

REGLAMENTO (CE) N° 1070/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 21 de octubre de 2009

por el que se modifican los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 y (CE) n° 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación

(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, su artículo 80, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La puesta en práctica de la política común de transportes exige un sistema de transporte aéreo eficaz que permita el funcionamiento seguro, regular y sostenible de los servicios de transporte aéreo, que optimice la capacidad y que facilite por tanto la libre circulación de mercancías, personas y servicios.
- (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° 549/2004, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ⁽⁴⁾, del Reglamento (CE) n° 550/2004, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) ⁽⁵⁾, del Reglamento (CE) n° 551/2004, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) ⁽⁶⁾, y del Reglamento (CE) n° 552/2004, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad) ⁽⁷⁾, estableció una sólida base jurídica para un sistema de gestión del tránsito aéreo ininterrumpido, interoperable y seguro.

(3) En respuesta a la insistente petición del sector, los Estados miembros y otros interesados de que se simplificase e incrementase la eficacia del marco reglamentario para la aviación en Europa, en noviembre de 2006 se creó el Grupo de Alto Nivel para el futuro marco reglamentario de la aviación en Europa («el Grupo de Alto Nivel»). El Grupo de Alto Nivel, compuesto de representantes de la mayoría de las partes interesadas, presentó un informe en julio de 2007 en el que figuraban una serie de recomendaciones sobre el modo de mejorar el rendimiento y la gobernanza del sistema europeo de aviación. El Grupo de Alto Nivel recomendó que se concediera al medio ambiente la misma importancia que a la seguridad y la eficiencia en el sistema de aviación e insistió en que el sector y los reguladores cooperaran para garantizar que la gestión del tránsito aéreo contribuya lo más posible a la sostenibilidad.

(4) En su reunión del 7 de abril de 2008, el Consejo pidió a la Comisión que desarrollase, de acuerdo con las recomendaciones del Grupo de Alto Nivel, un planteamiento global del sistema conforme al concepto de «puerta a puerta» para incrementar la seguridad, mejorar la gestión del tránsito aéreo y aumentar la rentabilidad.

(5) Para completar la creación del cielo único europeo, es necesario adoptar medidas adicionales a nivel comunitario, en particular para mejorar el rendimiento del sistema europeo de aviación en ámbitos clave como el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, todo ello en el marco de los objetivos prioritarios de seguridad. Es necesario asimismo adaptar al progreso técnico la legislación relativa al cielo único europeo.

(6) El Reglamento (CE) n° 219/2007 del Consejo, de 27 de febrero de 2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR) ⁽⁸⁾, pide que se desarrolle y aplique un Plan Maestro ATM. La aplicación del Plan Maestro ATM exige medidas reglamentarias que apoyen el desarrollo, introducción y financiación de nuevos conceptos y tecnologías. El resultado sería un sistema integrado por componentes totalmente armonizados e interoperables, que garantice unas actividades de transporte aéreo de alto rendimiento en Europa. En el calendario de ejecución del cielo único europeo se debe tomar en consideración el marco temporal previsto para las fases de desarrollo y despliegue del proyecto SESAR como una parte del cielo único europeo. Conviene coordinar estrechamente ambos procesos.

⁽¹⁾ DO C 182 de 4.8.2009, p. 50.

⁽²⁾ DO C 120 de 28.5.2009, p. 52.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 25 de marzo de 2009 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 7 de septiembre de 2009.

⁽⁴⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽⁵⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

⁽⁶⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

⁽⁷⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 26.

⁽⁸⁾ DO L 64 de 2.3.2007, p. 1.

- (7) El concepto de proyectos comunes destinados a asistir a los usuarios del espacio aéreo o a los proveedores de servicios de navegación aérea con el fin de mejorar las infraestructuras de navegación aérea colectivas, la prestación de servicios de navegación aérea y el uso del espacio aéreo, en particular los proyectos que puedan ser necesarios para la aplicación del Plan Maestro ATM, no incidirá negativamente en proyectos anteriores decididos por uno o varios Estados miembros con objetivos similares. Las disposiciones relativas a la financiación del lanzamiento de proyectos comunes no prejuzgarán la manera de organizar tales proyectos comunes. La Comisión podrá proponer que se utilicen fuentes de financiación, como la Red transeuropea de transporte o financiación del Banco Europeo de Inversiones, para apoyar proyectos comunes, en particular para agilizar el despliegue del proyecto SESAR, dentro del marco financiero plurianual. Sin perjuicio del acceso a dichas fuentes de financiación, los Estados miembros deben poder decidir cómo deben utilizarse los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión del sector aéreo con arreglo al régimen de comercio de derechos de emisión y examinar, en ese contexto, si una parte alícuota de esos ingresos podría utilizarse para financiar proyectos comunes a nivel de bloques funcionales de espacio aéreo.
- (8) En particular, donde se ejecuten proyectos comunes debe procurarse, entre otras cosas mediante la aplicación de una contabilidad detallada y transparente, que no recaigan costes duplicados sobre los usuarios del espacio aéreo. Conviene ejecutar los proyectos comunes en beneficio de todas las partes interesadas y velar por su igualdad de trato.
- (9) Para garantizar la supervisión coherente y fiable de la prestación de servicios en toda Europa, debe garantizarse a las autoridades nacionales de supervisión la independencia suficiente y los recursos necesarios. Tal independencia no debe eximir a esas autoridades de ejercer sus tareas dentro de un marco administrativo.
- (10) Las autoridades nacionales de supervisión deben desempeñar un cometido clave en la ejecución de los programas del cielo único europeo y la Comisión, por consiguiente, debe facilitar la cooperación entre ellas, incluida la cooperación a nivel regional, con vistas a facilitar el intercambio de mejores prácticas y el desarrollo de un enfoque común. Tal cooperación debe producirse regularmente.
- (11) Los interlocutores sociales deben ser mejor informados y consultados sobre todas las medidas que tengan repercusiones sociales importantes. A nivel comunitario debe igualmente consultarse al Comité de diálogo sectorial establecido sobre la base de la Decisión 98/500/CE de la Comisión ⁽¹⁾.
- (12) Para lograr un mejor rendimiento del sistema de gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea, es necesario establecer un marco para la definición, aplicación y control de la ejecución de unos objetivos de rendimiento vinculantes en ámbitos de rendimiento claves, de acuerdo con las políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Es indispensable que dicho marco esté dotado de un mecanismo adecuado para comunicar, examinar, evaluar y difundir los datos de rendimiento de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea, junto con un sistema de incentivos pertinente para fomentar el logro de los objetivos.
- (13) Las autoridades nacionales de supervisión deben ser flexibles al elaborar sus planes nacionales y regionales para reflejar la especificidad de las circunstancias nacionales o regionales. Al aprobar o adoptar los planes nacionales, los Estados miembros deben estar habilitados para realizar las modificaciones apropiadas.
- (14) Al establecer las tarifas para los servicios de navegación aérea, la Comisión y los Estados miembros deben procurar basarse en previsiones comunes. Debe permitirse cierta flexibilidad en aquellos casos en los que el tráfico difiera considerablemente de las previsiones, en particular mediante el uso de mecanismos de alerta adecuados.
- (15) Los costes determinados por los Estados miembros a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo que están destinados a ser compartidos entre los usuarios del espacio aéreo deben tener en cuenta los objetivos de rendimiento.
- (16) En lo que a prestación de servicios transfronterizos se refiere, los Estados miembros deben garantizar que ningún sistema jurídico nacional impida que se designe un prestador de servicios de tránsito aéreo alegando que tiene su sede en otro Estado miembro o que es propiedad de ciudadanos de dicho Estado miembro.
- (17) Las autoridades nacionales de supervisión deben tomar las medidas adecuadas para garantizar un alto nivel de seguridad, incluida la posibilidad de expedir certificados individuales para cada tipo de servicio de navegación aérea, respetando la necesaria rentabilidad y coherencia y evitando duplicaciones.
- (18) Los bloques funcionales de espacio aéreo son claves a la hora de incrementar la cooperación entre los proveedores de servicios de navegación aérea para mejorar el rendimiento y crear sinergias. Los Estados miembros deben establecer bloques funcionales de espacio aéreo dentro de un plazo razonable. A tal fin y para optimizar el interfaz de los bloques funcionales de espacio aéreo en el cielo único europeo, los Estados miembros afectados deben cooperar entre sí y, cuando proceda, también con terceros países.
- (19) Cuando los Estados miembros establezcan un bloque funcional de espacio aéreo, los demás Estados miembros, la Comisión y otras partes interesadas tienen la posibilidad de presentar sus observaciones para facilitar un intercambio de puntos de vista. Dichas observaciones deben tener únicamente un carácter consultivo para el Estado miembro en cuestión.

⁽¹⁾ Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea (DO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

- (20) En caso de que surjan dificultades en el proceso de negociación para establecer bloques funcionales de espacio aéreo, la Comisión puede nombrar a un coordinador del sistema de bloques funcionales del espacio aéreo («el Coordinador»). La labor del Coordinador debe consistir, por tanto, en ayudar a superar dichas dificultades sin interferir en cuestiones de soberanía del o de los Estados miembros afectados y, en su caso, de los terceros países que participen en el mismo bloque funcional. Los costes en que se incurra a resultas de las actividades del Coordinador no deben repercutir de forma alguna en los presupuestos nacionales de los Estados miembros.
- (21) Las actividades de la Comisión de Evaluación de Resultados de Eurocontrol y el informe final del Grupo de Alto Nivel confirman que el sistema de rutas y la estructura del espacio aéreo no pueden desarrollarse de forma aislada, dado que cada Estado miembro es un elemento integrante de la Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo (REGTA), tanto dentro como fuera de las fronteras de la Comunidad. En consecuencia, debe establecerse un espacio aéreo operativo cada vez más integrado para el tránsito aéreo general.
- (22) Con vistas a la creación de bloques funcionales de espacio aéreo y del establecimiento del sistema de evaluación del rendimiento, la Comisión debe determinar y tener en cuenta las condiciones necesarias para la creación por la Comunidad de una Región Europea Única de Información de Vuelo (SEFIR), que deben solicitar los Estados miembros a la OACI de conformidad con los procedimientos previstos por esta y con los derechos, obligaciones y responsabilidades de los Estados miembros en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 («el Convenio de Chicago»). Al abarcar el espacio aéreo bajo la responsabilidad de los Estados miembros, la SEFIR debe facilitar la programación común y las operaciones integradas con el fin de resolver los cuellos de botella regionales. La SEFIR debe ser lo suficientemente flexible como para tener en cuenta necesidades específicas como la densidad del tráfico y el grado de complejidad requerido.
- (23) 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 de las reglas del aire en la Comunidad, en particular de una clasificación del espacio aéreo armonizada. La Comisión debe, en consecuencia, armonizar dichas reglas a partir de las normas de la OACI.
- (24) La REGTA debe diseñarse y aplicarse con vistas a lograr la seguridad, la sostenibilidad medioambiental, el aumento de la capacidad y la mejora de la rentabilidad del conjunto de la red de transporte aéreo. Tal como señala el informe de la Comisión de Evaluación de Resultados de Eurocontrol denominado «Evaluación de las iniciativas sobre bloques funcionales de espacio aéreo y su contribución a la mejora del rendimiento», de 31 de octubre de 2008, la mejor manera de alcanzar este objetivo sería mediante una gestión coordinada de la red de transporte aéreo a nivel comunitario.
- (25) En consonancia con la Declaración de los Estados miembros sobre aspectos militares relacionados con el cielo único europeo, que acompaña al Reglamento (CE) n° 549/2004, la cooperación y coordinación entre los ámbitos civil y militar debe desempeñar un papel fundamental en la aplicación del cielo único europeo, a fin de orientarse hacia una utilización más flexible del espacio aéreo para alcanzar los objetivos de rendimiento del cielo único europeo, teniendo debidamente en cuenta la eficacia de las misiones militares.
- (26) Es fundamental establecer una estructura común y armonizada del espacio aéreo en cuanto a rutas, basar la organización presente y futura del espacio aéreo en principios comunes, garantizar la aplicación progresiva del Plan Maestro ATM, optimizar el uso de los recursos escasos para evitar gastos de equipamiento innecesarios, y concebir y gestionar el espacio aéreo de acuerdo con normas armonizadas. Para ello, la Comisión debe ser responsable de adoptar las reglas necesarias y de aplicar decisiones que sean jurídicamente vinculantes.
- (27) Debe modificarse la lista de funciones para la gestión y el diseño de las redes a fin de integrar, en caso necesario, futuras funciones de redes definidas en el Plan Maestro ATM. Para ello, la Comisión debe hacer el mejor uso posible de los conocimientos técnicos de Eurocontrol.
- (28) El Grupo de Alto Nivel ha recomendado crear funciones nuevas o mejoradas a partir de las bases existentes y reforzar el papel de Eurocontrol, situando al mismo tiempo a la Comunidad en la posición de regulador único y respetando el principio de separación entre la regulación y la prestación de servicios. En consecuencia, la Comisión debe confiar a un Eurocontrol reformado, que disponga de nuevos métodos de gestión, el desempeño de tareas relativas a diferentes funciones que no impliquen la adopción de medidas vinculantes de alcance general ni el ejercicio de la potestad discrecional política. La ejecución de estas tareas por parte de Eurocontrol debe realizarse de forma imparcial y rentable, y con la plena participación de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea.
- (29) Deben adoptarse medidas adecuadas para mejorar la eficacia de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, al objeto de prestar asistencia a las unidades operativas existentes, incluida la Unidad central de gestión de afluencia del tránsito aéreo de Eurocontrol, con el fin de garantizar la eficiencia de las operaciones de vuelo. Además, la Comunicación de la Comisión sobre un Plan de acción para mejorar la capacidad, la eficiencia y la seguridad de los aeropuertos en Europa pone de relieve la necesidad de garantizar la coherencia operativa entre los planes de vuelo y las franjas horarias (slots) en los aeropuertos. Además, el Observatorio Europeo de la Capacidad Aeroportuaria podría contribuir a proporcionar a la Comunidad información objetiva para la armonización de la capacidad de los aeropuertos con la capacidad de la gestión del tránsito aéreo, sin ir en detrimento de sus competencias en este sector.

- (30) El suministro de información aeronáutica moderna, completa, de alta calidad y a tiempo tiene una importante incidencia en la seguridad y facilita el acceso y la libertad de movimientos en el espacio aéreo comunitario. Teniendo en cuenta el Plan Maestro ATM, la Comunidad debería tomar la iniciativa de modernizar este sector en cooperación con Eurocontrol y garantizar que los usuarios puedan acceder a dichos datos mediante un único punto de acceso público, que proporcione una información integrada, moderna, fácil de usar y validada.
- (31) Para el portal electrónico sobre información meteorológica, la Comisión debe tener en cuenta las diversas fuentes de información, incluidos los proveedores de servicios designados, cuando proceda.
- (32) Para evitar las cargas administrativas innecesarias y la repetición de los procedimientos de verificación, a efectos del presente Reglamento deben aceptarse los certificados expedidos de conformidad con el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea ⁽¹⁾, cuando sean aplicables a componentes o sistemas.
- (33) Todo certificado expedido con arreglo al Reglamento (CE) n° 216/2008 y utilizado para demostrar un medio alternativo de cumplimiento de los requisitos esenciales del Reglamento (CE) n° 552/2004 debe ir acompañado de la documentación técnica requerida para la certificación por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA).
- (34) Algunos de los requisitos previstos por el Reglamento (CE) n° 552/2004 no deben aplicarse a los sistemas puestos en servicio con anterioridad al 20 de octubre de 2005. Las autoridades nacionales de supervisión y los proveedores de servicios de navegación aérea deben tener la libertad de acordar, a nivel nacional, los procedimientos y la documentación requeridos para demostrar que los sistemas de gestión del tránsito aéreo puestos en servicio con anterioridad a la citada fecha cumplen los requisitos previstos en el Reglamento (CE) n° 552/2004. Las medidas de ejecución y las especificaciones comunitarias adoptadas con posterioridad a la aprobación del presente Reglamento deben tener en cuenta estas disposiciones sin que ello implique ninguna obligación retroactiva en cuanto a pruebas documentales.
- (35) El Grupo de Alto Nivel recomendó en su informe final a la Comisión que el proyecto SESAR se dedicase específicamente a definir procedimientos y sistemas interoperables e intercambios de información dentro de Europa y con el resto del mundo. También debe incluirse la elaboración de las normas pertinentes y la definición de nuevas medidas de ejecución o especificaciones comunitarias en el contexto del cielo único europeo.
- (36) Cuando se adopten medidas de ejecución, incluidas normas establecidas por Eurocontrol, la Comisión debe garantizar que las medidas incluyan todas las mejoras necesarias de las normas iniciales y tengan plenamente en cuenta la necesidad de evitar la doble regulación.
- (37) La persecución simultánea de los objetivos de incremento del nivel de las normas de seguridad aérea y mejora del rendimiento global de la gestión de tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en Europa exige que se tenga en cuenta el factor humano. Por consiguiente, los Estados miembros deben estudiar la introducción de principios de «la cultura justa».
- (38) En vista de las nuevas competencias propuestas para la AESA, que incluirán la seguridad en la gestión del tránsito aéreo, es preciso garantizar la coherencia entre los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004, (CE) n° 552/2004 y (CE) n° 216/2008.
- (39) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽²⁾. Estas medidas deben adoptarse con arreglo a un calendario adecuado que permita cumplir los plazos establecidos en el presente Reglamento y en los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004, (CE) n° 552/2004 y (CE) n° 216/2008.
- (40) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adapte las medidas a los cambios técnicos y operativos y para que establezca los criterios y procedimientos básicos para el desempeño de determinadas funciones de gestión de la red. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 y (CE) n° 552/2004 completándolos con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (41) Cuando por imperiosas razones de urgencia los plazos normales para el procedimiento de reglamentación con control no puedan cumplirse, la Comisión debe poder recurrir al procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 5 bis, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE.
- (42) La Declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar, adoptada en Córdoba el 18 de septiembre de 2006 («la Declaración Ministerial»), en el transcurso de la primera reunión ministerial del Foro de diálogo sobre Gibraltar, sustituirá a la Declaración conjunta sobre el aeropuerto de Gibraltar adoptada en Londres el 2 de diciembre de 1987, y se considerará que el pleno respeto de dicha Declaración equivaldrá al cumplimiento de lo establecido en la Declaración de 1987.

⁽¹⁾ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (43) El presente Reglamento será de plena aplicación al aeropuerto de Gibraltar en el marco y en virtud de la Declaración Ministerial. Sin perjuicio de la Declaración ministerial, su aplicación al aeropuerto de Gibraltar así como todas las medidas relacionadas con su ejecución deben ser plenamente conformes con dicha Declaración y con todas sus disposiciones.
- (44) Procede, por lo tanto, modificar los Reglamentos (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 y (CE) n° 552/2004 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 549/2004 queda modificado como sigue:

- 1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

Objetivo y ámbito de aplicación

1. El objetivo de la iniciativa del cielo único europeo consiste en reforzar las actuales normas de seguridad del tránsito aéreo, contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y mejorar el rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en Europa, con el fin de responder a las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo. Este cielo único europeo incluirá una red paneuropea coherente de rutas y sistemas de gestión de red y de gestión del tránsito aéreo basados únicamente en consideraciones de seguridad, eficiencia y de tipo técnico en beneficio de todos los usuarios del espacio aéreo. Para alcanzar este objetivo, el presente Reglamento establece un marco reglamentario armonizado para la creación del cielo único europeo.

2. El presente Reglamento y las medidas contempladas en el artículo 3 se aplicarán sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo y de las necesidades de los Estados miembros en lo que respecta al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa, como establece el artículo 13. El presente Reglamento y las medidas contempladas en el artículo 3 no incluyen las operaciones y entrenamiento militares.

3. El presente Reglamento y las medidas contempladas en el artículo 3 se aplicarán sin perjuicio de los derechos y obligaciones de los Estados miembros que se derivan del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional ("el Convenio de Chicago"). En este contexto, un objetivo adicional del presente Reglamento es, 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. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en lo que respecta al litigio de soberanía sobre el territorio en que está situado el aeropuerto.».

- 2) El artículo 2 queda modificado como sigue:

- a) el punto 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8) "usuarios del espacio aéreo": los operadores de aeronaves operadas como tránsito aéreo general;»;

- b) el punto 10 se sustituye por el texto siguiente:

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

- c) se inserta el punto siguiente:

«13 bis) "Plan Maestro ATM": el plan refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo (*), de conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 219/2007 del Consejo, de 27 de febrero de 2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR) (**);

(*) DO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

(**) DO L 64 de 2.3.2007, p. 1.»;

- d) el punto 15 se sustituye por el texto siguiente:

«15) "certificado": el documento expedido por una autoridad nacional de supervisión, en la forma que disponga su legislación nacional, que certifica la idoneidad de un proveedor de servicios de navegación aérea para prestar un servicio determinado;»;

- e) se suprime el punto 21;

- f) el punto 22 se sustituye por el texto siguiente:

«22) "utilización flexible del espacio aéreo": el concepto de gestión del espacio aéreo aplicado en la zona de la Conferencia Europea de Aviación Civil, de acuerdo con el *Manual de gestión del espacio aéreo para la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo* publicado por Eurocontrol;»;

g) se insertan los puntos siguientes:

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

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

h) el punto 25 se sustituye por el texto siguiente:

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

i) se suprime el punto 37;

j) se añade el punto siguiente:

«41) “servicios transfronterizos”: cualquier situación en la que los servicios de navegación aérea sean prestados en un Estado miembro por un proveedor de servicios certificado en otro Estado miembro.».

3) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

Autoridades nacionales de supervisión

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

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

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

4. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales de supervisión dispongan de los recursos y capacidades necesarios para llevar a cabo de manera eficiente y oportuna las tareas que les asigna el presente Reglamento.

5. 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 de los apartados 2, 3 y 4.».

4) En el artículo 5, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

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

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

5) Los artículos 6 a 11 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 6

Órgano consultivo del sector

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

Artículo 7

Relaciones con terceros países europeos

La Comunidad y sus Estados miembros procurarán ampliar el ámbito del cielo único europeo a los Estados que no sean miembros de la Unión Europea y apoyarán dicha ampliación. A estos efectos, la Comunidad y los Estados miembros, bien en el marco de acuerdos celebrados con terceros países vecinos, o bien en el contexto de acuerdos sobre bloques funcionales de espacio aéreo, intentarán hacer extensiva a dichos países la aplicación del presente Reglamento y de las medidas mencionadas en el artículo 3.

Artículo 8

Medidas de ejecución

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

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

Artículo 9

Sanciones

Las sanciones que los Estados miembros establezcan en caso de infracción del presente Reglamento y de las medidas a que se refiere el artículo 3, en particular por parte de usuarios del espacio aéreo y proveedores de servicios serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 10

Consulta a las partes interesadas

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

2. La Comisión creará un mecanismo de consulta a nivel comunitario. El Comité de Diálogo Sectorial específico creado de conformidad con la Decisión 98/500/CE participará en la consulta.

3. La consulta a las partes interesadas incluirá, en particular, el desarrollo e introducción de nuevos conceptos y tecnologías en la red europea de gestión del tránsito aéreo.

Las partes interesadas podrán incluir a:

- los proveedores de servicios de navegación aérea,
- los operadores de aeropuertos,
- los usuarios del espacio aéreo interesados o grupos pertinentes que representen a los usuarios del espacio aéreo,
- las autoridades militares,
- la industria de fabricación, y
- las organizaciones profesionales que representen al personal.

Artículo 11

Sistema de evaluación del rendimiento

1. Para mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red en el cielo único europeo, se establecerá un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. El sistema incluirá:

- a) objetivos de rendimiento a escala comunitaria en los ámbitos de rendimiento clave de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad;

- b) planes nacionales o planes para bloques funcionales de espacio aéreo, incluidos objetivos de rendimiento, para garantizar la coherencia con los objetivos de rendimiento a escala comunitaria, y
- c) revisión periódica, seguimiento y evaluación comparativa del rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red.

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

3. a) La Comisión adoptará objetivos de rendimiento a escala comunitaria para la red de gestión del tránsito aéreo de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, después de tener en cuenta las opiniones correspondientes de las autoridades nacionales de supervisión a escala nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo.

- b) Los planes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo mencionados en el apartado 1, letra b), serán elaborados por las autoridades nacionales de supervisión y adoptados por los Estados miembros. Dichos planes incluirán objetivos vinculantes a escala nacional o de bloque funcional de espacio aéreo y un sistema de incentivos adecuado adoptado por los Estados miembros. Los planes se elaborarán en consulta con los proveedores de servicios de navegación aérea, los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, cuando proceda, los operadores y los coordinadores de los aeropuertos.

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

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

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

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

- d) El período de referencia para el sistema de evaluación del rendimiento cubrirá un mínimo de tres años y un máximo de cinco. Durante este período, y en caso de que no se cumplan los objetivos nacionales o los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo, los Estados miembros o las autoridades nacionales de supervisión aplicarán las medidas apropiadas que hayan fijado. El primer período de referencia abarcará los tres primeros años después de la adopción de las medidas de ejecución previstas en el apartado 6.
- e) La Comisión llevará a cabo evaluaciones periódicas de los resultados de los objetivos de rendimiento y presentará las conclusiones al Comité del cielo único.

4. Se aplicarán los procedimientos siguientes al sistema de rendimiento contemplado en el apartado 1:

- a) recogida, validación, examen, evaluación y difusión de datos pertinentes relativos al rendimiento de los servicios de navegación aérea y funciones de red de todas las partes interesadas, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de los aeropuertos, los coordinadores de los aeropuertos, las autoridades nacionales de supervisión, los Estados miembros y Eurocontrol;
- b) selección de ámbitos de rendimiento clave adecuados, basados en el documento OACI n° 9854, "Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial", y coherentes con los contemplados en el marco de rendimiento del Plan Maestro ATM, incluidos los ámbitos de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, adaptados cuando sea necesario para tener en cuenta las necesidades específicas del cielo único europeo y los objetivos relevantes para dichos ámbitos, y definición de un conjunto limitado de indicadores clave del rendimiento para medir el rendimiento;
- c) establecimiento de objetivos comunitarios de rendimiento que se definirán teniendo en cuenta aportaciones identificadas a escala nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo;
- d) evaluación de los objetivos de rendimiento nacionales o de los objetivos fijados a escala de bloque funcional de espacio aéreo sobre la base del plan nacional o del plan a escala de bloque funcional de espacio aéreo, y

- e) seguimiento de los planes de rendimiento nacionales o de los planes de rendimiento a escala de bloque funcional de espacio aéreo, incluidos los mecanismos de alerta pertinentes.

La Comisión podrá añadir otros procedimientos a la lista de procedimientos mencionada en el presente apartado. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 4.

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

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

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

6) El artículo 12 se modifica como sigue:

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

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

b) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

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

7) Se añade el artículo siguiente:

«Artículo 13 bis

Agencia Europea de Seguridad Aérea

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

(*) DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.»

Artículo 2

El Reglamento (CE) n° 550/2004 se modifica como sigue:

1) Los artículos 2, 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 2

Funciones de las autoridades nacionales de supervisión

1. Las autoridades nacionales de supervisión a las que se refiere el artículo 4 del Reglamento marco garantizarán la adecuada supervisión de la aplicación del presente Reglamento, en particular por lo que respecta a la actividad segura

y eficiente de los proveedores de servicios de navegación aérea que prestan servicios en relación con el espacio aéreo que se halla bajo responsabilidad del Estado miembro que designó o creó la autoridad correspondiente.

2. Con este fin, cada autoridad nacional de supervisión organizará las inspecciones y los estudios adecuados con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento, incluidos los requisitos en materia de recursos humanos, para la prestación de servicios de navegación aérea. El proveedor de servicios de navegación aérea de que se trate facilitará dicha tarea.

3. Por lo que respecta a los bloques funcionales de espacio aéreo que se extienden por el espacio aéreo bajo responsabilidad de más de un Estado miembro, los Estados miembros implicados celebrarán un acuerdo sobre la supervisión establecida en el presente artículo respecto de los proveedores de servicios de navegación aérea que presten servicios relativos a dichos bloques.

4. Las autoridades nacionales de supervisión cooperarán estrechamente a fin de garantizar una supervisión adecuada de los proveedores de servicios de navegación aérea que estén en posesión de un certificado válido de un Estado miembro y que también presten servicios respecto de un espacio aéreo que se halla bajo responsabilidad de otro Estado miembro. Esa cooperación incluirá acuerdos sobre el tratamiento de los casos en los que no se cumplan los requisitos comunes aplicables establecidos en el artículo 6 o las condiciones aplicables establecidas en el anexo II.

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

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

Artículo 3

Entidades cualificadas

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

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

*Artículo 4***Requisitos de seguridad**

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

- 2) Se suprime el artículo 5.
- 3) En el artículo 7, los apartados 6 y 7 se sustituyen por el texto siguiente:

«6. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 8 y 9, la concesión de certificados otorga a los proveedores de servicios de navegación aérea la posibilidad de ofrecer sus servicios a los Estados miembros, a otros proveedores de servicios de navegación aérea, a usuarios del espacio aéreo y a aeropuertos dentro de la Comunidad.

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

- 4) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 8***Designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo**

1. Los Estados miembros garantizarán la prestación de servicios de tránsito aéreo en régimen de exclusividad dentro de bloques específicos de espacio aéreo, respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo su responsabilidad. Para ello, los Estados miembros designarán un proveedor de servicios de tránsito aéreo que esté en posesión de un certificado válido en la Comunidad.

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

- a) sean propiedad, directamente o a través de una participación mayoritaria, de dicho Estado miembro o de sus ciudadanos;
- b) tengan su principal lugar de actividad o su sede en el territorio de dicho Estado miembro, o

- c) usen exclusivamente instalaciones en dicho Estado miembro.

3. Los Estados miembros definirán los derechos y las obligaciones de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados. Estas obligaciones podrán incluir las condiciones de puesta a disposición a tiempo de la información pertinente necesaria para identificar todos los movimientos de aeronaves en el espacio aéreo bajo su responsabilidad.

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

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

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

- 5) Se insertan los artículos siguientes:

*«Artículo 9 bis***Bloques funcionales de espacio aéreo**

1. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar el establecimiento de bloques funcionales de espacio aéreo a más tardar el 4 de diciembre de 2012, con objeto de alcanzar la capacidad y eficiencia requeridas de la red de gestión del tránsito aéreo en el cielo único europeo, mantener un alto nivel de seguridad y contribuir al rendimiento global del sistema de transporte aéreo y a la reducción del impacto ambiental. Los Estados miembros, en particular los que establezcan bloques funcionales de espacio aéreo contiguos, cooperarán entre sí en la mayor medida posible con el fin de garantizar el cumplimiento de la presente disposición. Cuando proceda, la cooperación podrá incluir a terceros países que participen en bloques funcionales de espacio aéreo.

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

- a) estarán apoyados por un análisis de seguridad;
- b) permitirán un uso óptimo del espacio aéreo teniendo en cuenta las afluencias de tránsito aéreo;
- c) garantizarán la coherencia con la Red europea de rutas establecida de conformidad con el artículo 6 del Reglamento del espacio aéreo;

- d) se justificarán por su valor añadido, incluida una utilización óptima de los recursos técnicos y humanos, sobre la base de un análisis de costes y beneficios;
- e) garantizarán una transferencia fluida y flexible de la responsabilidad del control del tránsito aéreo entre unidades de servicios de tránsito aéreo;
- f) garantizarán la compatibilidad entre las diferentes configuraciones del espacio aéreo optimizando, entre otras cosas, las actuales regiones de información de vuelo;
- g) cumplirán las condiciones que se derivan de los acuerdos regionales celebrados en el marco de la OACI;
- h) respetarán los acuerdos regionales existentes en la fecha de la entrada en vigor del presente Reglamento, en particular aquellos que afecten a terceros países europeos;
- i) facilitarán la coherencia con los objetivos comunitarios de rendimiento.

3. Un bloque funcional de espacio aéreo únicamente podrá crearse por acuerdo mutuo entre todos los Estados miembros y, cuando proceda, terceros países responsables de alguna de las partes del espacio aéreo incluido en el bloque funcional de espacio aéreo. Antes de notificar a la Comisión el establecimiento de un bloque funcional de espacio aéreo, el Estado o Estados miembros afectados facilitarán a la Comisión, a los demás Estados miembros y a las otras partes interesadas la información adecuada y les darán la posibilidad de presentar sus observaciones.

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

5. En caso de dificultades entre dos o más Estados miembros en relación con un bloque funcional de espacio aéreo transfronterizo que afecte a un espacio aéreo bajo su responsabilidad, los Estados miembros interesados podrán someter conjuntamente el asunto al dictamen del Comité del cielo único. El dictamen se notificará a los Estados miembros interesados. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, los Estados miembros tendrán en cuenta dicho dictamen con vistas a lograr una solución.

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

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

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

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

Artículo 9 ter

Coordinador del sistema de bloques funcionales de espacio aéreo

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

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

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

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

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

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

- 6) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11

Relaciones con las autoridades militares

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

- 7) En el artículo 12, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Cuando se preste un conjunto de servicios, los proveedores de servicios de navegación aérea identificarán y revelarán los gastos e ingresos derivados de los servicios de navegación aérea, desglosándolos de acuerdo con el sistema de tarificación de los servicios de navegación contemplado en el artículo 14 y, cuando proceda, llevarán cuentas consolidadas correspondientes a otros servicios que no sean de navegación aérea, tal como se exigiría si los servicios en cuestión los prestaran empresas distintas.»

- 8) El artículo 14 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 14

Disposición general

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

- 9) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 15

Principios

1. El sistema de tarificación estará basado en la contabilización de los costes de los servicios de navegación aérea incurridos por los proveedores de servicios en beneficio de los usuarios del espacio aéreo. El sistema asignará los costes entre las categorías de usuarios.

2. Al establecer la base de costes para la imposición de tasas se aplicarán los principios siguientes:

- a) los costes que se repartirán entre los usuarios del espacio aéreo serán los costes determinados por la prestación de los servicios de navegación aérea, incluidos los importes de los intereses sobre la inversión de capital y la depreciación de activos, así como los costes de mantenimiento, funcionamiento, gestión y administración; los costes determinados serán los costes determinados por

el Estado miembro a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo, bien al comienzo del período de referencia para cada año civil del período de referencia al que se refiere el artículo 11 del Reglamento marco, bien durante el período de referencia, después de los ajustes apropiados en aplicación de los mecanismos de alerta establecidos en el artículo 11 del Reglamento marco;

- b) los costes que deberán tomarse en cuenta en este contexto serán los costes estimados en relación con las instalaciones y servicios previstos y puestos en práctica con arreglo al Plan regional de navegación aérea, región europea, de la OACI. También podrán incluirse los costes contraídos por las autoridades nacionales de supervisión o las entidades cualificadas, así como otros en los que incurra el Estado miembro pertinente y el proveedor de servicios en relación con la prestación de servicios de navegación aérea. No incluirán los costes de las sanciones impuestas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 9 del Reglamento marco, ni tampoco los costes de cualquier medida correctora impuesta por los Estados miembros de conformidad con el artículo 11 del Reglamento marco;
- c) en relación con los bloques funcionales de espacio aéreo como parte de sus respectivos acuerdos marco, los Estados miembros harán esfuerzos razonables para acordar principios comunes de política tarifaria;
- d) los costes de los diversos servicios de navegación aérea se determinarán por separado, según lo previsto en el artículo 12, apartado 3;
- e) no se permitirán las subvenciones cruzadas entre servicios de ruta y servicios de terminal. Los costes que correspondan tanto a los servicios de ruta como a los servicios de terminal se asignarán de forma proporcional entre los servicios de ruta y los servicios de terminal sobre la base de una metodología transparente. Las subvenciones cruzadas se permitirán entre servicios de navegación aérea diferentes solo en una de estas dos categorías exclusivamente cuando razones objetivas así lo justifiquen, y siempre que estén claramente identificadas;
- f) se garantizará la transparencia de los costes en los que se basan los cánones. Se aprobarán medidas de ejecución para el suministro de información por parte de los proveedores del servicio, con el fin de hacer posible la revisión de las previsiones, costes reales e ingresos del proveedor. Se intercambiará periódicamente información entre las autoridades nacionales de supervisión, los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo, la Comisión y Eurocontrol.
3. Al establecer las tasas con arreglo al apartado 2, los Estados miembros deberán cumplir los siguientes principios:
- a) las tasas se establecerán por la disponibilidad de los servicios de navegación aérea bajo condiciones no discriminatorias; al imponer las tasas a los diversos usuarios del espacio aéreo por la utilización del mismo servicio no se distinguirá en razón de la nacionalidad o categoría del usuario del espacio aéreo;

- b) podrá exonerarse a determinados usuarios, en particular a los operadores de aeronaves ligeras y aeronaves de Estado, siempre que el coste de dichas exoneraciones no se impute a otros usuarios;
- c) las tasas se fijarán por año civil sobre la base de los costes determinados o podrán establecerse bajo condiciones fijadas por los Estados miembros para la determinación del nivel máximo de la tarifa unitaria o de los ingresos para cada ejercicio durante un período que no supere los cinco años;
- d) los servicios de navegación aérea podrán generar unos ingresos suficientes para proporcionar una rentabilidad económica y con ello contribuir a las necesarias mejoras del capital;
- e) las tasas reflejarán los costes de los servicios e instalaciones de navegación aérea puestos a disposición de los usuarios del espacio aéreo, teniendo en cuenta las capacidades productivas relativas de los distintos tipos de aeronaves de que se trate;
- f) las tasas estimularán la prestación segura, eficaz, efectiva y sostenible de los servicios de navegación aérea con vistas a lograr un alto nivel de seguridad y a una eficiencia de costes y a la consecución de los objetivos de rendimiento y estimularán la prestación de servicios integrados reduciendo al mismo tiempo el impacto medioambiental de la navegación aérea. A tal efecto, y en relación con los planes de rendimiento nacionales o de bloques funcionales de espacio aéreo, las autoridades nacionales de supervisión podrán establecer mecanismos, incluidos incentivos consistentes en ventajas y desventajas financieras, para estimular a los proveedores de servicios de navegación aérea o los usuarios del espacio aéreo para que apoyen las mejoras en la prestación de servicios de navegación aérea, tales como mayor capacidad, reducción de los retrasos y desarrollo sostenible, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad.

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

10) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 15 bis

Proyectos comunes

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

2. La Comisión, de conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco, desarrollará material de orientación sobre la forma en que estos proyectos puedan ayudar a poner

en práctica el Plan Maestro ATM. Dicho material no prejuzgará los mecanismos de puesta en práctica de tales proyectos relativos a los bloques funcionales de espacio aéreo según lo acordado por los que participan en dichos bloques.

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

11) Los artículos 16 a 18 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 16

Revisión del cumplimiento

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

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

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

*Artículo 17***Revisión de los anexos**

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

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

*Artículo 18***Confidencialidad**

1. Ni las autoridades nacionales de supervisión, de conformidad con su legislación nacional, ni la Comisión, revelarán la información de naturaleza confidencial, en particular la información sobre proveedores de servicios de navegación aérea, sus relaciones comerciales o los componentes de sus costes.

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

3. La información y los datos facilitados con arreglo al sistema de tarificación contemplado en el artículo 14 se revelarán públicamente.».

12) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 18 bis

Evaluación

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

13) El anexo I se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«REQUISITOS DE LAS ENTIDADES CUALIFICADAS»;

b) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Las entidades cualificadas deberán.».

Artículo 3

El Reglamento (CE) n° 551/2004 se modifica como sigue:

- 1) Se suprime el artículo 2.
- 2) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

Región Superior de Información de Vuelo Europea (EUIR)

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

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

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

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

3) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 3 bis

Información aeronáutica electrónica

1. Sin perjuicio de la publicación de información aeronáutica por parte de los Estados miembros y de forma que esté en consonancia con dicha publicación, la Comisión, en cooperación con 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.

2. A efectos del apartado 1, la Comisión:

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

- b) apoyará la modernización y armonización de la provisión de información aeronáutica en su sentido más amplio, en estrecha cooperación con Eurocontrol y la OACI.

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

- 4) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

Reglas del aire y clasificación del espacio aéreo

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

- a) adoptar disposiciones adecuadas sobre las reglas del aire basadas en las normas de la OACI y en métodos recomendados;
- b) armonizar la aplicación de la clasificación del espacio aéreo de la OACI, con las pertinentes adaptaciones, con el fin de garantizar la prestación sin interrupción de servicios seguros y eficientes de tránsito aéreo en el marco del cielo único europeo.».

- 5) Se suprime el artículo 5.

- 6) El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

Gestión y diseño de la red

1. Las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo deberán permitir el uso óptimo del espacio aéreo y garantizar que los usuarios del espacio aéreo pueden volar en las trayectorias preferidas, al tiempo que se permite el máximo acceso al espacio aéreo y a los servicios de navegación aérea. Estas funciones de la red servirán al objetivo de apoyar iniciativas a escala nacional y de los bloques funcionales de espacio aéreo y se desempeñarán respetando la separación entre las actividades reguladoras y operativas.

2. Con el fin de lograr los objetivos contemplados en el apartado 1, y sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros en relación con las rutas y las estructuras de espacio aéreo nacionales, la Comisión garantizará que se llevan a cabo las siguientes funciones:

- a) diseño de la red europea de rutas;
- b) coordinación de recursos escasos en las bandas de frecuencia de la aviación utilizadas por el tránsito aéreo general, en particular radiofrecuencias y coordinación de los códigos de transpondedor de radar.

Las funciones mencionadas en el párrafo primero no implicarán la adopción de medidas vinculantes de ámbito general ni el ejercicio de la potestad discrecional política. Tendrán en cuenta las propuestas elaboradas a escala nacional y de los bloques funcionales de espacio aéreo. Se aplicarán en coordinación con las autoridades militares y con arreglo a procedimientos establecidos de común acuerdo para el uso flexible del espacio aéreo.

La Comisión, previa consulta con el Comité del cielo único y de conformidad con las medidas de ejecución a las que se refiere el apartado 4, podrá confiar a Eurocontrol o a cualquier otro organismo imparcial y competente las tareas necesarias para el desempeño de las funciones mencionadas en el párrafo primero. Estas tareas serán realizadas de forma imparcial y rentable y en nombre de los Estados miembros y las partes interesadas. Estarán adecuadamente sometidas a gobernanza, reconociéndose la separación de responsabilidades en relación con la prestación de servicios y la regulación y tomándose en consideración las necesidades de toda la red de gestión del tránsito aéreo y con la plena participación de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea.

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

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

- a) la coordinación y armonización de procesos y procedimientos encaminados a aumentar la eficiencia de la gestión de las frecuencias aeronáuticas, incluido el desarrollo de principios y criterios;
- b) la función central de coordinación de la identificación temprana y resolución de necesidades de frecuencias en las bandas asignadas al tránsito aéreo general europeo para apoyar el diseño y la gestión de la red europea de tránsito aéreo;
- c) las funciones adicionales de red definidas en el Plan Maestro ATM;
- d) las disposiciones detalladas para la toma de decisiones de forma cooperativa entre los Estados miembros, los proveedores de servicios de navegación aérea y la función de gestión de red contemplada en el apartado 2;
- e) las disposiciones para la consulta de las partes interesadas relevantes en el proceso de decisión en el nivel nacional y europeo, y

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

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

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

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

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

- a) la planificación de vuelos;
- b) el uso de capacidades de espacio aéreo disponibles durante todas las fases del vuelo, incluida la asignación de franjas horarias, y
- c) el uso de encaminamientos por el tránsito aéreo general, incluidas
 - la creación de una publicación única para las rutas y la orientación del tránsito,
 - las opciones para la desviación del tránsito aéreo general de las zonas congestionadas, y

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

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

7) Se suprime el artículo 9.

Artículo 4

El Reglamento (CE) n° 552/2004 se modifica como sigue:

1) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 6 bis

Verificación alternativa del cumplimiento

A los efectos de los artículos 5 y 6 del presente Reglamento, un certificado expedido de conformidad con el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (*), cuando sea aplicable a los componentes o sistemas, será considerado una declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso o una declaración CE de verificación, si incluye la demostración del cumplimiento de los requisitos esenciales del presente Reglamento y las pertinentes medidas de ejecución para la interoperabilidad.

(*) DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.».

2) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

Revisión de los anexos

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

3) En el artículo 10, se inserta el apartado siguiente:

«2 bis. Para los efectos del apartado 2 del presente artículo, los Estados miembros podrán declarar que determinados sistemas y constituyentes de la red europea de gestión del tránsito aéreo satisfacen los requisitos esenciales y están exentos de la aplicación de las disposiciones de los artículos 5 y 6.».

4) El anexo II se modifica como sigue:

a) en la parte A, punto 2, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«La red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas y componentes apoyarán, de forma coordinada, unos nuevos conceptos de operación acordados y validados que mejoren la calidad, la sostenibilidad y la eficacia de los servicios de navegación aérea, especialmente en términos de seguridad y capacidad.»;

b) la parte B se modifica como sigue:

i) en el punto 3.1.2, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Los sistemas de tratamiento de datos de vuelo facilitarán la aplicación progresiva de conceptos avanzados, acordados y validados de operación en todas las fases de vuelo, en particular conforme a lo previsto en el Plan Maestro ATM.»;

ii) el punto 3.2.2 se sustituye por el texto siguiente:

«3.2.2. Apoyo a los nuevos conceptos de operación

Los sistemas de tratamiento de datos de vigilancia facilitarán la disponibilidad progresiva de nuevas fuentes de información

relativas a la vigilancia a fin de mejorar la calidad global del servicio, en particular conforme a lo previsto en el Plan Maestro ATM.»;

iii) el punto 4.2 se sustituye por el texto siguiente:

«4.2. Apoyo a los nuevos conceptos de operación

Los sistemas de comunicación apoyarán la aplicación de conceptos avanzados, acordados y validados de operación en todas las fases de vuelo, en particular conforme a lo previsto en el Plan Maestro ATM.».

Artículo 5

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 artículo 6, apartados 2 y 6, del Reglamento (CE) n° 551/2004, modificados por el presente Reglamento, serán aplicables a partir de la fecha especificada en sus correspondientes medidas de ejecución, pero no más tarde del 4 de diciembre de 2012.

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

Hecho en Estrasburgo, el 21 de octubre de 2009.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
J. BUZEK

Por el Consejo
La Presidenta
C. MALMSTRÖM