

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/123 DE LA COMISIÓN

de 24 de enero de 2019

por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 677/2011

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) ⁽¹⁾, y en particular su artículo 6, apartados 4 y 7,

Considerando lo siguiente:

- (1) Las funciones de la red deben constituir un servicio de interés general para la red europea de gestión del tránsito aéreo (EATMN, en adelante «red») prestado en el contexto de esta. Deben contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo, garantizando el nivel necesario de rendimiento, interoperabilidad, compatibilidad y coordinación de las actividades, incluidas las destinadas a lograr una utilización óptima de los recursos limitados.
- (2) El diseño de la red europea de rutas, la gestión de la capacidad de la red y de la afluencia del tránsito aéreo, así como la coordinación de los recursos limitados, como establece el Reglamento (CE) n.º 551/2004, no deben ir en detrimento de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo ni de sus responsabilidades en lo que respecta a los asuntos relacionados con el orden público, la seguridad pública y la defensa, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.
- (3) La red debe incluir todos los componentes físicos y operativos que determinan el rendimiento de las aeronaves, en particular su puntualidad y eficiencia de vuelo, dentro del espacio aéreo de la región EUR de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), donde los Estados miembros son responsables de la prestación de servicios de tránsito aéreo.
- (4) La red europea de rutas debe estar concebida para mejorar la eficiencia de las rutas desde una perspectiva puerta a puerta en todas las fases del vuelo, teniendo especialmente en cuenta la eficiencia del vuelo y los aspectos medioambientales.
- (5) Se precisan medidas operativas para desarrollar estructuras del espacio aéreo eficientes y administrar la capacidad disponible, con el fin de garantizar una mejora continua de las operaciones de la red en el cielo único europeo y contribuir a los objetivos de rendimiento a escala europea. Estas medidas operativas deben permitir una utilización eficiente del espacio aéreo, de modo que sus usuarios puedan operar en los trayectos elegidos.

⁽¹⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

- (6) La función de gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) es parte integrante de las funciones de la red y su objetivo es optimizar la capacidad disponible en la utilización del espacio aéreo. Por lo tanto, esta función debe definirse con más detalle, teniendo debidamente en cuenta el Reglamento (UE) n.º 255/2010 de la Comisión ⁽³⁾.
- (7) El Reglamento (CE) n.º 551/2004 prevé la adopción de disposiciones de aplicación con el fin de coordinar y armonizar los procesos y procedimientos que permitan aumentar la eficiencia de la gestión de las frecuencias aeronáuticas. Estas disposiciones de aplicación deberían prever asimismo una función central para coordinar la identificación y resolución tempranas de las necesidades de frecuencias y apoyar el diseño y la operación de la red.
- (8) El trabajo de la OACI con respecto al diseño de rutas y a la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, de las frecuencias y de los códigos de transpondedor de radar debe servir como base para optimizar el desarrollo y la operación de la red.
- (9) Los Estados miembros deben cumplir sus obligaciones con respecto a la OACI en lo que atañe al diseño de rutas y la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, de las frecuencias y de los códigos de transpondedor de radar, e implementarlas de manera más eficaz para la red. Corresponde al gestor de la red asegurar la coordinación y el apoyo en ese ámbito.
- (10) La aplicación de la función de gestión de la afluencia del tránsito aéreo debe entenderse sin perjuicio de las disposiciones del Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo ⁽⁴⁾. Los aeropuertos, que son puntos de entrada y de salida, contribuyen de manera decisiva al funcionamiento global de la red. Por esta razón, dicha función debe concertarse con los operadores aeroportuarios que actúan como coordinadores en tierra, con el fin de optimizar la capacidad sobre el terreno y mejorar de esta forma la capacidad global de la red. Es necesario, además, establecer procedimientos para aumentar la coherencia entre las franjas horarias en los aeropuertos y los planes de vuelo para optimizar la capacidad disponible de la red, incluidos los aeropuertos.
- (11) La atribución del espectro radioeléctrico se realiza en el marco de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Los Estados miembros tienen la responsabilidad de comunicar a la UIT sus necesidades en el sector de la aviación civil y de utilizar después de forma óptima la banda de frecuencia atribuida al tránsito aéreo general. La Decisión 676/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ establece un marco político y jurídico en ese ámbito.
- (12) La OACI ha elaborado orientaciones pertinentes para los códigos de transpondedor de radar, que incluyen los códigos de interrogador en modo S, así como para las funciones de radiofrecuencia. También aplica un sistema de registro de las asignaciones de frecuencias para el tránsito aéreo general en la región europea de la OACI, gestionado actualmente por Eurocontrol en calidad de gestor de la red.
- (13) Los sucesos relacionados con el derribo del vuelo MH 17 en el espacio aéreo de Ucrania el 17 de julio de 2014 y el atentado terrorista perpetrado en el aeropuerto de Bruselas el 22 de marzo de 2016 han puesto de manifiesto la necesidad de contar con una entidad central que contribuya a la coordinación de medidas de atenuación a nivel local, regional y de red y proporcione una respuesta rápida a futuras situaciones de crisis en el sector de la aviación.
- (14) El gestor de la red debe actuar como una entidad imparcial y competente que desempeñe, de manera eficaz y con los recursos adecuados, las tareas necesarias para la ejecución de las funciones de la red previstas en el Reglamento (CE) n.º 551/2004. El candidato a asumir dicha función debe demostrar que dispone de los medios y los recursos que piensa utilizar para cumplir los requisitos que se le exigen. El gestor de la red debe estar representado por un supervisor de la entidad designada para actuar como gestor de la red.
- (15) Es conveniente contar con una única entidad que coordine las diferentes funciones de la red y apoye las medidas adoptadas a nivel local y subregional para desarrollar y facilitar objetivos operativos y estratégicos coherentes de la red a corto y largo plazo, en consonancia con los objetivos de rendimiento. No obstante, las partes interesadas operativas y el gestor de la red deben ejecutar las funciones de la red a nivel de los Estados miembros y de los bloques funcionales de espacio aéreo, con arreglo a las responsabilidades que establece el presente Reglamento.

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 255/2010 de la Comisión, de 25 de marzo de 2010, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo (DO L 80 de 26.3.2010, p. 10).

⁽⁴⁾ Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la atribución de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

⁽⁵⁾ Decisión n.º 676/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de marzo de 2002, sobre un marco regulador de la política del espectro radioeléctrico en la Comunidad Europea (Decisión espectro radioeléctrico) (DO L 108 de 24.4.2002, p. 1).

- (16) En 2017, la Comisión revisó la gobernanza, las disposiciones financieras, la base de costes y la rentabilidad de las funciones de la red. Una de las conclusiones de dicha revisión fue que el gestor de la red debía disfrutar de una gobernanza reforzada y una mayor autonomía de gestión.
- (17) Las funciones de la red deben implementarse con una buena relación coste-eficacia, evitando en particular la duplicación de esfuerzos.
- (18) Es necesario definir claramente las obligaciones y las tareas del gestor de la red en lo que respecta a la ejecución de las funciones de la red y a su funcionamiento. Esto debe incluir cualquier servicio o actividad que deba realizarse de manera centralizada en beneficio de las partes interesadas operativas con arreglo a acuerdos y procesos de trabajo para las operaciones acordados con dichas partes.
- (19) Las tareas confiadas al gestor de la red en lo que tiene que ver con el seguimiento de la infraestructura y los servicios comunes de apoyo a la red deben llevarse a cabo teniendo plenamente en cuenta las opiniones de los Estados miembros y las partes interesadas operativas.
- (20) El gestor de la red debe participar en la preparación de los planes y las medidas operativas relacionadas con la ejecución de las funciones de la red a nivel nacional y subregional, cuando dichos planes y medidas repercutan en el funcionamiento de la red.
- (21) Para garantizar un funcionamiento adecuado de la red, es preciso que el Plan de Operaciones de la Red incluya medidas operativas y valores de referencia locales que tengan en cuenta la evolución de las condiciones de la red y faciliten la consecución de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Por otro lado, el gestor de la red debe identificar las limitaciones operativas y los cuellos de botella y proponer las medidas pertinentes.
- (22) La aplicación de principios de gestión sólidos resulta esencial para la mejora continua de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo en la Unión, en previsión de su aumento, y para hacer el mejor uso posible de la capacidad disponible y reducir al mismo tiempo el impacto medioambiental. Por consiguiente, es necesario establecer un marco común para planificar e introducir mejoras en el funcionamiento de la red. A tal fin, es preciso elaborar un plan estratégico y un plan de operaciones a nivel de red.
- (23) El gestor de la red y las partes interesadas operativas deben trabajar en asociación con el fin de mejorar la gestión de la afluencia del tránsito aéreo y adoptar las medidas correctivas adecuadas. En particular, el gestor de la red debe poder introducir medidas de ATFM para hacer el mejor uso posible de la capacidad disponible y facilitar un suministro óptimo por parte de los sectores ATC.
- (24) Las funciones de la red deben ejecutarse sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento (CE) n.º 549/2004, que tiene por objeto salvaguardar los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa, y en el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 551/2004, que contempla el uso flexible del espacio aéreo.
- (25) Conviene coordinar las funciones de la red y las operaciones organizadas a nivel de los bloques funcionales de espacio aéreo.
- (26) La eficacia de las operaciones militares y la cooperación y la coordinación civil-militar son de suma importancia para alcanzar los objetivos perseguidos. El presente Reglamento no debe incluir decisiones sobre el contenido, el alcance o el desarrollo de las operaciones y entrenamientos militares en el marco del régimen de tránsito aéreo operativo. Sin embargo, es importante abarcar las interfaces entre estas operaciones y las que contempla el presente Reglamento en aras de la seguridad y la eficiencia mutua.
- (27) Es preciso garantizar la ejecución puntual y efectiva de las funciones de la red y apoyar al gestor de la red en el ejercicio de sus tareas estableciendo un marco eficiente para la consulta de las partes operativas interesadas, así como acuerdos y procesos de trabajo detallados para las operaciones.
- (28) Debe consultarse a las partes interesadas a escala nacional y en el nivel de los bloques funcionales de espacio aéreo y de la red.
- (29) Para garantizar una gobernanza adecuada a la hora de ejecutar las funciones de la red es necesario establecer un consejo de administración de la red.

- (30) En aras de una toma de decisiones eficiente, el consejo de administración de la red debe estar formado por un número limitado de miembros con responsabilidades operativas y de gestión y con amplios conocimientos y experiencia en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo. Estos miembros deben reflejar una representación equilibrada de los intereses de todas las partes. Los proveedores de servicios de navegación aérea de los países asociados que contribuyen al trabajo del gestor de la red a través de sus representantes deben poder participar también en el consejo de administración de la red.
- (31) A la hora de tomar decisiones, el consejo de administración de la red debe estar asistido por un grupo de trabajo sobre operaciones integrado por gestores de operaciones que le proporcionen información y asesoramiento adecuados.
- (32) Con el fin de garantizar una gestión eficaz de las crisis a nivel de la red y asistir a la Célula de Coordinación de Crisis de la Aviación Europea en sus tareas, es preciso crear una red de puntos de contacto nacionales que faciliten la participación de las autoridades nacionales y garanticen una cooperación estrecha con las estructuras correspondientes en cada Estado miembro en caso de crisis.
- (33) Es necesario informar y consultar a los Estados miembros sobre todas las medidas que tengan repercusiones importantes en el funcionamiento de la red con el fin de tener en cuenta la soberanía de estos sobre su espacio aéreo, sus requisitos en lo que respecta a los asuntos relacionados con el orden público, la seguridad pública y la defensa y sus responsabilidades por lo que se refiere a las funciones de la red. La Comisión debe tener en cuenta los puntos de vista expresados por los comités existentes en sus reuniones.
- (34) El presupuesto del gestor de la red debe permitirle cumplir los objetivos específicos establecidos en el sistema de evaluación del rendimiento, así como la ejecución de su programa de trabajo. Es necesario que dicho presupuesto pueda identificarse por separado del resto del presupuesto de la entidad designada para actuar como gestor de la red en caso de que dicha entidad realice otras actividades. El consejo de administración de la red debe confirmar la coherencia del presupuesto del gestor de la red con el programa de trabajo anual de este.
- (35) La Comisión debe garantizar la supervisión adecuada del gestor de la red, para lo que ha de tener en cuenta el papel de la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea como autoridad competente para la certificación y la supervisión del gestor de la red.
- (36) Los terceros países que hayan celebrado un acuerdo con la Unión deben participar en la definición y ejecución de las funciones de la red, a fin de reforzar la dimensión paneuropea del cielo único europeo.
- (37) El presente Reglamento tiene debidamente en cuenta la experiencia adquirida durante la ejecución de las funciones de la red desde 2011 y establece normas comunes revisadas para su ejecución. Procede, por tanto, derogar el Reglamento (CE) n.º 677/2011 de la Comisión ⁽⁶⁾.
- (38) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Cielo Único.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece disposiciones de aplicación para las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (funciones de la red), de conformidad con el artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 551/2004, así como normas para la gestión de las crisis de la red.
2. Las funciones de la red sujetas a lo dispuesto en el presente Reglamento son las siguientes:
 - a) el diseño de la red europea de rutas (DRER);

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) n.º 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 691/2010 (DO L 185 de 15.7.2011, p. 1).

- b) la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) contemplada en el artículo 6, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 551/2004 y en el Reglamento (UE) n.º 255/2010;
- c) por lo que se refiere a la coordinación de los recursos limitados:
- i) las radiofrecuencias en las bandas de frecuencia aeronáuticas utilizadas por el tránsito aéreo general, y
 - ii) los códigos de transpondedor de radar.
3. A efectos de la ejecución de las funciones de la red, el presente Reglamento se aplicará a los Estados miembros, el gestor de la red, la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea («Agencia»), los usuarios del espacio aéreo, los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores aeroportuarios y los coordinadores de franjas horarias aeroportuarias a escala local, nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo.
4. El presente Reglamento se aplicará al espacio aéreo dentro de la región EUR de la OACI en la que los Estados miembros son responsables de la provisión de servicios de tránsito aéreo, a tenor de lo dispuesto en el artículo 2, apartado 11, del Reglamento (CE) n.º 549/2004. El presente Reglamento podrá aplicarse también al espacio aéreo en las regiones EUR, NAT, AFI y MID de la OACI en las que los terceros países a que se refiere el artículo 24, apartado 1, son responsables de la provisión de servicios de tránsito aéreo.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento se aplicarán las definiciones del artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 549/2004, del artículo 2 del Reglamento (UE) n.º 255/2010 de la Comisión y del artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 2150/2005 de la Comisión⁽⁷⁾.

Asimismo, se entenderá por:

- 1) «recursos limitados»: el suministro de los medios utilizados para que la ATM funcione eficazmente, que tienen una disponibilidad limitada y están coordinados a nivel central por el gestor de la red a fin de garantizar el rendimiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo («red»);
- 2) «banda de frecuencia aeronáutica»: una inscripción en el Cuadro de atribución de frecuencias del Reglamento sobre radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones de una banda de frecuencias determinada en la que se realizan atribuciones de frecuencias para el tránsito aéreo general;
- 3) «operador aeroportuario»: la entidad que, independientemente de que lleve a cabo o no otras actividades, tiene la tarea, en virtud de la legislación o reglamentación nacional, de administrar y gestionar las instalaciones aeroportuarias y de coordinar y controlar las actividades de los diferentes operadores presentes en el aeropuerto o en el sistema aeroportuario en cuestión;
- 4) «coordinador de franjas horarias aeroportuarias»: una persona física o jurídica cualificada designada de conformidad con el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 95/93;
- 5) «partes interesadas operativas»: los usuarios civiles y militares del espacio aéreo, los proveedores militares y civiles de servicios de navegación aérea y los operadores aeroportuarios que operan en el espacio aéreo a que se refiere el artículo 1, apartado 4;
- 6) «gestor de la red»: la entidad a la que se confían las tareas necesarias para ejecutar las funciones contempladas en el artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 551/2004;
- 7) «países asociados»: terceros países que son miembros de Eurocontrol, distintos de los que participan en el trabajo del gestor de la red, de conformidad con el artículo 24, apartado 1;
- 8) «sistema de evaluación del rendimiento»: el marco reglamentario para mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red en el cielo único europeo, como se indica en el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 549/2004;

⁽⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 2150/2005 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2005, por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo (DO L 342 de 24.12.2005, p. 20).

- 9) «toma de decisiones en colaboración»: un proceso en el que las decisiones se toman sobre la base de una interacción y consulta con los Estados miembros, las partes interesadas operativas y otros agentes, según el caso, de conformidad con los artículos 15 a 17;
- 10) «organismo de evaluación del rendimiento»: el grupo independiente de expertos sobre rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de la red en el cielo único europeo creado mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2296 de la Comisión ⁽⁸⁾;
- 11) «consejo de administración de la red»: el consejo establecido por el presente Reglamento que supervisa y dirige la ejecución de las funciones de la red, incluida la ejecución de las tareas del gestor de la red, de conformidad con el artículo 18;
- 12) «medida operativa»: la medida determinada a nivel local, nacional, de bloque funcional de espacio aéreo o de red en el Plan de Operaciones de la Red, a través de la toma de decisiones en colaboración entre las partes interesadas operativas y el gestor de la red;
- 13) «crisis de la red»: una situación de incapacidad para prestar servicios de navegación aérea al nivel exigido, que provoca una pérdida importante de capacidad de la red o un desequilibrio significativo entre la capacidad de la red y la demanda o un fallo grave en el flujo de información en una o varias partes de la red a raíz de una situación inusual o imprevista;
- 14) «cooperación civil-militar»: la interacción entre las autoridades civiles y militares y los componentes de la ATM a que se refiere el artículo 3, apartado 1, necesaria para garantizar un uso seguro, eficiente y armonioso del espacio aéreo;
- 15) «ruta condicional (CDR)»: una ruta ATS disponible únicamente para la planificación de vuelos y que se utiliza en condiciones específicas;
- 16) «organismos europeos representativos»: cualquier persona jurídica o entidad que represente los intereses de una o varias categorías de partes interesadas operativas a nivel europeo;
- 17) «punto de contacto nacional»: en el contexto de la gestión de crisis, las personas de los Estados miembros que actúan de enlace con las organizaciones y estructuras nacionales de gestión de crisis y la Célula de Coordinación de Crisis de la Aviación Europea;
- 18) «impacto en la red»: en el contexto de la función de radiofrecuencia establecida en el anexo III, una situación en la que una atribución de radiofrecuencias degrada, obstruye o interrumpe el funcionamiento de una o varias atribuciones de radiofrecuencias de la red, o impide el uso óptimo de las bandas de frecuencia aeronáuticas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento;
- 19) «diseño del espacio aéreo»: un proceso que garantiza el desarrollo y la aplicación de capacidades y técnicas de navegación avanzadas, la mejora de las redes de rutas y la sectorización asociada, la optimización de las estructuras del espacio aéreo y los procedimientos de ATM para reforzar las capacidades;
- 20) «utilización del espacio aéreo»: el modo en que se utiliza operativamente el espacio aéreo;
- 21) «espacio aéreo de rutas libres»: un espacio aéreo específico en el cual los usuarios pueden planificar libremente sus rutas entre un punto de entrada y un punto de salida sin referencia a la red de rutas ATS;
- 22) «sector de control del tránsito aéreo» («sector ATC»): un volumen definido de espacio aéreo supervisado por un equipo de controladores responsables del control del tránsito aéreo en todo momento;
- 23) «ruta solicitada por el usuario»: el itinerario que declaran los operadores de aeronaves en la fase de diseño del espacio aéreo para satisfacer sus necesidades;
- 24) «configuración de sectores»: un sistema que combina los sectores del espacio aéreo con el fin de optimizar los requisitos operativos y la disponibilidad del espacio aéreo;

⁽⁸⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2016/2296 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2016, por la que se crea el grupo independiente de expertos designado como organismo de evaluación del rendimiento del cielo único europeo (DO L 344 de 17.12.2016, p. 92).

- 25) «ruta de servicios de tránsito aéreo (ruta ATS)»: una parte específica de la estructura del espacio aéreo destinada a canalizar la afluencia del tránsito en caso necesario para proporcionar servicios de tránsito aéreo;
- 26) «atribución de frecuencias»: la autorización concedida por un Estado miembro para utilizar una radiofrecuencia o un canal de radiofrecuencias en determinadas condiciones.

Artículo 3

Componentes de la red

1. A efectos del presente Reglamento, la red incluirá los aeropuertos, las estructuras de espacio aéreo y las interfaces que las conectan, así como la infraestructura y las capacidades operativas de la EATMN que, en conjunto, sirven a los usuarios civiles y militares del espacio aéreo.
2. Las partes interesadas operativas y el gestor de la red, en el ámbito de sus respectivas responsabilidades, planearán, diseñarán, explotarán y supervisarán los componentes de la red a que se refiere el apartado 1, de conformidad con el Plan Estratégico de la Red y el Plan de Operaciones de la Red, tal como se especifica en los artículos 8 y 9 respectivamente, con el fin de mejorar la eficacia, la interoperabilidad y la conectividad de la red y alcanzar los objetivos de rendimiento a escala local y de la Unión establecidos en el sistema de evaluación del rendimiento.

CAPÍTULO II

ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DE LAS FUNCIONES DE LA RED

Artículo 4

Nombramiento del gestor de la red y tareas que debe desempeñar

1. El nombramiento del gestor de la red se efectuará mediante una decisión de la Comisión adoptada de conformidad con el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 549/2004. Dicha decisión incluirá los términos y condiciones del nombramiento, incluidos los relativos a la financiación del gestor de la red.
2. El mandato del gestor de la red deberá extenderse durante al menos dos períodos de referencia del sistema de evaluación del rendimiento, como se establece en el artículo 8 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013 de la Comisión ⁽⁹⁾.
3. Solo podrá actuar como gestor de la red una entidad que:
 - a) haya demostrado su competencia y su capacidad para desempeñar las tareas establecidas en el artículo 7;
 - b) haya definido los principales objetivos que se propone alcanzar durante su mandato, así como la manera de garantizar la calidad de los servicios que presta a las partes interesadas operativas;
 - c) haya descrito el enfoque y los medios que piensa aplicar y el modo en que prevé desempeñar las tareas de gestor de la red;
 - d) si lleva a cabo actividades distintas de las inherentes a la ejecución de las funciones de red, haya demostrado que esas otras actividades son independientes de las funciones del gestor de la red definidas en el artículo 7.
4. Tras su nombramiento, el gestor de la red deberá:
 - a) recibir la certificación de la Agencia de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión ⁽¹⁰⁾;
 - b) mantener las capacidades técnicas y operativas necesarias para desempeñar las tareas definidas en el artículo 7 de manera independiente, imparcial y rentable;

⁽⁹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red (DO L 128 de 9.5.2013, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011 (DO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

- c) actuar de conformidad con las disposiciones sobre gobernanza y consulta establecidas en los capítulos III y V;
 - d) evitar conflictos de intereses;
 - e) cumplir la legislación pertinente de la Unión en el desempeño de sus tareas;
 - f) gestionar de forma segura los datos sensibles;
 - g) estar representado por un supervisor, que será responsable de la ejecución de las tareas del gestor de la red y de la gestión de sus recursos humanos y financieros.
5. La Comisión supervisará periódicamente el trabajo del gestor de la red y evaluará si cumple las condiciones mencionadas en los apartados 3 y 4 del presente artículo y las tareas definidas en el artículo 7.

Artículo 5

Evaluación

A más tardar después de cada período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento, la Comisión evaluará si se han ejecutado eficazmente las funciones de la red y si el gestor de la red ha desempeñado sus tareas de manera eficaz, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 4.

Artículo 6

Condiciones de revocación

1. La Comisión podrá revocar el nombramiento de gestor de la red cuando se justifique en caso de:
 - a) incumplimiento de los requisitos a que se hace referencia en el artículo 4 y en la Decisión de la Comisión por la que se nombra al gestor de la red;
 - b) incumplimiento grave y persistente de sus objetivos de rendimiento.
2. En caso de revocación de su nombramiento, el gestor de la red establecerá y aplicará las medidas oportunas que garanticen la continuidad del servicio en la ejecución de las funciones de la red hasta la designación de otra entidad para actuar como gestor de la red.

Artículo 7

Tareas del gestor de la red

1. El gestor de la red apoyará la ejecución de las funciones de la red y, a tal fin, deberá:
 - a) establecer y actualizar el Plan Estratégico de la Red que se especifica en el artículo 8, de conformidad con el sistema de evaluación del rendimiento y el Plan Maestro ATM, teniendo en cuenta el plan de navegación aérea pertinente de la OACI y los documentos correspondientes;
 - b) establecer el Plan de Operaciones de la Red con el fin de ejecutar el Plan Estratégico, como se especifica en el artículo 9, durante los años civiles del período de referencia, así como los períodos anuales, estacionales, semanales y diarios;
 - c) desarrollar, organizar y ejecutar una función de diseño integrado de la red europea de rutas como se establece en el anexo I;
 - d) coordinar la afluencia del tránsito aéreo y la gestión de la capacidad y, a través de la unidad central de ATFM, coordinar y ejecutar las medidas de ATFM, según lo establecido en el anexo II;
 - e) ejecutar la función central de coordinación de las radiofrecuencias, conforme al artículo 6, apartado 4, letras a) y b), del Reglamento (CE) n.º 551/2004 y al anexo III, incluido un registro central en el que se inscribirán todos los datos relativos a la atribución de radiofrecuencias;
 - f) coordinar los procesos de atribución de códigos de transpondedor de radar, tal como se establece en el anexo IV;

- g) organizar la gestión y la operación de las funciones de la red;
- h) coordinar y apoyar la gestión de las crisis de la red, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 19 y 21, y apelar a la CCCAE, previa consulta a la Comisión;
- i) garantizar la coordinación de las funciones de la red con otras regiones de la OACI distintas de la región EUR y con países que no participan en el trabajo del gestor de la red;
- j) establecer, actualizar y ejecutar el programa de trabajo plurianual del gestor de la red y el presupuesto correspondiente;
- k) desarrollar y poner en práctica un sistema de aviso o de alerta con el fin de proporcionar a la Comisión datos basados en el análisis de los planes de vuelo, de modo que pueda supervisar el cumplimiento de la prohibición de explotación aplicada a las compañías aéreas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹¹⁾ o de otras medidas de protección y seguridad, o de ambas;
- l) proporcionar el apoyo solicitado por la OACI para las tareas relacionadas con la ejecución de las funciones de la red en la región EUR de la OACI, a reserva de la celebración de acuerdos de cooperación con esta Organización.

2. El gestor de la red contribuirá también a la mejora continua de las operaciones de la red en el cielo único europeo y a su rendimiento global, especialmente en lo que se refiere a la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento. En particular, el gestor de la red:

- a) velará por que el Plan Estratégico de la Red y el Plan de Operaciones de la Red contribuyan a la consecución de los objetivos a escala de la Unión y de los objetivos asociados de rendimiento a nivel local y supervisará la ejecución de los planes;
- b) elaborará un Plan de Rendimiento de la Red de conformidad con el sistema de evaluación del rendimiento y lo implementará previa aprobación por la Comisión;
- c) iniciará, apoyará y coordinará la cooperación entre las partes interesadas operativas para el desarrollo y la aplicación de medidas operativas que garanticen un uso eficiente del espacio aéreo y la capacidad disponibles y reduzcan los retrasos de la red;
- d) identificará en el Plan de Operaciones de la Red todas las iniciativas que faciliten el desarrollo de la coordinación transfronteriza y la prestación de servicios transfronterizos de gestión del tránsito aéreo y de servicios de navegación aérea, haciendo hincapié en aquellas de las que depende especialmente la aplicación del Plan de Rendimiento de la Red;
- e) detectará los riesgos para la seguridad operativa a nivel de la red en cooperación con las partes interesadas operativas, y evaluará los riesgos asociados para la seguridad de la red y los notificará a la Agencia;
- f) proporcionará a las partes interesadas operativas, a las autoridades competentes de los Estados miembros y a la Comisión información sobre previsiones de tránsito y un análisis del rendimiento operativo en el marco de la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento;
- g) asistirá a las partes interesadas operativas en la preparación y ejecución de planes de transición para la introducción de mejoras significativas en el espacio aéreo o el sistema ATM;
- h) desarrollará procedimientos para la atribución de retrasos ATFM a través de una toma de decisiones en colaboración y organizará un proceso de ajuste posterior a las operaciones en el que participen proveedores de servicios de navegación aérea, aeropuertos y autoridades nacionales de supervisión con el fin de resolver los problemas relacionados con la medición, clasificación y atribución de retrasos ATFM;
- i) apoyará a las partes interesadas operativas para implementar un uso flexible del espacio aéreo con arreglo al Reglamento (CE) n.º 2150/2005.

3. Para cumplir las tareas mencionadas en los apartados 1 y 2, el gestor de la red:

- a) garantizará la disponibilidad de herramientas, procesos y datos coherentes a fin de facilitar la toma de decisiones en colaboración a nivel de red y el intercambio de dichos datos, que incluirán, entre otros, el tratamiento de los planes de vuelo, los sistemas europeos de gestión de datos y la información aeronáutica necesaria para la ejecución de las funciones de red, así como un portal electrónico de información integrado accesible a las partes interesadas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3 bis del Reglamento (CE) n.º 551/2004;

⁽¹¹⁾ Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE (DO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

- b) aplicará un enfoque consolidado y coordinado a todas las actividades operativas y de planificación de la red, que incluya el seguimiento y la mejora de su rendimiento global con el fin de mejorar la eficiencia, interoperabilidad y conectividad de la red;
- c) contribuirá a la modificación de los documentos de la OACI relativos a las funciones de la red como consecuencia de los procesos de la Unión;
- d) apoyará a las partes interesadas operativas en el cumplimiento de las obligaciones que les incumben, en el despliegue de los sistemas y procedimientos de gestión del tránsito aéreo o de servicios de navegación aérea (GTA/SNA) de conformidad con el Plan Maestro ATM, en particular los proyectos comunes establecidos con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) n.º 409/2013 de la Comisión ⁽¹²⁾;
- e) asistirá a la Comisión y al órgano gestor del despliegue a que se refiere el artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 409/2013 en la elaboración, adopción y ejecución de los proyectos comunes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 de dicho Reglamento;
- f) establecerá mecanismos de colaboración con el gestor del despliegue con arreglo al artículo 9, apartado 7, letra a), y al artículo 12, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 409/2013;
- g) supervisará el funcionamiento de la infraestructura necesaria para la ejecución de las funciones de red, a saber:
 - i) la cobertura de los sistemas de navegación en tierra para facilitar la implementación y operación de las aplicaciones de navegación,
 - ii) la cobertura de los sistemas de navegación espaciales para facilitar la implementación y operación de las aplicaciones de navegación a partir de la información proporcionada por:
 - a) el centro de referencia Galileo (GRC) para las constelaciones básicas de los Sistemas Mundiales de Navegación por Satélite (GNSS);
 - b) el proveedor de servicios para el Sistema Europeo de Navegación por Complemento Geoestacionario (EGNOS),
 - iii) interrogadores y productos aviónicos de vigilancia,
 - iv) comunicaciones mediante enlace de datos,
 - v) sistemas de anticolidión embarcados (ACAS),
 - vi) altimetría a bordo;
- h) desarrollará, organizará y proporcionará los servicios comunes de apoyo a la red relacionados con las funciones de red que requieran las partes interesadas operativas y que se presten de manera centralizada en beneficio del rendimiento operativo de la red y por razones de rentabilidad, a saber:
 - i) el centro de mensajería ATM,
 - ii) el servicio de gestión de las direcciones de la red;
- i) asistirá a las entidades encargadas de investigar los accidentes e incidentes de la aviación civil o de analizar los sucesos ocurridos, como dispone el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹³⁾, cuando así lo soliciten;

⁽¹²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 409/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, relativo a la definición de proyectos comunes, el establecimiento de un mecanismo de gobernanza y la identificación de los incentivos de apoyo a la ejecución del Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo (DO L 123 de 4.5.2013, p. 1).

⁽¹³⁾ Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

- j) intercambiará datos operativos con las partes interesadas operativas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento (CE) n.º 550/2004;
 - k) recopilará, consolidará y analizará todos los datos mencionados en los anexos I a VI y los facilitará a la Comisión, la Agencia y el organismo de evaluación del rendimiento, cuando así lo soliciten.
4. El gestor de la red atenderá las peticiones *ad hoc* de la Comisión, los Estados miembros o la Agencia en lo que respecta a la información, el asesoramiento, el análisis u otras tareas auxiliares similares vinculadas a las distintas funciones.

Artículo 8

Plan Estratégico de la Red

1. El gestor de la red elaborará y actualizará el Plan Estratégico de la Red en consonancia con el Plan Maestro ATM en el marco de la toma de decisiones en colaboración. El Plan Estratégico de la Red orientará la evolución de la red a largo plazo y deberá estar alineado con los períodos de referencia del sistema de evaluación del rendimiento durante el mandato del gestor de la red.
2. El Plan Estratégico de la Red se establecerá con arreglo al modelo que figura en el anexo V y será respaldado por el consejo de administración de la red y aprobado por la Comisión previa consulta a los Estados miembros.
3. El Plan Estratégico de la Red perseguirá el cumplimiento de los objetivos de rendimiento de las funciones de la red previstos en el sistema de evaluación del rendimiento.
4. El Plan Estratégico de la Red se actualizará al menos doce meses antes del inicio de cada período de referencia.

Artículo 9

Plan de Operaciones de la Red

1. En cooperación con las partes interesadas operativas, el gestor de la red elaborará un Plan de Operaciones de la Red detallado para aplicar el Plan Estratégico de la Red a nivel operativo a corto y medio plazo, mediante una toma de decisiones en colaboración.
2. El Plan de Operaciones de la Red abarcará los años civiles del período de referencia y de los períodos anuales e incluirá las medidas operativas previstas.
3. El Plan de Operaciones de la Red contendrá la información que se establece en el anexo VI y será aprobado por el consejo de administración de la red.
4. El Plan de Operaciones de la Red incluirá, en particular:
 - a) requisitos de rendimiento operativo de la red y valores de referencia locales de retrasos en la ATFM con el fin de contribuir a la consecución de los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión;
 - b) medidas operativas que contribuyan a la consecución de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y los objetivos de rendimiento locales en el marco del sistema de evaluación del rendimiento, que cubran los años civiles del período de referencia y los períodos anuales, estacionales, semanales y diarios, teniendo en cuenta la última previsión del tránsito y su evolución.
5. El Plan de Operaciones de la Red incluirá las medidas operativas relacionadas con las funciones de la red y las necesidades militares, si los Estados miembros comunican dichas necesidades. Estas medidas operativas se determinarán en el marco de un proceso de toma de decisiones en colaboración y su coherencia mutua deberá ser evaluada por el gestor de la red.
6. El gestor de la red propondrá medidas operativas adicionales cuando detecte condicionamientos operativos y cuellos de botella que impidan la consecución de los objetivos de rendimiento locales y a escala de la UE. Dichas medidas se determinarán mediante una toma de decisiones en colaboración.
7. Los proveedores de servicios de navegación aérea y los operadores aeroportuarios velarán por que sus planes sean coherentes con el Plan de Operaciones de la Red e implementen las medidas operativas a que se refiere el apartado 4, letra b).
8. El gestor de la red deberá actualizar el Plan de Operaciones de la Red cuando sea necesario y, como mínimo, cada seis meses.

*Artículo 10***Medidas correctivas**

1. Cuando no se alcancen los niveles de rendimiento acordados mediante una toma de decisiones en colaboración, o no se apliquen las medidas operativas mencionadas en el artículo 9, apartado 4, letra b), el gestor de la red, en el ámbito de ejecución de sus tareas y sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros, propondrá las medidas correctivas que deben tomar las partes interesadas operativas. A tal efecto, consultará en primer lugar a las partes interesadas operativas afectadas por dichas medidas, presentará a continuación una propuesta de medidas correctivas para su debate en el grupo de trabajo sobre operaciones a que se refiere el artículo 18, apartado 2, y, por último, obtendrá la aprobación de la propuesta de medidas correctivas por parte del consejo de administración de la red. Las partes interesadas operativas afectadas deberán aplicar dichas medidas o informar al consejo de administración de la red de las razones para no hacerlo.
2. El gestor de la red informará a los Estados miembros y a la autoridad nacional de supervisión responsable de supervisar a la parte interesada operativa afectada por las medidas correctivas sobre el contenido de la medida y sobre cualquier aspecto relacionado con los cambios en el rendimiento operativo.
3. Los Estados miembros informarán sin demora indebida a la Comisión y al gestor de la red en caso de que sus responsabilidades impidan la aplicación de las medidas correctivas o cuando su aplicación plantee incoherencias con los planes de rendimiento.
4. El gestor de la red elaborará y mantendrá actualizado un registro de las medidas operativas y las medidas correctivas que no hayan sido aplicadas por las partes interesadas operativas, incluidas las razones que impiden su aplicación, e informará de ello a la Comisión.

*Artículo 11***Relaciones con las partes interesadas operativas**

1. Con el fin de supervisar y mejorar el rendimiento global de la red, el gestor de la red establecerá acuerdos de trabajo adecuados con las partes interesadas operativas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17.
2. El gestor de la red y las partes interesadas operativas coordinarán el desarrollo y el despliegue de las herramientas y los sistemas necesarios para la ejecución de las funciones de la red, a fin de cumplir los requisitos del artículo 3, apartado 2.
3. Las partes interesadas operativas velarán por que las medidas operativas aplicadas a nivel local o a nivel de bloque de espacio aéreo funcional sean compatibles con las adoptadas a través de la toma de decisiones en colaboración.
4. Las partes interesadas operativas facilitarán al gestor de la red los datos pertinentes enumerados en los anexos I a VI, respetando los plazos y requisitos establecidos en el marco de la toma de decisiones en colaboración.

*Artículo 12***Relaciones con los Estados miembros**

1. El gestor de la red ejecutará sus tareas teniendo debidamente en cuenta las responsabilidades de los Estados miembros con respecto a su soberanía sobre el espacio aéreo y los asuntos relacionados con el orden público, la seguridad pública y la defensa.
2. Los Estados miembros seguirán siendo responsables del desarrollo detallado, la aprobación y el establecimiento de las estructuras del espacio aéreo bajo su competencia.
3. Cuando las autoridades de los Estados miembros participen en actividades operativas relacionadas con las funciones de la red, en particular la coordinación de los recursos limitados a los que se refiere el artículo 1, apartado 2, letra c), el gestor de la red las consultará en el marco del proceso de toma de decisiones en colaboración y dichas autoridades aplicarán los resultados obtenidos en ese proceso a nivel nacional.

*Artículo 13***Relaciones con los bloques funcionales de espacio aéreo**

1. El gestor de la red deberá cooperar estrechamente y coordinarse con los proveedores de servicios de navegación aérea a nivel de los bloques funcionales de espacio aéreo, en particular por lo que se refiere a la planificación estratégica y la gestión táctica de la afluencia y la capacidad diarias.

2. El gestor de la red establecerá, en estrecha cooperación con los proveedores de servicios de navegación aérea a nivel de los bloques funcionales de espacio aéreo, procedimientos, procesos e interfaces armonizados para facilitar la conectividad operativa entre los bloques funcionales de espacio aéreo.
3. Los Estados miembros que cooperen en un bloque funcional de espacio aéreo procurarán formular opiniones consolidadas sobre las cuestiones estratégicas de las funciones de red a que se refiere el artículo 21, apartado 2.
4. Los proveedores de servicios de navegación aérea que cooperen en un bloque funcional de espacio aéreo procurarán formular puntos de vista consolidados para facilitar la toma de decisiones en colaboración.

Artículo 14

Cooperación civil-militar

1. Los Estados miembros velarán por que las autoridades militares nacionales participen adecuadamente en todas las actividades relacionadas con la ejecución de las funciones de la red.
2. Los Estados miembros garantizarán la representación adecuada de los proveedores militares de servicios de navegación aérea y de los usuarios militares del espacio aéreo en el proceso de consulta y los acuerdos de trabajo que establezca el gestor de la red.
3. El gestor de la red deberá velar por que se establezcan acuerdos que permitan y faciliten su coordinación con las autoridades militares nacionales y otros organismos militares competentes, incluida la Agencia Europea de Defensa (AED). El alcance de esa coordinación deberá abarcar todos los aspectos relacionados con la ejecución de las funciones de la red que tienen un impacto en las actividades militares.
4. Las funciones de DRER y ATFM se ejecutarán sin perjuicio de la reserva o restricción del espacio aéreo para uso exclusivo o específico por los Estados miembros. El gestor de la red impulsará y coordinará la disponibilidad de rutas condicionales a través de estas zonas y hará lo posible para que se tengan en cuenta las necesidades militares y las respuestas de gestión de crisis.

CAPÍTULO III

GOBERNANZA DE LAS FUNCIONES DE LA RED

Artículo 15

Toma de decisiones en colaboración

1. Los Estados miembros y las partes interesadas operativas ejecutarán las funciones de la red con el apoyo del gestor de la red mediante una toma de decisiones en colaboración que incluya los siguientes elementos:
 - a) el proceso de consulta previsto en el artículo 16;
 - b) acuerdos y procesos de trabajo detallados para las operaciones, conforme a lo dispuesto en el artículo 17.
2. El gestor de la red asistirá al consejo de administración de la red en la adopción de las medidas relativas a la gobernanza de las funciones de la red previstas en el artículo 18.
3. Cuando una o varias partes interesadas operativas cuestionen las medidas adoptadas por el gestor de la red, este remitirá el asunto al consejo de administración de la red para que se pronuncie al respecto.

Artículo 16

Proceso de consulta

1. El gestor de la red instaurará un proceso de consultas adecuadas y regulares con las partes interesadas a que se hace referencia en el artículo 1, apartado 3.
2. Las consultas se referirán a los acuerdos y procesos de trabajo detallados para las operaciones previstos en el artículo 17, el Plan Estratégico de la Red, el Plan de Operaciones de la Red, los avances registrados en la aplicación de los planes, los informes destinados a la Comisión y las cuestiones operativas.

3. El gestor de la red deberá adaptar el proceso de consulta a las necesidades de las diferentes funciones de la red. A fin de que puedan abordarse cuestiones reglamentarias, las autoridades de los Estados miembros participarán en el proceso cuando sea necesario.

4. Cuando las partes interesadas operativas aleguen que sus puntos de vista sobre una cuestión específica no se han tenido debidamente en cuenta, el asunto se remitirá en primer lugar al gestor de la red para su examen. Cuando el asunto no pueda resolverse de ese modo, se remitirá al consejo de administración de la red para que se pronuncie al respecto.

Artículo 17

Estructuras y procesos de trabajo detallados para las operaciones

1. El gestor de la red establecerá con las partes interesadas operativas, los Estados miembros, los terceros países a que se refiere el artículo 24, apartado 1, y los países asociados, según proceda, acuerdos y procesos de trabajo detallados para las operaciones a fin de abordar los aspectos operativos y de planificación relativos a la ejecución de las funciones de la red, teniendo en cuenta, en particular, la especificidad y los requisitos de las diferentes funciones de la red que se indican en los anexos I a IV.

2. El gestor de la red velará por que los acuerdos y procesos detallados de trabajo para las operaciones contengan normas relativas a la notificación de las medidas correctivas resultantes de la toma de decisiones en colaboración dirigidas a las partes interesadas a que se hace referencia en el artículo 1, apartado 3.

3. Estos acuerdos y procesos detallados de trabajo para las operaciones deberán cumplir los requisitos en cuanto a la separación entre la prestación de servicios y las cuestiones reglamentarias previstas en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 549/2004.

Artículo 18

Consejo de administración de la red

1. El consejo de administración de la red será responsable de:

- a) aprobar el proyecto de Plan Estratégico de la Red;
- b) aprobar los Planes de Operaciones de la Red;
- c) aprobar las propuestas de medidas correctivas a que se hace referencia en el artículo 10;
- d) aprobar las modalidades para los procesos de consulta, así como los acuerdos y procesos detallados de trabajo para las operaciones relativas a las funciones de la red a que se refieren los artículos 16 y 17 y para el proceso de ajuste posterior a las operaciones a que se refiere el artículo 7, apartado 2, letra h);
- e) aprobar el reglamento interno de la Célula de Coordinación de Crisis de la Aviación Europea previsto en el artículo 19, apartado 5, así como su programa de trabajo;
- f) supervisar los progresos en la aplicación del Plan Estratégico de la Red, el Plan de Operaciones de la Red y el Plan de Rendimiento de la Red contemplados en el artículo 7, apartado 2, letra b), y corregir cualquier posible desviación con respecto a los planes iniciales;
- g) supervisar el proceso de consulta de las partes interesadas operativas;
- h) realizar el seguimiento de las actividades relacionadas con la gestión de las funciones de la red y la ejecución de las tareas del gestor de la red, incluida la calidad de los servicios que presta a las partes interesadas operativas;
- i) realizar el seguimiento de las actividades del gestor de la red relacionadas con las crisis de la red;
- j) aprobar el informe anual mencionado en el artículo 22, apartado 3;
- k) abordar las cuestiones a las que se hace referencia en el artículo 15, apartado 3, y el artículo 16, apartado 4, que no se hayan resuelto a nivel de la función de red en cuestión;
- l) aprobar el presupuesto anual del gestor de la red;
- m) aprobar el reglamento interno del consejo de administración;
- n) aprobar el programa de trabajo mencionado en el artículo 7, apartado 1, letra j) y supervisar su aplicación;

- o) aprobar el Plan de Rendimiento de la Red contemplado en el artículo 7, apartado 2, letra b);
 - p) emitir un dictamen sobre las posibles funciones adicionales que se le podrían atribuir al gestor de la red en aplicación del artículo 6, apartado 3, o del artículo 6, apartado 4, letra c), del Reglamento (CE) n.º 551/2004;
 - q) formular recomendaciones para supervisar el rendimiento de la infraestructura a que se refiere el artículo 7, apartado 3, letra g), incluido el correspondiente análisis de costes y beneficios;
 - r) emitir dictámenes sobre el desarrollo y la prestación de servicios comunes de apoyo a la red a que se refiere el artículo 7, apartado 3, letra h), incluido el correspondiente análisis de costes y beneficios;
 - s) aprobar los acuerdos de colaboración mencionados en el artículo 7, apartado 1, letra l), y apartado 3, letra f), y en el artículo 24;
 - t) emitir un dictamen sobre el nombramiento del supervisor del gestor de la red, a que se hace referencia en la letra g) del artículo 4, apartado 4.
2. El consejo de administración de la red creará grupos de trabajo para que le asistan en sus tareas, en particular, un Grupo de Trabajo sobre Operaciones integrado por los directores de operaciones de las partes interesadas operativas.
3. El consejo de administración de la red estará integrado por los siguientes miembros con derecho a voto:
- a) un representante de los proveedores de servicios de navegación aérea por bloque funcional de espacio aéreo ya establecido o por establecer, con un total de cuatro votos para el conjunto de proveedores de servicios de navegación aérea;
 - b) cuatro representantes de los usuarios civiles comerciales y no comerciales del espacio aéreo;
 - c) dos representantes de los operadores aeroportuarios;
 - d) dos representantes de los proveedores militares de servicios de navegación aérea y usuarios militares del espacio aéreo.
4. Serán también miembros del consejo de administración de la red sin derecho a voto:
- a) el presidente del consejo de administración de la red;
 - b) un representante de la Comisión;
 - c) el supervisor del gestor de la red a que se refiere el artículo 4, apartado 4, letra g);
 - d) el presidente del Grupo de Trabajo sobre Operaciones a que se refiere el apartado 2;
 - e) dos representantes de los proveedores de servicios de navegación aérea de países asociados que contribuyen al trabajo del gestor de la red;
 - f) un representante de Eurocontrol.
5. Cada miembro del consejo de administración tendrá un suplente.
6. La Comisión nombrará al presidente del consejo de administración de la red sobre la base de su competencia y conocimientos técnicos y a propuesta de sus miembros con derecho a voto. Nombrará asimismo dos vicepresidentes elegidos entre los miembros con derecho a voto.
7. La Comisión nombrará a los miembros con derecho a voto y a sus suplentes contemplados en el apartado 3, letra a), a propuesta de sus organizaciones y a los miembros con derecho a voto y sus suplentes contemplados en el apartado 3, letras b) y c), a propuesta de sus respectivos organismos representativos europeos. Nombrará al miembro con derecho a voto y a su suplente contemplados en el apartado 3, letra d), a propuesta de la AED. Nombrará a los miembros sin derecho a voto a que se refiere el apartado 4, letra e), a propuesta de Eurocontrol, sobre la base de un principio de rotación, de modo que cada país asociado tenga una persona designada por turno, y en función de las necesidades operativas en el momento de la designación.
8. La Comisión podrá nombrar como asesores a observadores y expertos independientes, que desempeñarán sus funciones a título personal y representarán a una amplia gama de disciplinas que engloben las funciones de la red.

9. Los miembros a que se refiere el apartado 4, letras a) y b), podrán rechazar las propuestas que afecten a:
 - a) la compatibilidad de las actividades del consejo de administración de la red con los objetivos del presente Reglamento;
 - b) la imparcialidad y equidad en la ejecución de las funciones de la red.
10. El consejo de administración de la red adoptará las decisiones mencionadas en el apartado 1, letras a) a e), j), l) a o) y s), por mayoría simple de sus miembros con derecho a voto.
11. El consejo de administración se reunirá por convocatoria de su presidente, como mínimo tres veces al año en sesión ordinaria. Además, podrá reunirse a iniciativa de su presidente o de la Comisión. El gestor de la red proporcionará el servicio de secretaría al consejo de administración de la red y a su presidente.
12. El gestor de la red pondrá a disposición los recursos necesarios para el establecimiento y funcionamiento del consejo de administración de la red y de sus grupos de trabajo.

CAPÍTULO IV

GESTIÓN DE LAS CRISIS DE LA RED

Artículo 19

Célula de Coordinación de Crisis de la Aviación Europea

1. Para apoyar la gestión de las crisis de la red se crea una Célula de Coordinación de Crisis de la Aviación Europea («CCCAE»). La CCCAE contribuirá con su trabajo a la coordinación de las respuestas a las crisis de la red.
2. La CCCAE tendrá como miembros permanentes a un representante de cada una de las siguientes instancias:
 - a) un Estado miembro designado a tal efecto por los Estados miembros;
 - b) la Comisión;
 - c) la Agencia;
 - d) Eurocontrol;
 - e) el gestor de la red;
 - f) el sector militar;
 - g) los proveedores de servicios de navegación aérea;
 - h) los operadores aeroportuarios;
 - i) los usuarios del espacio aéreo.

La Comisión nombrará a dichos miembros y a sus suplentes. El nombramiento se efectuará a propuesta de:

- 1) los Estados miembros, en el caso contemplado en el párrafo primero, letra a);
 - 2) la Agencia, Eurocontrol y el gestor de la red en el caso contemplado en el párrafo primero, letras c), d) y e), en su caso;
 - 3) la AED, en el caso contemplado en el párrafo primero, letra f);
 - 4) los respectivos organismos europeos representativos en el caso a que se hace referencia en las letras g), h) e i) del párrafo primero.
3. Cada Estado miembro designará un punto de contacto (punto de contacto nacional) y un suplente de la CCCAE y facilitará su acceso a la información pertinente de las estructuras nacionales de gestión de crisis no limitadas al ámbito de la aviación. Los puntos de contacto nacionales desempeñarán sus funciones con arreglo al reglamento interno de la CCCAE

4. En función de la naturaleza de la crisis, la CCCAE podrá recurrir a expertos que le ayuden a formular respuestas de gestión de crisis en cada caso.
5. La CCCAE elaborará su reglamento interno y las modificaciones pertinentes y lo presentará al consejo de administración de la red para su aprobación, de conformidad con el artículo 18, apartado 1, letra e).
6. El gestor de la red pondrá a disposición los recursos necesarios para el establecimiento y funcionamiento de la CCCAE.

Artículo 20

Responsabilidades del gestor de la red

El gestor de la red, con el apoyo de la CCCAE cuando sea necesario:

- a) coordinará las respuestas a las crisis de la red, lo que implicará una cooperación estrecha con las estructuras correspondientes de los Estados miembros;
- b) apoyará la puesta en marcha y la coordinación de los planes de contingencia a nivel de los Estados miembros, en particular a través de la red de puntos de contacto nacionales;
- c) preparará medidas de atenuación a nivel de red que permitan una respuesta rápida a una situación de crisis de la red, a fin de proteger y garantizar la seguridad y continuidad del funcionamiento de la red. Con este fin, el gestor de la red, de forma independiente:
 - i) supervisará la situación de la red en caso de crisis durante 24 horas al día,
 - ii) garantizará una gestión eficaz de la información y la comunicación, mediante la difusión de datos precisos, actualizados y coherentes para ayudar a los Estados miembros y las partes interesadas operativas a tomar decisiones sobre la recuperación después de las crisis y/o mitigar su impacto en la red,
 - iii) facilitará la recopilación organizada y la conservación centralizada de esos datos;
- d) cuando sea necesario, indicará a la Comisión, la Agencia o los Estados miembros las posibilidades de ayuda adicional para la atenuación de la crisis, en particular los contactos con los operadores de otros modos de transporte que puedan encontrar y aplicar soluciones intermodales;
- e) realizará el seguimiento de la recuperación y resiliencia de la red e informará de ello a la CCCAE;
- f) organizará, facilitará e implementará un programa acordado de ejercicios de simulación de crisis de la red, en la que participen los Estados miembros y las partes interesadas operativas con el fin de anticipar una crisis de la red en tiempo real;
- g) desarrollará, aplicará y supervisará un programa de trabajo y un registro de riesgos.

CAPÍTULO V

CONSULTAS CON LOS ESTADOS MIEMBROS, SEGUIMIENTO, ELABORACIÓN DE INFORMES Y SUPERVISIÓN

Artículo 21

Información y consulta de los Estados miembros

1. El gestor de la red informará periódicamente a la Comisión sobre los progresos en la ejecución de las funciones de la red y las medidas adoptadas. La Comisión trasladará dicha información a los Estados miembros.
2. La Comisión consultará a los Estados miembros sobre las cuestiones estratégicas de las funciones de la red y tendrá en cuenta su opinión.

Entre dichas cuestiones cabe destacar:

- a) el rendimiento global de la red;
- b) la aplicación por el gestor de la red de las medidas correctivas a que se refiere el artículo 10;

- c) el nombramiento de los miembros con derecho a voto del consejo de administración de la red;
- d) el Plan Estratégico de la Red y, en particular, los objetivos de este plan, en una fase temprana;
- e) el proyecto de Plan Estratégico de la Red;
- f) el proyecto de presupuesto anual del gestor de la red;
- g) el informe anual del gestor de la red;
- h) el proyecto de reglamento interno de la CCCAE;
- i) las especificaciones para los procesos de consulta y los acuerdos y procesos de trabajo detallados para las operaciones a que se refieren los artículos 16 y 17;
- j) las cuestiones a las que se hace referencia en el artículo 12, apartado 3, que no se hayan resuelto a nivel de la función de red en cuestión;
- k) los casos contemplados en el artículo 10, apartado 3;
- l) la evaluación a que se refiere el artículo 5;
- m) el desarrollo y la ejecución de las tareas de seguimiento relacionadas con la infraestructura ATM/CNS y los servicios comunes de apoyo a la red relacionados con la ejecución de las funciones de la red, incluidos los correspondientes análisis de rentabilidad y el presupuesto.

La consulta prevista en el párrafo segundo, letra a) se celebrará periódicamente.

Artículo 22

Seguimiento y elaboración de informes

1. El gestor de la red establecerá un proceso de seguimiento continuo de lo siguiente:
 - a) el rendimiento operativo de la red;
 - b) las medidas adoptadas y los resultados en materia de rendimiento obtenidos por las partes interesadas operativas y los Estados miembros;
 - c) la eficacia y la eficiencia de la toma de decisiones en colaboración para la ejecución de cada una de las funciones;
 - d) la calidad de los servicios que presta a las partes interesadas operativas a través de indicadores precisos.
2. El objetivo de este seguimiento continuo es identificar las posibles desviaciones con respecto al Plan Estratégico de la Red y el Plan de Operaciones de la Red. Las partes interesadas operativas facilitarán datos para apoyar al gestor de la red en este proceso.
3. El gestor de la red presentará a la Comisión, al consejo de administración de la red y a la Agencia un informe anual sobre las medidas adoptadas para cumplir sus tareas y las recomendaciones formuladas en relación con la red. El informe tratará sobre cada una de las funciones de la red y la situación global de la misma, la aplicación del Plan Estratégico de la Red, el Plan de Operaciones de la Red y el Plan de Rendimiento de la Red, así como la consecución de los objetivos establecidos por el gestor de la red para asegurar la calidad de los servicios que presta a las partes interesadas operativas. La Comisión remitirá el informe a los Estados miembros.

Artículo 23

Supervisión del gestor de la red

La Comisión garantizará la supervisión del gestor de la red, en lo que respecta al cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento y otra legislación de la Unión, en particular el Reglamento (CE) n.º 2150/2005, el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013 y el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013 de la Comisión⁽¹⁴⁾, el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 409/2013 y los proyectos comunes establecidos de conformidad con el citado Reglamento. La Comisión informará a los Estados miembros sobre el resultado de la evaluación.

⁽¹⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea (DO L 128 de 9.5.2013, p. 31)

CAPÍTULO VI
RELACIONES CON TERCEROS PAÍSES

Artículo 24

Participación de terceros países en el trabajo del gestor de la red

1. Con arreglo al Derecho de la Unión, podrán participar en el trabajo del gestor de la red los terceros países que hayan celebrado acuerdos con la Unión y con arreglo a estos.
2. Los países asociados y sus partes interesadas operativas podrán contribuir al trabajo del gestor de la red.
3. El gestor de la red podrá establecer acuerdos de cooperación con los proveedores de servicios de navegación aérea establecidos en países distintos de los contemplados en los apartados 1 y 2 en las regiones EUR, NAT, AFI y MID de la OACI, cuando estos países participen en un bloque funcional de espacio aéreo o su participación tenga un impacto directo en el rendimiento de la red y para asegurar una interoperabilidad y conectividad adecuadas a escala regional.
4. Con el fin de mejorar la ejecución de las funciones y el rendimiento de la red, el gestor de la red podrá celebrar también acuerdos de cooperación con los proveedores de servicios de navegación aérea establecidos en países de otras regiones de la OACI no contempladas en el apartado 3, a fin de intercambiar datos relativos a las funciones de red.

CAPÍTULO VII
FINANCIACIÓN Y PRESUPUESTO

Artículo 25

Financiación y presupuesto del gestor de la red

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para financiar las funciones de la red confiadas al gestor de la red mediante tarifas de navegación aérea.
2. El gestor de la red fijará sus costes de manera transparente.
3. El gestor de la red establecerá un presupuesto:
 - a) adecuado para cumplir sus objetivos de conformidad con el Plan de Rendimiento de la Red a que se refiere el artículo 7, apartado 2, letra b);
 - b) adecuado para aplicar su programa de trabajo contemplado en el artículo 7, apartado 1, letra j);
 - c) organizado en cuentas separadas en situaciones en las que el organismo designado para actuar como gestor de la red realice también otras tareas distintas de las mencionadas en el artículo 7.

CAPÍTULO VIII
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 26

Derogación

Queda derogado el Reglamento (UE) n.º 677/2011.

Artículo 27

Entrada en vigor

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

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2020.

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

Hecho en Bruselas, el 24 de enero de 2019.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

FUNCIÓN DE DISEÑO DE LA RED EUROPEA DE RUTAS

PARTE A

Objetivo y ámbito de aplicación

1. Los objetivos de la función de diseño de la red europea de rutas (DRER) son:
 - a) desarrollar y ejecutar un Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas, a fin de que el tránsito aéreo se desarrolle en condiciones de seguridad y eficiencia, teniendo debidamente en cuenta el impacto medioambiental;
 - b) fomentar, en el marco del Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas, el desarrollo de una estructura de espacio aéreo que ofrezca el nivel requerido de seguridad, capacidad, flexibilidad, capacidad de respuesta, desempeño ambiental y prestación sin interrupción de servicios eficientes de navegación aérea, teniendo en cuenta debidamente las necesidades de seguridad y defensa;
 - c) garantizar la conectividad y la interoperabilidad regionales de la red europea de rutas dentro de la región EUR de la OACI y con las regiones OACI limítrofes.
2. El Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas es un plan renovable elaborado por el gestor de la red en coordinación con los Estados miembros y las partes interesadas operativas. Dicho plan incluye el resultado de sus actividades operativas en el diseño de la red de rutas a corto y medio plazo de conformidad con los principios rectores del Plan Estratégico de la Red. Reflejará los elementos necesarios para garantizar que el espacio aéreo europeo se diseñe como entidad única y cumpla los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión fijados para el gestor de la red en el sistema de evaluación del rendimiento.
3. El Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas constituirá la parte del Plan de Operaciones de la Red referida específicamente al DRER, e incluirá normas detalladas para la aplicación de la parte relativa al DRER del Plan Estratégico de la Red.
4. El Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas incluirá:
 - a) principios generales comunes, complementados con especificaciones técnicas para el diseño del espacio aéreo;
 - b) necesidades militares de uso del espacio aéreo;
 - c) la red de rutas europeas y, cuando sea viable, estructuras de espacio aéreo de rutas libres, destinadas a satisfacer las necesidades de los usuarios, con detalles relativos a todos los cambios del espacio aéreo;
 - d) normas de utilización y disponibilidad de la red de rutas y del espacio aéreo de rutas libres;
 - e) la división del espacio aéreo en sectores de control del tránsito aéreo (ATC) en apoyo del espacio aéreo del servicio de tránsito aéreo (ATS);
 - f) procedimientos para la gestión del espacio aéreo;
 - g) un calendario detallado para la elaboración de modificaciones en el diseño del espacio aéreo;
 - h) el calendario para un ciclo común de publicación y aplicación de los cambios en las estructuras y normas de utilización del espacio aéreo, a través del Plan de Operaciones de la Red;
 - i) una síntesis de la situación actual y prevista de la red, que incluya el rendimiento previsto sobre la base de los planes actuales y acordados para el diseño del espacio aéreo.

PARTE B

Procedimiento para la elaboración del Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas

1. El gestor de la red, los Estados miembros, los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea, en el marco de los bloques funcionales de espacio aéreo o a título individual, elaborarán el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas mediante la toma de decisiones en colaboración contemplada en el artículo 15. Aplicarán los principios de diseño del espacio aéreo establecidos en la parte C del presente anexo.

2. La toma de decisiones en colaboración seguirá acuerdos y procesos detallados de trabajo para las operaciones que el gestor de la red debe establecer a nivel de expertos, incluida la dimensión civil-militar. Dichos acuerdos de trabajo se elaborarán previa consulta con todas las partes interesadas, y se celebrarán a intervalos periódicos para reflejar las necesidades de la función de diseño de la red europea de rutas.
3. Para garantizar una conectividad adecuada del Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas, el gestor de la red y los Estados miembros incluirán a terceros países en el proceso de toma de decisiones en colaboración previsto en el artículo 24. Se garantizará una cooperación adecuada entre, por un lado, el gestor de la red y sus acuerdos de trabajo detallados a nivel de expertos para la elaboración del Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas y, por otro lado, los acuerdos de trabajo pertinentes a nivel de expertos de la OACI que se ocupan de las mejoras de la red de rutas en la interfaz.
4. Los proyectos de diseño del espacio aéreo serán compatibles y coherentes con el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas. Al menos las siguientes modificaciones en los proyectos de diseño del espacio aéreo requieren una comprobación de su compatibilidad y deben ser notificadas al gestor de la red:
 - a) modificaciones en el trazado de las rutas;
 - b) modificaciones en la dirección de las rutas;
 - c) modificaciones en la finalidad de las rutas;
 - d) descripción del espacio aéreo de rutas libres, incluidas las normas de utilización asociadas;
 - e) disponibilidad y normas de utilización de las rutas;
 - f) modificaciones en los límites de sector verticales u horizontales;
 - g) adición o supresión de puntos significativos;
 - h) modificaciones en la utilización del espacio aéreo transfronterizo;
 - i) modificaciones en las coordenadas de puntos significativos;
 - j) modificaciones que afecten a la transferencia de datos;
 - k) modificaciones que afecten a la información publicada en las publicaciones de información aeronáutica;
 - l) modificaciones que afecten a las cartas de acuerdo en relación con el diseño y la utilización del espacio aéreo.
5. El Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas se revisará permanentemente durante su aplicación para tener en cuenta las exigencias nuevas o modificadas del espacio aéreo. En ese proceso de revisión, se garantizará una coordinación permanente con las autoridades militares.

PARTE C

Principios de diseño del espacio aéreo

1. Cuando se elabore el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas, el gestor de la red, los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea, como parte de bloques funcionales de espacio aéreo o a título individual, deberán respetar, mediante el proceso de toma de decisiones en colaboración, los siguientes principios de diseño del espacio aéreo:
 - a) el establecimiento y la configuración de las estructuras de espacio aéreo se basarán en requisitos operativos, con independencia de las fronteras nacionales, las de los bloques funcionales de espacio aéreo y las de las regiones de información de vuelo (FIR), y no estarán limitados por el nivel de división entre el espacio aéreo superior y el espacio aéreo inferior;
 - b) el diseño de las estructuras de espacio aéreo deberá basarse en un proceso transparente que permita consultar las decisiones tomadas y entender su justificación, y tomará en consideración las necesidades de todos los usuarios, conciliando al mismo tiempo los aspectos relativos a la seguridad, la capacidad y el medio ambiente, y teniendo en cuenta debidamente las necesidades nacionales y militares en materia de seguridad;
 - c) en el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas, se tendrán en cuenta la demanda de tránsito actual y la prevista, a nivel local y de la red, así como los objetivos de rendimiento, con vistas a satisfacer las necesidades de los principales flujos de tránsito y aeropuertos;

- d) garantizar la conectividad vertical y horizontal, incluido el espacio aéreo terminal y la estructura del espacio aéreo en la interfaz;
 - e) la posibilidad de que los vuelos se realicen siguiendo las rutas y perfiles de vuelo solicitados por el usuario, o acercándose lo más posible a ellos, en la fase en ruta del vuelo;
 - f) la aceptación para su evaluación y posible desarrollo de todas las propuestas de estructura del espacio aéreo (en particular, el espacio aéreo de rutas libres, las múltiples opciones de ruta y las rutas condicionales) enviadas por las partes interesadas que tengan un requisito operativo en esa zona;
 - g) el diseño de estructuras de espacio aéreo, en particular el espacio aéreo de rutas libres y los sectores ATC, deberá tener en cuenta las estructuras de espacio aéreo actuales o propuestas, destinadas a actividades que necesiten una reserva o restricción del espacio aéreo. Con este fin, solo se establecerán estructuras conformes con la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo (FUA). Deberá garantizarse la armonización y coherencia de estas estructuras en la mayor medida posible en toda la red europea;
 - h) el desarrollo del diseño del sector ATC se iniciará con las armonizaciones de rutas requeridas o afluencias del tránsito en el marco de un proceso iterativo que garantice la compatibilidad entre rutas o flujos y sectores;
 - i) los sectores ATC se diseñarán para permitir la construcción de configuraciones de sector que se adecuen a los flujos de tránsito y sean adaptables y proporcionados a una demanda de tránsito variable;
 - j) en los casos en que, por motivos operativos, deban diseñarse sectores ATC a través de las fronteras nacionales o de los bloques funcionales de espacio aéreo o de los límites FIR, se establecerán acuerdos entre las partes interesadas operativas en cuestión.
2. El gestor de la red, los Estados miembros, los bloques funcionales de espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea (estos últimos, en el marco de los bloques funcionales de espacio aéreo o a título individual), mediante un proceso de toma de decisiones en colaboración, velarán por que se apliquen los siguientes principios a la utilización del espacio aéreo y la gestión de la capacidad:
- a) las estructuras de espacio aéreo se planificarán con el fin de facilitar una gestión y utilización flexibles y oportunas del espacio aéreo en lo que respecta a las opciones de encaminamiento, los flujos de tránsito, los sistemas de configuración de sector y la configuración de otras estructuras de espacio aéreo;
 - b) las estructuras de espacio aéreo deberán dar cabida al establecimiento de opciones de ruta adicionales, garantizando al mismo tiempo su compatibilidad con los factores de capacidad y las limitaciones de diseño del sector actuales.

PARTE D

Seguimiento continuo de los resultados de rendimiento de la red

1. Para garantizar mejoras regulares en el rendimiento, el gestor de la red llevará a cabo un examen periódico, posterior a las operaciones, de la eficacia de las estructuras de espacio aéreo establecidas, mediante la toma de decisiones en colaboración.
 2. Dicho examen incluirá, en particular:
 - a) la evolución de la demanda de tránsito;
 - b) el rendimiento y las limitaciones en términos de capacidad y eficiencia de los vuelos a nivel de los Estados, de los bloques funcionales de espacio aéreo o de la red;
 - c) la evaluación de los aspectos relacionados con la utilización del espacio aéreo desde el punto de vista civil y militar;
 - d) la evaluación de la sectorización y de las configuraciones de sector utilizadas;
 - e) la evaluación de la integridad y de la continuidad de las estructuras de espacio aéreo.
-

ANEXO II

FUNCIÓN DE GESTIÓN DE LA AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO**PARTE A****Objetivo y ámbito de aplicación**

1. Los objetivos de la función de gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) son:
 - a) garantizar que se consiga un uso eficiente de la capacidad disponible de la red europea de gestión del tránsito aéreo (EATMN);
 - b) facilitar la planificación, la coordinación y la ejecución de las medidas de ATFM adoptadas por todas las partes interesadas operativas;
 - c) facilitar la incorporación de las necesidades militares y las respuestas de gestión de crisis;
 - d) garantizar la conectividad y la interoperabilidad regionales de la red europea dentro de la región EUR de la OACI y con las regiones OACI limítrofes.
2. Los procedimientos de ATFM y de contingencia a que se hace referencia en el punto 15 de la parte B del presente anexo deberán garantizar una mayor previsibilidad del tránsito y optimizar la capacidad disponible de la EATMN (también en los aeropuertos), así como aspirar a aumentar la coherencia entre las franjas horarias aeroportuarias y los planes de vuelo.
3. La función de ATFM seguirá acuerdos de trabajo detallados para la puesta en práctica de medidas de ATFM. Todas las partes interesadas operativas implicadas respetarán las normas y procedimientos que garanticen que la capacidad de control del tránsito aéreo se usa de forma segura y lo máximo posible.
4. La función de ATFM cubrirá todas las fases de la ATFM (estratégica, pretáctica, táctica y posterior a las operaciones) definidas en las disposiciones de la OACI mencionadas en el apéndice, y cumplirá dichas disposiciones.
5. La función de ATFM se aplicará a las siguientes partes, o a los agentes que actúen en su nombre, implicadas en los procesos ATFM:
 - a) operadores de aeronaves;
 - b) proveedores de servicios de tránsito aéreo (ATS), incluidos los servicios de control de aeródromo, las unidades ATS y las oficinas de notificación ATS;
 - c) proveedores de servicios de información aeronáutica;
 - d) entidades implicadas en la gestión del espacio aéreo;
 - e) operadores aeroportuarios;
 - f) la unidad central de ATFM, operada por el gestor de la red;
 - g) unidades locales de ATFM, definidas en el punto 6 de la parte A del presente anexo;
 - h) coordinadores de franjas horarias en los aeropuertos coordinados.
6. Por «unidad local de ATFM» se entiende una entidad de gestión de afluencia que actúa en nombre de una o varias entidades de gestión de afluencia como interfaz entre la unidad central de ATFM y una unidad o grupos de unidades ATS. Puede operar a nivel de unidad ATS, nacional, de bloque funcional de espacio aéreo o en cualquier otro nivel subregional.
7. Las unidades locales de ATFM y el gestor de la red a través de su unidad central de ATFM facilitarán la ejecución de la función de ATFM.

PARTE B**Principios operativos y de planificación**

1. El gestor de la red y las partes interesadas operativas planificarán y ejecutarán las tareas de apoyo a la función ATFM para:

- a) todas las fases de los vuelos que tengan previsto operar u operen como tránsito aéreo general y de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), en parte o en su totalidad;
 - b) todas las fases de los vuelos a que se refiere la letra a) y la gestión del tránsito aéreo.
2. Se garantizará una cooperación y una coordinación adecuadas entre los acuerdos de trabajo del gestor de la red en apoyo de la función de ATFM y los acuerdos de trabajo pertinentes de la OACI que abarquen aspectos de ATFM en las interfaces.
 3. Las aeronaves militares que operen como tránsito aéreo general deberán estar sujetas a las medidas de ATFM cuando operen o tengan previsto operar en un espacio aéreo o unos aeropuertos en los que se apliquen las medidas de ATFM.
 4. La función de ATFM se regirá por los siguientes principios:
 - a) el propósito de las medidas de ATFM será:
 - i) reforzar la seguridad de las operaciones y evitar una demanda excesiva de tránsito aéreo en comparación con la capacidad de ATC declarada de los sectores y los aeródromos, incluidas las pistas,
 - ii) utilizar la capacidad de la EATMN lo máximo posible a fin de optimizar la eficiencia de la EATMN y minimizar los efectos adversos para los operadores,
 - iii) optimizar la capacidad de la EATMN puesta a disposición mediante el desarrollo y la aplicación de medidas de mejora de la capacidad por las unidades ATS,
 - iv) prestar ayuda a la gestión de situaciones críticas;
 - b) la atribución de franjas de salida ATFM dará prioridad a los vuelos según el orden previsto de su entrada en el lugar en el que se aplica la medida ATFM, salvo que circunstancias específicas, como las derivadas de necesidades de seguridad y defensa, requieran la aplicación de una norma de prioridad distinta que esté aceptada y sea beneficiosa para la EATMN;
 - c) los tiempos de trayectoria en las fases de planificación y ejecución serán coherentes con las medidas de ATFM aplicadas, y serán comunicados por el gestor de la red a los operadores de aeronaves, las unidades ATS y las unidades locales de ATFM;
 - d) los vuelos procedentes de la zona geográfica en la que se apliquen las medidas de ATFM y de las regiones de información de vuelo adyacentes descritas en la documentación apropiada de la OACI estarán sujetos a la atribución de franjas horarias ATFM. Los vuelos procedentes de otras zonas quedarán exentos de la asignación de franjas horarias ATFM, aunque estarán sujetos a limitaciones de ruta, de sistemas de orientaciones de tránsito y de tiempo de trayectoria.
 5. Los Estados miembros garantizarán que:
 - a) la función de ATFM esté disponible para las partes interesadas las 24 horas del día y que la unidad local de ATFM cubra, de manera exclusiva, una zona designada en el espacio aéreo bajo su responsabilidad dentro de la zona geográfica en la que se aplican las medidas de ATFM;
 - b) se establezcan procedimientos coherentes para la cooperación entre las partes implicadas en la función de ATFM, las unidades ATS y las entidades implicadas en la gestión del espacio aéreo, a fin de garantizar la eficiencia en la planificación, asignación y utilización del espacio aéreo, así como la creación de vínculos directos entre la gestión del espacio aéreo y la ATFM;
 - c) los procedimientos comunes para solicitar la exención de una franja horaria de salida ATFM sean conformes con las disposiciones de la OACI especificadas en el apéndice. Dichos procedimientos se coordinarán con el gestor de la red mediante su unidad central de ATFM y aparecerán en las publicaciones nacionales de información aeronáutica.

6. El gestor de la red deberá:

- a) optimizar el rendimiento global de la EATMN gracias a la planificación, la coordinación y la aplicación de medidas de ATFM acordadas destinadas, entre otras cosas, a los planes de transición para la entrada en servicio de mejoras importantes de los espacios aéreos o de los sistemas de ATM, y a las condiciones meteorológicas adversas, mediante la toma de decisiones en colaboración;
- b) consultar a los operadores sobre la definición de medidas de ATFM;
- c) establecer acuerdos de trabajo con las unidades locales de ATFM;
- d) garantizar el desarrollo, la disponibilidad y la aplicación efectiva de las medidas de ATFM (para todas las fases de ATFM), junto con las unidades locales de ATFM; cuando dichas medidas de ATFM tengan un impacto más amplio en la red, determinar la naturaleza de las medidas de ATFM que deben aplicarse, mediante la toma de decisiones en colaboración;
- e) en coordinación con las unidades locales de ATFM, identificar rutas alternativas para evitar o aliviar las zonas congestionadas, teniendo en cuenta el rendimiento global de la EATMN;
- f) ofrecer un reencaminamiento a los vuelos que permita optimizar el efecto del punto e);
- g) en coordinación con las unidades ATS y las unidades locales de ATFM, determinar, coordinar y garantizar la aplicación de medidas apropiadas destinadas a proporcionar la capacidad necesaria para dar cabida a la demanda de tránsito en todas las secciones pertinentes de su ámbito de competencia;
- h) proporcionar información sobre las operaciones de ATFM en tiempo oportuno a los operadores de aeronaves, unidades locales de ATFM y unidades ATS, en particular:
 - i) las medidas de ATFM previstas,
 - ii) el impacto de las medidas de ATFM en la hora de despegue y en el perfil de vuelo de cada vuelo;
- i) controlar cuántas ausencias de plan de vuelo y cuántos planes de vuelo múltiples se han presentado;
- j) suspender un plan de vuelo cuando, teniendo en cuenta la tolerancia temporal, no pueda respetarse la franja horaria de salida ATFM y no se conozca la nueva hora fuera de calzos estimada;
- k) controlar el número de exenciones otorgadas de medidas de ATFM;
- l) desarrollar, mantener y publicar planes de contingencia que definan las acciones que deben adoptar las partes interesadas operativas correspondientes en caso de un fallo mayor de un componente de la función ATFM a nivel de la red que se traduciría en reducciones significativas de capacidad o en perturbaciones importantes de la afluencia del tránsito, o en ambas;
- m) compartir con las partes interesadas operativas todos los análisis y evaluaciones apropiados posteriores a las operaciones;
- n) permitir la preparación adecuada y la previsibilidad de la EATMN, garantizar acuerdos de trabajo para recopilar información oportuna y actualizada de demanda de tránsito, en todas las fases de la ATFM, procedente de los usuarios del espacio aéreo, y compartirla con las unidades locales de ATFM.

7. Las unidades ATS deberán:

- a) coordinar las medidas de ATFM, a través de las unidades locales de ATFM, junto con el gestor de la red, a fin de garantizar que las medidas elegidas tengan por objetivo la optimización del rendimiento global de la EATMN;
- b) garantizar que las medidas de ATFM aplicadas a los aeropuertos se coordinan con el operador aeroportuario correspondiente, a fin de asegurar la eficiencia en la planificación y utilización de los aeropuertos en beneficio de todas las partes interesadas operativas afectadas;
- c) notificar al gestor de la red, a través la unidad local de ATFM, todos los sucesos, incluidos los planes de transición para la entrada en servicio de mejoras importantes en los espacios aéreos o en los sistemas de ATM y las condiciones meteorológicas adversas, que puedan afectar a la capacidad de control del tránsito aéreo o a la demanda de tránsito aéreo, así como las medidas de atenuación propuestas;

- d) proporcionar al gestor de la red y a las unidades locales de ATFM la siguiente información y sus actualizaciones posteriores, cuando sea técnicamente posible, en su debido momento y garantizando su calidad:
- i) estructuras del espacio aéreo y de las rutas,
 - ii) disponibilidad del espacio aéreo y de las rutas, incluida la disponibilidad mediante la aplicación del uso flexible del espacio aéreo con arreglo al Reglamento (CE) n.º 2150/2005 de la Comisión,
 - iii) configuraciones y activaciones de sector de la unidad ATS,
 - iv) tiempos de rodaje en el aeródromo y configuraciones de pista,
 - v) sector de control del tránsito aéreo y capacidad de los aeródromos, incluidas las pistas,
 - vi) posiciones de vuelo actualizadas,
 - vii) desviaciones de los planes de vuelo,
 - viii) tiempos reales de despegue de los vuelos,
 - ix) información sobre la disponibilidad operativa de la infraestructura de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS)/ATM.
8. El gestor de la red y las partes interesadas operativas se proporcionarán mutuamente los datos mencionados en el punto 7, letra d).
9. Para garantizar la previsibilidad de la red, la unidad ATS del aeropuerto de salida garantizará que no se dé autorización de despegue a los vuelos que no respeten su hora fuera de calzos estimada, teniendo en cuenta la tolerancia temporal establecida, o cuyo plan de vuelo haya sido rechazado o suspendido.
10. Las unidades locales de ATFM deberán:
- a) actuar como punto de contacto e interfaz entre el gestor de la red que preste la ATFM central, por un lado, y las zonas designadas y sus correspondientes aeródromos y unidades ATS (militares y civiles) que se encuentren en su ámbito de competencia, por otro lado, sobre la base de funciones y responsabilidades acordadas con el gestor de la red a través de los acuerdos de trabajo apropiados;
 - b) establecer procedimientos locales apropiados en consonancia con los procedimientos establecidos por el gestor de la red que preste la ATFM central, incluidos los procedimientos temporales;
 - c) proporcionar al gestor de la red que preste la ATFM central todos los datos locales necesarios para la ejecución de la función de ATFM;
 - d) garantizar, en coordinación con las unidades ATS correspondientes y el gestor de la red que preste la ATFM central, la aplicación de medidas de ATFM adecuadas para una afluencia del tránsito óptima y para una demanda y capacidad equilibradas, mediante la coordinación de un uso eficiente de la capacidad disponible. Cuando dichas medidas tengan un impacto más amplio en la red, se garantizará la coordinación regional bajo los auspicios del gestor de la red;
 - e) notificar al gestor de la red todos los sucesos, incluidos los planes de transición para la entrada en servicio de mejoras importantes en los espacios aéreos o en los sistemas de ATM y las condiciones meteorológicas adversas que puedan afectar a la capacidad de control del tránsito aéreo o a la demanda de tránsito aéreo, así como las medidas de atenuación propuestas;
 - f) garantizar que se realizan, en coordinación con las unidades ATS correspondientes y el gestor de la red, los análisis posteriores a las operaciones para determinar maneras de mejorar el rendimiento de la red;
 - g) disponer de planes de contingencia continuamente actualizados que expliquen en detalle cómo se gestionará la zona bajo su responsabilidad para permitir al gestor de la red que preste ayuda a las unidades locales de ATFM en las operaciones de contingencia. Dichos planes locales deberán compartirse y coordinarse con el gestor de la red.
11. Cuando se establezca una oficina de notificación ATS, esta facilitará el intercambio de información entre pilotos u operadores y la unidad local de ATFM o el gestor de la red que preste la ATFM central.

12. Los operadores de aeronaves deberán:

- a) proporcionar un único plan de vuelo para cada vuelo previsto. El plan de vuelo presentado reflejará correctamente el perfil de vuelo previsto;
- b) velar por que todas las medidas de ATFM pertinentes y sus cambios se incorporen en la operación de vuelo prevista;
- c) participar en los acuerdos de trabajo establecidos por el gestor de la red facilitando información oportuna y actualizada sobre la demanda de tránsito aéreo para todas las fases de la ATFM.

13. Los operadores aeroportuarios deberán:

- a) establecer acuerdos con la unidad ATS local para:
 - i) intercambiar y coordinar con las unidades locales de ATFM correspondientes y el gestor de la red toda la información sobre la capacidad y la demanda de tránsito aéreo y su evolución en todas las fases de la ATFM, en particular antes de la publicación del horario de vuelos,
 - ii) notificar a las unidades locales de ATFM correspondientes y al gestor de la red todas las incidencias que puedan afectar a la capacidad de control del tránsito aéreo o a la demanda de tránsito aéreo;
- b) establecer procedimientos para evaluar la demanda y el impacto en la demanda de eventos especiales que sean aplicables a todas las fases de la ATFM.

14. Por lo que respecta a la coherencia entre los planes de vuelo y las franjas horarias aeroportuarias:

- a) cuando lo solicite un coordinador de franjas horarias aeroportuarias o un operador aeroportuario de un aeropuerto coordinado, el gestor de la red o la unidad local de ATFM les proporcionarán el plan de vuelo de un vuelo que opere en ese aeropuerto, antes de que dicho vuelo se realice. Los coordinadores de franjas horarias aeroportuarias o los operadores aeroportuarios de aeropuertos coordinados proporcionarán la infraestructura necesaria para la recepción de los planes de vuelo proporcionados por el gestor de la red o la unidad local de ATFM;
- b) antes del vuelo, los operadores de aeronaves facilitarán a los aeródromos de salida y llegada la información necesaria que permita establecer una correlación entre el designador de vuelo indicado en el plan de vuelo y el notificado para la franja horaria aeroportuaria correspondiente; dicha correlación será comunicada por el gestor de la red, la unidad local de ATFM, la unidad local ATS o el operador aeroportuario, según corresponda;
- c) cualquier operador de aeronave, operador aeroportuario y unidad ATS notificará al coordinador de franjas horarias aeroportuarias la operación reiterada de servicios aéreos en horas significativamente distintas de las franjas horarias aeroportuarias asignadas o con la utilización de franjas de una forma significativamente distinta a la indicada en el momento de su asignación, para evitar perjuicios a operaciones aeroportuarias o de tránsito aéreo;
- d) el gestor de la red notificará a los coordinadores de franjas horarias aeroportuarias la operación reiterada de servicios aéreos en horas significativamente distintas de las franjas horarias aeroportuarias asignadas o la utilización de franjas de una forma significativamente distinta a la indicada en el momento de su asignación para evitar perjuicios a la ATFM.

15. Al aplicar la información sobre planificación de despegues (DPI) y aterrizajes, las partes interesadas operativas locales de los aeropuertos garantizarán la plena coordinación con el gestor de la red en la creación y el funcionamiento de dicho mecanismo y en el consiguiente intercambio de información.

16. Por lo que respecta a las situaciones críticas:

- a) el gestor de la red desarrollará, mantendrá y publicará los procedimientos de ATFM para la gestión de situaciones críticas a nivel de red. Dichos procedimientos establecerán las medidas que deben adoptar las partes interesadas operativas correspondientes en caso de una perturbación importante de un componente de la red que se traduciría en reducciones significativas de capacidad o en perturbaciones importantes de la afluencia del tránsito, o ambas;

- b) en la preparación para situaciones críticas, las unidades ATS y los operadores aeroportuarios coordinarán la pertinencia y el contenido de los procedimientos de contingencia junto con el gestor de la red y las unidades locales de ATFM, los operadores de aeronaves afectados por las situaciones críticas y, cuando proceda, los coordinadores de franjas horarias aeroportuarias, incluido cualquier ajuste de las normas de prioridad. Los procedimientos de contingencia incluirán:
- i) acuerdos de organización y coordinación,
 - ii) medidas de ATFM para gestionar el acceso a las zonas afectadas, a fin de evitar una demanda de tránsito aéreo excesiva en comparación con la capacidad declarada de la totalidad o parte del espacio aéreo o de los aeropuertos afectados,
 - iii) circunstancias, condiciones y procedimientos para la aplicación de normas de prioridad de los vuelos que se ajusten a los intereses esenciales de las políticas de seguridad o defensa de los Estados miembros,
 - iv) acuerdos de recuperación.

PARTE C

Supervisión de la función de ATFM

1. A fin de garantizar la previsibilidad y, por lo tanto, el rendimiento de la EATMN, es fundamental contar con información sobre las operaciones previstas y las medidas de ATFM, así como sobre su cumplimiento. Por consiguiente, se establecerá una supervisión específica de la función de ATFM.
2. Los Estados miembros garantizarán que, cuando el respeto de las franjas horarias de salida ATFM de un aeropuerto de salida sea equivalente o inferior a un 80 % durante un año, según determine el gestor de la red, la unidad ATS de dicho aeropuerto facilite información pertinente sobre el incumplimiento y sobre las medidas adoptadas para que se respeten las franjas horarias de salida ATFM. Dichas medidas se indicarán en un informe que presentará a la Comisión el Estado miembro de que se trate.
3. En caso de incumplimiento de las denegaciones o suspensiones de plan de vuelo, la unidad ATS del aeropuerto en cuestión presentará al gestor de la red la información correspondiente sobre el incumplimiento y las medidas adoptadas para lograr el cumplimiento. Dichas medidas se indicarán en un informe que el gestor de la red presentará a la Comisión.
4. En caso de que las exenciones concedidas sean superiores al 0,6 % de las salidas anuales de un Estado miembro, el gestor de la red informará a dicho Estado miembro. Cuando un Estado miembro haya sido informado, elaborará un informe con los detalles de las exenciones concedidas y lo presentará a la Comisión.
5. El gestor de la red garantizará que se informa al operador de aeronave del incumplimiento de las medidas de ATFM resultantes de la aplicación de los requisitos relativos a la ausencia de plan de vuelo y a los planes de vuelo múltiples. Cuando un operador de aeronave haya sido informado, elaborará un informe que contenga los detalles de las circunstancias y las medidas adoptadas para corregir dicho incumplimiento. El gestor de la red elaborará un informe anual que deberá presentar a la Comisión con información detallada sobre las ausencias de planes de vuelo y los planes de vuelos múltiples que se hayan presentado.
6. El gestor de la red llevará a cabo un examen anual del cumplimiento de las medidas de ATFM a fin de que todas las partes interesadas operativas mejoren el nivel de cumplimiento de dichas medidas.
7. El gestor de la red elaborará informes anuales y los presentará a la Comisión. Dichos informes indicarán la calidad de la función de ATFM e incluirán información sobre:
 - a) las causas de las medidas de ATFM;
 - b) el impacto de las medidas de ATFM;
 - c) el cumplimiento de las medidas de ATFM;
 - d) las contribuciones de todas las partes interesadas operativas a la optimización del efecto global de la red;
 - e) recomendaciones sobre estos puntos para mejorar el rendimiento de la red.
8. El gestor de la red garantizará que se crea y se mantiene un archivo de la información ATFM enumerada en el presente anexo, los planes de vuelo, los libros de explotación y los datos contextuales pertinentes. Dicha información se conservará durante dos años a partir de su presentación y se pondrá a disposición de la Comisión, los Estados miembros, las unidades ATS y los operadores de aeronaves, según se requiera. Dicha información también se pondrá a disposición de los coordinadores de las franjas horarias aeroportuarias y los operadores de aeropuertos para prestarles asistencia en su evaluación periódica de la capacidad declarada.

*Apéndice***Lista de las disposiciones OACI a efectos de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo**

1. Capítulo 3, apartado 3.7.5 (Gestión de afluencia del tránsito aéreo) del anexo 11 del Convenio de Chicago — Servicios de tránsito aéreo (14.^a edición de julio de 2016, que incorpora la enmienda n.º 50A).
 2. Capítulo 3 (Capacidad del sistema ATS y gestión de afluencia del tránsito aéreo) del Doc. 4444 de la OACI, Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM) (16.^a edición de 2016, que incorpora la enmienda n.º 7A).
 3. Capítulos 2 y 8 (Gestión de la afluencia del tránsito aéreo) del Doc. 7030 de la OACI, Procedimientos suplementarios regionales Europa (EUR) (5.^a edición de 2007).
-

ANEXO III

FUNCIÓN DE RADIOFRECUENCIAS

PARTE A

Objetivo y ámbito de aplicación

1. Los objetivos de esta función son los siguientes:
 - a) maximizar el uso del espectro radioeléctrico aeronáutico europeo mediante mejoras en los procedimientos de gestión de las frecuencias y en los criterios de planificación, a fin de prevenir la escasez de frecuencias, que reduciría la capacidad de la red;
 - b) mejorar la transparencia de las prácticas de gestión de las frecuencias, permitiendo la evaluación precisa de la eficiencia del uso de las frecuencias y la determinación de soluciones para satisfacer las necesidades futuras de frecuencias;
 - c) aumentar la eficacia del proceso de gestión de las frecuencias a través de la promoción de buenas prácticas y del desarrollo de las herramientas correspondientes.
2. El gestor de la red y los gestores nacionales de frecuencias se pondrán de acuerdo sobre las prioridades globales de la función, a fin de mejorar el diseño y el funcionamiento de la red europea de tránsito aéreo. Dichas prioridades deberán constar, como capítulo relativo a las frecuencias, en el Plan Estratégico de la Red y en el Plan de Operaciones de la Red, y deberá consultarse sobre dichos planes a las partes interesadas. En particular, la priorización podrá considerar bandas, zonas y servicios específicos.

PARTE B

Requisitos aplicables a la ejecución de la función

1. Los Estados miembros nombrarán a una persona, autoridad u organización competente como gestor nacional de frecuencias, con la responsabilidad de velar por que las asignaciones de frecuencias se realicen, modifiquen y finalicen de conformidad con el presente Reglamento. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y al gestor de la red los nombres y las direcciones de los gestores nacionales de frecuencias y notificarán en su momento cualquier cambio en los nombramientos.
2. El gestor de la red preparará y coordinará los aspectos estratégicos en materia de espectro relacionados con la red, que deberán documentarse debidamente en el Plan Estratégico de la Red y en el Plan de Operaciones de la Red. El gestor de la red asistirá a la Comisión y a los Estados miembros en la preparación de posiciones comunes en el ámbito de la aviación a fin de coordinar las contribuciones de los Estados miembros en los foros internacionales y, en particular, en la Conferencia Europea de Administraciones de Correos y Telecomunicaciones (CEPT) y en la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).
3. Previa solicitud de los Estados miembros, el gestor de la red informará a la Comisión y emprenderá las acciones necesarias junto con la Comisión y la CEPT para resolver los problemas que pudieran plantearse con otros sectores industriales.
4. Los gestores nacionales de frecuencias comunicarán al gestor de la red los casos de interferencias radioeléctricas que afecten a la red europea de tránsito aéreo. El gestor de la red registrará la aparición de casos de interferencias radioeléctricas y asistirá a los gestores nacionales de frecuencias en su evaluación. Previa solicitud de los gestores nacionales de frecuencias, el gestor de la red coordinará las acciones o proporcionará todo el apoyo necesario para resolver o atenuar dichos casos.
5. El gestor de la red y los gestores nacionales de frecuencias desarrollarán y mejorarán los procedimientos de gestión de frecuencias, los criterios de planificación, los conjuntos de datos y los procesos, a fin de mejorar el uso y la ocupación del espectro radioeléctrico por los usuarios del tránsito aéreo general. Previa solicitud de los Estados miembros, el gestor de la red propondrá ampliar la aplicación de estos avances a nivel regional.
6. Cuando sea necesario asignar frecuencias, la persona u organismo que solicite el uso de una frecuencia presentará una solicitud al gestor nacional de frecuencias correspondiente, con todos los datos y justificaciones necesarios.

7. Los gestores nacionales de frecuencias y el gestor de la red evaluarán y clasificarán por orden de prioridad las solicitudes de frecuencias sobre la base de los requisitos operativos y de los criterios acordados. El gestor de la red, en cooperación con los gestores nacionales de frecuencias, determinará el impacto de las solicitudes de frecuencias en la red. El gestor de la red establecerá los criterios de evaluación y priorización en consulta con los gestores nacionales de frecuencia y los mantendrá y actualizará ulteriormente cuando sea necesario.
8. En caso de que no haya impacto en la red, los gestores nacionales de frecuencias determinarán la frecuencia o frecuencias adecuadas en respuesta a la solicitud, teniendo en cuenta los requisitos del punto 12.
9. En caso de que haya impacto en la red, el gestor de la red determinará la frecuencia o frecuencias adecuadas en respuesta a la solicitud, teniendo en cuenta los requisitos siguientes:
 - a) la necesidad de prestar servicios de infraestructura de comunicaciones, navegación y vigilancia en condiciones de seguridad;
 - b) la necesidad de optimizar la utilización de los recursos limitados del espectro radioeléctrico;
 - c) la necesidad de garantizar un acceso rentable, justo y transparente al espectro;
 - d) los requisitos operativos del solicitante o solicitantes y de las partes interesadas operativas;
 - e) las previsiones en cuanto a la futura demanda de espectro radioeléctrico;
 - f) las disposiciones contenidas en el *EUR Frequency Management Manual* («Manual de gestión de frecuencias EUR») de la OACI.
10. Cuando una frecuencia adecuada, tal y como se contempla en los puntos 11 y 12, no se pueda determinar, los gestores nacionales de frecuencias podrán solicitar al gestor de la red que emprenda una búsqueda específica de frecuencias. A fin de encontrar una solución para los gestores nacionales de frecuencias, el gestor de la red podrá, con la ayuda de estos, proceder a un examen específico de la situación del uso de las frecuencias en la zona geográfica en cuestión.
11. El gestor nacional de frecuencias asignará la frecuencia o frecuencias adecuadas determinadas en los puntos 12 o 13.
12. El gestor nacional de frecuencias consignará cada asignación de frecuencias en el registro central, indicando la siguiente información:
 - a) los datos especificados en el *EUR Frequency Management Manual* de la OACI, en particular los datos operativos y técnicos correspondientes;
 - b) los requisitos de datos mejorados, contemplados en el punto 6;
 - c) una descripción del uso operativo de la asignación de frecuencias;
 - d) los datos de contacto de la parte interesada operativa que se beneficie de la asignación.

Los Estados miembros utilizarán el registro central para cumplir sus obligaciones administrativas en materia de registro de la asignación de frecuencias que les impone la OACI.
13. Cuando se asigne la frecuencia al solicitante, el gestor nacional de frecuencias precisará las condiciones de uso. Como mínimo, estas condiciones especificarán que la asignación de frecuencias:
 - a) seguirá siendo válida en la medida en que se utilice para satisfacer los requisitos operativos descritos por el solicitante;
 - b) podrá ser objeto de una solicitud de desplazamiento de frecuencia y dicho desplazamiento deberá llevarse a cabo dentro de un plazo limitado;
 - c) estará sujeta a modificación cuando se modifique el uso operativo descrito por el solicitante.
14. Los gestores nacionales de frecuencias velarán por que los desplazamientos, modificaciones o liberaciones de frecuencias necesarios sean efectuados por las personas u organismos a los que se asignó la frecuencia en cuestión, dentro del plazo acordado, y por que el registro central se actualice en consecuencia. Los gestores nacionales de frecuencias enviarán al gestor de la red una justificación adecuada cuando estas acciones no puedan realizarse.

15. Los gestores nacionales de frecuencia velarán por que la información a que se refiere el punto 12 de la parte B relativa a todas las asignaciones de frecuencias utilizadas en la red europea de tránsito aéreo esté disponible en el registro central.
16. El gestor de la red y los gestores nacionales de frecuencias procederán a un seguimiento y evaluación de las bandas de frecuencias y de las asignaciones de frecuencias en el sector de la aviación, basándose en procedimientos transparentes, a fin de asegurar que se utilizan de manera correcta y eficiente. El gestor de la red establecerá dichos procedimientos en consulta con los gestores nacionales de frecuencia y los mantendrá y actualizará ulteriormente, en caso necesario. En particular, el gestor de la red señalará cualquier discrepancia entre el registro central, el objetivo operativo y el uso real de la asignación de frecuencias que pueda tener un efecto negativo en la función de radiofrecuencia. El gestor de la red notificará al gestor nacional de frecuencias las mencionadas discrepancias para su resolución, dentro de un plazo acordado.
17. El gestor de la red garantizará la disponibilidad de herramientas comunes que faciliten la planificación, la coordinación, el registro, la auditoría y la optimización a nivel nacional y central. En particular, el gestor de la red desarrollará herramientas que faciliten el análisis de los datos del registro central, a fin de realizar el seguimiento de la eficiencia de la función y de diseñar y aplicar el proceso de optimización de frecuencias mencionado en el punto 7.

PARTE C

Requisitos aplicables a la organización de la función de frecuencias

1. La toma de decisiones en colaboración entre los gestores nacionales de frecuencias y el gestor de la red se basará en acuerdos que especifiquen, al menos:
 - a) los criterios para evaluar los requisitos operativos y su orden de prioridad;
 - b) los plazos mínimos para la coordinación de las asignaciones de frecuencias nuevas o modificadas;
 - c) los mecanismos que garanticen que el gestor de la red y los gestores nacionales de frecuencias cumplen los objetivos de rendimiento pertinentes a nivel de la Unión Europea;
 - d) que los procedimientos, criterios y procesos mejorados de gestión de frecuencias no estén afectando negativamente a los aplicados por otros países en el contexto de los procedimientos regionales de la OACI;
 - e) los requisitos para garantizar una consulta adecuada sobre la adopción o modificación de las estructuras de gestión entre los Estados miembros y las partes interesadas a nivel nacional y europeo.
 2. La evolución de los acuerdos para la coordinación de las radiofrecuencias deberá especificarse en cooperación con los gestores nacionales de frecuencias y reducir en la mayor medida posible los gastos generales.
 3. La coordinación sobre el uso estratégico y táctico de las radiofrecuencias con terceros países que no participen en la labor del gestor de la red se llevará a cabo mediante los acuerdos de trabajo regionales de la OACI. Dicha coordinación se llevará a cabo con vistas a posibilitar el acceso de los terceros países a los servicios del gestor de la red.
 4. Los Estados miembros velarán por que la utilización de las bandas de frecuencias aeronáuticas por parte de usuarios militares se coordine debidamente, mediante la toma de decisiones en colaboración, con los gestores nacionales de frecuencias y el gestor de la red.
-

ANEXO IV

FUNCIÓN DE CÓDIGOS DE TRANSPONDEDOR DE RADAR

PARTE A

Objetivos y requisitos generales**Código de transpondedor:**

1. Los objetivos de esta función son los siguientes:
 - a) aumentar la solidez del proceso de atribución de códigos mediante una distribución clara de funciones y responsabilidades entre todas las partes implicadas; el rendimiento global de la red será el factor principal para determinar la atribución de códigos;
 - b) aumentar la transparencia en la atribución de códigos y el uso real de los mismos, a fin de poder evaluar mejor la eficiencia global de la red.
2. El gestor de la red atribuirá los códigos de transpondedor de radar secundario de vigilancia (SSR) a los Estados miembros y a los proveedores de servicios de navegación aérea de manera que se optimice la seguridad y eficiencia de la distribución, teniendo en cuenta lo siguiente:
 - a) los requisitos operativos de todas las partes interesadas operativas;
 - b) los niveles reales y previstos de tránsito aéreo;
 - c) el uso requerido de los códigos de transpondedor SSR, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Plan de Navegación Aérea de la Región Europea, Documento para la implantación de instalaciones y servicios, de la OACI, y la documentación de orientación.
3. En todo momento, el gestor de la red pondrá a disposición de los Estados miembros, los proveedores de servicios de navegación aérea y los terceros países la lista de atribución completa y actualizada de los códigos de transpondedor SSR.
4. El gestor de la red implantará un proceso formal para establecer, evaluar y coordinar las condiciones de atribución de los códigos de transpondedor SSR, teniendo en cuenta todos los usos civiles y militares requeridos de dichos códigos.
5. El procedimiento formal previsto en el punto 4 incluirá, como mínimo, los procedimientos, plazos y objetivos de rendimiento acordados que sean pertinentes para la ejecución de las siguientes actividades:
 - a) presentación de solicitudes de atribución de códigos de transpondedor SSR;
 - b) evaluación de las solicitudes de atribución de códigos de transpondedor SSR;
 - c) coordinación con los Estados miembros de las propuestas de modificación de las atribuciones de códigos de transpondedor SSR, de conformidad con los requisitos previstos en la parte B;
 - d) control periódico de las atribuciones y necesidades de códigos con vistas a optimizar la situación, incluida la reatribución de los códigos ya atribuidos;
 - e) modificación, aprobación y distribución periódicas de la lista global de atribución de códigos de transpondedor SSR mencionada en el punto 3;
 - f) notificación, evaluación y resolución de conflictos imprevistos entre asignaciones de códigos de transpondedor SSR;
 - g) notificación, evaluación y resolución de asignaciones erróneas de códigos de transpondedor SSR, detectadas en las comprobaciones de retención de códigos;
 - h) notificación, evaluación y resolución de insuficiencias imprevistas en las atribuciones de códigos de transpondedor SSR;
 - i) suministro de datos e información, de conformidad con los requisitos previstos en la parte C.

6. El gestor de la red comprobará si las solicitudes de atribución de códigos de transpondedor SSR recibidas en el marco del proceso previsto en el punto 4 cumplen los requisitos del proceso en materia de convenciones de formato y datos, integridad, exactitud, puntualidad y justificación.
7. Los Estados miembros velarán por que los códigos de transpondedor SSR se asignen a las aeronaves de conformidad con la lista de atribución de códigos de transpondedor SSR mencionada en el punto 3.
8. El gestor de la red aplicará, en nombre de los Estados miembros y de los proveedores de servicios de navegación aérea, un sistema centralizado de asignación y gestión de códigos de transpondedor SSR para la asignación automática de dichos códigos al tránsito aéreo general.
9. El gestor de la red implantará los procedimientos y herramientas necesarios para proceder a una evaluación periódica del uso real de los códigos de transpondedor SSR por los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea.
10. El gestor de la red, los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea adoptarán de común acuerdo planes y procedimientos para apoyar el análisis y la identificación periódicos de futuras necesidades de códigos de transpondedor SSR. Este análisis incluirá la determinación de los efectos potenciales en el rendimiento causados por una insuficiencia prevista en la atribución de códigos de transpondedor SSR.
11. El gestor de la red elaborará y mantendrá manuales de operaciones con la información y las instrucciones necesarias para poder realizar la función de red de conformidad con los requisitos del presente Reglamento. Estos manuales se distribuirán y mantendrán de conformidad con los procesos adecuados de calidad y de gestión de la documentación.

Código de interrogador en modo S:

12. Los objetivos de este proceso son los siguientes:
 - a) efectuar una atribución coordinada de códigos de interrogador en modo S que permita la eficiencia global de la red;
 - b) aportar la base reglamentaria necesaria para mejorar el cumplimiento y la supervisión.
13. El gestor de la red atribuirá los códigos de interrogador a interrogadores en modo S civiles y militares de manera que se optimice el funcionamiento seguro y eficiente de la vigilancia del tránsito aéreo y la coordinación civil-militar, teniendo en cuenta lo siguiente:
 - a) los requisitos operativos de todas las partes interesadas operativas;
 - b) el Reglamento (CE) n.º 262/2009 de la Comisión ⁽¹⁾;
 - c) la gestión requerida de los códigos de interrogador en modo S en cumplimiento de las disposiciones de *European principles and procedures for the allocation of Secondary Surveillance Radar Mode S Interrogator Codes (IC)* («Principios y procedimientos europeos para la atribución de códigos de interrogador en modo S») (OACI EUR Doc. 024).
14. El gestor de la red aplicará, en nombre de los Estados miembros, un sistema centralizado de atribución de códigos de interrogador ⁽²⁾ para la atribución coordinada de códigos de interrogador a los interrogadores en modo S.
15. Los Estados miembros deberán prestar un servicio centralizado de atribución de códigos de interrogador a los operadores en modo S, mediante el sistema de atribución de códigos de interrogador.
16. En todo momento, el gestor de la red pondrá a disposición de los Estados miembros, los operadores en modo S y los terceros países un plan de atribución de códigos de interrogador con el conjunto completo más reciente de atribuciones de códigos de interrogador aprobadas en la región europea de la OACI.
17. El gestor de la red aplicará un proceso formal para establecer, evaluar y coordinar las condiciones de atribución de códigos de interrogador, teniendo en cuenta todos los usos civiles y militares solicitados de los códigos de interrogador.
18. El proceso formal previsto en el punto 17 incluirá, como mínimo, los procedimientos, plazos y objetivos de rendimiento acordados que sean pertinentes para la ejecución de las siguientes actividades:
 - a) presentación de solicitudes de atribución de códigos de interrogador;

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 262/2009 de la Comisión, de 30 de marzo de 2009, por el que se establecen requisitos para la atribución y utilización coordinadas de los códigos de interrogador en modo S para el cielo único europeo (DO L 84 de 31.3.2009, p. 20).

⁽²⁾ Definido en el artículo 2, apartado 11, del Reglamento (CE) n.º 262/2009.

- b) evaluación de las solicitudes de atribución de códigos de interrogador;
 - c) coordinación con los Estados miembros de las propuestas de modificación de las atribuciones de códigos de interrogador, de conformidad con los requisitos previstos en la parte B;
 - d) control periódico de las atribuciones y necesidades de códigos de interrogador con vistas a optimizar la situación, incluida la reatribución de los códigos ya atribuidos;
 - e) modificación, aprobación y distribución periódica del plan global de atribución de códigos de interrogador mencionada en el punto 16;
 - f) notificación, evaluación y resolución de conflictos imprevistos relacionados con los códigos de interrogador entre interrogadores en modo S;
 - g) notificación, evaluación y resolución de insuficiencias imprevistas en las atribuciones de códigos de interrogador;
 - h) suministro de datos e información, de conformidad con los requisitos previstos en la parte C.
19. El gestor de la red comprobará si las solicitudes de atribución de códigos de interrogador recibidas en el marco del proceso establecido en el punto 18 cumplen los requisitos del proceso en materia de convenciones de formato y datos, integridad, exactitud, puntualidad y justificación.
20. En el marco del proceso establecido en el punto 18, el gestor de la red deberá:
- a) llevar a cabo unas simulaciones de actualización del plan de atribución de códigos de interrogador basándose en las solicitudes pendientes;
 - b) preparar una propuesta de actualización del plan de atribución de códigos de interrogador para su aprobación por los Estados miembros a los que afecte;
 - c) velar por que la propuesta de actualización del plan de atribución de códigos de interrogador cumpla, en la mayor medida posible, los requisitos operativos de las solicitudes de código de interrogador;
 - d) actualizar y comunicar a los Estados miembros el plan de atribución de códigos de interrogador inmediatamente después de su aprobación, sin perjuicio de los procedimientos nacionales para la comunicación de información sobre los interrogadores en modo S de uso militar.
21. El gestor de la red implantará los procedimientos y herramientas necesarios para proceder a una evaluación periódica del uso real de los códigos de interrogador en modo S por los operadores en modo S civiles y militares.
22. El gestor de la red, los Estados miembros y los operadores en modo S adoptarán de común acuerdo planes y procedimientos en apoyo del análisis y la identificación periódicos de futuras necesidades de códigos de interrogador en modo S. Este análisis incluirá la determinación de los efectos potenciales en el rendimiento como consecuencia de una insuficiencia prevista en la atribución de códigos de interrogador.
23. El gestor de la red elaborará y mantendrá manuales de operaciones con la información y las instrucciones necesarias para poder realizar la función de red de conformidad con los requisitos del presente Reglamento. Estos manuales se distribuirán y mantendrán de conformidad con los procesos adecuados de calidad y de gestión de la documentación.

PARTE B

Requisitos aplicables los mecanismos específicos de consulta

Código de transpondedor:

1. El gestor de la red establecerá un mecanismo específico para la coordinación y la consulta de las estructuras detalladas de atribución de códigos de transpondedor SSR. Dicho mecanismo deberá:
 - a) garantizar que se tenga en cuenta el impacto de la utilización de los códigos de transpondedor SSR en los terceros países, mediante la participación en los acuerdos de trabajo relativos a la gestión de los códigos de transpondedor SSR previstos en las disposiciones pertinentes del Plan de Navegación Aérea de la Región Europea, Documento para la implantación de instalaciones y servicios, de la OACI;

- b) garantizar que la lista de atribución de códigos de transpondedor SSR, prevista en el punto 3 de la parte A, sea compatible con el plan de gestión de códigos que figura en las disposiciones pertinentes del Plan de Navegación Aérea de la Región Europea, Documento para la implantación de instalaciones y servicios, de la OACI;
 - c) especificar los requisitos que garanticen la celebración de consultas adecuadas sobre las estructuras de gestión nuevas o modificadas de los códigos de transpondedor SSR con los Estados miembros afectados;
 - d) especificar los requisitos que garanticen que los Estados miembros celebran consultas adecuadas sobre las estructuras de gestión nuevas o modificadas de los códigos de transpondedor SSR con todas las partes interesadas a nivel nacional;
 - e) garantizar la coordinación con los terceros países sobre la utilización estratégica y táctica de los códigos de transpondedor SSR mediante los acuerdos de trabajo relativos a la gestión de los códigos de transpondedor SSR que figuran en las disposiciones pertinentes del Plan de Navegación Aérea de la Región Europea, Documento para la implantación de instalaciones y servicios, de la OACI;
 - f) especificar los plazos mínimos para la coordinación y la consulta de las propuestas de atribuciones nuevas o modificadas de códigos de interrogador y de transpondedor SSR;
 - g) garantizar que las modificaciones de la lista de atribución de códigos de transpondedor SSR estén sujetas a la aprobación de los Estados miembros afectados por dichas modificaciones;
 - h) especificar los requisitos que garanticen la comunicación a todos los interesados de las modificaciones de la lista de atribución de códigos de transpondedor SSR inmediatamente después de su aprobación, sin perjuicio de los procedimientos nacionales aplicables a la comunicación de información sobre el uso de los códigos de transpondedor SSR por las autoridades militares.
2. El gestor de la red, en coordinación con las autoridades militares nacionales, velará por que se tomen las medidas necesarias para que la atribución y utilización de los códigos de transpondedor SSR con fines militares no tengan repercusiones negativas para la seguridad o la eficiencia del flujo del tránsito aéreo general.

Código de interrogador en modo S:

3. El gestor de la red establecerá un mecanismo específico para la coordinación y la consulta de los planes detallados de atribución de códigos de interrogador. Dicho mecanismo deberá:
- a) especificar los plazos para la coordinación y la consulta de las propuestas de atribuciones nuevas o modificadas de códigos de interrogador;
 - b) garantizar que las modificaciones del plan de atribución de códigos de interrogador en modo S estén sujetas a la aprobación de los Estados miembros afectados por dichas modificaciones;
 - c) garantizar que la coordinación con los terceros países sobre la utilización estratégica y táctica de los códigos de interrogador en modo S se lleva a cabo mediante los acuerdos de trabajo relativos a la gestión de códigos de interrogador en modo S;
 - d) especificar los requisitos que garanticen la comunicación a todos los interesados de las modificaciones del plan de atribución de códigos de interrogador en modo S inmediatamente después de su aprobación, sin perjuicio de los procedimientos nacionales aplicables a la comunicación de información sobre el uso de los códigos de interrogador en modo S y los códigos de transpondedor SSR por las autoridades militares.
4. El gestor de la red garantizará que se lleva a cabo, mediante la toma de decisiones en colaboración, una consulta adecuada con los Estados miembros sobre las estructuras de gestión nuevas o modificadas de los códigos de interrogador.
5. El gestor de la red, en coordinación con las autoridades militares nacionales, velará por que se tomen las medidas necesarias para que la atribución y utilización de los códigos de interrogador en modo S con fines militares no tengan repercusiones negativas para la seguridad o la eficiencia del flujo del tránsito aéreo general.

PARTE C

Requisitos aplicables al suministro de datos

Código de transpondedor:

1. Las solicitudes de atribuciones nuevas o modificadas de códigos de transpondedor SSR que se presenten deberán atenerse a los requisitos del proceso en materia de convenciones de formato y datos, integridad, exactitud, puntualidad y justificación, previstos en el punto 4 de la parte A.

2. Los Estados miembros facilitarán al gestor de la red la información y los datos siguientes, dentro de los plazos acordados que fije el gestor de la red, en apoyo de la ejecución de la función de red en lo que respecta a los códigos de transpondedor SSR:
 - a) un registro actualizado de la atribución y utilización de todos los códigos de transpondedor SSR en su ámbito de competencia, teniendo en cuenta las restricciones, por motivos de seguridad, de la divulgación completa de determinadas atribuciones de códigos militares no utilizados para el tránsito aéreo general;
 - b) justificantes que demuestren que las atribuciones existentes y solicitadas de códigos de transpondedor SSR son las mínimas necesarias para satisfacer requisitos operativos;
 - c) datos de las atribuciones de códigos de transpondedor SSR que ya no sean necesarios en términos operativos y que puedan liberarse para ser reatribuidos dentro de la red;
 - d) notificación de cualquier insuficiencia imprevista en las atribuciones de códigos de transpondedor SSR;
 - e) datos de cualquier cambio en la planificación de la instalación o en el estado operativo de los sistemas o componentes que pueda afectar a la asignación de códigos de transpondedor SSR a los vuelos.
3. Los proveedores de servicios de navegación aérea entregarán al gestor de la red la información siguiente, dentro de los plazos acordados estipulados por el gestor de la red, para facilitar la prestación de la función de red en lo que respecta a los códigos de transpondedor SSR:
 - a) informes correlativos de posición (CPR) del Sistema Táctico Mejorado de Control de Afluencia (ETFMS) que contengan las asignaciones de códigos de transpondedor SSR para el tránsito aéreo general que efectúe vuelos de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos;
 - b) informes de cualquier conflicto o peligro real no previsto causado por una asignación efectiva de códigos de transpondedor SSR operativos, junto con información sobre la forma en que se ha resuelto el conflicto.
4. Las respuestas de los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea a la coordinación de las propuestas de modificación de las atribuciones de códigos de transpondedor SSR y las actualizaciones de la lista de atribución de códigos de transpondedor SSR deberán, como mínimo:
 - a) determinar si se prevé algún peligro o conflicto entre las atribuciones de códigos de transpondedor SSR;
 - b) confirmar si la eficiencia o los requisitos operativos se verán afectados de forma negativa;
 - c) confirmar que las modificaciones de las atribuciones de códigos de transpondedor SSR podrán llevarse a cabo dentro de los plazos prescritos.

Código de interrogador en modo S:

5. Las solicitudes de atribuciones nuevas o modificadas de códigos de interrogador que se presenten deberán atenerse a los requisitos del proceso en materia de convenciones de formato y datos, integridad, exactitud, puntualidad y justificación, previstos en el punto 17 de la parte A.
6. Los Estados miembros facilitarán al gestor de la red la información y los datos siguientes, dentro de los plazos acordados que fije el gestor de la red, en apoyo de la prestación del servicio de atribución de códigos de interrogador:
 - a) características de los interrogadores en modo S, tal y como se especifica en el Reglamento (CE) n.º 262/2009;
 - b) datos sobre cualquier cambio en la planificación de la instalación o el estado operativo de los interrogadores en modo S o de los componentes que pueda afectar a la atribución de códigos de interrogador a los interrogadores en modo S;
 - c) justificantes que demuestren que las atribuciones existentes y solicitadas de códigos de interrogador son las mínimas necesarias para satisfacer requisitos operativos;
 - d) atribuciones de códigos de interrogador que ya no sean necesarios en términos operativos y que puedan liberarse para ser reatribuidos dentro de la red;
 - e) notificación de cualquier insuficiencia imprevista en las atribuciones de códigos de interrogador.

-
7. El gestor de la red usará las respuestas proporcionadas por los Estados miembros a la propuesta de plan de atribución de códigos de interrogador, en particular:
 - a) la identificación de cualquier peligro o conflicto previsto entre las atribuciones de códigos de interrogador en modo S;
 - b) la confirmación de si la eficiencia o los requisitos operativos se verán afectados de forma negativa;
 - c) la confirmación de que las modificaciones de las atribuciones de códigos de interrogador en modo S pueden llevarse a cabo dentro de los plazos prescritos.
 8. El gestor de la red apoyará a los Estados miembros en la resolución de conflictos relacionados con los códigos de interrogador en modo S notificados por los Estados miembros o los operadores en modo S.
-

ANEXO V

MODELO DE PLAN ESTRATÉGICO DE LA RED

El Plan Estratégico de la Red se basará en la estructura siguiente:

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Ámbito de aplicación del Plan Estratégico de la Red (ámbito geográfico y temporal)

1.2. Elaboración del plan y proceso de validación

2. CONTEXTO Y REQUISITOS GENERALES

2.1. Descripción de la situación actual y prevista de la red, incluidos el DRER, el ATFM, los aeropuertos y los recursos limitados

2.2. Retos y oportunidades en relación con el plazo de vigencia del plan (incluidas las previsiones de demanda de tránsito y su evolución a nivel mundial)

2.3. Objetivos de rendimiento y requisitos comerciales expresados por las diferentes partes interesadas y objetivos de rendimiento a nivel de la Unión

3. VISIÓN ESTRATÉGICA

3.1. Descripción de la estrategia de desarrollo y evolución de la red a fin de cumplir los objetivos de rendimiento y responder a los requisitos comerciales

3.2. Coherencia con el sistema de evaluación del rendimiento

3.3. Coherencia con el Plan Maestro ATM europeo

3.4. Coherencia con los proyectos comunes fijados de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 409/2013 de la Comisión

4. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

4.1. Descripción de los objetivos estratégicos de la red:

- a) incluir los aspectos relativos a la cooperación de las partes interesadas operativas participantes por lo que respecta a funciones y responsabilidades;
- b) indicar la forma en que los objetivos estratégicos cumplirán los requisitos;
- c) determinar la forma de medir los avances hacia estos objetivos;
- d) indicar la forma en que los objetivos estratégicos incidirán en el sector y en otros ámbitos relacionados.

5. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

5.1. Descripción de la planificación a corto y medio plazo:

- a) prioridades de cada uno de los objetivos estratégicos;
- b) cumplimiento de cada uno de los objetivos estratégicos en términos de despliegue de tecnología requerido, impacto arquitectónico, aspectos humanos, costes, beneficios, así como la gobernanza, los recursos y la reglamentación necesarios;
- c) participación requerida de las partes interesadas operativas en cada elemento del plan, incluidas sus funciones y responsabilidades, y
- d) nivel acordado de participación del gestor de la red para apoyar la aplicación de cada elemento del plan para cada función.

5.2. Descripción de la planificación a largo plazo:

- a) intención de alcanzar cada uno de los objetivos estratégicos en cuanto a la tecnología requerida y los correspondientes aspectos de I + D, impacto arquitectónico, aspectos humanos, análisis de rentabilidad, gobernanza y reglamentación necesarias y justificación económica y desde el punto de vista de la seguridad de estas inversiones;
- b) participación requerida de las partes interesadas operativas en cada elemento del plan, incluidas sus funciones y responsabilidades.

6. EVALUACIÓN DE RIESGOS

6.1. Descripción de los riesgos asociados a la ejecución del plan

6.2. Descripción del proceso de seguimiento (incluida una desviación potencial con respecto a los objetivos iniciales)

7. RECOMENDACIONES

7.1. Determinación de las medidas que deben adoptar la Unión y los Estados miembros para apoyar la ejecución del plan

ANEXO VI

MODELO DE PLAN DE OPERACIONES DE LA RED

El Plan de Operaciones de la Red se basará en la siguiente estructura general (que se adaptará a las diferentes funciones y al horizonte temporal del Plan de Operaciones de la Red para reflejar su naturaleza renovable y sus períodos de vigencia de tres a cinco años, anuales, estacionales, semanales y diarios):

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Ámbito de aplicación del Plan de Operaciones de la Red (ámbito geográfico y duración)

1.2. Elaboración del plan y proceso de validación

2. DESCRIPCIÓN DEL PLAN DE OPERACIONES DE LA RED Y OBJETIVOS OPERATIVOS Y GENERALES

- Abordar, entre otras cosas, los aspectos relativos a la cooperación de las partes interesadas operativas participantes por lo que respecta a las funciones y responsabilidades.
- Indicar la forma en que los objetivos operativos y generales se cubrirán en las fases táctica, pretáctica, a corto plazo y a medio plazo del Plan de Operaciones de la Red y otros objetivos de rendimiento establecidos en el marco del sistema de evaluación del rendimiento.
- Indicar las prioridades fijadas y los recursos necesarios para el período de planificación.
- Indicar el impacto en el sector ATM y otros ámbitos afectados.

3. PROCESO GLOBAL DE PLANIFICACIÓN DE LAS OPERACIONES DE LA RED

- Descripción del proceso global de planificación de las operaciones de la red.
- Descripción de la estrategia de desarrollo y avance del Plan de Operaciones de la Red para responder satisfactoriamente a los requisitos de rendimiento operativo y a otros objetivos de rendimiento establecidos en el marco del sistema de evaluación del rendimiento.
- Descripción de las herramientas y datos utilizados.

4. CONTEXTO Y REQUISITOS OPERATIVOS GENERALES

4.1. Breve descripción del rendimiento operativo de la red en el pasado

4.2. Retos y oportunidades en relación con el plazo de vigencia del plan

4.3. Previsiones de tránsito en la red de conformidad con los apéndices 1 y 2, en particular:

- previsiones para la red,
- previsiones para los proveedores de servicios de navegación aérea, los bloques funcionales de espacio aéreo y los centros de control de área (CCA),
- previsiones para los aeropuertos principales,
- análisis de las previsiones de tránsito, según diversas hipótesis,
- análisis del impacto de eventos especiales.

4.4. Requisitos en materia de rendimiento operativo de la red, en particular:

- requisitos en materia de capacidad global de la red,
- requisitos de capacidad aplicables a los proveedores de servicios de navegación aérea, a los bloques funcionales de espacio aéreo y a los CCA,
- capacidad de los aeropuertos,
- análisis de los requisitos de capacidad,
- requisitos generales de la red en materia de medio ambiente/eficiencia de los vuelos,
- requisitos generales en materia de seguridad de la red,

- requisitos en materia de contingencia y continuidad de los servicios que afectan a la red.
- 4.5. Necesidades operativas expresadas por las diferentes partes interesadas, incluidas las autoridades militares
5. PLANES Y MEDIDAS DE MEJORA DEL RENDIMIENTO OPERATIVO DE LA RED A NIVEL DE LA RED
- Descripción de los planes y medidas que se prevé aplicar a nivel de la red, incluido el espacio aéreo, los recursos limitados y la ATFM.
 - Descripción de la contribución de cada plan y medida al rendimiento operativo.
6. PLANES DE MEJORA DEL RENDIMIENTO OPERATIVO Y MEDIDAS OPERATIVAS A NIVEL LOCAL
- En particular, descripción de cada plan y medida operativa que se prevé aplicar a nivel local,
 - Descripción de la contribución de cada plan y medida al rendimiento operativo.
 - Descripción de las relaciones con los terceros países y las labores relacionadas con la OACI.
7. EVENTOS ESPECIALES
- Indicación de los eventos especiales con un impacto significativo en la ATM,
 - Gestión de los diferentes eventos especiales desde una perspectiva de red.
 - Grandes maniobras militares.
8. REQUISITOS APLICABLES AL ESPACIO AÉREO MILITAR
- Disponibilidad de espacio aéreo: días/horas de disponibilidad por defecto de espacio aéreo reservado.
 - Solicitudes *ad hoc* de utilización no prevista de espacio aéreo reservado.
 - Liberación para uso civil de espacio aéreo reservado cuando no se necesite, informando con la mayor antelación posible.
9. PREVISIONES CONSOLIDADAS Y ANÁLISIS DEL RENDIMIENTO OPERATIVO DE LA RED
- Objetivos y previsiones de retrasos/capacidad ATM a nivel de la red, de los proveedores de servicios de navegación aérea, de los bloques funcionales de espacio aéreo y del CCA.
 - Rendimiento operativo de los aeropuertos.
 - Objetivos y previsiones de rendimiento de la red en materia de medio ambiente/eficiencia de los vuelos.
 - Impacto de eventos especiales.
 - Análisis de los objetivos y previsiones en materia de rendimiento operativo.
10. DETECCIÓN DE CUELLOS DE BOTELLA OPERATIVOS Y SOLUCIONES ATENUANTES A NIVEL LOCAL Y DE LA RED
- Detección de cuellos de botella operativos (seguridad, capacidad y eficiencia de los vuelos) reales y potenciales, sus causas y soluciones o medidas atenuantes adoptadas, incluidas opciones para equilibrar la capacidad y la demanda.
-

*Apéndice 1***Centros de control de área (CCA)**

El Plan de Operaciones de la Red proporcionará una descripción detallada para cada CCA de todas las áreas especificadas en el presente apéndice que incluya sus medidas de mejora operativa previstas, las perspectivas para el período, las previsiones de tránsito, el objetivo y las previsiones de retrasos, los eventos significativos que puedan afectar al tránsito y los contactos operativos.

El gestor de la red incluirá para cada CCA:

- las previsiones de tránsito,
- un análisis del rendimiento operativo actual,
- una evaluación cuantitativa de la capacidad conseguida (capacidad de referencia),
- una evaluación cuantitativa de la capacidad requerida en función de los diferentes escenarios de evolución del tránsito (perfil de capacidad requerido),
- una evaluación cuantitativa de las medidas de mejora operativa previstas a nivel de CCA, acordadas con los proveedores de servicios de navegación aérea,
- el objetivo y las previsiones de retrasos,
- un análisis del rendimiento operativo previsto (seguridad, capacidad, medio ambiente).

Cada proveedor de servicios de navegación aérea proporcionará al gestor de la red la siguiente información, que se incluirá en la descripción de cada CCA:

- objetivo local de retrasos,
 - evaluación/confirmación de las previsiones de tránsito, teniendo en cuenta las circunstancias locales,
 - número de sectores disponibles; configuración de sector/régimen de apertura por época del año/día de la semana/hora del día,
 - valores de capacidad/supervisión para cada sector/volumen de tránsito por configuración/régimen de apertura,
 - eventos especiales previstos o conocidos, incluidas fechas/horas y su impacto en el rendimiento operativo,
 - pormenores de las medidas de mejora operativa previstas, su calendario de ejecución e impacto positivo/negativo en la capacidad y/o eficiencia,
 - pormenores de los cambios propuestos y confirmados en la estructura y utilización del espacio aéreo,
 - medidas adicionales acordadas con el gestor de la red,
 - contactos operativos de los CCA.
-

*Apéndice 2***Aeropuertos**

En el caso de los aeropuertos europeos que tengan un impacto en el rendimiento de la red, el Plan de Operaciones de la Red dará una descripción detallada de las áreas indicadas en el presente apéndice, y describirá las medidas de mejora operativa previstas, las perspectivas para el período, las previsiones de tránsito y retrasos, los eventos especiales que puedan afectar al tránsito y los contactos operativos.

El gestor de la red incluirá para cada aeropuerto, en particular sobre la base de la información recibida por los operadores aeroportuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea:

- las previsiones de tránsito,
- un análisis del rendimiento operativo previsto de las medidas de mejora operativa contempladas (seguridad, capacidad, medio ambiente).

Para cada aeropuerto incluido en el Plan de Operaciones de la Red, el operador aeroportuario y las unidades ATS locales tendrán acuerdos para proporcionar al gestor de la red la siguiente información a fin de que se incluya en la descripción individual del aeropuerto:

- evaluación/confirmación de las previsiones de tránsito, teniendo en cuenta las circunstancias locales,
 - capacidad de las pistas para cada configuración de pista, salidas y llegadas actuales y previstas,
 - en su caso, especificación de la capacidad para el período nocturno y duración del mismo,
 - pormenores de las medidas de mejora operativa previstas, su calendario de ejecución e impacto positivo/negativo en la capacidad y/o eficiencia,
 - eventos especiales previstos o conocidos, incluidas fechas/horas y su impacto en el rendimiento operativo,
 - otros factores potenciadores de la capacidad previstos,
 - medidas adicionales acordadas con el gestor de la red.
-