 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

³³ Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

³⁴ Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

³⁵ Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

³⁶ Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

Artículo 1

El Reglamento (UE) 2018/1139 se modifica como sigue:

a 1) El artículo 2³⁷ se modifica como sigue:

a) la letra h) del el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«sin perjuicio del Reglamento [SES2+ modificado] del Parlamento Europeo y del Consejo y de las responsabilidades de los Estados miembros en relación con el espacio aéreo bajo su jurisdicción, el diseño de las estructuras del espacio aéreo en el Cielo Único Europeo;»;

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

«5. Sin perjuicio de los requisitos nacionales en materia de seguridad y defensa, y del artículo [1, apartado 2,] del [SES2+ modificado], los Estados miembros garantizarán que:

a) las instalaciones a que se refiere el apartado 3, párrafo primero, letra b), del presente artículo que estén abiertas para uso público, y

b) los servicios de GTA/SNA a que se hace referencia en el apartado 3, párrafo primero, letra c), del presente artículo que se proporcionan al tráfico aéreo al que se aplica el Reglamento [SES2+ modificado],

ofrezcan un nivel de seguridad e interoperabilidad con los sistemas civiles tan eficaz como el que resulta de la aplicación de los requisitos esenciales establecidos en los anexos VII y VIII del presente Reglamento.».

³⁷ Los cambios introducidos en este artículo tienen por objeto actualizar las referencias contenidas en el Reglamento (CE) 2018/1139.

- 1) En el artículo 3, los apartados 5, 33 y 34 se sustituyen por el texto siguiente:

«5) "GTA/SNA": los servicios de gestión del tránsito aéreo definidos en el artículo 2, apartado 9, del Reglamento [SES2+ modificado] y los servicios de navegación aérea definidos en el artículo 2, apartado 4, de dicho Reglamento, así como las funciones de la red contempladas en el artículo 26 de dicho Reglamento, y los servicios consistentes en la producción y el tratamiento de datos y en el formato y la entrega de datos al tránsito aéreo general con fines de navegación aérea;»;

«33) "Espacio aéreo del Cielo Único Europeo": espacio aéreo sobre el territorio al que se aplican los Tratados, así como cualquier otro espacio aéreo en el que los Estados miembros aplican el Reglamento [SES2+ modificado] de conformidad con el artículo 1, apartado 4, de dicho Reglamento³⁸;»;

34) «autoridad nacional competente»: uno o más organismos designados por un Estado miembro y con las facultades y las responsabilidades asignadas necesarias para llevar a cabo las tareas relacionadas con la certificación, supervisión y ejecución de conformidad con el presente Reglamento y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo.».

- 1 bis) El artículo 40, apartado 1, se sustituye por el siguiente:

«1. La prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo o de navegación aérea (GTA/SNA) a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letra g), cumplirá los requisitos esenciales establecidos en el anexo VIII y, si procede, en el anexo VII.

Los proveedores de GTA/SNA también deberán:

- a) con el fin de garantizar una prestación de servicios segura y continuada, demostrar una solidez financiera suficiente y haber obtenido una cobertura adecuada por responsabilidad civil y otros seguros, teniendo en cuenta su estatuto jurídico y el nivel de cobertura de los seguros comerciales disponibles;
- b) cumplir los requisitos aplicables en materia de propiedad y estructura organizativa con vistas a prevenir conflictos de intereses a fin de garantizar una prestación de servicios no discriminatoria; y
- c) gestionar los riesgos de seguridad.».

³⁸ Los cambios introducidos en esta disposición tienen por objeto actualizar las referencias contenidas en el Reglamento (CE) 2018/1139.

1 *ter*) El artículo 41 se modifica como sigue:

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

«2. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se expedirá previa solicitud, cuando el solicitante haya demostrado que cumple los actos de ejecución a que se refiere el artículo 43 adoptados para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 40, apartado 1, párrafo primero, y con los requisitos a que se refiere el artículo 40, apartado 1, párrafo segundo, letras a), b) y c).»;

b) se añade el apartado 3 *bis* siguiente:

«3 *bis* El certificado a que se refiere el apartado 1 del presente artículo podrá estar sujeto a condiciones objetivamente justificadas, no discriminatorias, proporcionadas y transparentes. Estas condiciones pueden, según el caso, estar relacionadas con:

- a) la delimitación o la restricción de las actividades de servicios que no estén relacionados con la prestación de servicios de navegación aérea;
- b) los contratos, acuerdos u otros convenios entre el proveedor o los proveedores de servicios y un tercero que se refieran al servicio o a los servicios de que se trate;
- c) el suministro de la información que sea razonablemente necesaria para comprobar los requisitos del certificado a que se hace referencia en el artículo 41, y
- d) cualesquiera otras condiciones legales que no sean específicas de los servicios de navegación aérea, tales como las condiciones relativas a la suspensión o revocación del certificado.»;

c) el apartado 4 se modifica como sigue:

«4. El certificado al que se refiere el apartado 1 del presente artículo se podrá limitar, suspender o revocar si el titular deja de cumplir los requisitos esenciales a que se refiere el artículo 40, apartado 1, párrafo primero, o los requisitos a que se refiere el artículo 40, apartado 1, párrafo segundo, letras a), b) y c), y las normas y procedimientos aplicables a la expedición y mantenimiento de dicho certificado, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 43, apartado 1, párrafo primero, letra b).»;

d) el apartado 5 se modifica como sigue:

«5. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, de conformidad con los actos de ejecución a que se refiere el artículo 43, los Estados miembros podrán decidir que los proveedores de servicios de información de vuelo puedan declarar su capacidad y su disponibilidad de medios para cumplir las obligaciones asociadas con los servicios prestados de conformidad con los requisitos esenciales a que se refiere el artículo 40, apartado 1, párrafo primero, y los requisitos a que se refiere el artículo 40, apartado 1, párrafo segundo, letras a), 150

b) y c). En ese caso, el Estado miembro correspondiente comunicará su decisión a la Comisión, a la Agencia y a los demás Estados miembros.».

1 *ter*) El artículo 43 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Para garantizar la aplicación y el cumplimiento uniformes de los requisitos esenciales contemplados en el artículo 40, apartado 1, párrafo primero, y los requisitos contemplados en el artículo 40, apartado 1, párrafo segundo, letras a), b) y c), para la prestación de los servicios de GTA/SNA a que hace referencia el artículo 2, apartado 1, letra g), la Comisión, basándose en los principios establecidos en el artículo 4 y con el fin de lograr los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas en relación con lo siguiente:

- a) las normas y los procedimientos específicos para la prestación de servicios de GTA/SNA de conformidad con los requisitos esenciales a que se refiere el artículo 40, apartado 1, párrafo primero, y los requisitos a que se refiere el artículo 40, apartado 1, párrafo segundo, letras a), b) y c), en particular la preparación y aplicación del plan de contingencia con arreglo al punto 5, apartado 1, letra f), del anexo VIII;
- b) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados a los que se refiere el artículo 41, apartado 1;

b *bis*) las condiciones contempladas en el artículo 41, apartado 3 *bis*;

- c) las normas y los procedimientos aplicables a la declaración de los proveedores de servicios de información de vuelo a que hace referencia el artículo 41, apartado 5, y a las situaciones en las que se permitan dichas declaraciones;
- d) las normas y los procedimientos aplicables a la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados contemplados en el artículo 42, apartado 1, letra b), y a las situaciones en las que se requieran tales certificados;
- e) las normas y los procedimientos aplicables a la declaración de las organizaciones a que hace referencia el artículo 42, apartado 1, letra a), y a las situaciones en las que se requieran tales declaraciones;
- f) las facultades y obligaciones de los titulares de los certificados a que se refieren el artículo 41, apartado 1, y el artículo 42, apartado 1, letra b), y de las organizaciones que efectúen declaraciones conforme al artículo 41, apartado 5, y al artículo 42, apartado 1, letra a).

Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 127, apartado 3.

- «2. Las normas a que hace referencia el apartado 1 tendrán debidamente en cuenta el Plan maestro de GTA.
- «3. A la hora de adoptar dichos actos de ejecución, la Comisión garantizará la conformidad con los requisitos esenciales a que se refiere el artículo 40, apartado 1, párrafo primero, y los requisitos a que se refiere el artículo 40, apartado 1, párrafo segundo, letras a), b) y c), y tendrá debidamente en cuenta las normas y prácticas recomendadas internacionales, en particular las establecidas en los anexos 2 a 4, 10, 11 y 15 del Convenio de Chicago.».

- 2) El artículo 93 se sustituye por el texto siguiente³⁹:

«Artículo 93

Aplicación de la iniciativa de Cielo Único Europeo

Cuando cuente con los conocimientos especializados pertinentes y previa solicitud, la Agencia prestará asistencia técnica a la Comisión en la aplicación de la iniciativa de Cielo Único Europeo, en particular mediante:

- a) la realización de inspecciones e investigaciones técnicas y estudios;
- b) la contribución, en los asuntos objeto del presente Reglamento, en cooperación con el órgano de evaluación del rendimiento previsto en el artículo [9 *ter*] del [SES2+ modificado], a la aplicación de un sistema de rendimiento relacionado con los servicios de navegación y funciones de la red aérea;
- c) la contribución a la aplicación del Plan maestro de GTA, incluido el desarrollo y el despliegue del programa SESAR.».

³⁹ Los cambios introducidos en este artículo tienen por objeto actualizar las referencias contenidas en el Reglamento (CE) 2018/1139.

- 3) [...]
- 4) [...]
- 5) [...]
- 6) [...]
- 7) [...]
- 8) [...]
- 9) [...]
- 10) [...]
- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) [...]
- 14) [...]
- 15) [...]
- 16) [...]
- 17) [...]
- 18) [...]
- 19) [...]
- 20) [...]

21) El anexo VIII se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado 2.3 *bis* siguiente:

«2.3 *bis* Servicios de datos del tránsito aéreo

«2.3 *bis*.1 Los datos del tránsito aéreo recogidos serán de calidad suficiente y completos, estarán actualizados, provendrán de una fuente legítima y se facilitarán oportunamente.

2.3 *bis*.2 Los servicios de datos del tránsito aéreo alcanzarán y mantendrán una capacidad de rendimiento suficiente en cuanto a su disponibilidad, integridad, continuidad y oportunidad en el tiempo para satisfacer las necesidades de los usuarios.

2.3 *bis*.3 Los sistemas y las herramientas que proporcionen servicios de datos del tránsito aéreo estarán adecuadamente diseñados, producidos y mantenidos, de tal manera que esté asegurada su idoneidad para el uso previsto.

2.3 *bis*.4 La difusión de estos datos se efectuará en el momento oportuno y utilizará medios de comunicación suficientemente fiables, rápidos y protegidos de interferencias y corrupción intencionadas y no intencionadas.»;

b) el apartado 2.8 se sustituye por el texto siguiente⁴⁰:

«2.8. Gestión del espacio aéreo

La designación de los volúmenes concretos de espacio aéreo para un uso determinado será controlada, coordinada y promulgada con la debida prontitud a fin de reducir el riesgo de cualquier pérdida de separación entre aeronaves en cualquier circunstancia. Teniendo en cuenta la organización de las actividades militares y los aspectos conexos bajo la responsabilidad de los Estados miembros, la gestión del espacio aéreo respaldará asimismo la aplicación uniforme del concepto de utilización flexible del espacio aéreo descrito por la OACI y desarrollado en el Reglamento [SES2+ modificado], a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y la gestión del tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes.».

⁴⁰ Los cambios introducidos en esta disposición tienen por objeto actualizar las referencias contenidas en el Reglamento 2018/1139.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta
