

REGLAMENTO (CE) Nº 551/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 10 de marzo de 2004****relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo****(Reglamento del espacio aéreo)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽³⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado, a la vista del texto conjunto aprobado por el Comité de conciliación el 11 de diciembre de 2003 ⁽⁴⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La creación del cielo único europeo requiere un enfoque armonizado para regular la organización y utilización del espacio aéreo.
- (2) El informe del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo de noviembre de 2000 se considera que el espacio aéreo debe concebirse, regularse y gestionarse estratégicamente a escala europea.
- (3) La Comunicación de la Comisión sobre la creación del cielo único europeo de 30 de noviembre de 2001 preconiza una reforma estructural que permita crear el

cielo único europeo a través de una gestión cada vez más integrada del espacio aéreo y el desarrollo de nuevos conceptos y procedimientos de gestión del tránsito aéreo.

- (4) El Reglamento (CE) nº 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 ⁽⁵⁾ (denominado en lo sucesivo *Reglamento marco*) fija el marco para la creación del cielo único europeo.
- (5) 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 Comunidad, con sujeción a lo estipulado en los convenios internacionales aplicables, ejercen las competencias de una autoridad pública al controlar el tránsito aéreo.
- (6) El espacio aéreo es un recurso común para todas las categorías de usuarios que éstos deben utilizar de forma flexible con el fin de garantizar transparencia y equidad, teniendo también en cuenta las necesidades de seguridad y defensa de los Estados miembros y sus compromisos en organizaciones internacionales.
- (7) Es fundamental una gestión eficaz del espacio aéreo para aumentar la capacidad del sistema de servicios de tránsito aéreo, para responder de forma óptima a las necesidades de los diversos usuarios y para lograr el uso más flexible posible del espacio aéreo.
- (8) Las actividades de Eurocontrol confirman que el sistema de rutas y la estructura del espacio aéreo no pueden desarrollarse eficazmente de forma aislada, dado que cada Estado miembro es un elemento integrante de la red europea de gestión del tránsito aéreo, tanto dentro como fuera de las fronteras de la Comunidad.

(1) DO C 103 E de 30.4.2002, p. 35.

(2) DO C 241 de 7.10.2002, p. 24.

(3) DO C 278 de 14.11.2002, p. 13.

(4) Dictamen del Parlamento Europeo de 3 de septiembre de 2002 (DO C 272 E de 13.11.2003, p. 316), Posición Común del Consejo de 18 de marzo de 2003 (DO C 129 E de 3.6.2003, p. 11) y Posición del Parlamento Europeo de 3 de julio de 2003 (no publicada aún en el Diario Oficial). Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 29 de enero de 2004 y Decisión del Consejo de 2 de febrero de 2004.

(5) Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

- (9) Debe establecerse un espacio aéreo operativo cada vez más integrado para el tránsito aéreo general en ruta en el espacio aéreo superior. Debe definirse consecuentemente la interfaz entre el espacio aéreo superior y el espacio aéreo inferior.
- (10) Una región europea de información de vuelo del espacio aéreo superior que abarque el espacio aéreo superior del que sean responsables los Estados miembros en el marco del presente Reglamento debe facilitar la planificación común y la publicación de la información aeronáutica para reducir los puntos de congestión a nivel regional.
- (11) Los usuarios del espacio aéreo se enfrentan a condiciones dispares de acceso y libertad de movimientos en el espacio aéreo comunitario. Ello se debe a la falta de armonización en la clasificación del espacio aéreo.
- (12) La reconfiguración del espacio aéreo debe basarse en los requisitos operativos con independencia de las fronteras existentes. El desarrollo de principios generales comunes para el establecimiento de bloques funcionales y uniformes de espacio aéreo debe hacerse mediante consultas a Eurocontrol y sobre la base del asesoramiento técnico proporcionado por este organismo.
- (13) Es fundamental establecer una estructura común y armonizada del espacio aéreo en términos de rutas y sectores, basar la organización actual y futura del espacio aéreo en principios comunes y concebir y gestionar el espacio aéreo de acuerdo con normas armonizadas.
- (14) El concepto de uso flexible del espacio aéreo debe aplicarse eficazmente; es necesario optimizar la utilización de los sectores de espacio aéreo, especialmente durante los períodos punta del tránsito aéreo general y en el espacio aéreo de alta densidad de tránsito, mediante la cooperación de los Estados miembros con respecto a la utilización de dichos sectores para las operaciones y entrenamiento militares. Con tal finalidad, es necesario asignar los recursos adecuados para una efectiva aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo, teniendo en cuenta tanto las necesidades civiles como las militares.
- (15) Los Estados miembros deben esforzarse en cooperar con los Estados miembros vecinos en la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo a través de las fronteras nacionales.
- (16) Las diferencias en la organización de la cooperación civil y militar en la Comunidad limitan la gestión uniforme y oportuna del espacio aéreo y la introducción de cambios.

El éxito del cielo único europeo depende de una cooperación eficaz entre las autoridades civiles y militares, sin perjuicio de las prerrogativas y responsabilidades de los Estados miembros en el ámbito de la defensa.

- (17) Las operaciones y el entrenamiento militares deben estar salvaguardados siempre que la aplicación de principios y criterios comunes sea perjudicial para la seguridad y eficacia de su ejecución.
- (18) Deben adoptarse medidas adecuadas para mejorar la eficacia de la gestión de afluencia de tránsito aéreo, al objeto de prestar asistencia a las unidades operativas existentes, incluida la Unidad Central de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo de Eurocontrol, con el fin de garantizar unas operaciones de vuelo eficientes.
- (19) Conviene reflexionar sobre la ampliación al espacio aéreo inferior de los conceptos relativos al espacio aéreo superior con arreglo a un calendario y a unos estudios adecuados.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

Artículo 1

Objetivo y ámbito de aplicación

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

2. La utilización del espacio aéreo afianzará el funcionamiento de los servicios de navegación aérea como un conjunto coherente y global de conformidad con el Reglamento (CE) nº 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 ⁽¹⁾ (denominado en lo sucesivo *Reglamento de prestación de servicios*).

⁽¹⁾ Véase la página 10 del presente Diario Oficial.

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

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

CAPÍTULO II

ARQUITECTURA DEL ESPACIO AÉREO

Artículo 2

Nivel de división

El nivel de división entre el espacio aéreo superior y el espacio aéreo inferior se fijará en el nivel de vuelo 285.

Las desviaciones con respecto al nivel de división que se justifiquen en función de las exigencias operativas podrán decidirse de acuerdo con los Estados miembros afectados conforme al procedimiento a que se refiere el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento marco.

Artículo 3

Región superior de información de vuelo europea (EUIR)

1. La Comunidad y sus Estados miembros perseguirán la creación y el reconocimiento por parte de la OACI de una única región superior de información de vuelo europea (EUIR). A tal efecto, y por lo que respecta a los ámbitos que son competencia de la Comunidad, la Comisión deberá presentar una Recomendación al Consejo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 300 del Tratado como máximo dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigor del presente Reglamento.

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

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

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

5. Sin perjuicio de la publicación de información aeronáutica por parte de los Estados miembros, y en coherencia con dicha publicación, la Comisión, en estrecha cooperación con Eurocontrol, coordinará la realización de la publicación única de la información aeronáutica relativa a la EUIR, teniendo en cuenta los correspondientes requisitos de la OACI.

Artículo 4

Clasificación del espacio aéreo

La Comisión y los Estados miembros configurarán la EUIR con arreglo a una armonización progresiva de la clasificación del espacio aéreo, concebida para garantizar la prestación sin fisuras de los servicios de navegación aérea en el marco del cielo único europeo. Este planteamiento común se basará en una aplicación simplificada de la clasificación del espacio aéreo tal como se define en la estrategia de Eurocontrol en materia de espacio aéreo para los Estados de la Conferencia europea de aviación civil de conformidad con las normas de la OACI.

Las medidas de ejecución necesarias en este ámbito se aprobarán conforme al procedimiento contemplado en el artículo 8 del Reglamento marco.

Artículo 5

Reconfiguración del espacio aéreo superior

1. Con objeto de alcanzar la máxima capacidad y eficacia de la red de gestión del tránsito aéreo dentro del cielo único europeo, y a fin de mantener un alto nivel de seguridad, el espacio aéreo superior se reconfigurará en bloques funcionales de espacio aéreo.

2. Entre otras cosas, los bloques funcionales de espacio aéreo:

- a) estarán apoyados por un análisis de seguridad;
- b) permitirán un uso óptimo del espacio aéreo teniendo en cuenta los flujos de tránsito aéreo;
- c) se justificarán por sus ventajas globales, incluida una utilización óptima de los recursos técnicos y humanos, sobre la base de un análisis de costes y beneficios;
- d) garantizarán una transferencia fluida y flexible de la responsabilidad del control del tránsito aéreo entre unidades de servicios de tránsito aéreo;

- e) garantizarán la compatibilidad entre las configuraciones de los espacios aéreos superior e inferior;
- f) cumplirán las condiciones que se derivan de los acuerdos regionales celebrados en el marco de la OACI, y
- g) respetarán los acuerdos regionales existentes en la fecha de la entrada en vigor del presente Reglamento, en particular aquellos que afecten a terceros países europeos.

3. Los principios generales comunes para la creación y la modificación de los bloques funcionales de espacio aéreo se desarrollarán de acuerdo con el procedimiento mencionado en el artículo 8 del Reglamento marco.

4. Un bloque funcional de espacio aéreo únicamente podrá crearse por acuerdo mutuo entre todos los Estados miembros responsables de alguna de las partes del espacio aéreo incluido en el bloque, o a una declaración de un Estado miembro si el espacio aéreo incluido en el bloque está totalmente bajo su responsabilidad. El Estado o los Estados miembros afectados sólo actuarán tras haber consultado a las partes interesadas, incluidos la Comisión y los demás Estados miembros.

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

6. En caso de dificultades entre dos o más Estados miembros en relación con un bloque funcional de espacio aéreo transfronterizo que afecte a un espacio aéreo bajo su responsabilidad, los Estados miembros interesados podrán someter conjuntamente el asunto al dictamen del Comité del cielo único. El dictamen se notificará a los Estados miembros interesados. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, los Estados miembros tendrán en cuenta dicho dictamen con vistas a lograr una solución.

7. Las decisiones a que hacen referencia los apartados 4 y 5 se notificarán a la Comisión para su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. En dicha publicación se precisará la fecha de entrada en vigor de la decisión correspondiente.

Artículo 6

Optimización de la concepción de rutas y de sectores en el espacio aéreo superior

1. Se establecerán principios y criterios comunes para la concepción de rutas y sectores a fin de garantizar una

utilización del espacio aéreo que sea segura, económicamente eficiente y respetuosa con el medio ambiente. La concepción de los sectores deberá ser coherente, entre otras cosas, con la de las rutas.

2. Las medidas de ejecución en los ámbitos regulados por el apartado 1 se aprobarán con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 8 del Reglamento marco.

3. Las decisiones relativas a la creación o modificación de rutas y sectores requerirán la aprobación de los Estados miembros que tengan responsabilidad sobre el espacio aéreo sobre el que se apliquen dichas decisiones.

CAPÍTULO III

USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO EN EL CIELO ÚNICO EUROPEO

Artículo 7

Uso flexible del espacio aéreo

1. Teniendo en cuenta la organización de los aspectos militares bajo su responsabilidad, los Estados miembros garantizarán la aplicación uniforme dentro del cielo único europeo del concepto de utilización flexible del espacio aéreo descrito por la OACI y desarrollado por Eurocontrol, a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y de la gestión del tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes.

2. Los Estados miembros informarán anualmente a la Comisión sobre la aplicación, en el contexto de la política común de transportes, del concepto de uso flexible del espacio aéreo respecto del espacio aéreo bajo su responsabilidad.

3. Cuando, en particular a raíz de los informes presentados por los Estados miembros, sea necesario reforzar y armonizar la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo dentro del cielo único europeo, se aprobarán medidas de ejecución, en el marco de la política común de transportes, con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 8 del Reglamento marco.

Artículo 8

Suspensión temporal por ajustes

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

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

- las opciones de desviar el tránsito aéreo general de zonas congestionadas, y
- normas de prioridad en relación con el acceso al espacio aéreo del tránsito aéreo general, especialmente en períodos de congestión y crisis.

Artículo 9

Gestión de afluencia de tránsito aéreo

1. Con objeto de aprovechar al máximo las capacidades disponibles en el uso del espacio aéreo y de reforzar los procesos de gestión de afluencia de tránsito aéreo, se aprobarán medidas de ejecución para la gestión de afluencia de tránsito aéreo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 8 del Reglamento marco. Estas normas se basarán en la transparencia y eficacia y garantizarán que las capacidades se ofrezcan de manera flexible y oportuna, de forma acorde con las recomendaciones del plan regional de navegación aérea para la región europea de la OACI.

2. Las medidas de ejecución apoyarán las decisiones operativas de los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de los aeropuertos y los usuarios del espacio aéreo, y abarcarán las áreas siguientes:

- a) la planificación de los vuelos;
- b) el uso de la capacidad disponible del espacio aéreo durante todas las fases del vuelo, incluida la asignación de franjas horarias, y
- c) el encaminamiento realizado por el tránsito aéreo general, incluidos:
 - la creación de una única publicación para las rutas y orientación del tránsito,

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 10

Revisión

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

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

Artículo 11

Entrada en vigor

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

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

Hecho en Estrasburgo, el 10 de marzo de 2004.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

D. ROCHE

DECLARACIÓN DE LA COMISIÓN:

«La Comisión, basándose en un informe sobre la experiencia adquirida en la aplicación del artículo 5, presentará si fuera necesario y en un plazo de cinco años propuestas de modificación del procedimiento previsto en el apartado 6 del artículo 5».
