

Bruselas, 22 de junio de 2021
(OR. en)

9616/21

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

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

DOCUMENTO DE TRABAJO

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Delegaciones
N.º doc. prec.:	ST 9490/21 + COR1-5
N.º doc. Ción.:	ST 10840/20 + ADD1, 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) – Orientación general (3 de junio de 2021)

Se remite a las delegaciones en el apéndice I la orientación general del Consejo sobre la propuesta de referencia y sus anexos, adoptada por el Consejo en su sesión n.º 3798 del 3 de junio de 2021.

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, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo 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 [...] de [...], p. [...].

² DO C [...] de [...], p. [...].

- (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.

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, del Reglamento (CE) n.º 550/2004, del Reglamento (CE) n.º 551/2004 y del Reglamento (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶, 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.
- (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.
- (4) En el artículo 1 del Convenio de Chicago de 1944 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 Unión, con sujeción a lo estipulado en los convenios internacionales aplicables, ejercen las competencias de una autoridad pública al controlar el tránsito aéreo.

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).

- (4 bis) El presente Reglamento no debe afectar a los derechos y responsabilidades de los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago.
- (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.
- (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 defender los principios de «la cultura justa». Deben considerarse y tenerse en cuenta los dictámenes y recomendaciones del Grupo de Expertos sobre la Dimensión Humana⁹ del Cielo Único Europeo.
- (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.
- (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.
- (8) En 2004, los Estados miembros aprobaron una declaración general sobre los aspectos militares relacionados con el Cielo Único Europeo¹⁰, que han reiterado. 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.

⁹ C(2017) 7518 final.

¹⁰ Véase el DO L 96 de 31.3.2004, p. 9.

- (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 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.
- (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 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.
- (11)
- (12) Las autoridades nacionales de supervisión deben desempeñar un cometido clave en la ejecución del Cielo Único Europeo y, por consiguiente, deben cooperar entre ellas, con vistas a facilitar el intercambio de información sobre su trabajo y principios para la toma de decisiones, mejores prácticas y procedimientos, así como con respecto a la aplicación del presente Reglamento, y desarrollar un enfoque común, incluso a través de la mejora de la cooperación a nivel regional. Tal cooperación debe producirse regularmente.
- (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.
- (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/UE¹¹ y la Directiva 2014/25/UE¹², 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.

¹¹ 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).

¹² 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 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*) Dado 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 del 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 las funciones de red deben estar sujetos a control judicial, según proceda, de conformidad con las condiciones establecidas en el Tratado.

(34)

(35)

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

(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. 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.

(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 Consejo¹³. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no debe adoptar el proyecto de acto de ejecución.
- (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 de la Unión debe igualmente consultarse al Comité de diálogo sectorial establecido sobre la base de la Decisión 98/500/CE de la Comisión¹⁴ y al Grupo de Expertos sobre la Dimensión Humana.
- (44) Las sanciones previstas en caso de infracción del presente Reglamento deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias, sin disminución de la seguridad.

¹³ 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).

¹⁴ DO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

(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.

(45)

(46) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la puesta en práctica del Cielo Único Europeo, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, debido a su dimensión transnacional, puede lograrse mejor en el ámbito de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece normas para la creación y el correcto funcionamiento del Cielo Único Europeo 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. El Cielo Único Europeo incluirá una red paneuropea coherente, un espacio aéreo cada vez más integrado y sistemas de gestión de red y de gestión del tránsito aéreo basados en la seguridad, la eficiencia, la interoperabilidad y la modernización tecnológica, en beneficio de todos los usuarios del espacio aéreo, los ciudadanos y el medio ambiente.
2. El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo y de las necesidades de los Estados miembros en lo que respecta al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa, como establece el artículo 44. El presente Reglamento no incluye 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.
3. El presente Reglamento se aplicará sin perjuicio de los derechos y obligaciones de los Estados miembros que se derivan del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago»). En este contexto, el presente Reglamento se propone, en los ámbitos a los que se aplica, asistir a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, facilitando una base de interpretación común y una aplicación uniforme de sus disposiciones, y garantizando que estas se tienen debidamente en cuenta en el presente Reglamento y en las normas elaboradas para su aplicación.

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

Artículo 2

Definiciones

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

- 1) «servicio de control de aeródromo»: servicio de control del tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo;
- 2) «servicio de información aeronáutica»: servicio, establecido en una zona de cobertura definida, que tiene la responsabilidad de proveer la información y datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea;
- 2 bis) «Agencia»: la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea establecida en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139;
- 3) «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;
- 4) «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 (MET), los servicios de información aeronáutica (AIS) y los servicios de datos de tránsito aéreo (ADS);
- 5) «servicio de control del tránsito aéreo»: servicio suministrado con el fin de:
 - a) prevenir colisiones
 - i) entre aeronaves,

- ii) en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos, y
 - b) acelerar y mantener ordenado el movimiento del tránsito aéreo;
- 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;
- 8) «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;
- 9) «gestión del tránsito aéreo»: la agrupación de las funciones y servicios embarcados 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;
- 10) «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);
- 11) «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;
- 12) «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;
- 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;

- 14) «usuarios del espacio aéreo»: los operadores de aeronaves operadas de conformidad con las normas de tránsito aéreo general;
- 15) «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;
- 16) «servicio de control de aproximación»: servicio de control del tránsito aéreo para las llegadas y salidas de vuelos controlados;
- 17) «servicio de control de área»: servicio de control del tránsito aéreo de los vuelos controlados en las áreas de control;
- 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;
- 21) «certificado»: el certificado definido en el artículo 3, punto 12, del Reglamento (UE) 2018/1139;
- 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;
- 23) «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;
- 24) «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;

- 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;
- 27) «servicios transfronterizos»: los servicios de navegación aérea prestados en un Estado miembro por un proveedor de servicios cuyo centro de actividad principal está situado en otro Estado miembro;
- 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;
- 31) «EUROCONTROL»: la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea creada por el Convenio internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea, de 13 de diciembre de 1960;
- 32) «red europea de gestión del tránsito aéreo»: el conjunto de los sistemas a que se hace referencia en el anexo VIII, punto 3.1, del Reglamento (UE) 2018/1139, que permiten prestar servicios de navegación aérea en la Unión, incluidas las interfaces en las fronteras con terceros países;
- 33) «Plan Maestro ATM Europeo»: el plan refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo¹⁵, y posteriormente modificado;
- 34) «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;

¹⁵ DO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

35) «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;

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

37) «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;

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

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;

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

- 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 inhabitual o imprevista;
- 43) «Gestor de la Red»: la entidad a la que se confían las tareas necesarias para contribuir a la ejecución de las funciones de red contempladas en el artículo 26, de conformidad con el artículo 27;
- 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;
- 44) «datos operativos»: la información relativa a todas las fases de vuelo que es necesaria para los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de aeropuertos y otros agentes interesados con fines operativos;
- 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;
- 45) «plan de rendimiento»: plan destinado a mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red;
- 46) «puesta en servicio»: el primer uso operativo de un sistema después de su instalación inicial o de su mejora;
- 47) «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;

- 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;
- 53) «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) «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;
- 56) «zona de tarificación de aproximación»: aeropuerto o grupo de aeropuertos, situados dentro de los territorios de uno o varios Estados miembros, 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;

57) «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.
4. 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.

CAPÍTULO II

AUTORIDADES NACIONALES DE SUPERVISIÓN

Artículo 3

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

1. Los Estados miembros designarán o crearán, conjunta o individualmente, uno o varios órganos que actuarán en calidad de autoridad nacional de supervisión y asumirán las funciones que les atribuya el presente Reglamento.
2. La autoridad nacional de supervisión ejercerá sus competencias de manera imparcial, independiente y transparente, y procederá de la misma forma con respecto a su organización, contratación de personal, gestión y financiación.
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 Consejo¹⁶, 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.

9. 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.

Artículo 4

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:

- (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;

¹⁶ 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).

- 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.

3. Cada autoridad nacional de supervisión, 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 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. 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.

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.

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 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.

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.

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

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

CAPÍTULO III

PRESTACIÓN DE SERVICIOS

Artículo 6

Prestación de servicios por los proveedores de servicios de navegación aérea

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.

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, 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:

- 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.

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

- a) sean propiedad, directamente o a través de una participación mayoritaria, del Estado miembro que los ha designado o de sus ciudadanos;
- b) tengan su principal lugar de actividad o su sede en el territorio del Estado miembro que los ha designado;
- c) usen exclusivamente instalaciones en el Estado miembro que los ha designado; 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 especificarán los derechos y las obligaciones de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados de conformidad con el presente artículo.

4. 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.

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 apartados 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.

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.

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.

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 10

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 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.

2. El sistema de evaluación del rendimiento se aplicará a lo largo de periodos 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 de la Unión por lo que respecta a los servicios de navegación aérea de ruta en los ámbitos de rendimiento clave del medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad para cada periodo de referencia;
- b) planes de rendimiento, incluidos objetivos de rendimiento vinculantes, y, en su caso, sistemas de incentivos en los ámbitos de rendimiento clave mencionados en la letra a) para cada periodo de referencia;
- c) revisión periódica, seguimiento y evaluación comparativa del rendimiento 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.

3. 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 aeropuertos, las autoridades nacionales de supervisión, las autoridades nacionales competentes y otras autoridades nacionales, la Agencia, el Gestor de la Red y EUROCONTROL;
- b) indicadores clave de rendimiento a efectos de la fijación de objetivos en los ámbitos clave de rendimiento 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*.

Artículo 13

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.

5. 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.

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 designados facilitarán 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.

Artículo 17

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

1. Cuando, durante un período de referencia, los objetivos de rendimiento a escala de la Unión ya no sean adecuados a la luz de cambios significativos en las circunstancias 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.

Artículo 19

Principios del sistema de tarificación

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 financiera 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.

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.

Artículo 25

Transparencia contable de los proveedores de servicios de navegación aérea

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea, independientemente de su sistema de propiedad o sus estructuras jurídicas, elaborarán, y publicarán anualmente sus cuentas financieras. Estas cuentas cumplirán las normas internacionales de contabilidad adoptadas por la Unión. Cuando, debido a su situación jurídica, el proveedor de servicios de navegación aérea no pueda cumplir plenamente las normas internacionales de contabilidad, deberá alcanzar el mayor grado posible de cumplimiento. Los proveedores de servicios de navegación aérea publicarán informes anuales y se someterán periódicamente a una auditoría independiente con respecto a las cuentas contempladas en el presente apartado.
2. Las autoridades nacionales de supervisión 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.
3. Los proveedores de servicios de navegación aérea llevarán, en su contabilidad interna, cuentas separadas para cada servicio de navegación aérea, tal como se les exigiría si estos servicios fueran prestados por empresas distintas, con el fin de evitar discriminaciones, subvenciones cruzadas y distorsiones de la competencia. Los proveedores de servicios de navegación aérea llevarán también cuentas separadas para cada actividad cuando:
 - a) presten servicios de navegación aérea contratados de conformidad con el artículo 8, apartado 1, y servicios de navegación aérea que no entren en el ámbito de aplicación de dicha disposición;
 - b) presten servicios de navegación aérea y realicen otras actividades, cualquiera que sea su naturaleza, incluidos servicios comunes de información;

- c) presten servicios de navegación aérea en la Unión y en terceros países.

Los costes determinados 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.

CAPÍTULO IV

GESTIÓN DE LA RED

Artículo 26

Funciones de la red

1. Las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo deberán contribuir al uso sostenible y eficiente del espacio aéreo y de los recursos escasos. También deberán garantizar que los usuarios del espacio aéreo puedan operar en trayectorias y perfiles 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 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. 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. Las funciones de red contempladas en el apartado 1 son las siguientes:

- a) diseño 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) 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;
- 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) 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.

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.

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

Artículo 27

Gestor de la Red

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

2. La Comisión designará a EUROCONTROL u otro organismo imparcial y competente para que efectúe las tareas del Gestor de la Red. A tal fin, la Comisión adoptará un acto de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3. La Decisión que tenga por objeto la designación especificará los términos y condiciones de esta, incluidos los relativos a la financiación del Gestor de la Red, 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 del artículo 18 y el artículo 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.

3. El Gestor de la Red realizará sus tareas de forma imparcial y rentable y estará sometido a una gobernanza adecuada y a independencia. Si el organismo competente nombrado como Gestor de la Red también tiene funciones reguladoras, se garantizará la separación organizativa de tales funciones. 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, salvaguardando al mismo las capacidades de defensa.

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:

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.

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 integrarán 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.

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.

Artículo 28

Transparencia de las cuentas del Gestor de la Red

1. Las cuentas financieras del Gestor de la Red se elaborarán y publicarán 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.

Artículo 30

Relaciones con las autoridades militares

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

CAPÍTULO V

ESPACIO AÉREO, INTEROPERABILIDAD E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

Artículo 32

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, 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.

Artículo 33

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 dentro del Cielo Único Europeo del concepto de utilización flexible del espacio aéreo, a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y la gestión del tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes.
2. Los Estados miembros informarán anualmente a la Comisión sobre la aplicación, en el contexto de la política común de transportes, del concepto de uso flexible del espacio aéreo respecto del espacio aéreo bajo su responsabilidad.
3. Cuando, en particular a 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, la Comisión, 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 de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 37, apartado 3.
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.

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, garantizarán 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.

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.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 37

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité del Cielo Único, denominado en lo sucesivo el Comité, compuesto por dos representantes de cada Estado miembro y presidido por la Comisión. El Comité garantizará la adecuada consideración de los intereses de todas las categorías de usuarios. 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, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
4. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y será de aplicación el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 38

Consulta a las partes interesadas

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.

2. La Comisión creará un mecanismo a nivel 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. 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;
- b) el Gestor de la Red;
- c) los operadores de aeropuertos o grupos que los representen;
- d) los usuarios del espacio aéreo o grupos que los representen;
- f) la industria manufacturera;
- g) las organizaciones profesionales que representen al personal;
- 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.

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.

Artículo 39

Relaciones con terceros países

La Unión y sus Estados miembros procurarán ampliar Cielo Único Europeo a los Estados que no sean miembros de la Unión Europea y apoyarán dicha ampliación. Para ello, en el marco de acuerdos celebrados con terceros países vecinos, en particular países de la zona EUROCONTROL o de la región EUR de la OACI, se esforzarán por ampliar a dichos países el Cielo Único Europeo. Asimismo, se esforzarán por cooperar con dichos países, bien en el contexto de acuerdos sobre 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.

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.

Artículo 41

Confidencialidad

1. Ni las autoridades nacionales de supervisión, de conformidad con su legislación nacional, ni las autoridades nacionales competentes, ni la Comisión, 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 y de la Comisión a revelar información cuando sea esencial para el desempeño de sus funciones. En tal caso, la información revelada será proporcional y tendrá en cuenta los intereses legítimos de los proveedores de servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, aeropuertos y otras partes interesadas pertinentes en lo que respecta a la protección de 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 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.

Artículo 42

Sanciones

Los Estados miembros establecerán normas sobre las sanciones aplicables al incumplimiento del presente Reglamento y de 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.

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.

Artículo 44

Salvaviduas

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

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

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.

Artículo 46

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. El artículo 3, apartado 3, y el artículo 25, apartado 3, serán aplicables 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.

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

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

TABLA 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>quater</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, apartado 1, y apartado 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>quater</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	-
