

**EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,**

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,  
Vista la propuesta de la Comisión Europea,  
Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,  
Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,  
Previa consulta al Comité de las Regiones,  
De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,  
Considerando lo siguiente:

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

(2) La adopción por parte del Parlamento Europeo y del Consejo del primer paquete de la legislación relativa al Cielo Único Europeo, es decir, de los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 y (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, estableció una sólida base jurídica para un sistema de gestión del tránsito aéreo ininterrumpido, interoperable y seguro. La adopción del segundo paquete, a saber, el Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, reforzó en mayor medida la iniciativa del Cielo Único Europeo al introducir los conceptos de «sistema de evaluación del rendimiento» y «gestor de la red», con el fin de seguir mejorando el rendimiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo. El Reglamento (CE) n.º 552/2004 ha quedado derogado por el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, ya que las normas necesarias para la interoperabilidad de los sistemas, componentes y procedimientos de gestión del tránsito aéreo se han incorporado en el Reglamento (UE) 2018/1139.

(3) A fin de tener en cuenta los cambios introducidos en el Reglamento (UE) 2018/1139, es necesario poner en consonancia el presente Reglamento con el Reglamento (UE) 2018/1139 y modificar este último.

(4) El Reglamento (UE) 2018/1139 establece normas detalladas sobre la utilización del espacio aéreo, disposiciones operativas relativas a los servicios y los procedimientos en la navegación aérea y normas y procedimientos para el diseño de las estructuras del espacio aéreo, mientras que la clasificación del espacio aéreo debe regularse en el presente Reglamento.

(5) En el artículo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»), los Estados contratantes reconocen que «todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio». Es en el marco de esa soberanía que los Estados miembros de la Unión, con arreglo a los convenios internacionales aplicables, ejercen las competencias de una autoridad pública al controlar el tránsito aéreo.

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

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

(8) La persecución simultánea de los objetivos de incremento del nivel de las normas de seguridad aérea y mejora del rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en Europa exige que se tenga en cuenta el factor humano. Por consiguiente, los Estados miembros deben defender los principios de «la cultura justa». Deben considerarse y tenerse en cuenta los dictámenes y

recomendaciones del Grupo de Expertos de la Comisión sobre la Dimensión Humana del Cielo Único Europeo creado por la Decisión (UE) 2023/2019 de la Comisión.

(9) Las mejoras en el comportamiento climático y medioambiental de la gestión del tránsito aéreo también contribuyen a la consecución de los objetivos incluidos en el Acuerdo de París, en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, en las Conclusiones del Consejo sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión y en la Agenda Digital para Europa, en particular mediante la reducción de las emisiones de la aviación.

(10) Un uso más eficiente del espacio aéreo, que permita más opciones por lo que se refiere a las trayectorias de vuelo óptimas, daría lugar a una mayor eficiencia en el consumo de combustible y a una reducción de las emisiones. También deben tenerse en cuenta diversos elementos climáticos y medioambientales a la hora de optimizar las trayectorias de vuelo y los perfiles de vuelo, con el fin de reducir las emisiones y los contaminantes atmosféricos. Debe desarrollarse una metodología para tener en cuenta esos diversos elementos y sus interdependencias, en particular al diseñar los indicadores de rendimiento.

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

(12) En 2004, los Estados miembros aprobaron una declaración general sobre aspectos militares relacionados con el Cielo Único Europeo, que han reiterado. De conformidad con dicha declaración, los Estados miembros deben, en particular, aumentar la cooperación civil y militar y, si los Estados miembros afectados lo consideran necesario, y en la medida en que lo consideren, facilitar la cooperación entre sus fuerzas armadas en todos los asuntos de la gestión del tránsito aéreo.

(13) Las decisiones que afectan al contenido, al alcance o a la realización de las operaciones y entrenamiento militares no entran en el ámbito de competencia de la Unión en virtud del artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

(14) El artículo 9 bis del Reglamento (CE) n.º 550/2004 preveía el establecimiento por parte de los Estados miembros de bloques funcionales de espacio aéreo, con el fin de incrementar la cooperación entre los proveedores de servicios de navegación aérea para mejorar el rendimiento y crear sinergias, y regulaba dichos bloques. Los Estados miembros pueden mantener la cooperación y la coordinación dentro de esos bloques de espacio aéreo establecidos previamente con vistas a fomentar el rendimiento de la red de gestión del tránsito aéreo dentro del Cielo Único Europeo, en particular mediante la presentación de planes de rendimiento conjuntos, siempre que esto no afecte a la aplicación eficiente del presente Reglamento.

(15) Los Estados miembros deben designar a una autoridad nacional de supervisión para que asuma las funciones que se atribuyan a dicha autoridad en virtud del presente Reglamento. Para garantizar una supervisión coherente y fiable de la prestación de servicios en toda Europa, debe darse suficiente independencia y los recursos necesarios a las autoridades nacionales de supervisión. En particular, la financiación de esas autoridades debe garantizar su independencia y permitirles actuar de conformidad con los principios de equidad, transparencia, no discriminación y proporcionalidad. Esto no debe impedir que una autoridad nacional de supervisión se asocie con otra autoridad reguladora, como la autoridad nacional competente o la autoridad nacional de competencia, si la autoridad común cumple los requisitos de independencia y siempre que las decisiones relacionadas con las funciones encomendadas a la autoridad nacional de supervisión en virtud del presente Reglamento se adopten con independencia de otras funciones encomendadas a la autoridad común.

(16) Unos procedimientos adecuados para el nombramiento del personal de las autoridades nacionales de supervisión deben contribuir a garantizar la independencia de dichas autoridades. El personal de las autoridades nacionales de supervisión debe actuar con independencia, en particular evitando conflictos de interés entre la prestación de servicios de navegación aérea y el desempeño de sus funciones. Las normas relativas a los conflictos de intereses del personal y las personas que toman decisiones en el ejercicio de las competencias definidas en el presente Reglamento también deben evitar posibles conflictos de intereses derivados de su asignación activa a una autoridad nacional de supervisión en relación con un nuevo puesto en una entidad regulada durante el período inmediatamente posterior al final de su asignación a dicha autoridad nacional de supervisión.

(17) Deben establecerse procedimientos para garantizar la cooperación y el intercambio de información entre la autoridad nacional de supervisión y la autoridad nacional competente con el fin de que el presente Reglamento se aplique correctamente.

(18) Los requisitos para la concesión de una certificación relativa a la solidez financiera, la responsabilidad, la cobertura de seguro, la propiedad y la estructura organizativa están estrechamente relacionados con los requisitos de seguridad y protección para la prestación de servicios y con la supervisión operativa y técnica que debe llevar a cabo una autoridad nacional competente. Por lo que respecta a las actividades de certificación, supervisión y ejecución relacionadas con los requisitos relativos a la solidez financiera, la responsabilidad, la cobertura de seguro, la propiedad y la estructura organizativa enumerados en el punto 7 del anexo VIII del Reglamento (UE) 2018/1139, los Estados miembros deben organizar sus procesos administrativos de conformidad con sus disposiciones nacionales para garantizar la correcta y eficiente ejecución de las funciones de las autoridades nacionales competentes y de las autoridades nacionales de supervisión.

(19) Las autoridades nacionales de supervisión deben desempeñar un cometido clave en la ejecución del Cielo Único Europeo y, por consiguiente, deben cooperar entre ellas, con vistas a posibilitar el intercambio de información sobre su trabajo y principios para la toma de decisiones, mejores prácticas y procedimientos, así como con respecto a la aplicación del presente Reglamento, y desarrollar un enfoque común, incluso a través de la mejora de la cooperación a nivel regional. Tal cooperación debe producirse con regularidad en el contexto del Comité de Cooperación de las Autoridades Nacionales de Supervisión.

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

(21) Los proveedores de servicios de navegación aérea deben poder ofrecer servicios en la Unión en condiciones no discriminatorias cuando sean titulares de un certificado o de una declaración con arreglo al artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139.

(22) De conformidad con el artículo 2, apartado 5, del Reglamento (UE) 2018/1139 y en las condiciones en él establecidas, los Estados miembros deben poder permitir la prestación de los servicios de navegación aérea a que se refiere el artículo 2, apartado 3, letra c), de dicho Reglamento, bajo su responsabilidad, por parte del ejército sin certificación, cuando el ejército ofrezca tales servicios principalmente para movimientos de aeronaves distintos del tránsito aéreo general. En tales casos, el Estado miembro de que se trate debe informar de su decisión a la Comisión y a los demás Estados miembros.

(23) El presente Reglamento no exige la certificación de las señales proporcionadas por el sistema global de navegación por satélite (GNSS).

(24) No debe haber discriminación entre usuarios del espacio aéreo en lo relativo a la prestación de servicios equivalentes de navegación aérea.

(25) Los servicios de tránsito aéreo deben prestarse con carácter exclusivo. Los proveedores de dichos servicios deben cumplir requisitos de designación y de interés público. A este respecto, debe tenerse en cuenta que las normas en materia de competencia del TFUE no son aplicables a la prestación de servicios de tránsito aéreo que estén vinculados al ejercicio de las prerrogativas de un poder público y no sean de naturaleza económica.

(26) El proceso de designación debe tener en cuenta la necesidad de continuidad del servicio y de planificación de las inversiones a largo plazo por parte de los proveedores de servicios de tránsito aéreo. No obstante lo anterior, el contexto de rápida evolución de la navegación aérea exige efectuar un seguimiento de los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados para garantizar que dichos derechos y obligaciones sigan siendo plenamente aplicables y que se cumplan dichas obligaciones. Cuando los Estados miembros consideren necesario iniciar un nuevo proceso de designación en el contexto de su seguimiento, deben poder designar al mismo proveedor de servicios de tránsito aéreo, de conformidad con el Derecho nacional.

(27) Los Estados miembros deben velar por que su Derecho nacional no impida que se designe a un proveedor de servicios de tránsito aéreo debido en particular a que el centro de actividad principal del proveedor de servicios de que se trate se encuentre en otro Estado miembro o a que dicho proveedor sea propiedad de nacionales de ese Estado miembro cuando la aplicación de esa disposición de Derecho nacional suponga una restricción injustificada de la libre prestación de servicios o de la libertad de establecimiento, lo que debe evaluarse caso por caso a la luz de todas las circunstancias pertinentes.

(28) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo pueden contratar servicios de comunicación, navegación y vigilancia (CNS), servicios de información aeronáutica (AIS), servicios de datos de tránsito aéreo (ADS) o servicios meteorológicos (MET) en los casos en que los Estados miembros no hayan designado un proveedor de MET, en condiciones de mercado o en virtud de otros tipos de acuerdos cuando no se apliquen las Directivas 2014/24/UE ni 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, teniendo en cuenta situaciones específicas como la falta de soluciones disponibles en el mercado y consideraciones relacionadas con el interés público. Los Estados miembros pueden permitir a los operadores de aeropuertos o a un grupo de operadores de aeropuertos recurrir a la contratación de los servicios de tránsito aéreo de terminal para el control de aeródromo o de los servicios de tránsito aéreo para el control de aproximación en condiciones de mercado.

(29) Cuando los servicios de tránsito aéreo para el control de aeródromo y el control de aproximación sean objeto de contratación, no deben estar sujetos al establecimiento de objetivos de rendimiento previsto en el presente Reglamento. No obstante, los proveedores de servicios deben proporcionar datos sobre el rendimiento de los servicios de navegación aérea. Cuando los servicios de tránsito aéreo para el control de aeródromo y el control de aproximación sean objeto de contratación, los requisitos técnicos del pliego de condiciones deben incluir requisitos relativos a la calidad del servicio.

(30) Los proveedores de servicios de navegación aérea deben llevar cuentas separadas para cada servicio de navegación aérea, tal como se les exigiría si estos servicios fueran prestados por empresas distintas, con el fin de evitar discriminaciones, subvenciones cruzadas y distorsiones de la competencia.

(31) Cuando proceda, la contratación de servicios de navegación aérea debe llevarse a cabo de conformidad con la Directiva 2014/24/UE y la Directiva 2014/25/UE, y con los principios de igualdad de trato, no discriminación y transparencia, así como con las disposiciones aplicables del TFUE, en particular las normas del TFUE relativas a la libre prestación de servicios y a la libertad de establecimiento. Los procedimientos de licitación para la contratación de servicios deben diseñarse de manera que permitan la participación efectiva de proveedores competidores en dichos procedimientos, también mediante la convocatoria periódica de nuevas licitaciones.

(32) La gestión del tránsito de aeronaves no tripuladas exige la disponibilidad de servicios de información común. Cuando estos servicios sean prestados por un único proveedor de servicios de información común designado por el Estado miembro con respecto a un espacio aéreo U-Space específico, deben regularse los precios de esos servicios para limitar los costes de la gestión de dicho tránsito. Por consiguiente, los precios de los servicios de información común deben basarse en el coste y en un margen de beneficio razonable, y deben supeditarse a la aprobación de las autoridades nacionales de supervisión. Cuando los servicios de información común no los preste un único proveedor, cada servicio debe prestarse gratuitamente. Para permitir la prestación del servicio, debe otorgarse a los proveedores de servicios de información común acceso a los datos operativos pertinentes en condiciones justas, razonables y no discriminatorias.

(33) La disponibilidad de datos operativos pertinentes relativos al tránsito aéreo general es esencial para permitir la prestación flexible de servicios de datos de tránsito aéreo, a nivel tanto transfronterizo como de la Unión. Por tanto, estos datos deben ponerse a disposición de las partes interesadas pertinentes -incluidas las entidades que hayan demostrado interés en valorar la prestación de servicios de navegación aérea-, en condiciones justas, razonables y no discriminatorias. La exactitud de la información, incluida la relativa al estado del espacio aéreo y a situaciones específicas del tránsito aéreo, así como su distribución en tiempo oportuno a los controladores civiles y militares, tienen repercusiones directas en la seguridad y la eficiencia de las operaciones, también en la eficiencia medioambiental de los vuelos. El acceso en tiempo oportuno a información actualizada sobre el estado del espacio aéreo es esencial para todas las partes que deseen aprovechar las estructuras del espacio aéreo disponibles al cumplimentar o modificar sus planes de vuelo.

(34) Los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación no deben aplicarse a los servicios de navegación aérea de terminal prestados en aeropuertos con menos de 80 000 movimientos de transporte aéreo al año llevados a cabo utilizando reglas de vuelo por instrumentos. El establecimiento de objetivos de rendimiento para tales servicios tendría poco valor añadido, puesto que, en la mayoría de los casos, esos objetivos se aproximarían a cero. Además, someter dichos servicios a los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación establecidos por el presente Reglamento daría lugar a una carga administrativa y económica desproporcionada en comparación con los beneficios previstos en cuanto a mejora del rendimiento y de la calidad del servicio. No obstante, los Estados miembros pueden decidir que dichos servicios de navegación aérea de terminal se sometan a los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación.

(35) Los ejércitos que prestan servicios de navegación aérea principalmente para movimientos de aeronaves distintos del tránsito aéreo general, incluida su financiación, no deben someterse a los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación establecidos por el presente Reglamento. Por lo tanto, los costes de sus servicios no deben considerarse costes determinados en el marco del presente Reglamento. No obstante, los Estados miembros pueden decidir aplicar dichos sistemas a los ejércitos que prestan tales servicios. Los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación deben aplicarse a los ejércitos que prestan servicios de navegación aérea principalmente para el tránsito aéreo general.

(36) Los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación deben garantizar el funcionamiento eficiente, sostenible y continuo del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo. Además, tienen por objetivo hacer que los servicios de navegación aérea prestados en condiciones distintas de las condiciones de mercado sean más eficientes en relación con los costes y promover una mejor calidad del servicio. Con este fin, deben incluir incentivos pertinentes y apropiados. Ante este objetivo, el sistema de evaluación del rendimiento no debe aplicarse a los servicios prestados en condiciones de mercado. El sistema de evaluación del rendimiento debe aplicarse a todos los servicios de navegación aérea que un proveedor de servicios de tránsito aéreo designado preste o contrate con otros proveedores de servicios, también en los casos en que dicho proveedor de servicios preste servicios de navegación aérea y servicios de tránsito aéreo.

(37) Con el fin de mejorar el nivel de rendimiento de la gestión del tránsito aéreo por encima del nivel que podría alcanzar cada Estado miembro por separado, los Estados miembros pueden elaborar planes de rendimiento conjuntos para los servicios de navegación aérea que abarquen al menos la duración del período de referencia; en dichos planes conjuntos deben incluir al menos un objetivo común e iniciativas en materia de cooperación transfronteriza, además de tener en cuenta el valor añadido de fijar otros objetivos comunes, llevar a cabo contrataciones conjuntas y establecer una gobernanza conjunta.

(38) Al adoptar actos de ejecución para establecer sistemas de incentivos, la Comisión debe definir la aplicabilidad de dichos sistemas a situaciones en las que los proveedores de servicios de navegación aérea superen o no cumplan los objetivos vinculantes de rendimiento pertinentes para los servicios de navegación aérea durante el período de referencia. Sin perjuicio de las medidas que vaya a aplicar el proveedor de servicios de tránsito aéreo para mitigar el impacto de tales situaciones, los criterios de aplicabilidad deben tener debidamente en cuenta acontecimientos imprevisibles e importantes que escapen al control del proveedor de servicios de tránsito aéreo. Para fomentar una mejor calidad del servicio, los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación deben incluir incentivos pertinentes y adecuados. Se deben establecer incentivos financieros con el fin de fomentar un mejor rendimiento de los servicios de navegación aérea de una manera equilibrada, recompensando o penalizando el rendimiento real en relación con objetivos de rendimiento vinculantes.

(39) Los ingresos procedentes de tasas impuestas a los usuarios del espacio aéreo podrían dar lugar a pérdidas o excedentes financieros para los proveedores de servicios de navegación aérea debido a la aplicación de los sistemas de incentivos y los mecanismos de reparto de riesgos.

(40) Debe establecerse un Comité de Evaluación del Rendimiento para asesorar y asistir a la Comisión en la aplicación de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación. La constitución de dicho Comité debe garantizar que sus tareas se desempeñen con los conocimientos especializados necesarios y con independencia respecto de intereses públicos o privados, y que pueda contar con recursos específicos. El Comité debe sustituir y suceder al organismo de evaluación del rendimiento establecido en virtud del artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 549/2004.

(41) El Comité de Evaluación del Rendimiento debe tener el apoyo de una secretaría proporcionada por la Comisión. Con el fin de preparar el contenido y las orientaciones de los dictámenes, recomendaciones, informes y material guía del Comité, la secretaría debe actuar sin seguir directrices, excepto las del propio Comité, a fin de que este pueda desempeñar su función consultiva y de garantizar su independencia. La principal tarea de la secretaría debe ser contribuir a la ejecución independiente de las tareas del Comité.

(42) El personal de la secretaría está sujeto a las normas sobre secreto profesional y sobre conflictos de intereses incluidas en el Estatuto de los funcionarios de la Unión Europea y en el régimen aplicable a los otros agentes de la Unión, establecidos por el Reglamento (CEE, Euratom, CECA) n.º 259/68 del Consejo, que garantizan su independencia. El proceso de selección y los criterios de admisibilidad deben detallarse en un acto de ejecución, que no debe incluir el nombramiento de miembros concretos del Comité ni supeditar en modo alguno dicho nombramiento a la aprobación de los Estados miembros.

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

(44) Los objetivos nacionales para la prestación de servicios de navegación aérea de terminal deben impulsar mejoras en el rendimiento de dichos servicios a lo largo del tiempo y posibilitar un enfoque puerta a puerta para la regulación de los servicios de navegación aérea.

(45) Los Estados miembros, las autoridades nacionales de supervisión y la Comisión deben tener tareas claramente definidas en los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación, en particular en lo que respecta a la preparación de los planes de rendimiento, a la aprobación de dichos planes y al seguimiento del rendimiento de los proveedores de servicios de navegación aérea.

(46) El ámbito clave de rendimiento del clima y el medio ambiente debe tratar los efectos de la aviación en el clima y el medio ambiente en los que puedan influir los proveedores de servicios de navegación aérea, en particular las emisiones de CO<sub>2</sub>. Los planes de rendimiento deben contener, para cada período de referencia, objetivos de rendimiento de ruta coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en los ámbitos claves de rendimiento del clima y el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, así como objetivos de rendimiento de terminal en los ámbitos claves de rendimiento de la capacidad y la rentabilidad. En la fecha de adopción del presente Reglamento, los datos disponibles existentes no permiten establecer, en el ámbito clave de rendimiento del clima y el medio ambiente, indicadores clave de rendimiento para los servicios de navegación aérea de terminal que sean válidos, fiables y mensurables y que permitan medir los efectos en ese ámbito en los que puedan influir directamente los proveedores de servicios de navegación aérea. Por consiguiente, los Estados miembros deben estar obligados a incluir en sus planes de rendimiento objetivos vinculantes para los servicios de navegación aérea de terminal en el ámbito clave de rendimiento del clima y el medio ambiente solo después de que la Comisión haya podido establecer, en un acto de ejecución, los indicadores clave de rendimiento que cumplan dichas condiciones. El establecimiento de objetivos de rendimiento vinculantes para los servicios de navegación aérea de terminal incluidos en el plan de rendimiento debe tener en cuenta las circunstancias locales, en particular los requisitos de la política medioambiental local.

(47) El rendimiento de las funciones de la red debe estar sujeto a criterios específicos para estas, habida cuenta del carácter peculiar de dichas funciones. Esas funciones de la red deben estar sujetas a objetivos de rendimiento en los ámbitos de rendimiento clave del clima y el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad.

(48) El sistema de tarificación establecido por el presente Reglamento debe ser coherente, entre otras cosas, con el artículo 15 del Convenio de Chicago. Dicho sistema no debe afectar a la posibilidad de que los Estados miembros financien la prestación de los servicios de navegación aérea regulados en el presente Reglamento mediante fondos públicos, en la medida en que esté en consonancia con las normas del TFUE en materia de competencia cuando sean aplicables.

(49) El sistema de tarificación debe basarse en el principio de que los usuarios del espacio aéreo deben sufragar los costes de los servicios y funciones causados en su beneficio que no estén cubiertos de otro modo. Los costes causados por las autoridades nacionales de los Estados miembros en relación con la prestación de servicios de navegación aérea, en particular las autoridades nacionales competentes y las autoridades nacionales de supervisión, así como Eurocontrol y el gestor de la red, podrían incluirse en los costes determinados que pueden imputarse a los usuarios del espacio aéreo. Las tasas deben alentar la prestación segura, eficaz, efectiva y sostenible de los servicios de navegación aérea, a fin de lograr un alto nivel de seguridad y rentabilidad y alcanzar los objetivos de rendimiento, y deben apoyar la reducción del impacto medioambiental de la aviación.

(50) Los costes derivados del Convenio Internacional de Cooperación relativo a la Seguridad de la Navegación Aérea «Eurocontrol», de 13 de diciembre de 1960, en su última modificación, podrían incluirse en los costes determinados, dado que todas las actividades que son objeto de dicho Convenio en el momento de la adopción del presente Reglamento se consideran relacionadas con los servicios de navegación aérea.

(51) La Comisión debe llevar a cabo un estudio de viabilidad sobre los efectos de la modulación de las tasas en el tránsito aéreo, la prestación de servicios, los costes administrativos y en las partes interesadas, así como sobre la contribución de dicha modulación al logro de los objetivos del Cielo Único Europeo. Sobre la base de dicho estudio, la Comisión debe determinar si adopta un acto de ejecución a fin de garantizar la aplicación uniforme de la modulación de las tasas para animar a los usuarios del espacio aéreo a apoyar mejoras en el comportamiento climático y medioambiental, en particular mediante el uso de las rutas más eficientes en términos de consumo de

carburante que estén disponibles y el mayor uso de otras tecnologías de propulsión limpias, incluidos los combustibles alternativos sostenibles, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad. Incluso si la Comisión no adopta tal acto de ejecución, los Estados miembros deben tener derecho a modular las tasas para animar a los proveedores de servicios de tránsito aéreo y a los usuarios del espacio aéreo a apoyar mejoras en la calidad del servicio, como el aumento de la capacidad, la reducción de los retrasos y el desarrollo sostenible.

(52) En el caso de que se produzca una crisis de la red, como un conflicto geopolítico, una crisis sanitaria o una catástrofe natural, que impida emitir previsiones de tránsito fiables, la Comisión debe poder adoptar disposiciones transitorias que incluyan una suspensión o adaptación temporal del sistema de evaluación del rendimiento hasta que termine la crisis de la red y se disponga de nuevas previsiones fiables.

(53) Sin perjuicio del procedimiento establecido en el artículo 258 del TFUE, la Comisión debe revisar periódicamente el cumplimiento del presente Reglamento por parte de los Estados miembros. Al efectuar dicha revisión, la Comisión debe evaluar si los Estados miembros velan por que los proveedores de servicios de navegación aérea cumplan sus obligaciones.

(54) Deben adoptarse disposiciones relativas a la transparencia de las cuentas de los proveedores de servicios de navegación aérea, como método para evitar las subvenciones cruzadas y las consiguientes distorsiones.

(55) Las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo deben contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y apoyar la consecución de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Deben conducir al uso sostenible, eficiente y óptimo desde un punto de vista medioambiental del espacio aéreo y de los recursos escasos, reflejar las necesidades operativas en el despliegue de la infraestructura de la red europea de gestión del tránsito aéreo y prestar apoyo en caso de crisis de la red.

(56) Algunas de las funciones de la red, como la gestión de afluencia del tránsito aéreo, deben ser coordinadas de manera central por un único organismo en apoyo de las acciones llevadas a cabo por los Estados miembros y las partes interesadas operativas pertinentes. En consecuencia, algunas de las tareas que contribuyen a la ejecución de estas funciones debe llevarlas a cabo un gestor de la red, que en su actuación debe implicar a todas las partes interesadas operativas afectadas. Deben establecerse en el presente Reglamento las tareas específicas del gestor de la red. El gestor de la red debe ser nombrado por la Comisión.

(57) En 2011 y 2019, la Comisión nombró a Eurocontrol gestor de la red. A fin de garantizar la continuidad operativa en el desempeño de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo, dicho mandato podría renovarse en las condiciones establecidas en el presente Reglamento.

(58) En caso de que el gestor de la red pertenezca a otra entidad, debe existir una separación funcional y jerárquica, así como una contabilidad separada, de dicha entidad.

(59) Las partes interesadas operativas que deben ejecutar las funciones de la red a escala local y operativa y los Estados miembros deben participar plenamente en la ejecución de dichas funciones y en el proceso de toma de decisiones. En consecuencia, el gestor de la red debe adoptar medidas mediante una toma de decisiones cooperativa basándose, en particular, en la consulta a las partes interesadas operativas y los Estados miembros, así como en acuerdos de trabajo detallados y en los procesos para las operaciones. En dicho proceso de toma de decisiones cooperativa, las partes deben actuar en la mayor medida posible con vistas a mejorar el funcionamiento y el rendimiento de la red, también en lo relativo a la consecución de objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el ámbito clave de rendimiento del clima y el medio ambiente, y deben prevalecer los intereses de la red, sin perjuicio de las necesidades de seguridad y defensa; asimismo, ese proceso de toma de decisiones cooperativa debe permitir que se resuelvan los problemas y se llegue a un consenso siempre que sea posible. En el contexto del proceso de toma de decisiones cooperativa para la ejecución de las funciones de la red, los Estados miembros deben garantizar una coordinación adecuada a nivel nacional con las partes interesadas operativas civiles y militares. Además, a fin de garantizar la adecuada gobernanza de la ejecución de las funciones de la red, debe establecerse un Consejo de Administración de la Red que garantice una representación adecuada de los intereses de todos los agentes, en particular las partes interesadas operativas, que participan en la ejecución de esas funciones. Sin perjuicio de la consulta al Consejo de Administración de la Red sobre decisiones normativas o estratégicas como el refrendo del Plan Estratégico de la Red, las medidas adoptadas mediante una toma de decisiones cooperativa y por el Consejo de Administración de la Red deben ser de naturaleza operativa o técnica y garantizar el funcionamiento diario de la red de conformidad con los objetivos del presente Reglamento.

(60) Para que los proveedores de servicios de tránsito aéreo se centren en mayor medida en los clientes, debe consultarse a las partes interesadas pertinentes en las principales decisiones operativas de los proveedores de servicios de tránsito aéreo.

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

(62) La utilización segura y eficiente del espacio aéreo solo puede lograrse por medio de una estrecha cooperación entre sus usuarios civiles y militares, que en la práctica se basa fundamentalmente en el concepto de utilización flexible del espacio aéreo y en una coordinación civil-militar eficaz establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Para garantizar la aplicación uniforme de este concepto, debe facultarse a la Comisión para adoptar actos de ejecución, dentro de los límites de la política común de transportes y sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros sobre su espacio aéreo.

(63) El proyecto de investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo («Single European Sky ATM Research», en lo sucesivo, «SESAR») tiene por objeto permitir un desarrollo seguro, eficiente y sostenible desde el punto de vista medioambiental del transporte aéreo mediante la modernización del sistema europeo y mundial de gestión del tránsito aéreo. Para contribuir a su plena eficacia, debe garantizarse una coordinación adecuada entre las fases del proyecto. El Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo Europeo debe ser el resultado de la fase de definición de SESAR y debe contribuir a lograr los objetivos de rendimiento a escala de la Unión. Para el período 2022-2027, la Comisión Europea y la Asociación de Despliegue e Infraestructuras de SESAR (SDIP) -un consorcio compuesto por veinte importantes usuarios del espacio aéreo, proveedores de servicios de navegación aérea y operadores aeroportuarios de Europa; entre ellos, Eurocontrol como gestor de la red- firmaron un acuerdo marco de colaboración a largo plazo para que la Asociación desempeñase tareas relacionadas con la aplicación oportuna y sincronizada de proyectos comunes [Reglamento de Ejecución (UE) 2021/116 de la Comisión] y el seguimiento mediante la coordinación y el apoyo a las partes interesadas afectadas.

(64) El objetivo del concepto de proyectos comunes debe ser aplicar, de manera oportuna, coordinada y sincronizada, los cambios operativos esenciales establecidos en el Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo Europeo que tengan un impacto en toda la red y hayan alcanzado una madurez suficiente para su aplicación. En particular, los proyectos comunes deben promover y acelerar la adopción de nuevas tecnologías digitales. La Comisión debe encargarse de llevar a cabo un análisis de costes y beneficios de la financiación de la aplicación de proyectos comunes con vistas a acelerar el despliegue del proyecto SESAR.

(65) El cumplimiento de los requisitos de los sistemas y componentes de la gestión del tránsito aéreo establecidos por el Reglamento (UE) 2018/1139 debe garantizar la interoperabilidad de dichos sistemas y componentes en beneficio del Cielo Único Europeo.

(66) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución, en particular por lo que respecta al Comité de Evaluación del Rendimiento; a la aplicación de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación -incluidos la fijación de objetivos de rendimiento a escala de la Unión y valores de referencia complementarios, umbrales de alerta, valores de desglose y grupos de referencia; la fijación de objetivos de rendimiento y los criterios y condiciones para su evaluación; la preparación, evaluación, aprobación y revisión de los planes de rendimiento, entre ellos los planes de rendimiento conjuntos, y los objetivos de rendimiento; el seguimiento del rendimiento, también el relativo a las funciones de la red; el reparto de costes entre los servicios de navegación aérea de ruta y de terminal; el establecimiento de indicadores claves de rendimiento e indicadores de seguimiento; la metodología para la evaluación comparativa; los sistemas de incentivos-; a las normas sobre la modificación de una zona de tarificación de terminal; a las normas relativas al suministro de información sobre costes y tasas; al contenido y el establecimiento de las bases de costes para las tasas y la fijación de tarifas unitarias para los servicios de navegación aérea, los mecanismos de incentivos y de reparto de riesgos, la modulación de las tasas, las normas sobre las modalidades del suministro de datos por parte de las autoridades nacionales de supervisión a la Comisión; al mecanismo para hacer frente a acontecimientos imprevisibles e importantes que tengan una incidencia significativa en la aplicación de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación; a las normas sobre la ejecución de las funciones de la red; a la designación del gestor de la red y las condiciones de esa designación, así como a las tareas del gestor de la red; al Consejo de Administración de la Red; al proceso de toma de decisiones cooperativa y los mecanismos de gobernanza de la red; a los requisitos relativos a la disponibilidad de datos operativos; a la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo; al establecimiento de proyectos comunes y los mecanismos de gobernanza que les son aplicables, así como a la aplicación de la clasificación del espacio aéreo de la OACI. Dichas competencias deben

ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no debe adoptar el proyecto de acto de ejecución.

(67) Debe consultarse, respectivamente, a las organizaciones del personal sociales y profesionales sobre todas las medidas propuestas que tengan una importante dimensión social, tecnológica y humana o repercusiones relacionadas con el rendimiento. A nivel de la Unión debe consultarse asimismo al Comité de Diálogo Sectorial establecido en virtud de la Decisión 98/500/CE de la Comisión y al Grupo de Expertos de la Comisión sobre la Dimensión Humana del Cielo Único Europeo.

(68) Las sanciones previstas en caso de infracción del presente Reglamento deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias, sin disminución de la seguridad.

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

(70) Conviene integrar en el Reglamento (UE) 2018/1139 los requisitos aplicables a la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea que se habían establecido en el Reglamento (CE) n.º 550/2004, a fin de permitir un marco regulador simplificado para la certificación y un proceso único de certificación. En particular, conviene disponer que, para obtener la certificación, los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea (GTA/SNA) estén obligados a demostrar una solidez financiera suficiente y obtener una cobertura adecuada en materia de responsabilidad civil y de seguro, cumplir los requisitos aplicables en materia de propiedad y de estructura organizativa, y gestionar los riesgos de seguridad. También deben especificarse las condiciones que pueden aplicarse a los certificados expedidos.

(71) Además, los requisitos esenciales aplicables a los servicios GTA/SNA y a los controladores de tránsito aéreo deben completarse en lo que respecta a los requisitos aplicables a los servicios de datos de tránsito aéreo.

(72) A efectos del desempeño de sus tareas de certificación, supervisión y ejecución en relación con los requisitos esenciales relativos a la solidez financiera, la responsabilidad, la cobertura de seguro, la propiedad y la estructura organizativa, la autoridad competente debe basarse en las evaluaciones realizadas por la autoridad nacional de supervisión, a menos que la autoridad nacional competente de que se trate sea responsable de todas las tareas relacionadas con la certificación.

(73) Dado que el presente Reglamento sustituye a los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 y (CE) n.º 551/2004 y los deroga, procede actualizar las referencias hechas en el Reglamento (UE) 2018/1139 a los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 y (CE) n.º 551/2004.

(74) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del Reglamento (UE) 2018/1139, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución, en particular en lo que respecta a las condiciones que pueden aplicarse a los proveedores de certificados de GTA/SNA y a las normas y procedimientos para la evaluación y supervisión, por parte de la autoridad nacional de supervisión, del cumplimiento por parte de dichos proveedores de los requisitos esenciales relativos a la solidez financiera, la responsabilidad, la cobertura de seguro, la propiedad y la estructura organizativa. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011.

(75) Por lo tanto, procede modificar el Reglamento (UE) 2018/1139 en consecuencia.

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

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## CAPÍTULO I

**Disposiciones generales****Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.**

1. El presente Reglamento establece normas para la creación y el correcto funcionamiento del Cielo Único Europeo para reforzar las normas de seguridad del tránsito aéreo, contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y mejorar el rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en Europa, con el fin de responder a las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo. El Cielo Único Europeo incluirá una red paneuropea coherente, un espacio aéreo cada vez más integrado y sistemas de gestión de la red y de gestión del tránsito aéreo basados en la seguridad, la eficiencia, la interoperabilidad y la modernización tecnológica, en beneficio de todos los usuarios del espacio aéreo, los ciudadanos y el medio ambiente.

2. La aplicación del presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo y de las necesidades de los Estados miembros en lo que respecta a cuestiones de orden público, seguridad pública y defensa, como establece el artículo 55. El presente Reglamento no incluye en su ámbito de aplicación las operaciones y entrenamiento militares. Se garantizará la coordinación con las autoridades militares para determinar y abordar las posibles repercusiones de la aplicación del presente Reglamento en las actividades militares.

3. La aplicación del presente Reglamento se entiende sin perjuicio de los derechos y obligaciones de los Estados miembros que se derivan del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»). En este contexto, el presente Reglamento tiene por objeto, en los ámbitos que regula, asistir a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, proporcionando una base de interpretación común y una aplicación uniforme de sus disposiciones, y garantizando que estas se tienen debidamente en cuenta en el presente Reglamento y en las normas elaboradas para su aplicación.

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

**Artículo 2. Definiciones.**

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «servicio de control de aeródromo»: un servicio de control del tránsito aéreo (ATC) para el tránsito de aeródromo;

2) «servicio de información aeronáutica» o «AIS»: un servicio, establecido en una zona de cobertura definida, que tiene la responsabilidad de proporcionar la información y datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea;

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

4) «proveedores de servicios de navegación aérea»: cualquier entidad pública o privada encargada de la prestación de uno o varios servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general;

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

6) «servicio de control del tránsito aéreo» o «servicio de ATC»: un servicio prestado con el fin de:

a) prevenir colisiones:

i) entre aeronaves,

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

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

7) «servicios de datos de tránsito aéreo» o «ADS»: servicios consistentes en la recopilación, agregación e integración de datos operativos procedentes de proveedores de servicios de vigilancia, de proveedores de servicios meteorológicos destinados a la navegación aérea, servicios de información aeronáutica y funciones de la red y de otras entidades pertinentes que generen datos operativos, y el suministro de datos sometidos a tratamiento para el control y la gestión del tránsito aéreo;

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

9) «gestión del tránsito aéreo» o «GTA»: la agrupación de las funciones y servicios embarcados y de tierra, a saber, servicios de tránsito aéreo, gestión del espacio aéreo y gestión de afluencia del tránsito aéreo, incluido el diseño de los procedimientos de vuelo, necesarios para garantizar un movimiento seguro y eficaz de las aeronaves en todas las fases de las operaciones;

10) «servicios de tránsito aéreo»: todos los servicios de información de vuelo, los servicios de alerta y de asesoramiento de tránsito aéreo, así como los servicios de ATC, a saber, los servicios de control de área, los servicios de control de aproximación y los servicios de control de aeródromo;

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

12) «gestión del espacio aéreo»: la función de planificación y seguimiento con el objetivo principal de optimizar la utilización del espacio aéreo disponible mediante un sistema dinámico de reparto del tiempo y, en ocasiones, la segregación del espacio aéreo entre diversas categorías de usuarios del espacio aéreo, sobre la base de necesidades a corto plazo;

13) «estructura del espacio aéreo»: un volumen específico de espacio aéreo definido con vistas a garantizar la explotación segura y óptima de las aeronaves;

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

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

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

17) «servicio de control de área»: un servicio de control del tránsito aéreo de los vuelos controlados en las áreas de control;

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

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

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

21) «certificado»: un certificado, tal como se define en el artículo 3, punto 12, del Reglamento (UE) 2018/1139;

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

23) «espacio aéreo U-Space»: una zona geográfica de UAS designada por los Estados miembros, en la que solo se permiten operaciones de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) con el apoyo de servicios de U-Space;

24) «servicio de U-Space»: un servicio basado en servicios digitales y automatización de funciones diseñados para proporcionar un acceso protegido, eficiente y seguro al espacio aéreo U-Space a un gran número de UAS;

25) «proveedor de servicios de U-Space»: cualquier persona jurídica encargada de la prestación de servicios de U-Space;

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

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

- 28) «área de control»: un espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado por encima de la tierra;
- 29) «toma de decisiones cooperativa»: un proceso en el que las decisiones se toman sobre la base de la interacción y la consulta con las autoridades pertinentes del Estado miembro, las partes interesadas operativas y otros agentes, según proceda, y cuyo objetivo es alcanzar un consenso;
- 30) «servicios transfronterizos»: los servicios de navegación aérea prestados en un Estado miembro por un proveedor de servicios cuyo centro de actividad principal está situado en otro Estado miembro;
- 31) «declaración»: a efectos de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea, una declaración tal como se define en el artículo 3, punto 10, del Reglamento (UE) 2018/1139;
- 32) «diseño de estructuras 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 gestión del tránsito aéreo para reforzar las capacidades;
- 33) «zona de tarificación de ruta»: el volumen de espacio aéreo que se extiende desde el suelo hasta el espacio aéreo superior inclusive, en el que se prestan servicios de navegación aérea de ruta y para el que se establece una base de costes única;
- 34) «Eurocontrol»: la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea creada por el Convenio internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea, de 13 de diciembre de 1960;
- 35) «red europea de gestión del tránsito aéreo» o «EATMN»: el conjunto de los sistemas a que se refiere el anexo VIII, punto 3.1, del Reglamento (UE) 2018/1139, que permiten prestar servicios de navegación aérea en la Unión, incluidas las interfaces en las fronteras con terceros países;
- 36) «Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo Europeo»: el plan refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo, tal como ha sido posteriormente modificado;
- 37) «utilización flexible del espacio aéreo»: el concepto de gestión del espacio aéreo, tal como ha sido descrito por la OACI, basado en el principio fundamental de que el espacio aéreo no debe designarse como un espacio aéreo puramente civil o militar, sino más bien considerarse un espacio continuo en el que deben satisfacerse las necesidades de todos los usuarios en la medida de lo posible;
- 38) «servicio de información de vuelo»: un servicio consistente en dar asesoramiento e información que resulten útiles para la operación de vuelos de manera segura y eficiente;
- 39) «diseño de los procedimientos de vuelo»: todas las actividades pertinentes para el diseño de un procedimiento de vuelo instrumental;
- 40) «tránsito aéreo general»: el conjunto de movimientos de las aeronaves civiles, así como el conjunto de movimientos de las aeronaves de Estado (incluidas las aeronaves militares, de aduana y de policía), cuando esos movimientos se realizan de conformidad con los procedimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) creada por el Convenio de Chicago;
- 41) «reglas de vuelo por instrumentos» o «IFR»: las reglas que permiten que una aeronave equipada con equipos de navegación adecuados para la ruta vuele de conformidad con los requisitos aplicables a las operaciones aéreas;
- 42) «movimientos de transporte aéreo IFR al año»: la suma de los despegues y los aterrizajes efectuados según las IFR, calculada como la media anual de los tres años civiles anteriores al año en que debe presentarse el proyecto de plan de rendimiento;
- 43) «interoperabilidad»: un conjunto de propiedades funcionales, técnicas y operativas que deben cumplir los sistemas y componentes de la red europea de gestión del tránsito aéreo y los procedimientos para el funcionamiento de esta, con el fin de garantizar su funcionamiento seguro, eficiente y continuo;
- 44) «servicios meteorológicos destinados a la navegación aérea» o «MET»: las instalaciones y servicios que proporcionan pronósticos, avisos, informes y observaciones meteorológicos con fines de navegación aérea, así como cualquier otra información y datos meteorológicos comunicados por los Estados para uso aeronáutico;
- 45) «autoridad nacional competente»: una autoridad nacional competente tal como se define en el artículo 3, punto 34, del Reglamento (UE) 2018/1139;
- 46) «autoridad nacional de supervisión»: el organismo o los organismos nacionales a los que un Estado miembro ha confiado las tareas en virtud del presente Reglamento;
- 47) «servicios de navegación»: las instalaciones y servicios que suministran a las aeronaves información sobre posicionamiento en el espacio o en el tiempo;
- 48) «crisis de la red»: una situación de incapacidad para prestar servicios de gestión del tránsito aéreo o servicios de navegación aérea al nivel exigido que provoca una pérdida importante de capacidad de la red, un desequilibrio significativo entre la capacidad de la red y la demanda o un fallo grave en el flujo de información en una o varias partes de la red, o en la integridad de una o varias partes de la red, provocada por una situación inhabitual o imprevista;
- 49) «gestor de la red»: la entidad a la que se confían las tareas necesarias para contribuir a la ejecución, de conformidad con el artículo 38, de las funciones de la red a que se refiere el artículo 37;

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

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

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

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

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

55) «plan de rendimiento»: un plan destinado a mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

65) «zona de tarificación de terminal»: un aeropuerto o grupo de aeropuertos, situados dentro de los territorios de uno o varios Estados miembros, en los que se prestan servicios de navegación aérea de terminal y para los que se ha establecido una base de costes única;

66) «modernización»: cualquier modificación que altere las características operativas de un sistema;

67) «utilización de las estructuras del espacio aéreo»: la forma en que se utilizan operativamente las estructuras del espacio aéreo, que debe entenderse como diferente de la gestión del espacio aéreo tal como se define en el punto 12.

### **Artículo 3. Bloques funcionales de espacio aéreo.**

Los Estados miembros podrán mantener la cooperación y la coordinación dentro del espacio aéreo de los bloques funcionales de espacio aéreo establecidos previamente en virtud del artículo 9 bis del Reglamento (CE) n.º 550/2004 con vistas a fomentar el rendimiento de la red de gestión del tránsito aéreo dentro del Cielo Único Europeo, en particular mediante la presentación de planes de rendimiento conjuntos de conformidad con el artículo 23, apartado 7, del presente Reglamento, siempre que esto no afecte a la aplicación eficiente del presente Reglamento y que los costes relacionados con los bloques funcionales de espacio aéreo se notifiquen por separado, como parte de los datos que deben proporcionarse en el marco del sistema de tarificación establecido en los artículos 29 a 36 del presente Reglamento.

## CAPÍTULO II

**Autoridades nacionales de supervisión****Artículo 4. Designación, establecimiento y requisitos relativos a las autoridades nacionales de supervisión.**

1. Los Estados miembros designarán o crearán, conjunta o individualmente, uno o varios órganos en calidad de autoridad nacional de supervisión los cuales asumirán las funciones que el presente Reglamento atribuya a tal autoridad.

2. La autoridad nacional de supervisión ejercerá sus competencias de manera imparcial, independiente y transparente, y procederá de la misma forma con respecto a su organización, contratación de personal, gestión y financiación.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, las autoridades nacionales de supervisión serán independientes de los proveedores de servicios de navegación aérea en lo que respecta a su organización, jerarquía y proceso decisorio, y serán jurídica o funcionalmente distintas de los proveedores de servicios de navegación aérea. Además, los proveedores de servicios de navegación aérea no tendrán ningún poder de decisión sobre la asignación de los presupuestos de las autoridades nacionales de supervisión. Siempre que se garantice dicha independencia, una autoridad nacional de supervisión podrá formar parte del mismo ministerio o administración nacional que un proveedor de servicios de navegación aérea.

4. Cuando una autoridad nacional de supervisión no sea jurídicamente distinta de un proveedor de servicios de navegación aérea, el Estado miembro afectado informará a la Comisión de las medidas tomadas para garantizar que la autoridad nacional de supervisión cumpla los requisitos establecidos en el apartado 3 y documentará el modo en que se consigue su independencia, demostrando la eficacia de esta independencia. Para ello, cuando la autoridad nacional de supervisión y el proveedor de servicios de navegación aérea formen parte de una misma administración, la autoridad nacional de supervisión no solicitará ni admitirá instrucciones de ningún nivel jerárquico de dicha administración con autoridad sobre el proveedor de servicios de navegación aérea, por cuanto atañe a sus funciones en virtud del artículo 5 y las correspondientes decisiones.

5. Una autoridad nacional de supervisión podrá asociarse con otra autoridad reguladora, como una autoridad nacional competente o una autoridad nacional de competencia a que se refiere el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo, siempre que las decisiones relacionadas con las tareas encomendadas a la autoridad nacional de supervisión en virtud del presente Reglamento se adopten con independencia de otras tareas encomendadas a la autoridad común. En tal caso, la autoridad común cumplirá los requisitos de independencia establecidos en el presente artículo.

La autoridad nacional de supervisión estará representada en los asuntos relacionados con las funciones establecidas en el artículo 5 del presente Reglamento de manera que se garantice la independencia de sus decisiones.

6. Sin perjuicio del Derecho nacional relativo a la contratación de funcionarios, los Estados miembros velarán por que el personal de sus autoridades nacionales de supervisión, incluido el personal temporal, sea contratado mediante procesos de contratación claros y transparentes que garanticen su independencia y por que el personal de dichas autoridades sea seleccionado sobre la base de cualificaciones específicas, incluidas las competencias adecuadas y la experiencia pertinente, o reciba una formación adecuada, a fin de que pueda ejercer de manera efectiva las funciones establecidas en el artículo 5.

A fin de que las autoridades nacionales de supervisión puedan ejercer las funciones establecidas en el artículo 5 de forma independiente, los Estados miembros establecerán normas para evitar que el personal, incluidas las personas que toman decisiones en el ejercicio de las competencias establecidas en el capítulo III del presente Reglamento, tenga conflictos de intereses.

7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 30, apartado 3, los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales de supervisión dispongan de los recursos financieros y las capacidades necesarios para ejercer de manera eficiente y oportuna las funciones establecidas en el artículo 5.

8. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los nombres y direcciones de sus autoridades nacionales de supervisión, así como cualquier cambio a este respecto, y las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento del presente artículo.

**Artículo 5. Funciones de las autoridades nacionales de supervisión.**

1. Una autoridad nacional de supervisión ejercerá las funciones que se le asignen con arreglo al presente Reglamento, al Reglamento (UE) 2018/1139 y a los actos de ejecución adoptados en virtud de ellos. En particular, una autoridad nacional de supervisión deberá:

a) evaluar y supervisar el cumplimiento de los requisitos relativos a la solidez financiera, la responsabilidad, la cobertura de seguro, la propiedad y la estructura organizativa a que se refiere el punto 7 del anexo VIII del Reglamento (UE) 2018/1139, así como de los requisitos establecidos en los actos de ejecución a que se refiere el artículo 43 de dicho Reglamento;

b) verificar que los proveedores de servicios respetan y cumplen los requisitos nacionales en materia de seguridad y defensa contemplados en el artículo 8, apartado 2, letra b), y el artículo 11, apartado 6, letra d), a menos que el Estado miembro atribuya esta función a otra autoridad; cuando un Estado miembro decida atribuir esta función a otra autoridad, informará de ello a la Comisión;

c) sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2014/25/UE y en la Directiva 2014/24/UE, contribuir, cuando proceda y según corresponda, a la correcta aplicación de los requisitos de contratación de conformidad con el artículo 11 del presente Reglamento;

d) evaluar y aprobar la fijación de precios para la prestación del servicio de información común, de conformidad con el artículo 12;

e) aplicar los sistemas de rendimiento y de tarificación, y hacer el seguimiento de estos, de conformidad con sus funciones en virtud de los artículos 21 a 27 y 29 a 32, y dentro de los límites de estas, y con arreglo a los actos de ejecución a que se refieren los artículos 28 y 33;

f) supervisar la aplicación del presente Reglamento en lo que respecta a la transparencia de las cuentas de los proveedores de servicios de navegación aérea de conformidad con el artículo 36.

A efectos de la letra a), un Estado miembro podrá decidir atribuir a su autoridad nacional competente la evaluación y la supervisión del cumplimiento de los requisitos establecidos en dicha letra por parte del proveedor de servicios de navegación aérea. En tal caso, velará por que dicha autoridad nacional competente disponga de recursos y conocimientos especializados suficientes para ejercer dichas funciones e informará de ello a la Comisión.

2. Cada autoridad nacional de supervisión, en cooperación con la autoridad nacional competente y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 5, realizará las actividades de seguimiento necesarias, incluidas, en su caso, inspecciones y auditorías, con el fin de detectar posibles incumplimientos, por parte de las entidades que están bajo su supervisión con arreglo al presente Reglamento, de los requisitos establecidos en él y en los actos de ejecución adoptados en virtud de este.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, párrafo segundo, del presente Reglamento, la autoridad nacional de supervisión proporcionará a la autoridad nacional competente su evaluación del cumplimiento, por parte del proveedor de servicios de navegación aérea, de los requisitos enumerados en el punto 7 del anexo VIII del Reglamento (UE) 2018/1139, relativos a la solidez financiera, la responsabilidad, la cobertura de seguro, la propiedad y la estructura organizativa. En dicha evaluación figurará, cuando proceda, una recomendación para modificar, limitar, suspender o revocar el certificado con arreglo al artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139.

En caso de incumplimiento por parte de las entidades sujetas a su supervisión en virtud del presente Reglamento de otros requisitos establecidos en el presente Reglamento, la autoridad nacional de supervisión aplicará las medidas correctoras necesarias.

Los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de aeropuertos y los proveedores del servicio de información común en cuestión cumplirán todas las medidas de ejecución adoptadas en este contexto por las autoridades nacionales de supervisión.

3. Los Estados miembros velarán por que las decisiones adoptadas por las autoridades nacionales de supervisión en virtud del presente artículo puedan ser objeto de recurso de conformidad con el Derecho nacional.

#### **Artículo 6. Cooperación entre autoridades nacionales de supervisión.**

1. En el marco del Comité de Cooperación de las Autoridades Nacionales de Supervisión a que se refiere el artículo 18, las autoridades nacionales de supervisión intercambiarán información pertinente para otras autoridades nacionales de supervisión, en particular información relacionada con su trabajo y su proceso de toma de decisiones, mejores prácticas y procedimientos para la aplicación del presente Reglamento.

2. Las autoridades nacionales de supervisión cooperarán, cuando proceda, por medio de acuerdos de trabajo, con fines de asistencia mutua en sus funciones establecidas en el artículo 5 y en el manejo de estudios e investigaciones.

3. En caso de que la prestación transfronteriza de servicios de navegación aérea tenga lugar en espacios aéreos que se hallen bajo la responsabilidad de dos o más Estados miembros, los Estados miembros implicados velarán por que se celebren los acuerdos necesarios para la supervisión de dichos servicios. Las autoridades nacionales de supervisión afectadas facilitarán la prestación de dichos servicios transfronterizos por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea y podrán establecer acuerdos de trabajo o planes de supervisión adecuados en los que se especifique la puesta en práctica de su cooperación.

4. En caso de que la prestación transfronteriza de servicios de navegación aérea tenga lugar en un espacio aéreo que se halle bajo la responsabilidad de otro Estado miembro, los acuerdos contemplados en el apartado 3 incluirán el reconocimiento mutuo del cumplimiento, por parte de cada uno de los Estados miembros o sus autoridades, de las funciones establecidas en el presente Reglamento, así como de los resultados del cumplimiento de dichas funciones. También especificarán qué autoridad nacional de supervisión estará a cargo de las funciones establecidas en el artículo 5, apartado 1.

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

6. Los Estados miembros afectados notificarán a la Comisión los acuerdos a que se refiere el presente artículo.

### CAPÍTULO III

#### Prestación de servicios

##### **Artículo 7.** *Prestación de servicios por los proveedores de servicios de navegación aérea.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 8 y 10 y en el artículo 11, apartado 6, del presente Reglamento, toda entidad que cumpla los requisitos establecidos en los artículos 40 y 41 del Reglamento (UE) 2018/1139 y en los actos delegados y de ejecución mencionados en los artículos 43 y 47, respectivamente, de dicho Reglamento tendrán derecho a prestar, dentro de la Unión y en condiciones no discriminatorias, servicios de navegación aérea para los usuarios del espacio aéreo.

2. Sin perjuicio de las disposiciones nacionales resultantes del artículo 4, apartado 5, y del artículo 5, apartado 1, párrafo segundo, del presente Reglamento, las autoridades nacionales de supervisión del Estado miembro cuya autoridad nacional competente sea responsable de la certificación a que se refiere el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139 serán responsables, de conformidad con el artículo 62 de dicho Reglamento, de las tareas establecidas en el presente artículo en relación con la evaluación del cumplimiento de los requisitos esenciales relativos a la solidez financiera, la responsabilidad, la cobertura de seguro, la propiedad y la estructura organizativa enumerados en el punto 7 del anexo VIII del Reglamento (UE) 2018/1139.

3. Sin perjuicio de las disposiciones nacionales resultantes del artículo 4, apartado 5, y del artículo 5, apartado 1, párrafo segundo, del presente Reglamento, con vistas a determinar si una entidad cumple los requisitos esenciales relativos a la solidez financiera, la responsabilidad, la cobertura de seguro, la propiedad y la estructura organizativa enumerados en el punto 7 del anexo VIII del Reglamento (UE) 2018/1139, así como los requisitos establecidos en los actos de ejecución a que se refiere el artículo 43 de dicho Reglamento, las autoridades nacionales de supervisión:

a) evaluarán el cumplimiento por parte de los solicitantes de certificado, de conformidad con el artículo 41, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139, de los requisitos esenciales relativos a la solidez financiera, la responsabilidad, la cobertura de seguro, la propiedad y la estructura organizativa enumerados en el punto 7 del anexo VIII de dicho Reglamento y de los requisitos establecidos en los actos de ejecución a que se refiere el artículo 43 de dicho Reglamento, y presentarán su evaluación a la autoridad competente a que se refiere el artículo 62 de dicho Reglamento;

b) en virtud del artículo 5, apartado 2, del presente Reglamento, ejercerán la supervisión de los titulares de un certificado expedido de conformidad con el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139 por lo que respecta al cumplimiento de los requisitos esenciales relativos a la solidez financiera, la responsabilidad, la cobertura de seguro, la propiedad y la estructura organizativa enumerados en el punto 7 del anexo VIII de dicho Reglamento y de los requisitos establecidos en los actos de ejecución a que se refiere el artículo 43 de dicho Reglamento.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, y con sujeción a las condiciones establecidas en el artículo 2, apartado 5, del Reglamento (UE) 2018/1139, los Estados miembros podrán autorizar la prestación de los servicios de navegación aérea contemplados en el artículo 2, apartado 3, letra c), del Reglamento (UE) 2018/1139 en la totalidad o en parte del espacio aéreo que se halle bajo su responsabilidad por parte del ejército sin certificación, cuando el ejército ofrezca tales servicios principalmente para movimientos de aeronaves distintos del tránsito aéreo general. En tales casos, el Estado miembro de que se trate informará de su decisión a la Comisión y a los demás Estados miembros.

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

1. Los Estados miembros garantizarán la prestación de servicios de tránsito aéreo en régimen de exclusividad dentro de bloques específicos de espacio aéreo, respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo su responsabilidad. Para ello, los Estados miembros designarán, individual o colectivamente, uno o varios proveedores de servicios de tránsito aéreo. Los Estados miembros podrán designar discrecionalmente proveedores de servicios de tránsito aéreo, siempre que estos cumplan los requisitos establecidos en el presente artículo y sin perjuicio de lo establecido en el artículo 11, apartado 3.

2. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo cumplirán la totalidad de las condiciones siguientes:

- a) estar en posesión de un certificado con arreglo a lo establecido en el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139 o de una declaración válida con arreglo a lo establecido en el artículo 41, apartado 5, del citado Reglamento, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, apartado 4, del presente Reglamento;
- b) cumplir los requisitos nacionales en materia de seguridad y defensa;
- c) tener su centro de actividad principal en el territorio de un Estado miembro, y
- d) pertenecer en más de un 50% a los Estados miembros o sus nacionales, y estar bajo su control efectivo (ya sea directo o indirecto, a través de una o varias sociedades intermedias), salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Unión sea parte;

Como excepción a lo dispuesto en las letras c) y d), un Estado miembro podrá designar un proveedor de servicios de tránsito aéreo que tenga su centro de actividad principal en un tercer país o que no cumpla las condiciones de propiedad y control establecidas en la letra d) para la prestación de servicios de tránsito aéreo en una parte concreta del espacio aéreo que se encuentre bajo la responsabilidad de dicho Estado miembro cuando dicha parte del espacio aéreo sea limítrofe con el espacio aéreo responsabilidad de ese tercer país.

3. La designación de un proveedor de servicios de tránsito aéreo no estará sujeta a ninguna condición que exija que dicho proveedor:

- a) sea propiedad, directamente o a través de una participación mayoritaria, del Estado miembro que lo ha designado o de sus ciudadanos;
- b) tenga su principal lugar de actividad o su sede en el territorio del Estado miembro que lo ha designado, o
- c) use exclusivamente instalaciones en el Estado miembro que lo ha designado; en los casos en que la aplicación de esta condición suponga una restricción de la libre prestación de servicios o de la libertad de establecimiento que no se justifique a la luz de un objetivo legítimo de interés general, como el orden público o la seguridad pública, y no sea proporcionada en relación con dicho objetivo.

4. Cuando proceda, los Estados miembros especificarán los derechos y las obligaciones de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados de conformidad con el presente artículo. Estas obligaciones podrán incluir condiciones para proporcionar en tiempo oportuno información pertinente que permita detectar todos los movimientos de aeronaves en el espacio aéreo bajo su responsabilidad.

5. Los Estados miembros evaluarán periódicamente, o cuando detecten cambios importantes en la prestación de los servicios, los derechos y obligaciones a que se refiere el apartado 4 y el cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Reglamento y del Reglamento (UE) 2018/1139 y, si se considera necesario, adoptarán las decisiones adecuadas en relación con la designación de los proveedores de servicios de tránsito aéreo de que se trate, sin perjuicio de la continuidad del servicio.

6. Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda decisión adoptada en virtud del presente artículo relativa a la designación de un proveedor de servicios de tránsito aéreo dentro de bloques específicos de espacio aéreo, respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo su responsabilidad.

**Artículo 9.** *Relaciones entre proveedores de servicios de navegación aérea.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, apartado 4, del presente Reglamento, los proveedores de servicios de navegación aérea podrán recurrir a los servicios de otros proveedores de servicios que estén certificados o que hayan declarado su capacidad de conformidad con el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139. Dicha cooperación se desarrollará, cuando proceda, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11 del presente Reglamento.

En el caso de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados con arreglo al artículo 8 y de los proveedores de servicios MET designados con arreglo al artículo 10, dicha cooperación estará supeditada a la autorización de los Estados miembros correspondientes.

2. A los efectos de lo dispuesto en el apartado 1, los proveedores de servicios de navegación aérea formalizarán sus relaciones de trabajo mediante acuerdos escritos o disposiciones legales equivalentes que establezcan las obligaciones específicas, incluido cualquier acuerdo financiero aplicable, y las funciones asumidas por cada proveedor. Tales acuerdos o disposiciones se notificarán a la autoridad nacional de supervisión y a la autoridad nacional competente correspondiente.

**Artículo 10.** *Designación de proveedores de servicios MET.*

1. Los Estados miembros podrán designar, individual o colectivamente, un proveedor de servicios MET, en régimen de exclusividad, en la totalidad o parte del espacio aéreo que se halle bajo su responsabilidad, teniendo en cuenta criterios de seguridad.

2. Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda decisión adoptada en virtud del presente artículo.

**Artículo 11.** *Condiciones relativas a la prestación de servicios CNS, AIS, ADS, MET y de servicios de tránsito aéreo de aproximación y de control de aeródromo.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (20) y en la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (21), cuando proceda, los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados podrán recurrir a la contratación pública de los servicios CNS, AIS o ADS, o los servicios MET en los casos en los que los Estados miembros no hayan designado un proveedor de servicios MET de conformidad con el artículo 10, en condiciones de mercado, en particular mediante contrataciones públicas u otros tipos de acuerdos cuando dichas Directivas no sean aplicables, teniendo en cuenta situaciones específicas como la falta de soluciones disponibles en el mercado y consideraciones relacionadas con el interés público.

2. Los Estados miembros podrán permitir a los operadores de aeropuertos o a un grupo de operadores de aeropuertos recurrir a la contratación pública de los servicios de tránsito aéreo de control de aeródromo y de los servicios de tránsito aéreo para el control de aproximación en condiciones de mercado. A tal fin, los Estados miembros podrán exigir a los operadores de aeropuertos una justificación adecuada de que ello permitirá mejorar la calidad del servicio en beneficio de los usuarios del espacio aéreo, manteniendo al mismo tiempo el nivel requerido de seguridad.

3. Cuando se permita la contratación a que se refiere el apartado 2, el operador de aeropuertos o el grupo de operadores de aeropuertos pertinentes garantizarán que los requisitos técnicos del pliego de condiciones incluyan requisitos sobre la calidad del servicio. Los Estados miembros designarán al proveedor de servicios que haya sido seleccionado en el marco del proceso de contratación al que se refiere el presente apartado.

4. Cuando los servicios de navegación aérea sean objeto de contratación en condiciones de mercado, los procedimientos de contratación para la prestación de servicios de navegación aérea se llevarán a cabo de conformidad con los principios de igualdad de trato, no discriminación y transparencia, así como con las disposiciones aplicables del TFUE y de conformidad con la Directiva 2014/24/UE y la Directiva 2014/25/UE, cuando proceda.

5. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que la prestación de servicios de tránsito aéreo de ruta respete el requisito relativo a la separación de cuentas a que se refiere el artículo 36, apartado 3.

Además, cuando el proveedor de servicios de navegación aérea tenga la intención de participar en procedimientos de contratación para la prestación de servicios de navegación aérea de conformidad con los apartados 1 y 2, el Estado miembro pertinente adoptará las medidas adecuadas para evitar las subvenciones cruzadas con otros servicios de navegación aérea.

**6.** Un proveedor de servicios CNS, AIS, ADS, MET o de servicios de tránsito aéreo de control de aeródromo o de control de aproximación solo podrá ser seleccionado y, en su caso, designado para prestar servicios en un Estado miembro tras un proceso de contratación con arreglo a lo dispuesto en los apartados 1, 2 o 3, cuando cumpla la totalidad de las condiciones siguientes:

- a) estar en posesión de un certificado con arreglo a lo establecido en el artículo 41 del Reglamento (UE) 2018/1139 o de una declaración válida con arreglo a lo establecido en el artículo 41, apartado 5, del citado Reglamento, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, apartado 4, del presente Reglamento;
- b) tener su centro de actividad principal en el territorio de un Estado miembro;
- c) pertenecer en más de un 50% a los Estados miembros o sus nacionales, y estar bajo su control efectivo (ya sea directo o indirecto, a través de una o varias sociedades intermedias), salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Unión sea parte, y
- d) cumplir los requisitos nacionales de seguridad y defensa.

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

**7.** Los artículos 23, 24, 25 y 27 y las normas de ejecución relativas a los citados artículos a que se refiere el artículo 28 no serán aplicables a los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados como resultado de un procedimiento de contratación llevado a cabo de conformidad con los apartados 2 y 3 del presente artículo. Los proveedores de servicios de tránsito aéreo en cuestión proporcionarán datos sobre el rendimiento de los servicios de navegación aérea en los ámbitos claves de rendimiento a los que se refiere el artículo 21, apartado 3, letra a), y en el ámbito de la seguridad a la autoridad nacional de supervisión. La autoridad nacional de supervisión comunicará esta información a la Comisión sin demora.

**8.** Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2014/25/UE o en la Directiva 2014/24/UE, la primera vez que un servicio de tránsito aéreo de control de aproximación o de aeródromo sea objeto de contratación pública en un aeropuerto determinado de conformidad con el apartado 2 del presente artículo, y cuando las condiciones esenciales exijan un cambio del pliego de condiciones, los Estados miembros garantizarán la verificación de los requisitos técnicos sobre la calidad del servicio incluidos en el pliego de condiciones para el servicio específico de que se trate.

#### **Artículo 12.** Prestación de servicios de información común.

**1.** Cuando se presten servicios de información común, los datos difundidos tendrán la integridad y la calidad necesarias para permitir la prestación segura y protegida de servicios para la gestión del tránsito de aeronaves no tripuladas de manera que se pueda compartir el uso del espacio aéreo con las aeronaves tripuladas.

**2.** El proveedor de servicios de información común deberá cumplir la totalidad de las condiciones siguientes:

- a) cumplir los requisitos nacionales de seguridad y defensa;
- b) tener su centro de actividad principal en el territorio de un Estado miembro, y
- c) pertenecer en más de un 50% a los Estados miembros o sus nacionales, y estar bajo su control efectivo (ya sea directo o indirecto, a través de una o varias sociedades intermedias), salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Unión sea parte.

**3.** Cuando los servicios de información común sean prestados por un único proveedor de servicios CIS designado por el Estado miembro con respecto a un espacio aéreo U-Space específico, el precio de estos servicios se basará en los costes fijos y variables de la prestación del servicio en cuestión y podrán, además, incluir un recargo que refleje la compensación adecuada entre riesgo y rentabilidad. Cuando los servicios de información común no los preste un único proveedor, cada uno de esos servicios se prestará gratuitamente.

**4.** Los costes sobre cuya base se fija el precio de los servicios CIS se consignarán en una cuenta separada de las cuentas relativas a cualquier otra actividad del proveedor de servicios de que se trate y se pondrán a

disposición de la autoridad nacional de supervisión correspondiente. Dichos costes se pondrán en conocimiento del público, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 52, apartado 3.

5. El precio fijado por el proveedor de servicios CIS estará supeditado a la evaluación y aprobación de la autoridad nacional de supervisión correspondiente. El precio de tales servicios se pondrá en conocimiento del público.

6. Los proveedores de servicios de navegación aérea pondrán a disposición, de forma no discriminatoria y sin perjuicio de los intereses de la seguridad nacional, el orden público y la política de defensa, los datos necesarios para el funcionamiento de aeronaves no tripuladas en el espacio aéreo U-Space. Los proveedores de servicios CIS y los proveedores de servicios de U-Space utilizarán esos datos únicamente con fines operativos de los servicios que prestan.

Los precios del acceso a dichos datos se basarán en los costes adicionales de dar a conocer los datos y en el coste de generar los datos, cuando estos últimos costes no estén comprendidos en el artículo 30 y salvo que los Estados miembros utilicen otros recursos financieros para hacer frente a tales costes.

### **Artículo 13.** Establecimiento y función del Comité de Evaluación del Rendimiento.

1. Se establece un Comité de Evaluación del Rendimiento consultivo, independiente e imparcial. El Comité de Evaluación del Rendimiento estará representado por su presidente y contará con el apoyo de una secretaria.

2. La función del Comité de Evaluación del Rendimiento será asistir a la Comisión en el desempeño de las tareas de esta relacionadas con el funcionamiento detallado de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación establecidos en los artículos 21 a 27 y en los artículos 29 a 32, respectivamente, así como en virtud del artículo 34, y en los actos de ejecución a que se refieren los artículos 28 y 33. A tal fin, el Comité de Evaluación del Rendimiento emitirá dictámenes, recomendaciones, material orientativo e informes a la Comisión, en consonancia con las prioridades definidas por la Comisión.

3. El Comité de Evaluación del Rendimiento publicará material guía para apoyar a las autoridades nacionales de supervisión y, previa petición, asistir a dichas autoridades en la aplicación de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación.

4. Los dictámenes, recomendaciones, informes y material guía adoptados o emitidos por el Comité de Evaluación del Rendimiento no serán vinculantes. El Comité de Evaluación del Rendimiento tendrá una función meramente consultiva. No desempeñará una función normativa ni tendrá ningún otro poder de decisión, salvo para la adopción de sus dictámenes, recomendaciones, material guía e informes.

### **Artículo 14.** Composición del Comité de Evaluación del Rendimiento.

1. El Comité de Evaluación del Rendimiento estará integrado por siete miembros, incluido su presidente. Los miembros de este Comité serán nacionales de la Unión o nacionales de terceros países con los que la Unión haya celebrado un acuerdo en virtud del cual dichos países apliquen las normas pertinentes del Derecho de la Unión en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo y los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación. El mandato no renovable de los miembros del Comité de Evaluación del Rendimiento será de cinco años.

2. Los miembros del Comité de Evaluación del Rendimiento, incluido el presidente, serán nombrados sobre la base de sus méritos, capacidades y experiencia pertinentes en materia de gestión del tránsito aéreo, servicios de navegación aérea o regulación económica de las empresas de red, de conformidad con los criterios de selección y admisibilidad definidos en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 20. El proceso de nombramiento de dichos miembros garantizará una representación equilibrada de competencias y conocimientos especializados, así como de género y origen geográfico.

3. La Comisión, tras una convocatoria pública de manifestaciones de interés, elaborará la lista de candidatos a miembros y a presidente del Comité de Evaluación del Rendimiento que cumplan las condiciones establecidas en el apartado 2.

La Comisión nombrará a los miembros y al presidente del Comité de Evaluación del Rendimiento a partir de dicha lista, previa consulta a los Estados miembros y tras un procedimiento de selección establecido sobre la base del artículo 20.

4. La Comisión podrá elaborar una lista de reserva sobre la base de la lista a que se refiere el apartado 3, párrafo primero. Un miembro que deje de estar en condiciones de contribuir eficazmente a los trabajos del Comité de Evaluación del Rendimiento, que dimita o que deje de cumplir las condiciones establecidas en el presente artículo será sustituido por una persona de la lista de reserva, nombrada de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 3, párrafo segundo, para el resto del mandato de dicho miembro.

5. La Comisión informará a los Estados miembros de los resultados de las convocatorias de candidaturas y de las listas a que se refieren los apartados 3 y 4.

#### **Artículo 15.** Independencia del Comité de Evaluación del Rendimiento.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16, apartado 6, los miembros del Comité de Evaluación del Rendimiento no solicitarán ni aceptarán instrucciones de ningún gobierno, institución, persona u organismo. El Comité de Evaluación del Rendimiento será plenamente independiente a la hora de adoptar sus dictámenes, recomendaciones, informes y material guía.

2. Los miembros del Comité de Evaluación del Rendimiento serán imparciales y actuarán con independencia de cualquier influencia externa y al servicio del interés público.

A tal fin, demostrarán su independencia y la ausencia de conflictos de intereses y estarán sujetos a la obligación de secreto profesional, con arreglo a las normas establecidas en el acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 20.

#### **Artículo 16.** Procedimientos y funcionamiento del Comité de Evaluación del Rendimiento.

1. El Comité de Evaluación del Rendimiento decidirá por mayoría simple de sus miembros, procurando alcanzar un consenso. Cada miembro, incluido el presidente, dispondrá de un voto.

2. El Comité de Evaluación del Rendimiento adoptará su propio reglamento interno y establecerá sus métodos de trabajo, en consonancia con las normas internas de la Comisión sobre los grupos de expertos.

3. La Comisión podrá asistir, sin derecho a voto, a las reuniones del Comité de Evaluación del Rendimiento, salvo a las deliberaciones finales de dicho Comité para la adopción de sus dictámenes, recomendaciones, informes y material guía. Se podrá invitar de forma puntual a las partes interesadas pertinentes a que se refiere el artículo 49, apartado 3, sin derecho a voto, a las reuniones del Comité de Evaluación del Rendimiento, salvo a las deliberaciones finales de dicho Comité para la adopción de sus dictámenes, recomendaciones, informes y material guía.

4. El Comité de Evaluación del Rendimiento trabajará sobre la base de un programa de trabajo anual establecido por el Comité de Evaluación del Rendimiento en consonancia con las prioridades de la Comisión. Dicho programa de trabajo respetará plenamente la función del Comité de Evaluación del Rendimiento establecida en el artículo 13, apartado 2, e incluirá todas las actividades, dentro del presupuesto disponible, necesarias para asistir a la Comisión en las tareas de la Comisión a que se refiere el artículo 13, apartado 2, también a fin de que la Comisión pueda respetar los plazos necesarios para desempeñar sus tareas. El Comité de Evaluación del Rendimiento adoptará el programa de trabajo previa consulta a la Comisión. El Comité de Evaluación del Rendimiento presentará un informe anual para su publicación por la Comisión. La Comisión comunicará el programa de trabajo anual y el informe anual a los Estados miembros. El informe anual incluirá todas las actividades del Comité de Evaluación del Rendimiento y contendrá información sobre los costes de este Comité.

5. La Comisión concederá al Comité de Evaluación del Rendimiento acceso a toda la información pertinente para el ejercicio de su función consultiva.

6. La Comisión hará el seguimiento del funcionamiento del Comité de Evaluación del Rendimiento y de su cumplimiento del presente Reglamento e informará periódicamente a los Estados miembros sobre el progreso de los trabajos del Comité.

#### **Artículo 17.** Secretaría del Comité de Evaluación del Rendimiento.

1. La Comisión se hará cargo de la secretaría del Comité de Evaluación del Rendimiento, lo que incluye el apoyo analítico, administrativo y técnico necesario, teniendo en cuenta las necesidades indicadas por el Comité.

2. La principal función de la secretaría será contribuir a la ejecución independiente de las tareas del Comité de Evaluación del Rendimiento. Con el fin de preparar el contenido y las orientaciones de los dictámenes, recomendaciones, informes y material guía del Comité de Evaluación del Rendimiento, la secretaría prestará su apoyo al Comité sin seguir ninguna directriz, salvo las del Comité de Evaluación del Rendimiento, a fin de que este pueda cumplir su función. La secretaría contará con los recursos adecuados para el desempeño de sus tareas.

**Artículo 18.** Comité de Cooperación de las Autoridades Nacionales de Supervisión.

1. Se establece un Comité de Cooperación de las Autoridades Nacionales de Supervisión.

2. El Comité de Cooperación de las Autoridades Nacionales de Supervisión:

a) intercambiará información sobre el trabajo de las autoridades nacionales de supervisión y sobre los principios, las mejores prácticas y los procedimientos de toma de decisiones, en lo que respecta a la aplicación del presente Reglamento;

b) formulará recomendaciones al Comité de Evaluación del Rendimiento sobre el material guía y los informes que debe emitir el Comité de Evaluación del Rendimiento;

c) formulará recomendaciones al Comité de Evaluación del Rendimiento sobre elementos complementarios en el programa de trabajo anual del Comité de Evaluación del Rendimiento.

3. El Comité de Cooperación de las Autoridades Nacionales de Supervisión estará integrado por un representante y un suplente de la autoridad nacional de supervisión de cada Estado miembro, ambos propuestos por la autoridad nacional de supervisión. El Comité de Cooperación de las Autoridades Nacionales de Supervisión elegirá a su presidente y vicepresidente de entre sus miembros. El Comité de Cooperación de las Autoridades Nacionales de Supervisión adoptará sus decisiones por mayoría simple de sus miembros. La Comisión podrá asistir a las reuniones del Comité de Cooperación de las Autoridades Nacionales de Supervisión, sin derecho a voto. Se podrá invitar al Comité de Evaluación del Rendimiento a dichas reuniones de forma puntual, sin derecho a voto. Se podrá invitar a terceros países a dichas reuniones de forma puntual, sin derecho a voto, previo acuerdo consensuado de los miembros del Comité de Cooperación de las Autoridades Nacionales de Supervisión.

4. La secretaría a que se refiere el artículo 17 prestará el apoyo administrativo y técnico necesario al Comité de Cooperación de las Autoridades Nacionales de Supervisión.

**Artículo 19.** Financiación del Comité de Evaluación del Rendimiento.

Los costes relacionados con el Comité de Evaluación del Rendimiento, la secretaría y el Comité de Cooperación de las Autoridades Nacionales de Supervisión se financiarán con cargo al presupuesto de la Unión.

**Artículo 20.** Actos de ejecución sobre el Comité de Evaluación del Rendimiento.

La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan normas detalladas para la aplicación de los artículos 13 a 19, en particular sobre:

a) las tareas y el funcionamiento del Comité de Evaluación del Rendimiento;

b) el procedimiento de selección de los miembros del Comité de Evaluación del Rendimiento, incluido el presidente;

c) las normas para prevenir los conflictos de intereses y preservar la independencia del Comité de Evaluación del Rendimiento.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 48, apartado 2.

**Artículo 21.** Sistema de evaluación del rendimiento.

1. Para mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y la gestión de la red en el Cielo Único Europeo, se aplicará, de conformidad con el presente artículo y con los artículos 22 a 28, un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y la gestión de la red.

2. El presente artículo y los artículos 22 a 28 no serán aplicables a los servicios de navegación aérea de terminal prestados en aeropuertos situados en el territorio de los Estados miembros al que se aplica el TFUE, con

menos de 80 000 movimientos de transporte aéreo IFR al año. No obstante, cualquier Estado miembro podrá decidir que dichos artículos sean aplicables a esos servicios de navegación aérea de terminal.

3. El sistema de evaluación del rendimiento se aplicará a lo largo de períodos de referencia, que serán de un mínimo de tres años y un máximo de cinco. El sistema de evaluación del rendimiento incluirá:

- a) ámbitos claves de rendimiento de clima y medio ambiente, capacidad y rentabilidad;
- b) objetivos de rendimiento a escala de la Unión por lo que respecta a los servicios de navegación aérea de ruta en los ámbitos claves de rendimiento mencionados en la letra a) para cada período de referencia;
- c) planes de rendimiento que incluyan, para cada período de referencia:

- i) objetivos de rendimiento vinculantes, y, en su caso, sistemas de incentivos para los servicios de navegación aérea de ruta en los ámbitos claves de rendimiento mencionados en la letra a),

- ii) objetivos de rendimiento vinculantes y, en su caso, sistemas de incentivos para los servicios de navegación aérea de terminal en los ámbitos claves de rendimiento de la rentabilidad y la capacidad, y

- iii) en caso de que la Comisión haya adoptado un acto de ejecución por el que se establezcan indicadores claves de rendimiento para los servicios de navegación aérea de terminal en el ámbito clave de rendimiento del clima y el medio ambiente sobre la base del artículo 28, letra g), con arreglo a las condiciones que establece, objetivos de rendimiento vinculantes para los servicios de navegación aérea de terminal en dicho ámbito clave de rendimiento del clima y el medio ambiente y, en su caso, sistemas de incentivos;

- d) revisión periódica y seguimiento del rendimiento en los ámbitos claves de rendimiento mencionados en la letra a) y de los indicadores pertinentes en materia de seguridad definidos en coordinación con la Agencia.

4. El sistema de evaluación del rendimiento a que se refieren los apartados 1 y 3 se basará en los elementos siguientes:

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

- b) los indicadores claves de rendimiento a efectos de la fijación de objetivos en los ámbitos claves de rendimiento a que se refiere el apartado 3, letra a), del presente artículo, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, letra c), inciso iii), del presente artículo y en el artículo 28, letra g);

- c) los indicadores con fines de seguimiento del rendimiento en los ámbitos claves de rendimiento a que se refiere el apartado 3, letra a), y los indicadores pertinentes en materia de seguridad definidos en coordinación con la Agencia;

- d) una metodología de cálculo de los valores de desglose;

- e) los procedimientos para el establecimiento y la revisión de los planes y objetivos de rendimiento para los servicios de navegación aérea y la gestión de la red, así como las plantillas, el contenido y los calendarios de tales planes;

- f) la evaluación de los proyectos de planes y los objetivos de rendimiento para los servicios de navegación aérea y la gestión de la red;

- g) el seguimiento de los planes de rendimiento, con inclusión de mecanismos de alerta adecuados para la revisión de los planes y objetivos de rendimiento y para la revisión de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión en el transcurso de un período de referencia;

- h) la evaluación comparativa de los proveedores de servicios de navegación aérea designados con arreglo a los artículos 8 y 10, cuando proceda;

- i) los sistemas de incentivos, con inclusión tanto de incentivos financieros positivos como de desincentivos financieros;

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

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

- l) los principios generales establecidos por la Comisión sobre la asignación proporcional de los costes comunes a los servicios de navegación aérea de ruta y de terminal entre las dos categorías de servicios;

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

Los incentivos financieros positivos y desincentivos financieros a que se refiere el inciso i) serán proporcionales a la medida en que el rendimiento alcanzado se aparte del objetivo. Tendrán en cuenta las consecuencias para la red y la medida en que el proveedor de servicios de navegación aérea disponga de medios razonables para mitigar el impacto de factores externos. Los incentivos y desincentivos se fijarán en un nivel que fomente eficazmente la prestación de servicios de calidad y no menoscabarán la capacidad del proveedor de servicios de navegación aérea para cumplir sus obligaciones en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139, incluidas las relativas a la solidez financiera.

A fin de establecer los principios generales a que se refiere la letra l), la Comisión revisará los criterios nacionales existentes para asignar los costes comunes a los servicios de navegación aérea de ruta y de terminal y consultará a las autoridades nacionales de supervisión y a las partes interesadas. A partir de esta revisión, la Comisión establecerá o, en su caso, actualizará dichos principios generales a más tardar doce meses antes del inicio de cada período de referencia.

**5.** La determinación de los objetivos de rendimiento incluidos en los planes de rendimiento, la elaboración y la evaluación de los proyectos de planes de rendimiento y el seguimiento y la evaluación comparativa del rendimiento de los servicios de navegación aérea y la gestión de la red tendrán en cuenta los efectos de las circunstancias locales, así como los factores externos respecto a los cuales el proveedor de servicios de navegación aérea no disponga de medios razonables de mitigación, cuando proceda.

Los efectos de las circunstancias locales que ya se hayan tenido en cuenta en la determinación de los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión, de conformidad con el artículo 22, apartado 2, letra d), y en la determinación de los valores de desglose establecidos con arreglo al artículo 22, apartado 1, no se tendrán en cuenta posteriormente al evaluar la coherencia de los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento con los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión a fin de justificar que los primeros se aparten de estos últimos. Los efectos de las circunstancias locales que ya se hayan tenido en cuenta para determinar los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento no se tendrán en cuenta posteriormente al llevar a cabo el seguimiento de la consecución de dichos objetivos.

**6.** El nivel de los objetivos de rendimiento a que se refiere el apartado 3, letra c), inciso iii), se fijará teniendo en cuenta las circunstancias locales, en particular los requisitos de la política medioambiental local.

**7.** A efectos de la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento establecido en virtud del presente Reglamento, se tendrá en cuenta el hecho de que los servicios de navegación aérea de ruta, los servicios de navegación aérea de terminal y las funciones de red tienen características diferentes y, por consiguiente, se tratarán en consecuencia, también, en caso necesario, a efectos de medir el rendimiento.

#### **Artículo 22.** Establecimiento de los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión.

**1.** De conformidad con los apartados 2 y 3 del presente artículo, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se fijen los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión para los servicios de navegación aérea de ruta, en los ámbitos claves de rendimiento a los que se refiere el artículo 21, apartado 3, letra a), para cada período de referencia, y determinará la duración de dichos períodos. Los actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

Junto con los citados objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución por los que se fijen valores de referencia, umbrales de alerta, valores de desglose y grupos de referencia complementarios. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

**2.** Los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión contemplados en el apartado 1 y los objetivos de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta y de terminal determinados por los Estados miembros a escala nacional a que se refiere el artículo 21, apartado 3, letra c), se establecerán sobre la base de los criterios esenciales siguientes:

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

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

c) tendrán en cuenta el contexto económico y operativo del período de referencia, en particular las previsiones de tránsito y los datos operativos, así como las interdependencias entre los ámbitos claves de

rendimiento a que se refiere el artículo 21, apartado 3, letras a) y c), y la necesidad de ajustarse a los objetivos del Reglamento (UE) 2021/1119;

d) tendrán en cuenta las circunstancias locales de los Estados miembros;

e) tendrán en cuenta los indicadores en materia de seguridad a que se refiere el artículo 21, apartado 3, letra d).

**3.** A efectos de la preparación de sus decisiones sobre los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión y, si se definen en aplicación del artículo 22, apartado 1, sobre los valores de referencia complementarios y los valores de desglose o los grupos de referencia, la Comisión consultará a las autoridades nacionales, a Eurocontrol, al gestor de la red y a las partes interesadas operativas y recabará de ellas todas las aportaciones necesarias.

**Artículo 23.** Planes de rendimiento y objetivos de rendimiento para los servicios de navegación aérea.

**1.** Los Estados miembros adoptarán, para cada período de referencia, un proyecto de plan de rendimiento con arreglo a lo previsto en el presente artículo.

**2.** Los proveedores de servicios de navegación aérea designados con arreglo a los artículos 8 y 10 prepararán, para cada período de referencia y para los servicios de navegación aérea que presten y, cuando proceda, los que contraten con otros proveedores, aportaciones al proyecto de plan de rendimiento y las presentarán a la autoridad nacional de supervisión.

La autoridad nacional de supervisión podrá solicitar que dichas aportaciones revistan la forma de un proyecto de plan de rendimiento.

Los proveedores de servicios de navegación aérea designados con arreglo a los artículos 8 y 10 prepararán estas aportaciones tras la determinación de los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión, en su debido tiempo a fin de que la autoridad nacional de supervisión pueda cumplir el plazo establecido en el apartado 5 del presente artículo.

**3.** Cuando sean designados de conformidad con el artículo 10, los proveedores de servicios MET también proporcionarán aportaciones sobre su base de costes a la autoridad nacional de supervisión.

**4.** Las aportaciones, proporcionadas con arreglo a los apartados 2 y 3 del presente artículo por los proveedores de servicios de navegación aérea designados con arreglo a los artículos 8 y 10, en relación con la asignación de costes incluida en los planes de rendimiento se basarán en los principios generales a que se refiere el artículo 21, apartado 4, letra l).

**5.** La autoridad nacional de supervisión revisará la información proporcionada con arreglo a los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo por cada proveedor de servicios de navegación aérea designado con arreglo a los artículos 8 y 10, y la aprobará o, cuando proceda, introducirá los cambios necesarios. Posteriormente, sobre la base de dicha información y, si procede, de las aportaciones de otras autoridades nacionales, la autoridad nacional de supervisión elaborará un único proyecto de plan nacional de rendimiento. El Estado miembro adoptará dicho proyecto de plan nacional de rendimiento.

La autoridad nacional de supervisión elaborará el proyecto de plan de rendimiento antes del inicio del período de referencia de que se trate.

**6.** Al elaborar los planes de rendimiento, las autoridades nacionales de supervisión velarán por que la asignación de costes incluida en el proyecto de plan de rendimiento cumpla los principios generales a que se refiere el artículo 21, apartado 4, letra l).

**7.** Con el fin de mejorar el nivel de rendimiento de la gestión del tránsito aéreo, varios Estados miembros podrán elaborar un plan de rendimiento conjunto para los servicios de navegación aérea de ruta y, cuando proceda, para los servicios de navegación aérea de terminal. Dicho plan abarcará al menos la duración de un período de referencia, incluirá al menos un objetivo de rendimiento conjunto e implicará una cooperación transfronteriza. La cooperación transfronteriza podrá incluir la contratación conjunta con vistas a mejorar la interoperabilidad y la gobernanza conjunta a fin de optimizar el uso del espacio aéreo.

**8.** El proyecto de plan de rendimiento a que se refiere el apartado 1 incluirá la información pertinente, en particular, previsiones de tránsito y datos operativos, proporcionada por Eurocontrol y el gestor de la red o, si procede y está justificado y previa consulta con los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea de que se trate, otras previsiones de tránsito.

A efectos de la elaboración del proyecto de plan de rendimiento, la autoridad nacional de supervisión consultará a los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, en su caso, a las autoridades militares, los operadores de aeropuertos, los coordinadores de aeropuertos, así como a la autoridad nacional competente, sin perjuicio de las disposiciones nacionales resultantes del artículo 4, apartado 5, del presente Reglamento. Se comprobará el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

**9.** El proyecto de plan de rendimiento contendrá, según proceda, objetivos de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta en los ámbitos claves de rendimiento a que se refiere el artículo 21, apartado 3, letra a), coherentes con los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión, así como objetivos de rendimiento para los servicios de navegación aérea de terminal, en los ámbitos claves de rendimiento de la rentabilidad y la capacidad y, con sujeción a las condiciones establecidas en el artículo 21, apartado 3, letra c), inciso iii), en el ámbito clave de rendimiento del clima y el medio ambiente. Los proyectos de planes de rendimiento incluirán una descripción de la manera en que se aplican los principios generales a que se refiere el artículo 21, apartado 4, letra l), para la asignación de los costes comunes.

Los proyectos de planes de rendimiento tendrán en cuenta el Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo Europeo y las interdependencias entre los ámbitos claves de rendimiento a que se refiere el artículo 21, apartado 3, letra a), y las circunstancias locales.

**10.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 52, apartado 3, los proyectos de planes de rendimiento adoptados se pondrán a disposición del público.

**11.** Los proyectos de planes de rendimiento adoptados se remitirán a la Comisión para su evaluación y aprobación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24.

#### **Artículo 24.** Evaluación de los planes de rendimiento.

**1.** La Comisión evaluará los proyectos de planes de rendimiento adoptados a que se refiere el artículo 23, incluida la coherencia de los objetivos de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta con los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión, en consonancia con los criterios y condiciones establecidos en los actos de ejecución a que se refiere el artículo 28, letra b), y la asignación de los costes comunes entre los servicios de navegación aérea de ruta y de terminal a que se refiere el artículo 21, apartado 4, letra l). La evaluación de la coherencia de los objetivos de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta con los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión tomará en consideración las mejoras del rendimiento a lo largo del tiempo. La Comisión revisará los objetivos de rendimiento de los servicios de navegación aérea de terminal a la luz de los elementos especificados en el acto de ejecución a que se refiere el artículo 28, letra b).

**2.** Al evaluar la coherencia de los objetivos de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta con los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión, la Comisión tendrá debidamente en cuenta las circunstancias locales y las interdependencias entre los ámbitos claves de rendimiento que se refiere el artículo 21, apartado 3, letra a).

La Comisión podrá permitir que los objetivos de rendimiento para los servicios de navegación aérea de ruta se aparten de los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión por lo que respecta a un ámbito clave de rendimiento cuando se considere necesario y proporcionado para garantizar la coherencia de los objetivos de rendimiento para dichos servicios con los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión por lo que respecta a otros ámbitos claves de rendimiento.

**3.** Cuando la Comisión concluya que el proyecto de plan de rendimiento adoptado cumple los criterios y condiciones mencionados en el artículo 24, apartado 1, y establecidos en los actos de ejecución a que se refiere el artículo 28, letra b), en relación con el apartado 2 del presente artículo, adoptará un acto de ejecución para aprobarlo. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 48, apartado 2.

**4.** Cuando la Comisión concluya que existen dudas en cuanto a si un proyecto de plan de rendimiento adoptado cumple dichos criterios y condiciones, en relación con el apartado 2 del presente artículo, iniciará un examen pormenorizado del proyecto de plan de rendimiento y, en caso necesario, solicitará información adicional al Estado miembro correspondiente.

**5.** Cuando, tras haber llevado a cabo ese examen pormenorizado, la Comisión concluya que el proyecto de plan de rendimiento adoptado cumple dichos criterios y condiciones considerados en relación con el apartado 2 del

presente artículo, adoptará un acto de ejecución para aprobarlo. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 48, apartado 2.

Cuando la Comisión concluya que el proyecto de plan de rendimiento adoptado no cumple dichos criterios y condiciones, adoptará un acto de ejecución en forma de decisión por la que solicite al Estado miembro de que se trate que presente un proyecto de plan de rendimiento revisado que cumpla dichos criterios y condiciones y, cuando proceda, por la que se establezcan las medidas correctoras que debe adoptar ese Estado miembro. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

El Estado miembro de que se trate comunicará a la Comisión las medidas adoptadas en virtud de dicha decisión, así como información que acredite que las medidas en cuestión cumplen lo dispuesto en ella.

Cuando la Comisión concluya que las medidas son suficientes para garantizar el cumplimiento de su decisión, lo notificará al Estado miembro de que se trate y adoptará un acto de ejecución a fin de aprobar el proyecto de plan de rendimiento. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 48, apartado 2.

Cuando la Comisión concluya que las medidas son insuficientes para garantizar el cumplimiento de su decisión, lo notificará al Estado de que se trate.

La Comisión adoptará, cuando proceda, medidas para resolver el incumplimiento, incluidas las medidas previstas en el artículo 258 del TFUE.

**6.** Los proyectos de planes de rendimiento aprobados por la Comisión con arreglo al presente artículo serán adoptados por los Estados miembros de que se trate como planes definitivos y se pondrán a disposición del público, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 52, apartado 3.

#### **Artículo 25.** Seguimiento del rendimiento.

**1.** La autoridad nacional de supervisión evaluará, en cooperación con la autoridad nacional competente y sin perjuicio de los acuerdos nacionales derivados del artículo 4, apartado 5, si los servicios de navegación aérea prestados en el espacio aéreo que se encuentre bajo su responsabilidad cumplen los objetivos de rendimiento establecidos en los planes de rendimiento aprobados de conformidad con el artículo 24 y si dichos planes se han aplicado correctamente, y aplicará los sistemas de incentivos a los que se refiere el artículo 21, apartado 4, letra i).

**2.** La autoridad nacional de supervisión publicará informes periódicos sobre el seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea prestados por los proveedores de servicios de navegación aérea designados con arreglo a los artículos 8 y 10 y los pondrá a disposición de la Comisión. Los resultados de dichas evaluaciones se pondrán a disposición del público, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 52, apartado 3.

Los proveedores de servicios de navegación aérea designados con arreglo a los artículos 8 y 10 comunicarán la información y los datos necesarios para dicho seguimiento a la autoridad nacional de supervisión. Incluirán información y datos relacionados con los costes reales de los servicios prestados y contratados y los ingresos correspondientes.

**3.** En la medida en que el proveedor de servicios de navegación aérea disponga de medios razonables para mitigar el impacto de factores externos, cuando no se alcancen los objetivos de rendimiento establecidos en los planes de rendimiento o el plan de rendimiento no se ejecute correctamente, la autoridad nacional de supervisión exigirá la aplicación de medidas correctoras por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea afectados. Esas medidas correctoras serán adecuadas para mejorar el rendimiento y, al mismo tiempo, proporcionadas, en particular teniendo en cuenta las interdependencias con la seguridad y entre los ámbitos de rendimiento, así como las consecuencias para la red.

En caso de que las medidas correctoras impuestas no se apliquen correctamente, el Estado miembro de que se trate adoptará las medidas adecuadas e informará a la Comisión. En caso de que el rendimiento insuficiente persista, la Comisión podrá tomar medidas de conformidad con el artículo 34, apartados 2 y 3.

**4.** La Comisión hará el seguimiento del rendimiento de la prestación de servicios de navegación aérea y de funciones de la red atendiendo a los informes de las autoridades nacionales de supervisión y al análisis de los datos recibidos y llevará a cabo evaluaciones periódicas del cumplimiento global de los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión y presentará los resultados al comité a que se refiere el artículo 48, apartado 1.

#### **Artículo 26.** Plan de rendimiento de la red.

**1.** El gestor de la red elaborará, para cada período de referencia, de conformidad con el proceso de toma de decisiones cooperativa previsto en el artículo 38, apartado 11, un proyecto de plan de rendimiento de la red.

El proyecto de plan de rendimiento de la red se elaborará tras la fijación de los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión y antes del inicio del período de referencia de que se trate. Contendrá objetivos de rendimiento en los ámbitos claves de rendimiento a los que se refiere el artículo 21, apartado 3, letra a).

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

3. La Comisión evaluará el proyecto de plan de rendimiento de la red basándose en los criterios esenciales siguientes:

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

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

4. Cuando la Comisión constate que el proyecto de plan de rendimiento de la red es completo y presenta mejoras de rendimiento adecuadas, lo adoptará como plan definitivo. De lo contrario, la Comisión pedirá al gestor de la red que presente un proyecto de plan de rendimiento de la red revisado.

#### **Artículo 27.** Revisión de los objetivos y planes de rendimiento durante un período de referencia.

1. Cuando, durante un período de referencia, los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión ya no sean adecuados a la luz de cambios significativos en las circunstancias o los criterios de seguridad, y cuando la revisión de uno o varios de los objetivos sea necesaria y proporcionada, la Comisión revisará dichos objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión. El artículo 22 será aplicable a esa decisión.

Cuando, tras dicha revisión, los objetivos de rendimiento establecidos en los planes de rendimiento adoptados con arreglo al artículo 24, apartado 6, ya no sean coherentes con los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión, las autoridades nacionales de supervisión revisarán los planes de rendimiento por lo que respecta a los objetivos de rendimiento que se hayan visto afectados. Los artículos 23, 24 y 25 serán de aplicación a la revisión de dichos planes. La consulta a la que se refiere el artículo 23, apartado 8, podrá limitarse, a los efectos del presente párrafo, a los objetivos de rendimiento y a las partes de los proyectos de planes de rendimiento que se vean directa o indirectamente afectados por la revisión.

A raíz de la revisión a la que se refiere el párrafo primero, las autoridades nacionales de supervisión elaborarán nuevos proyectos de planes de rendimiento, a los que se aplicarán los artículos 23, 24 y 25. El gestor de la red elaborará un nuevo proyecto de plan de rendimiento de la red, al que se aplicará el artículo 26.

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

3. En el caso de que se produzca una crisis de la red, como conflictos geopolíticos, crisis sanitarias o catástrofes naturales, que impida elaborar previsiones de tránsito fiables, las disposiciones transitorias adoptadas por la Comisión de conformidad con el apartado 2 podrán incluir la adaptación o la suspensión temporal del sistema de evaluación del rendimiento hasta que termine la crisis de la red y se vuelva a disponer de previsiones fiables. En tal caso, la Comisión determinará las condiciones aplicables, incluidas las adaptaciones necesarias de las tasas vigentes, en la decisión a la que se refiere el apartado 1.

4. Los Estados miembros podrán, previa aprobación de la Comisión, revisar uno o varios objetivos de rendimiento durante un período de referencia cuando se alcancen los umbrales de alerta o cuando se demuestre que los datos, supuestos y razonamientos iniciales en los que se sustentan los objetivos de rendimiento han dejado de ser precisos en un grado significativo y de forma duradera debido a circunstancias que eran imprevisibles en el momento de adoptar el plan de rendimiento. La Comisión aprobará esta revisión si llega a la conclusión de que la revisión es necesaria y proporcionada y de que los objetivos de rendimiento revisados son coherentes con los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión.

En tal caso, los Estados miembros revisarán los planes de rendimiento con respecto a los objetivos correspondientes, de conformidad con los procedimientos establecidos en los artículos 23 y 24. La consulta a la que se refiere el artículo 23, apartado 8, podrá limitarse, a los efectos del presente apartado, a los objetivos de

rendimiento y a las partes de los planes de rendimiento que se vean directa o indirectamente afectados por la revisión.

#### **Artículo 28.** Aplicación del sistema de evaluación del rendimiento.

A efectos de la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan requisitos y procedimientos detallados con respecto al artículo 21, apartado 4, y los artículos 22 a 27, en particular en lo que respecta a:

- a) la elaboración, desarrollo, evaluación, aprobación y revisión de planes de rendimiento;
- b) la fijación de objetivos de rendimiento, de los criterios y condiciones para su evaluación, también para evaluar la coherencia de los objetivos de los servicios de navegación aérea de ruta con los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión, y de una metodología para determinar valores de desglose;
- c) principios generales para la asignación de los costes comunes entre los servicios de navegación aérea de ruta y de terminal a que se refiere el artículo 21, apartado 4, letra l);
- d) el seguimiento de los planes de rendimiento, del rendimiento de las funciones de la red, los mecanismos de alerta para la revisión de los planes y objetivos de rendimiento y para la revisión de los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión en el transcurso de un período de referencia y la adopción de las medidas correctoras a que se refieren el artículo 21, apartado 4, y los artículos 23, 24, 25 y 27;
- e) los calendarios de todos los procedimientos;
- f) un mecanismo para hacer frente a los acontecimientos a que se refiere el artículo 21, apartado 4, letra m);
- g) el establecimiento de indicadores claves de rendimiento e indicadores de seguimiento. La Comisión está facultada para establecer indicadores claves de rendimiento para los servicios de navegación aérea de terminal en el ámbito clave de rendimiento del clima y el medio ambiente una vez que sea posible establecer indicadores válidos, fiables y cuantificables. Estos indicadores deberán ser, como mínimo, capaces de demostrar y medir los efectos en ese ámbito en los que pueden influir directamente los proveedores de servicios de navegación aérea;
- h) una metodología para la evaluación comparativa;
- i) los sistemas de incentivos;
- j) condiciones para el establecimiento de los planes de rendimiento conjuntos.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

#### **Artículo 29.** Principios del sistema de tarificación.

**1.** Sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros financien la prestación de los servicios de navegación aérea incluidos en el ámbito de aplicación del presente artículo mediante fondos públicos, en la medida en que esté en consonancia con las normas en materia de competencia del TFUE cuando sean aplicables, las tasas correspondientes a los servicios de navegación aérea se determinarán, impondrán y aplicarán a los usuarios del espacio aéreo.

El sistema de tarificación establecido en virtud del presente artículo y de los artículos 30 a 32 será coherente con el artículo 15 del Convenio de Chicago. En el caso de las tasas de ruta, el sistema de tarificación establecido en virtud del presente Reglamento y de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 33 será coherente con el sistema de tarificación de Eurocontrol para las tasas de ruta.

**2.** Los artículos 29 a 36 no se aplicarán a los servicios de navegación aérea de terminal prestados en aeropuertos situados en el territorio de los Estados miembros al que se aplica el TFUE con menos de 80 000 movimientos de transporte aéreo IFR al año. No obstante, un Estado miembro podrá decidir que dichos servicios de navegación aérea de terminal estén sujetos a esos artículos.

**3.** Las tasas se basarán en los costes que los proveedores de servicios de navegación aérea designados con arreglo a los artículos 8 y 10 hayan soportado en relación con los servicios y las funciones en beneficio de los usuarios del espacio aéreo durante períodos de referencia fijos establecidos con arreglo al artículo 21, apartado 3. Dichos costes podrán incluir un rendimiento razonable de los activos.

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

5. Los ingresos obtenidos por un proveedor de servicios de navegación aérea designado con arreglo a los artículos 8 y 10 de las tasas impuestas a los usuarios del espacio aéreo de conformidad con el presente artículo no se utilizarán para financiar los servicios que dicho proveedor de servicios de navegación aérea presta en condiciones de mercado de conformidad con el artículo 11 ni para financiar cualquier otra actividad comercial que lleve a cabo dicho proveedor.

6. Los datos financieros sobre los costes determinados, los costes reales y los ingresos correspondientes de los proveedores de servicios de navegación aérea designados se comunicarán a las autoridades nacionales de supervisión. A fin de que la Comisión pueda desempeñar sus tareas en virtud del presente Reglamento, las autoridades nacionales de supervisión comunicarán dichos datos a la Comisión de conformidad con las modalidades definidas en el acto de ejecución a que se refiere el artículo 33. Los datos financieros sobre los costes determinados, los costes reales y los ingresos correspondientes se pondrán a disposición de los usuarios del espacio aéreo y se publicarán de conformidad con el artículo 52, apartado 3.

### **Artículo 30.** Bases de costes para las tasas.

1. Las bases de costes para las tasas de los servicios de navegación aérea consistirán en los costes determinados, según lo establecido en los planes de rendimiento adoptados de conformidad con el artículo 24, apartado 6, en relación con la prestación de dichos servicios en la zona de tarificación de ruta y la zona de tarificación de terminal en cuestión.

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

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

a) los costes relativos a la supervisión de los servicios de navegación aérea soportados por las autoridades nacionales de supervisión, las autoridades nacionales competentes y otras autoridades nacionales a las que los Estados miembros hayan encomendado tareas relacionadas con el presente Reglamento y el Reglamento (UE) 2018/1139, cuando así lo decida el Estado miembro;

b) los costes soportados por los proveedores de servicios de navegación aérea designados con arreglo a los artículos 8 y 10 en relación con la prestación de servicios de navegación aérea y las funciones de red;

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

4. Los costes determinados no incluirán los costes de las sanciones impuestas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 53.

5. Los costes que correspondan tanto a servicios de navegación aérea de ruta como a servicios de navegación aérea de terminal se asignarán en cumplimiento de los principios generales a que se refiere el artículo 21, apartado 4, letra l). No se permitirán las subvenciones cruzadas entre los servicios de navegación aérea de ruta y los servicios de navegación aérea de terminal. Se permitirán las subvenciones cruzadas entre servicios de navegación aérea diferentes dentro de cualquiera de estas dos categorías únicamente cuando estén justificadas por razones objetivas, y siempre que estén identificadas de manera transparente de conformidad con el artículo 36, apartado 3.

6. Los proveedores de servicios de navegación aérea designados con arreglo a los artículos 8 y 10 proporcionarán información detallada sobre su base de costes a la autoridad nacional de supervisión. A tal fin, los costes se desglosarán distinguiendo entre los gastos de personal, los gastos de explotación distintos de los gastos de personal, el coste de amortización, el coste de capital, los gastos excepcionales y los gastos a que se refiere el artículo 30, apartado 3. A fin de que la Comisión pueda desempeñar sus tareas en virtud del presente Reglamento, la autoridad nacional de supervisión comunicará esa información a la Comisión de conformidad con las modalidades definidas en el acto de ejecución a que se refiere el artículo 33.

### **Artículo 31.** Zona de tarificación y tarifas unitarias.

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

aplicables derivados de años anteriores y de otros ingresos, en particular fondos públicos, incluido el apoyo financiero procedente de programas de ayuda de la Unión.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 30, apartado 5, los Estados miembros determinarán, antes del inicio de un período de referencia, las zonas de tarificación de los servicios de navegación aérea e identificarán a los proveedores de servicios de tránsito aéreo que entran dentro del ámbito de aplicación de cada zona de tarificación. La Comisión, por medio de un acto de ejecución adoptado de conformidad con el procedimiento de examen previsto en el artículo 48, apartado 3, determinará las condiciones en las que los Estados miembros podrán modificar o determinar una nueva zona de tarificación de terminal durante un período de referencia.

3. Los Estados miembros fijarán las tarifas unitarias, las cuales serán objeto de verificación por la Comisión en cuanto al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 29, el artículo 30 y el presente artículo.

Cuando la Comisión considere que una tarifa unitaria no cumple esos requisitos, la tarifa unitaria en cuestión será revisada en consecuencia por el Estado miembro correspondiente y se modificará para cumplir tales requisitos. Las tarifas unitarias se publicarán.

4. Los Estados miembros podrán determinar zonas de tarificación comunes y, en tales casos, establecerán tarifas unitarias comunes para dichas zonas de tarificación.

#### **Artículo 32.** Determinación de las tasas.

1. Se cobrarán tasas a los usuarios del espacio aéreo por la prestación de servicios de navegación aérea, en condiciones no discriminatorias, teniendo en cuenta las capacidades productivas relativas de los diferentes tipos de aeronaves en cuestión. Al imponer tasas a diferentes usuarios del espacio aéreo por la utilización del mismo servicio no se distinguirá en razón de la nacionalidad o categoría de usuario.

2. La tasa de ruta por servicios de navegación aérea para un vuelo determinado en una zona de tarificación de ruta concreta se calculará sobre la base de la tarifa unitaria establecida para esa zona de tarificación de ruta y las unidades de servicio de ruta para ese vuelo.

3. La tasa de terminal por servicios de navegación aérea para un vuelo determinado en una zona de tarificación de terminal concreta se calculará sobre la base de la tarifa unitaria establecida para esa zona de tarificación de terminal y las unidades de servicio de terminal para ese vuelo. A efectos del cálculo de la tasa de terminal, la aproximación y el despegue de un vuelo se contabilizarán como un solo vuelo.

4. Determinados usuarios del espacio aéreo o vuelos, en particular los que utilicen o estén operados con aeronaves ligeras y aeronaves de Estado, podrán ser exonerados del pago de tasas por navegación aérea, siempre que el coste de las exoneraciones esté cubierto por otros recursos y no se impute a otros usuarios del espacio aéreo.

5. La Comisión, en consulta con los Estados miembros, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y los usuarios del espacio aéreo, llevará a cabo un estudio sobre la contribución de la modulación de las tasas a la consecución de los objetivos del Cielo Único Europeo, definidos en el artículo 1, apartado 1, del presente Reglamento y del Reglamento (UE) 2021/1119. En dicho estudio también se evaluará la viabilidad de dicha modulación y sus repercusiones en el tránsito aéreo, la prestación de servicios, los costes administrativos y las partes interesadas.

6. El resultado del estudio mencionado en el apartado 5 del presente artículo proporcionará la información esencial para que la Comisión determine si adopta un acto de ejecución de conformidad con el artículo 48, apartado 3, a fin de garantizar la aplicación uniforme de la modulación de las tasas de ruta para animar a los usuarios del espacio aéreo a apoyar mejoras en el comportamiento climático y medioambiental, como el uso de las rutas más eficientes en términos de consumo de combustible que estén disponibles y el mayor uso tecnologías alternativas de propulsión limpias, incluidos los combustibles alternativos sostenibles, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad.

7. La modulación a que se refiere el apartado 6 consistirá en ventajas o desventajas financieras y será neutra desde el punto de vista de los ingresos para los proveedores de servicios de tránsito aéreo.

8. Además de la modulación de las tasas a que se refiere el apartado 6, los Estados miembros podrán modular las tasas para animar a los proveedores de servicios de tránsito aéreo y a los usuarios del espacio aéreo a

apoyar mejoras en la calidad del servicio, como una mayor capacidad, una reducción de los retrasos y el desarrollo sostenible.

**Artículo 33.** Implantación del sistema de tarificación.

A efectos de la implantación del sistema de tarificación, la Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan requisitos y procedimientos detallados con respecto a los artículos 29 a 32, en particular por lo que respecta a las bases de costes y los costes determinados, la fijación de tarifas unitarias, los mecanismos de reparto de riesgos y la modulación de las tasas, así como a las modalidades del suministro de datos a la Comisión por parte de las autoridades nacionales de supervisión. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

**Artículo 34.** Revisión del cumplimiento de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación.

1. La Comisión revisará periódicamente el cumplimiento por parte de los Estados miembros de los artículos 21 a 27 y 29 a 32, así como de los actos de ejecución a los que se refieren los artículos 28 y 33. Al llevar a cabo dicha revisión, la Comisión evaluará si los Estados miembros garantizan, en consonancia con su deber de cooperación leal, el cumplimiento por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea de las obligaciones que les incumben en virtud de dichos artículos. La Comisión actuará en consulta con el Comité de Evaluación del Rendimiento y con las autoridades nacionales de supervisión.

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

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 52, apartado 1, la Comisión compartirá los resultados de la investigación con el Estado miembro y, cuando proceda, con los correspondientes proveedores de servicios de navegación aérea designados con arreglo a los artículos 8 y 10, y podrá emitir un dictamen sobre si dicho Estado miembro ha cumplido lo dispuesto en los artículos 21 a 27 y 29 a 32, así como en los actos de ejecución a los que se refieren los artículos 28 y 33, y lo notificará al Estado miembro correspondiente.

**Artículo 35.** Aplicación de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación al ámbito militar.

1. Los artículos 21 a 34 no se aplicarán a los ejércitos que presten servicios de navegación aérea principalmente a movimientos de aeronaves distintos del tránsito aéreo general.

No obstante, los Estados miembros podrán decidir aplicar dichos artículos a los ejércitos que presten servicios de navegación aérea principalmente a movimientos de aeronaves que no sean de tránsito aéreo general.

Cuando las disposiciones de los artículos 21 a 34 no se apliquen a los ejércitos que presten servicios de navegación aérea, los costes de los servicios conexos no formarán parte de los costes determinados a que se refiere el artículo 30, apartado 1.

2. Los artículos 21 a 34 se aplicarán a los ejércitos que presten servicios de navegación aérea principalmente al tránsito aéreo general con respecto a los servicios prestados al tránsito aéreo general.

**Artículo 36.** Transparencia contable de los proveedores de servicios de navegación aérea.

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea, independientemente de su sistema de propiedad o sus estructuras jurídicas, elaborarán y publicarán anualmente sus cuentas financieras. Estas cuentas cumplirán las normas internacionales de contabilidad adoptadas por la Unión.

Cuando, debido a su situación jurídica, el proveedor de servicios de navegación aérea no pueda cumplir plenamente las normas internacionales de contabilidad, deberá alcanzar el mayor grado posible de cumplimiento. Los proveedores de servicios de navegación aérea publicarán informes anuales y se someterán periódicamente a una auditoría independiente con respecto a las cuentas contempladas en el presente apartado.

2. Las autoridades nacionales de supervisión tendrán derecho a acceder a las cuentas de los proveedores de servicios de navegación aérea bajo su supervisión. Los Estados miembros podrán decidir conceder acceso a estas cuentas a las autoridades nacionales de supervisión de otros Estados miembros. Cuando sea necesario para que la Comisión pueda desempeñar sus tareas en virtud del presente Reglamento, las autoridades nacionales de supervisión comunicarán esta información a la Comisión.

3. Los proveedores de servicios de navegación aérea llevarán, en su contabilidad interna, cuentas separadas para cada servicio de navegación aérea, tal como se les exigiría si estos servicios fueran prestados por empresas distintas, con el fin de evitar discriminaciones, subvenciones cruzadas y distorsiones de la competencia. Los proveedores de servicios de navegación aérea llevarán también cuentas separadas para cada actividad cuando:

- a) presten servicios de navegación aérea contratados de conformidad con el artículo 11, apartados 1 y 2, y servicios de navegación aérea que no entren en el ámbito de aplicación de dicha disposición;
- b) presten servicios de navegación aérea y realicen otras actividades, cualquiera que sea su naturaleza, incluidos servicios de información común;
- c) presten servicios de navegación aérea en la Unión y en terceros países.

Los costes determinados y reales derivados de los servicios de navegación aérea se desglosarán en categorías de costes de conformidad con el artículo 30, apartado 6, y se pondrán a disposición del público, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 52, apartado 3.

4. Los datos financieros comunicados de conformidad con el artículo 29, apartado 6, y el resto de información pertinente para el cálculo de las tarifas unitarias serán auditados o verificados por la autoridad nacional de supervisión o por una entidad independiente del proveedor de servicios de navegación aérea de que se trate y aprobados por la autoridad nacional de supervisión. Las conclusiones de dicha auditoría se pondrán a disposición del público, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 52, apartado 3.

## CAPÍTULO IV

### Gestión de la red

#### Artículo 37. Funciones de la red.

1. Las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo deberán conducir al uso sostenible y eficiente del espacio aéreo y de recursos escasos. También deberán garantizar que los usuarios del espacio aéreo puedan operar en trayectorias y perfiles de vuelo optimizados desde un punto de vista medioambiental y climático, al tiempo que se permite un acceso equitativo y razonable al espacio aéreo y a los servicios de navegación aérea y se minimiza la congestión. Las funciones de la red establecidas en el apartado 2 del presente artículo contribuirán a un acceso continuo a los servicios de navegación aérea por parte de los usuarios del espacio aéreo, así como al logro de los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión a que se refiere al artículo 21, apartado 3, letra b), y se basarán en requisitos operativos. La ejecución de dichas funciones de la red respetará las disposiciones del artículo 1 y no afectará a la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo ni a sus requisitos en lo relativo al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa.

2. Las funciones de la red contempladas en el apartado 1 son las siguientes:

- a) el diseño y la utilización de estructuras del espacio aéreo en toda la Unión con vistas a ofrecer el nivel requerido de seguridad, capacidad, flexibilidad, capacidad de respuesta y comportamiento medioambiental, teniendo debidamente en cuenta las necesidades de seguridad y defensa y sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros con respecto a las rutas y las estructuras del espacio aéreo para el espacio aéreo que esté bajo su responsabilidad;
- b) la gestión de la afluencia del tránsito aéreo;
- c) la coordinación de recursos escasos en las bandas de frecuencia de la aviación utilizadas por el tránsito aéreo general, en particular radiofrecuencias y coordinación de los códigos de transpondedor de radar;
- d) la facilitación de la delegación de la prestación de servicios de tránsito aéreo mediante la cooperación con los proveedores de servicios de tránsito aéreo y las autoridades de los Estados miembros;
- e) el suministro de capacidad de control del tránsito aéreo en la red de acuerdo con los compromisos establecidos en el Plan de Operaciones de la Red, con vistas a cumplir los requisitos de rendimiento operativo de la red y los valores de referencia locales;
- f) la gestión de crisis de la red;
- g) la atribución de retrasos en la gestión de la afluencia del tránsito aéreo;
- h) la gestión de la planificación, el seguimiento y la coordinación de las actividades de ejecución del despliegue de infraestructuras en la red europea de gestión del tránsito aéreo, de conformidad con el Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo Europeo, teniendo en cuenta las necesidades operativas y los procedimientos operativos asociados;
- i) el seguimiento del funcionamiento de las infraestructuras de la red europea de gestión del tránsito aéreo.

3. Los Estados miembros y todas las partes interesadas operativas pertinentes ejecutarán funciones de la red con la contribución del gestor de la red tal como esta se define en el artículo 38, apartado 6, y en el acto de ejecución a que se refiere el artículo 38, apartado 10.

4. Las funciones establecidas en el apartado 2 no implicarán la adopción de medidas vinculantes de ámbito general ni el ejercicio de la potestad discrecional política. Se aplicarán en coordinación con las autoridades civiles y militares, en particular con arreglo a procedimientos establecidos de común acuerdo para la utilización flexible del espacio aéreo. Las medidas adoptadas para la ejecución de las funciones enumeradas en el apartado 2 serán de naturaleza puramente operativa o técnica y tendrán en cuenta las especificidades de los Estados miembros.

5. A fin de garantizar la aplicación uniforme y el cumplimiento de las disposiciones a que se refiere el presente artículo, la Comisión, con vistas a alcanzar los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución, de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3, en los que se establezcan normas detalladas relativas a la ejecución de las funciones de la red, en particular a la gestión de crisis.

#### **Artículo 38. Gestor de la red.**

1. A fin de alcanzar los objetivos mencionados en el artículo 37, apartado 1, del presente Reglamento, la Comisión, con el apoyo de la Agencia de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139, velará por que el gestor de la red contribuya a la ejecución de las funciones de la red establecidas en el artículo 37, apartado 2, del presente Reglamento, realizando las tareas a que se refiere el apartado 6 del presente artículo. La Comisión supervisará la correcta ejecución de las tareas del gestor de la red.

2. La Comisión designará un organismo independiente, imparcial y competente para que desempeñe las tareas del gestor de la red.

3. A tal fin, la Comisión adoptará un acto de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

La Decisión de designación contendrá las condiciones de esta, incluidas las relativas a la financiación del gestor de la red.

4. A fin de garantizar la aplicación uniforme y el cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 2, la Comisión, con el fin de alcanzar los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución en los que se establezcan disposiciones detalladas, en particular:

- a) los requisitos y procedimientos de designación;
- b) los requisitos de independencia;
- c) los requisitos relativos a conocimientos especializados;
- d) la financiación;
- e) la supervisión por parte de la Comisión de la ejecución por el gestor de la red de sus tareas;
- f) los requisitos para medir el rendimiento del gestor de la red.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

5. El gestor de la red realizará sus tareas de forma imparcial y eficiente en relación con los costes y estará sometido a una gobernanza e independencia adecuadas. Si el organismo competente nombrado gestor de la red también tiene funciones reguladoras, se garantizará la separación organizativa de tales funciones. En el desempeño de sus tareas, el gestor de la red tomará en consideración las necesidades de toda la red de gestión del tránsito aéreo, salvaguardando al mismo tiempo las capacidades de defensa, e implicará plenamente a todas las partes interesadas operativas.

6. Al aplicarse el acto de ejecución a que se refiere el apartado 3 del presente artículo, el gestor de la red contribuirá, dentro de los límites del artículo 37, apartado 4, a la ejecución de las funciones de la red mediante las siguientes tareas:

- a) la elaboración del Plan de Operaciones de la Red y la preparación del Plan Estratégico de la Red;
- b) apoyo al diseño y la coordinación de la utilización de las estructuras del espacio aéreo;

- c) facilitación de la delegación de la prestación de servicios de tránsito aéreo, cuando esté aprobada por los Estados miembros de que se trate, apoyando a los Estados miembros y a los proveedores de servicios de tránsito aéreo interesados teniendo en cuenta los acuerdos necesarios para la coordinación del tránsito aéreo general y operativo y la necesidad de mantener una coordinación adecuada en las estructuras del espacio aéreo pertinentes;
- d) coordinación y apoyo en el suministro de capacidad de control del tránsito aéreo en la red de acuerdo con los compromisos establecidos en el Plan de Operaciones de la Red, con vistas a cumplir los requisitos de rendimiento operativo de la red y los valores de referencia locales;
- e) coordinación y apoyo en la gestión de crisis de la red;
- f) coordinación de recursos escasos en las bandas de frecuencia de la aviación utilizadas por el tránsito aéreo general, en particular radiofrecuencias y coordinación de los códigos de transpondedor de radar;
- g) coordinación de la gestión de afluencia del tránsito aéreo y suministro, organización y funcionamiento de la unidad central de gestión de afluencia del tránsito aéreo;
- h) el desarrollo de procedimientos y la organización de procesos para la atribución de retrasos en la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, a través de la toma de decisiones cooperativa;
- i) coordinación, seguimiento y apoyo en las actividades de planificación y ejecución del despliegue de infraestructuras en la red europea de gestión del tránsito aéreo en colaboración con las partes interesadas operativas para garantizar su participación activa en la gestión y la gobernanza;
- j) el seguimiento del rendimiento de las infraestructuras de la red europea de gestión del tránsito aéreo;
- k) coordinación con la OACI y las regiones de la OACI en relación con la ejecución de las funciones de la red;
- l) elaboración del programa de trabajo y del presupuesto del gestor de la red;
- m) suministro de datos sobre los planes de vuelo en relación con el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo o con otras medidas de seguridad y protección, y a través de cualquier otra tarea necesaria para la contribución del gestor de la red a la ejecución de las funciones de la red, e intrínsecamente vinculada a dicha contribución, tal como se especifique en los actos de ejecución a que se refiere el apartado 10.

**7.** El gestor de la red contribuirá a la ejecución de las funciones de la red mediante medidas de apoyo encaminadas a una planificación y unas operaciones seguras y eficientes de las partes interesadas dentro de la red en condiciones normales y de crisis de la red y medidas destinadas a la mejora continua de las operaciones de la red en el Cielo Único Europeo y del rendimiento global de la red, especialmente en lo que se refiere a la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento, en particular en relación con el clima y el medio ambiente. Las medidas adoptadas por el gestor de la red tendrán en cuenta la necesidad de integrar plenamente los aeropuertos en la red y tendrán por objeto garantizar el cumplimiento de los planes de rendimiento y de los objetivos de rendimiento de proveedores de servicios de tránsito aéreo designados.

**8.** El gestor de la red cooperará estrechamente con la Comisión para facilitar que los objetivos de rendimiento a los que se refiere el artículo 21 se reflejen adecuadamente en la planificación de la capacidad general, así como la capacidad que deben proporcionar los proveedores individuales de servicios de tránsito aéreo y que deben acordar entre el gestor de la red y dichos proveedores de servicios en el Plan de Operaciones de la Red.

**9.** El gestor de la red:

- a) mediante la toma de decisiones cooperativa, determinará acciones operativas y propondrá medidas correctoras que las partes interesadas operativas deben adoptar con vistas a contribuir a la consecución de los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión y de los objetivos de rendimiento vinculantes a escala local, teniendo debidamente en cuenta las circunstancias regionales y locales, y a aplicar los requisitos de rendimiento operativo de la red y los valores de referencia locales establecidos en el Plan de Operaciones de la Red y prestará asesoramiento sobre trayectorias de vuelo optimizadas desde el punto de vista climático; las partes interesadas operativas podrán decidir si deben aplicarse las medidas correctoras propuestas e informarán al Consejo de Administración de la Red de los motivos para no aplicarlas;
- b) en coordinación con las partes pertinentes, asesorará a la Comisión y proporcionará información pertinente al Comité de Evaluación del Rendimiento sobre el despliegue de la infraestructura de la red de gestión del tránsito aéreo de conformidad con el Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo Europeo, en particular para determinar las inversiones necesarias para la red.

**10.** A fin de garantizar la aplicación uniforme de las disposiciones a que se refieren los apartados 6 a 9 del presente artículo, la Comisión, con vistas a alcanzar los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución en los que se establezcan normas detalladas para la ejecución de las tareas del gestor de la red, tal como se definen en dichos apartados.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

**11.** En el desempeño de sus tareas, el gestor de la red tomará medidas a través de un proceso de toma de decisiones cooperativa. Las partes en dicho proceso actuarán, en la medida de lo posible, con vistas a mejorar el funcionamiento y el rendimiento de la red, en particular en lo relativo al logro de los objetivos de rendimiento en el conjunto de la Unión en el ámbito clave de rendimiento del medio ambiente y el clima. El proceso de toma de decisiones cooperativa promoverá el interés de la red, teniendo en cuenta los intereses esenciales de seguridad y defensa y otras condiciones locales o regionales, como las condiciones geográficas, topográficas y meteorológicas.

Los Estados miembros participarán plenamente en las decisiones de importancia estratégica, en particular en la configuración del Plan Estratégico de la Red.

**12.** El proceso de toma de decisiones cooperativa a que se refiere el apartado 11 se basará, en particular, en un proceso de consulta de las partes interesadas operativas, los coordinadores de franjas horarias aeroportuarias, los Estados miembros y, en su caso, la Agencia y la Comisión, en los acuerdos y procesos de trabajo para las operaciones y en los mecanismos de resolución en los que participa el Consejo de Administración de la Red cuando es necesario.

Cuando se trate de la soberanía de un Estado miembro sobre su espacio aéreo, será necesario el consentimiento de dicho Estado miembro.

**13.** A fin de garantizar la aplicación uniforme y el cumplimiento de las disposiciones a que se refieren los apartados 11 y 12, la Comisión, con vistas a alcanzar los objetivos establecidos en el artículo 1, adoptará actos de ejecución en los que se establezcan disposiciones detalladas relativas al proceso de toma de decisiones cooperativa, en particular:

- a) un proceso para consultar a las partes interesadas operativas, los coordinadores de franjas horarias aeroportuarias, los Estados miembros y, en su caso, la Agencia y la Comisión;
- b) acuerdos y procesos de trabajo para las operaciones;
- c) la participación de las autoridades de los Estados miembros cuando se exija;
- d) mecanismos de resolución en los que participe el Consejo de Administración de la Red cuando sea necesario;
- e) cualquier otra medida necesaria en relación con los procesos de toma de decisiones.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

**14.** Se crea un Consejo de Administración de la Red con vistas a garantizar la adecuada gobernanza de la ejecución de las funciones de la red.

El Consejo de Administración de la Red se encargará de:

- a) aprobar o refrendar medidas tomadas o propuestas por el gestor de la red de conformidad con el acto de ejecución al que se refiere el apartado 15;
- b) aprobar las especificaciones de la consulta y los acuerdos de trabajo detallados a los que se refieren los apartados 12 y 13;
- c) aprobar el Plan de Operaciones de la Red;
- d) refrendar el Plan Estratégico de la Red, previa consulta a los Estados miembros y teniendo en cuenta su opinión, antes de que lo apruebe la Comisión;
- e) hacer el seguimiento de la ejecución de las funciones de la red y emitir dictámenes o recomendaciones sobre cuestiones concretas, y
- f) cualquier otra medida necesaria para la ejecución de los mecanismos de gobernanza.

La aprobación por parte de la Comisión del Plan Estratégico de la Red adoptará la forma de un acto de ejecución. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

El Consejo de Administración de la Red estará integrado por miembros con derecho a voto y miembros sin derecho a voto. Estará compuesto por representantes de las partes interesadas operativas, representantes de la Comisión, representantes del gestor de la red y representantes de Eurocontrol.

**15.** A fin de garantizar la aplicación uniforme y el cumplimiento de las disposiciones a que se refiere el apartado 14 del presente artículo, la Comisión, con vistas a alcanzar los objetivos establecidos en el artículo 1,

adoptará actos de ejecución en los que se establezcan normas detalladas sobre el Consejo de Administración de la Red, en particular:

- a) la composición del Consejo de Administración de la Red;
- b) el funcionamiento y las responsabilidades del Consejo de Administración de la Red, tal como se definen en el apartado 14;
- c) los mecanismos de gobernanza de la red.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

**16.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 37, apartado 2, letra a), del presente Reglamento, en los artículos 44 y 46 del Reglamento (UE) 2018/1139 y en los actos delegados y de ejecución adoptados sobre la base de este, los Estados miembros tendrán competencia plena para el desarrollo, la aprobación y el establecimiento de las rutas y estructuras del espacio aéreo respecto del espacio aéreo que esté bajo su responsabilidad. A este respecto, los Estados miembros tendrán en cuenta las demandas del tránsito aéreo, la estacionalidad y la complejidad del tránsito aéreo y de los planes de rendimiento. Antes de tomar una decisión sobre esos aspectos, tendrán debidamente en cuenta las necesidades de los usuarios del espacio aéreo afectados o de los grupos que representen a dichos usuarios del espacio aéreo, así como de las autoridades militares, según proceda.

#### **Artículo 39.** Transparencia contable del gestor de la red.

**1.** Las cuentas financieras del gestor de la red se elaborarán y publicarán anualmente. Dichas cuentas cumplirán las normas internacionales de contabilidad adoptadas por la Unión. Cuando, debido a su situación jurídica, el gestor de la red no pueda cumplir plenamente las normas internacionales de contabilidad, alcanzará el mayor grado posible de cumplimiento.

**2.** El gestor de la red publicará un informe anual sobre sus actividades y se someterá periódicamente a una auditoría independiente.

#### **Artículo 40.** Relaciones con las partes interesadas.

Los proveedores de servicios de tránsito aéreo establecerán mecanismos de consulta para debatir con los usuarios del espacio aéreo pertinentes, los operadores de aeropuertos y las autoridades militares todas las cuestiones importantes relacionadas con los servicios prestados, incluidos los cambios pertinentes en las configuraciones del espacio aéreo o las grandes inversiones que tengan consecuencias útiles en la gestión del tránsito aéreo y en la prestación de servicios de navegación aérea o en las tasas aplicables a estos. En particular, sus posiciones se tendrán en cuenta en una fase temprana del proceso de elaboración de planes de inversión estratégica a largo plazo, especialmente en lo que se refiere a los aspectos que requieren una sincronización en el despliegue de equipos embarcados y de equipos de tierra.

#### **Artículo 41.** Relaciones con las autoridades militares.

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

#### **Artículo 42.** Disponibilidad de datos operativos para el tránsito aéreo general y acceso a esos datos.

**1.** Por lo que respecta al tránsito aéreo general, todos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los aeropuertos y el gestor de la red pondrán a disposición los datos operativos pertinentes en un formato interoperable, en tiempo real, de forma transparente y no discriminatoria y sin perjuicio de los intereses de la seguridad nacional, el orden público y la política de defensa, también a nivel transfronterizo y de la Unión. Dicha disponibilidad de los datos redundará en beneficio de los proveedores de servicios de navegación aérea certificados o declarados, las entidades que tengan un interés demostrado en considerar la prestación de servicios de navegación aérea, las entidades militares responsables de las actividades de seguridad y defensa, los proveedores de servicios de navegación aérea militar, los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos, así como del gestor de la red. Los datos se utilizarán únicamente con fines operativos.

2. Los precios del servicio a que se refiere el apartado 1 se basarán en principios generales y en normas comunes de fijación de precios que se establecerán en el acto de ejecución a que se refiere el apartado 4.

3. Se dará acceso gratuito a los datos operativos pertinentes a los que se refiere el apartado 1 del presente artículo a las autoridades responsables de la supervisión de la seguridad, la supervisión del rendimiento y de la red, la seguridad, el orden público y la defensa, incluida la Agencia, de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139.

4. La Comisión adoptará actos de ejecución en los que se establezcan los requisitos detallados para la disponibilidad de los datos y el acceso a estos de conformidad con los apartados 1 y 3 del presente artículo, incluidos los datos operativos específicos de que se trate, los principios generales y las normas comunes de fijación de precios a que se refiere el apartado 2 del presente artículo, y los criterios para determinar qué entidades tienen un interés demostrado en considerar la prestación de servicios de navegación aérea. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

## CAPÍTULO V

### Espacio aéreo, interoperabilidad e innovación tecnológica

#### **Artículo 43.** Información aeronáutica electrónica.

Sin perjuicio de la publicación de información aeronáutica por parte de los Estados miembros y de forma coherente con dicha publicación, el gestor de la red, al aplicarse la decisión de ejecución a que se refiere el artículo 38, apartado 3, del presente Reglamento, establecerá una infraestructura de información aeronáutica en el conjunto de la Unión para promover la disponibilidad de información aeronáutica electrónica de alta calidad, presentada de manera fácilmente accesible y que cumpla las exigencias de todos los usuarios pertinentes en cuanto a calidad y disponibilidad en el momento oportuno de los datos. A este respecto, la información aeronáutica que se ponga a disposición será únicamente la que cumpla los requisitos esenciales establecidos en el punto 2.1 del anexo VIII del Reglamento (UE) 2018/1139.

#### **Artículo 44.** Clasificación del espacio aéreo.

La Comisión, de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 48, apartado 3, adoptará disposiciones adecuadas para garantizar la aplicación uniforme de la clasificación del espacio aéreo de la OACI, con las adaptaciones apropiadas, con vistas a garantizar la prestación sin interrupción de servicios de tránsito aéreo seguros y eficientes en el marco del Cielo Único Europeo.

#### **Artículo 45.** Utilización flexible del espacio aéreo.

1. Teniendo en cuenta las características y la naturaleza de la actividad militar en cada Estado miembro, así como la organización de las cuestiones militares bajo su responsabilidad, los Estados miembros garantizarán la aplicación dentro del Cielo Único Europeo del concepto de utilización flexible del espacio aéreo, a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y la gestión del tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes y, en su caso, de manera coherente con el Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo Europeo.

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

3. Cuando, en particular a la luz de los informes presentados por los Estados miembros, se requieran condiciones uniformes para la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo dentro del Cielo Único Europeo, la Comisión, dentro de los límites de la política común de transportes y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1, apartado 2, adoptará actos de ejecución en los que se establezcan tales condiciones uniformes. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

4. En casos en que la aplicación del presente artículo suscite importantes dificultades operativas que impidan salvaguardar los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa, los Estados miembros podrán suspender temporalmente dicha aplicación siempre y cuando informen de ello sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros. Tras la introducción de una suspensión temporal, se podrán desarrollar adaptaciones de las normas adoptadas en virtud del apartado 3 respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo la responsabilidad

del Estado miembro interesado. La suspensión temporal y cualquier adaptación de este tipo se levantarán cuando cesen dichas dificultades operativas.

**Artículo 46.** Coordinación de SESAR.

Las entidades encargadas de las tareas establecidas en el Derecho de la Unión en los ámbitos de coordinación de la fase de definición de SESAR, la fase de desarrollo de SESAR y la fase de despliegue de SESAR, según corresponda, garantizarán una coordinación efectiva entre esas tres fases, con el fin de lograr una transición sin interrupciones y en tiempo oportuno entre ellas, centrándose en particular en la fase de industrialización.

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

**Artículo 47.** Proyectos comunes.

1. La Comisión podrá establecer proyectos comunes, basados en las necesidades de sincronización entre las partes interesadas, para aplicar los cambios operativos esenciales incluidos en el Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo Europeo que tengan efectos en toda la red y hayan alcanzado una madurez suficiente para ser aplicados con el fin de permitir capacidades interoperables en todos los Estados miembros con vistas a mejorar el rendimiento del Cielo Único Europeo.

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

3. Los proyectos comunes podrán optar a financiación de la Unión dentro del marco financiero plurianual. Para ello, y sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros para decidir sobre el uso de sus recursos financieros, la Comisión efectuará un análisis independiente de costes y beneficios y mantendrá consultas adecuadas con los Estados miembros y las partes interesadas pertinentes de conformidad con el artículo 49, estudiando el establecimiento de prioridades y todos los medios adecuados para financiar la ejecución de los proyectos.

4. La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan los proyectos comunes y los mecanismos de gobernanza a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

**CAPÍTULO VI****Disposiciones finales****Artículo 48.** Procedimiento de comité.

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

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

4. Cuando el comité no emita ningún dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

**Artículo 49.** Consulta a las partes interesadas.

1. Los Estados miembros, las autoridades nacionales de supervisión, el Comité de Evaluación del Rendimiento y el gestor de la red, así como la Agencia en lo que respecta a sus tareas en virtud del artículo 21, apartados 3 y 4, y al artículo 38, apartado 1, establecerán mecanismos de consulta para la consulta adecuada de las partes interesadas.

2. La Comisión creará un mecanismo a nivel de la Unión con el fin de consultar a las partes interesadas pertinentes sobre aspectos relacionados con la ejecución del presente Reglamento.

El Comité de Diálogo Sectorial específico creado de conformidad con la Decisión 98/500/CE participará en la consulta. A efectos de la aplicación del apartado 3, letra e), del presente artículo, cuando sea necesario realizar consultas sobre aspectos militares, la Comisión consultará, además de a los Estados miembros, a la Agencia Europea de Defensa y a las autoridades militares nacionales.

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

- a) los proveedores de servicios de navegación aérea o grupos que los representen;
- b) el gestor de la red;
- c) los operadores de aeropuertos o grupos pertinentes que los representen;
- d) los usuarios del espacio aéreo o grupos pertinentes que los representen;
- e) las fuerzas armadas;
- f) la industria manufacturera;
- g) las organizaciones profesionales que representen al personal;
- h) las autoridades nacionales pertinentes;
- i) los coordinadores de franjas horarias aeroportuarias;
- j) las organizaciones no gubernamentales cuyo ámbito de actividad incluya la aviación o la gestión del tránsito aéreo.

#### **Artículo 50. Relaciones con terceros países.**

La Unión y sus Estados miembros procurarán ampliar el Cielo Único Europeo a los Estados que no sean miembros de la Unión Europea y apoyarán dicha ampliación. Para ello, en el marco de acuerdos celebrados con terceros países vecinos, en particular de la zona Eurocontrol o de la región EUR de la OACI, se esforzarán por ampliar a dichos países el Cielo Único Europeo. Asimismo, se esforzarán por cooperar con dichos países, bien en el contexto de acuerdos sobre prestación de servicios transfronterizos con terceros países, sobre cooperación para la modernización de la gestión del tránsito aéreo o sobre funciones de red, bien en el marco del Acuerdo entre la Unión y Eurocontrol por el que se establece un marco general para el refuerzo de la cooperación, para consolidar la dimensión paneuropea de la gestión del tránsito aéreo.

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

#### **Artículo 51. Ayuda de otros organismos.**

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

#### **Artículo 52. Confidencialidad.**

1. Ni las autoridades nacionales de supervisión, de conformidad con su legislación nacional, ni las autoridades nacionales competentes, ni la Comisión, ni el Comité de Evaluación del Rendimiento, ni el gestor de la red, ni la Agencia revelarán la información de naturaleza confidencial, en particular la información sobre proveedores de servicios de navegación aérea, sus relaciones comerciales o los componentes de sus costes e ingresos.

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

3. La información y los datos a los que se dé acceso con arreglo al artículo 12, apartado 4, al artículo 23, apartado 10, al artículo 24, apartado 6, al artículo 25, apartado 2, y al artículo 36, apartados 3 y 4, o que se comuniquen con arreglo al artículo 29, apartado 6, en particular en lo que se refiere a los costes determinados y a los costes reales de los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados, se harán públicos, a condición de

que se protejan la seguridad pública, los asuntos militares y de defensa o los intereses comerciales de las personas físicas o jurídicas, incluida la propiedad intelectual e industrial, salvo en caso de que haya un interés público superior que justifique la publicidad.

#### **Artículo 53. Sanciones.**

Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables a cualquier infracción del presente Reglamento y de los actos de ejecución adoptados en virtud de él, en particular por parte de usuarios del espacio aéreo, operadores de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Tales sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

#### **Artículo 54. Evaluación.**

1. La Comisión efectuará una evaluación para valorar las repercusiones jurídicas, sociales, económicas y medioambientales del presente Reglamento y su valor añadido, tanto en el ámbito nacional como europeo, tras el final del quinto período de referencia y a más tardar tres años después del final de dicho período de referencia. Cuando esté justificado a tal fin, la Comisión podrá solicitar a los Estados miembros, incluidas las autoridades militares, información pertinente para la aplicación del presente Reglamento.

2. La Comisión presentará sus conclusiones al Parlamento Europeo y al Consejo. Las conclusiones de la evaluación mencionadas en el apartado 1 se harán públicas.

#### **Artículo 55. Salvaguardias.**

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

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

#### **Artículo 56. Derogación.**

Quedan derogados los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 y (CE) n.º 551/2004, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 58 del presente Reglamento.

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

#### **Artículo 57. Modificaciones del Reglamento (UE) 2018/1139.**

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

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

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

«h) sin perjuicio del Reglamento (UE) 2024/2803 del Parlamento Europeo y del Consejo y de las responsabilidades de los Estados miembros en relación con el espacio aéreo bajo su jurisdicción, el diseño de las estructuras del espacio aéreo en el Cielo Único Europeo.»;

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

«5. Sin perjuicio de los requisitos nacionales en materia de seguridad y defensa, y del artículo 1, apartado 2, del Reglamento (UE) 2024/2803, los Estados miembros garantizarán que:

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

b) los servicios de GTA/SNA a que se refiere el apartado 3, párrafo primero, letra c), del presente artículo que se proporcionen al tráfico aéreo al que se aplica el Reglamento (UE) 2024/2803, ofrezcan un nivel de seguridad e interoperabilidad con los sistemas civiles tan eficaz como el que resulta de la aplicación de los requisitos esenciales establecidos en los anexos VII y VIII del presente Reglamento.»

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) "GTA/SNA": la gestión del tránsito aéreo tal como se define en el artículo 2, punto 9, del Reglamento (UE) 2024/2803 y los servicios de navegación aérea tal como se definen en el artículo 2, punto 5, de dicho Reglamento, así como las funciones de red mencionadas en el artículo 37 de dicho Reglamento y los servicios relativos a la producción y el tratamiento de datos y el formateo y la entrega de datos al tránsito aéreo general con fines de navegación aérea;»;

b) los puntos 33 y 34 se sustituyen por el texto siguiente:

«33) "espacio aéreo del Cielo Único Europeo": el espacio aéreo sobre el territorio al que se aplican los Tratados, así como cualquier otro espacio aéreo en el que los Estados miembros aplican el Reglamento (UE) 2024/2803, de conformidad con el artículo 1, apartado 4, de dicho Reglamento;

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

3) En el artículo 41, se inserta el apartado siguiente:

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

a) la delimitación o la restricción del funcionamiento de servicios que no estén relacionados con la prestación de servicios de navegación aérea;

b) los contratos, acuerdos y otras medidas acordadas entre el proveedor de GTA/SNA y un tercero y que se refieran a los servicios;

c) el suministro de la información que sea razonablemente necesaria para comprobar los requisitos del certificado a que se refiere el presente artículo, y

d) otras condiciones legales que no sean específicas de los servicios de navegación aérea, tales como las condiciones relativas a la suspensión o retirada del certificado.».

4) El artículo 43 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 43. *Actos de ejecución referidos a los proveedores de GTA/SNA y las organizaciones que intervengan en el diseño, la producción o el mantenimiento de sistemas GTA/SNA y componentes GTA/SNA.*

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

a) las normas y los procedimientos específicos para la prestación de servicios de GTA/SNA de conformidad con los requisitos esenciales contemplados en el artículo 40, incluidas la preparación y aplicación del plan de contingencia con arreglo al anexo VIII, punto 5, apartado 1, letra f);

b) las normas y los procedimientos para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados a los que se refiere el artículo 41, apartado 1;

b bis) las condiciones a que se refiere el artículo 41, apartado 3 bis;

c) las normas y los procedimientos aplicables a la declaración de los proveedores de servicios de información de vuelo a que se refiere el artículo 41, apartado 5, y a las situaciones en las que se permitan dichas declaraciones;

d) las normas y los procedimientos aplicables a la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados a que se refiere el artículo 42, apartado 1, letra b), y a las situaciones en las que se requieran tales certificados;

e) las normas y los procedimientos aplicables a la declaración de las organizaciones a que se refiere el artículo 42, apartado 1, letra a), y a las situaciones en las que se requieran tales declaraciones;

f) los derechos y obligaciones de los titulares de los certificados a que se refieren el artículo 41, apartado 1, y el artículo 42, apartado 1, letra b), y de las organizaciones que efectúen declaraciones de conformidad con el artículo 41, apartado 5, y el artículo 42, apartado 1, letra a).

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

2. Las normas a que se refiere el apartado 1 tendrán debidamente en cuenta el Plan maestro de GTA europeo.

3. A la hora de adoptar dichos actos de ejecución, la Comisión garantizará la conformidad con los requisitos esenciales previstos en el artículo 40 del presente Reglamento y tendrá debidamente en cuenta las normas y prácticas internacionales recomendadas, en particular las establecidas en los anexos 2 a 4, 10, 11 y 15 del Convenio de Chicago.»

5) El artículo 62 se modifica como sigue:

a) se añade el apartado siguiente:

«2 bis. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento (UE) 2024/2803, a los efectos del desempeño de las tareas de certificación, supervisión y ejecución en relación con los requisitos esenciales enumerados en el anexo VIII, punto 7, del presente Reglamento, las autoridades competentes se basarán en las evaluaciones realizadas por la autoridad nacional de supervisión a que se refiere el artículo 4 de dicho Reglamento cuando desempeñen sus tareas en virtud del artículo 7, apartado 3, de dicho Reglamento.»;

b) en el apartado 14, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) las normas y los procedimientos para la realización de la certificación y la ejecución de investigaciones, inspecciones, auditorías y otras actividades de seguimiento necesarias para garantizar la supervisión eficaz por parte de la autoridad nacional competente de las personas físicas y jurídicas, los productos, los componentes, los equipos, los sistemas GTA/SNA, los componentes GTA/SNA, los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento y los aeródromos sujetos al presente Reglamento, así como las normas y procedimientos para la evaluación y la supervisión del cumplimiento por los proveedores de GTA/SNA de los requisitos esenciales enumerados en el anexo VIII, punto 7, del presente Reglamento, por parte de la autoridad nacional de supervisión a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (UE) 2024/2803 sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, de dicho Reglamento;».

6) El artículo 93 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 93. *Realización del Cielo Único Europeo.*

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

a) la realización de inspecciones e investigaciones técnicas y estudios;

b) la contribución en las materias objeto del presente Reglamento, en cooperación con el Comité de Evaluación del Rendimiento previsto en el artículo 13 del Reglamento (UE) 2024/2803, a la aplicación de un sistema de evaluación del rendimiento relacionado con los servicios de navegación aérea y las funciones de la red;

c) la contribución a la aplicación del Plan maestro de GTA europeo, incluido el desarrollo y el despliegue del proyecto SESAR.»

7) El anexo VIII se modifica como sigue:

a) se inserta el punto siguiente:

«2.3 bis. Servicios de datos del tránsito aéreo

2.3 bis.1. Los datos del tránsito aéreo recogidos serán de calidad suficiente y completos, estarán actualizados, provendrán de una fuente legítima y se proporcionarán en tiempo oportuno.

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

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

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

b) el punto 2.8 se sustituye por el texto siguiente:

«2.8. Gestión del espacio aéreo

La designación de los volúmenes concretos de espacio aéreo para un uso determinado será controlada, coordinada y promulgada con la debida prontitud a fin de reducir el riesgo de cualquier pérdida de separación entre aeronaves en cualquier circunstancia. Teniendo en cuenta la organización de las actividades militares y sus aspectos relacionados bajo la responsabilidad de los Estados miembros, la gestión del espacio aéreo respaldará asimismo la aplicación uniforme del concepto de utilización flexible del espacio aéreo descrito por la OACI y desarrollado en el Reglamento (UE) 2024/2803, a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y la gestión del tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes.»;

c) en el punto 5.1, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) según convenga para el tipo de actividad desarrollada y el tamaño de la organización, el proveedor de servicios deberá aplicar y mantener un sistema de gestión para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el presente anexo, gestionar los riesgos de seguridad y protección y procurar la continua mejora de dicho sistema;»;

d) se añade el punto siguiente:

**«7. REQUISITOS DE SOLIDEZ FINANCIERA, RESPONSABILIDAD, COBERTURA DE SEGURO, PROPIEDAD Y ESTRUCTURA ORGANIZATIVA**

Los proveedores de GTA/SNA, con el fin de garantizar una prestación de servicios segura y continua:

a) demostrarán una solidez financiera suficiente;

b) habrán obtenido una cobertura adecuada en materia de responsabilidad civil y de seguro, teniendo en cuenta su estatuto jurídico y el nivel de cobertura de seguro disponible en el comercio, y

c) cumplirán los requisitos aplicables en materia de propiedad y estructura organizativa con vistas a prevenir conflictos de intereses a fin de garantizar una prestación de servicios no discriminatoria.».

**Artículo 58. Disposiciones transitorias.**

**1.** El artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 549/2004 y el artículo 12, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 550/2004 seguirán siendo aplicables hasta el 2 de diciembre de 2026.

**2.** El organismo de evaluación del rendimiento designado en virtud del artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 549/2004 seguirá desempeñando sus funciones hasta el 2 de junio de 2025.

**3.** El artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 549/2004, a excepción del apartado 2 de dicho artículo, y el artículo 15 del Reglamento (CE) n.º 550/2004, así como los actos de ejecución adoptados en virtud de dichos artículos, seguirán siendo aplicables a efectos de la aplicación de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación correspondientes al tercer y cuarto períodos de referencia.

4. La Decisión de Ejecución (UE) 2019/709 de la Comisión seguirá siendo aplicable hasta el final del cuarto período de referencia o hasta que se adopte un acto de ejecución de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38, apartado 3, del presente Reglamento si esta fecha fuese anterior.

5. El artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 549/2004 seguirá siendo aplicable hasta el 2 de diciembre de 2026.

**Artículo 59.** *Entrada en vigor y aplicación.*

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

No obstante, el artículo 4, apartados 3 y 5, y el artículo 36, apartado 3, serán aplicables a partir del 2 de diciembre de 2026.

Los artículos 13 a 16 serán aplicables transcurridos seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento. Los artículos 21 a 34 serán aplicables a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento a efectos de la aplicación de los sistemas de evaluación del rendimiento y de tarificación correspondientes al quinto período de referencia y a los períodos de referencia siguientes.

El artículo 53 será aplicable a partir del 2 de diciembre de 2026.

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

Hecho en Estrasburgo, el 23 de octubre de 2024.

*Por el Parlamento Europeo*  
*La Presidenta*  
R. METSOLA

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
ZSIGMOND B. P.

**Reglamentos derogados y su modificación**

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

## Tabla de correspondencias

Reglamento (CE) n.º 549/2004	Reglamento (CE) n.º 550/2004	Reglamento (CE) n.º 551/2004	Presente Reglamento
Artículo 1, apartados 1 a 3			Artículo 1, apartados 1 a 3
—			Artículo 1, apartado 4
Artículo 1, apartado 4			—
Artículo 2, punto 1, letras a) y b)			Artículo 2, punto 6, letras a) y b)
—			Artículo 2, punto 7
Artículo 2, punto 2			Artículo 2, punto 1
Artículo 2, punto 3			Artículo 2, punto 2
—			Artículo 2, punto 3
Artículo 2, punto 4			Artículo 2, punto 5
Artículo 2, punto 5			Artículo 2, punto 4
Artículo 2, punto 6			Artículo 2, punto 11
Artículo 2, punto 7			Artículo 2, punto 12
—			Artículo 2, punto 13
Artículo 2, punto 8			Artículo 2, punto 14
Artículo 2, punto 9			Artículo 2, punto 8
Artículo 2, punto 10			Artículo 2, punto 9
Artículo 2, punto 11			Artículo 2, punto 10
Artículo 2, punto 12			Artículo 2, punto 17
—			Artículo 2, puntos 18 a 20
Artículo 2, punto 13			Artículo 2, punto 16
Artículo 2, punto 13 <i>bis</i>			Artículo 2, punto 36
Artículo 2, punto 14			—
Artículo 2, punto 15			Artículo 2, punto 21
—			Artículo 2, puntos 22 a 25
Artículo 2, punto 16			Artículo 2, punto 26
Artículo 2, punto 17			Artículo 2, punto 35
Artículo 2, punto 18			—
Artículo 2, punto 19			Artículo 2, punto 27
—			Artículo 2, puntos 28 y 29
Artículo 2, punto 20			Artículo 2, punto 34
Artículo 2, punto 22			Artículo 2, punto 37
Artículo 2, punto 23			—
Artículo 2, punto 23 <i>bis</i>			Artículo 2, punto 38
—			Artículo 2, punto 39
Artículo 2, punto 23 <i>ter</i>			Artículo 2, punto 15
Artículo 2, puntos 24 y 25			—
Artículo 2, punto 26			Artículo 2, punto 40

Reglamento (CE) n.º 549/2004	Reglamento (CE) n.º 550/2004	Reglamento (CE) n.º 551/2004	Presente Reglamento
—			Artículo 2, puntos 41 y 42
Artículo 2, punto 27			—
Artículo 2, punto 28			Artículo 2, punto 43
Artículo 2, punto 29			Artículo 2, punto 44
—			Artículo 2, puntos 45 y 46
Artículo 2, punto 30			Artículo 2, punto 47
—			Artículo 2, puntos 48 a 52
Artículo 2, punto 31			Artículo 2, punto 53
—			Artículo 2, puntos 54 y 55
Artículo 2, punto 32			—
Artículo 2, punto 33			Artículo 2, punto 56
Artículo 2, punto 34			Artículo 2, punto 57
—			Artículo 2, puntos 58 a 62
Artículo 2, puntos 35 y 36			—
Artículo 2, punto 38			Artículo 2, punto 63
Artículo 2, punto 39			Artículo 2, punto 64
—			Artículo 2, punto 65
Artículo 2, punto 40			Artículo 2, punto 66
—			Artículo 2, punto 67 y artículo 3
Artículo 2, punto 41			Artículo 2, punto 30
—			Artículo 2, puntos 31 a 33
Artículo 3			—
Artículo 4, apartado 1			Artículo 4, apartado 1
Artículo 4, apartado 2			Artículo 4, apartados 3 y 4
Artículo 4, apartado 3, primera frase			Artículo 4, apartado 2
Artículo 4, apartado 3, segunda frase			Artículo 4, apartado 5
—			Artículo 4, apartado 6
Artículo 4, apartado 4			Artículo 4, apartado 7
Artículo 4, apartado 5			Artículo 4, apartado 8
—			Artículos 5 a 12
Artículo 5, apartado 1			Artículo 48, apartado 1
Artículo 5, apartado 2			Artículo 48, apartado 2
Artículo 5, apartado 3			Artículo 48, apartado 3
—			Artículo 48, apartado 4
Artículo 5, apartados 4 y 5, y artículo 6			—
Artículo 7			Artículo 50
Artículo 8, apartado 1			Artículo 51
—			Artículo 52
Artículo 8, apartado 2			—
Artículo 9			Artículo 53

Reglamento (CE) n.º 549/2004	Reglamento (CE) n.º 550/2004	Reglamento (CE) n.º 551/2004	Presente Reglamento
Artículo 10, apartado 1			Artículo 49, apartado 1
Artículo 10, apartado 2			Artículo 49, apartado 2
Artículo 10, apartado 3			Artículo 49, apartado 3
Artículo 11, apartado 1, primera frase			Artículo 21, apartado 1
—			Artículo 21, apartado 2
Artículo 11, apartado 1, letras a) a c)			Artículo 21, apartado 3, letras a) a d)
Artículo 11, apartado 2			Artículo 13
—			Artículos 14 a 20
Artículo 11, apartado 3, letra a)			Artículo 22
Artículo 11, apartado 3, letra b)			Artículo 21, apartado 3, letra c), y artículo 23
Artículo 11, apartado 3, letra c)			Artículo 24
—			Artículo 25, apartados 1 y 2
Artículo 11, apartado 3, letra d), primera y tercera frases			Artículo 21, apartado 3, primera frase
Artículo 11, apartado 3, letra d), segunda frase			Artículo 25, apartado 3
Artículo 11, apartado 3, letra e)			Artículo 25, apartado 4
—			Artículos 26 y 27
Artículo 11, apartado 4, letra a)			Artículo 21, apartado 4, letra a)
—			Artículo 21, apartado 4, letras b) a e)
Artículo 11, apartado 4, letras b) y c)			—
Artículo 11, apartado 4, letra d)			Artículo 21, apartado 4, letra f)
Artículo 11, apartado 4, letra e)			Artículo 21, apartado 4, letra g)
—			Artículo 21, apartado 4, párrafo primero, letras h) a m), y párrafos segundo y tercero, artículo 21, apartados 5 y 6
Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo			Artículo 28
Artículo 11, apartado 5			Artículo 21, apartado 7
Artículo 11, apartado 6			Artículo 28
—			Artículos 29 a 47
Artículo 12, apartado 1, apartado 2, primera frase hasta «en el artículo 3,» y última frase			Artículo 54, apartado 1
Artículo 12, apartado 2, parte de la primera frase que comienza con «e informará por primera vez de ello al Parlamento Europeo»			Artículo 54, apartado 2
Artículo 12, apartados 3 y 4			—
Artículo 13			Artículo 55
—			Artículos 56 a 58
Artículo 13 bis			—

Reglamento (CE) n.º 549/2004	Reglamento (CE) n.º 550/2004	Reglamento (CE) n.º 551/2004	Presente Reglamento
Artículo 14	<p>Artículo 1</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>Artículo 2, apartado 1</p> <p>Artículo 2, apartado 2</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>Artículo 2, apartado 3</p> <p>Artículo 2, apartado 4</p> <p>Artículo 2, apartado 5</p> <p>Artículo 2, apartado 6</p> <p>—</p> <p>Artículos 3 a 6</p> <p>Artículo 7, apartado 1, apartado 3, primera frase, apartado 4, primera frase, y apartados 6, 7 y 8</p> <p>Artículo 7, apartado 2</p> <p>Artículo 7, apartado 3, segunda y tercera frases</p> <p>Artículo 7, apartado 4, segunda y tercera frases</p> <p>—</p> <p>Artículo 7, apartado 5</p> <p>Artículo 7, apartado 7</p> <p>—</p> <p>Artículo 7, apartado 9</p> <p>Artículo 8, apartado 1 hasta «proveedor de servicios de tránsito aéreo»</p> <p>Artículo 8, apartado 1, segunda frase a partir de «que esté en posesión de un certificado válido»</p> <p>—</p> <p>Artículo 8, apartado 2</p> <p>Artículo 8, apartado 3</p> <p>—</p> <p>Artículo 8, apartado 4</p> <p>—</p> <p>Artículo 8, apartado 5</p> <p>Artículo 8, apartado 6</p> <p>Artículo 9</p> <p>Artículo 9 bis</p> <p>—</p>		<p>Artículo 59</p> <p>Artículo 1, apartado 1</p> <p>Artículo 1, apartados 2 a 4</p> <p>Artículo 2</p> <p>Artículo 5, apartado 1</p> <p>Artículo 5, apartado 2</p> <p>Artículo 5, apartado 3</p> <p>Artículo 6, apartado 1</p> <p>Artículo 6, apartado 3</p> <p>Artículo 6, apartado 2</p> <p>Artículo 6, apartado 4</p> <p>Artículo 6, apartado 5</p> <p>Artículo 6, apartado 6</p> <p>—</p> <p>Artículo 7, apartado 1, artículo 57, punto 7, letras c) y d)</p> <p>—</p> <p>Artículo 7, apartado 2</p> <p>—</p> <p>Artículo 57, puntos 3 y 4</p> <p>—</p> <p>Artículo 57, puntos 5 y 6, punto 7, letras a) y b)</p> <p>Artículo 7, apartado 4</p> <p>Artículo 5, apartado 2, párrafo segundo, artículo 7, apartado 3</p> <p>—</p> <p>Artículo 8, apartado 1, primera y segunda frases</p> <p>—</p> <p>Artículo 8, apartado 2, párrafo primero, letra a)</p> <p>—</p> <p>Artículo 8, apartado 2, párrafo primero, letras b) a d) y párrafo segundo</p> <p>Artículo 8, apartado 3</p> <p>Artículo 8, apartado 4</p> <p>Artículo 8, apartado 5</p> <p>Artículo 8, apartado 1 tercera frase</p> <p>—</p> <p>Artículo 8, apartado 6</p> <p>Artículo 10</p> <p>Artículo 3</p> <p>Artículo 4</p>

Reglamento (CE) n.º 549/2004	Reglamento (CE) n.º 550/2004	Reglamento (CE) n.º 551/2004	Presente Reglamento
	Artículo 9 ter		—
	Artículo 10		Artículo 9
	—		Artículos 11 a 28
	Artículo 11		Artículo 41
	Artículo 12, apartado 1		Artículo 36, apartado 1
	Artículo 12, apartado 2		Artículo 36, apartado 1
	Artículo 12, apartado 3		Artículo 36, apartado 3
	—		Artículo 36, apartado 4
	—		Artículos 37 a 40
	Artículo 12, apartado 4		Artículo 36, apartado 2
	Artículo 12, apartado 5		—
	Artículo 13, apartado 1		Artículo 42, apartado 1
	Artículo 13, apartado 2		Artículo 42, apartados 1 y 3
	—		Artículo 42, apartado 2
	Artículo 13, apartado 3		Artículo 42, apartado 4
	—		Artículos 43 a 46
	Artículo 14		Artículo 29, apartados 1 y 4
	—		Artículo 29, apartado 2
	Artículo 15, apartado 1		Artículo 29, apartado 3
	—		Artículo 29, apartado 5
	Artículo 15, apartado 2, letra a)		Artículo 30, apartados 1 y 2
	Artículo 15, apartado 2, letra b), primera frase		Artículo 30, apartado 2
	Artículo 15, apartado 2, letra b), segunda frase		Artículo 30, apartado 3
	Artículo 15, apartado 2, letra b), tercera frase		Artículo 30, apartado 4
	Artículo 15, apartado 2, letra c)		—
	Artículo 15, apartado 2, letra d)		Artículo 30, apartado 6
	Artículo 15, apartado 2, letra e)		Artículo 30, apartado 5
	Artículo 15, apartado 2, letra f)		Artículo 29, apartado 6, y artículo 33
	Artículo 15, apartado 3, letra a)		Artículo 32, apartado 1
	—		Artículo 32, apartados 2 y 3
	Artículo 15, apartado 3, letra b)		Artículo 32, apartado 4
	Artículo 15, apartado 3, letra c)		Artículo 31, apartado 1
	—		Artículo 31, apartados 2, 3 y 4
	Artículo 15, apartado 3, letra d)		Artículo 29, apartado 3, segunda frase
	Artículo 15, apartado 3, letra e)		Artículo 29, apartado 3, primera frase, artículo 30, apartado 2, y artículo 32, apartado 1
	Artículo 15, apartado 3, letra f), primera frase		Artículo 29, apartado 4

Reglamento (CE) n.º 549/2004	Reglamento (CE) n.º 550/2004	Reglamento (CE) n.º 551/2004	Presente Reglamento
	Artículo 15, apartado 3, letra f), segunda frase		Artículo 32, apartados 5 a 8
	Artículo 15, apartado 4		Artículo 33
	Artículo 15 bis, apartado 1, y apartado 3, primera frase		Artículo 47, apartados 1 y 4
	Artículo 15 bis, apartado 2		Artículo 47, apartados 2 y 4
	—		Artículos 48 a 51
	Artículo 15 bis, apartado 3, segunda y tercera frases		Artículo 47, apartado 3
	Artículo 15 bis, apartado 3, cuarta frase		—
	Artículo 16, apartado 1		Artículo 34, apartado 1
	Artículo 16, apartado 2, y apartado 3, primera frase		Artículo 34, apartados 2 y 3
	—		Artículo 35
	Artículo 16, apartado 3, segunda y tercera frases		—
	Artículo 17		—
	Artículo 18, apartado 1		Artículo 52, apartado 1
	Artículo 18, apartado 2		Artículo 52, apartado 2
	Artículo 18, apartado 3		Artículo 52, apartado 3
	—		Artículos 53 a 57 punto 2
	Artículo 18 bis		—
	Artículo 19		Artículo 59
	Anexo I		—
	Anexo II		Artículo 57, punto 3
	—		Artículo 57, puntos 4 a 7, y artículo 58
		Artículo 1, apartado 1	Artículo 1, apartado 1
		Artículo 1, apartado 2	Artículo 1, apartado 1
		—	Artículo 1, apartados 2 y 3
		Artículo 1, apartado 3	Artículo 1, apartado 4
		—	Artículos 2 a 36
		Artículo 1, apartado 4, y artículo 3	—
		Artículo 3 bis	Artículo 43
		Artículo 4, letra a)	—
		Artículo 4, letra b)	Artículo 44
		Artículo 6, apartado 1	Artículo 37, apartado 1
		Artículo 6, apartado 2, párrafo primero	Artículo 37, apartado 2
		—	Artículo 37, apartado 3
		Artículo 6, apartado 2, párrafo segundo	Artículo 37, apartado 4

Reglamento (CE) n.º 549/2004	Reglamento (CE) n.º 550/2004	Reglamento (CE) n.º 551/2004	Presente Reglamento
		<p>Artículo 6, apartado 2, párrafo tercero, primera frase</p> <p>Artículo 6, apartado 2, párrafo tercero, segunda y tercera frases</p> <p>—</p> <p>Artículo 6, apartado 3</p> <p>Artículo 6, apartado 4</p> <p>—</p> <p>Artículo 6, apartado 5</p> <p>—</p> <p>Artículo 6, apartado 6</p> <p>Artículo 6, apartados 7 y 8</p> <p>Artículo 6, apartado 9</p> <p>Artículo 7, apartado 1</p> <p>Artículo 7, apartado 2</p> <p>Artículo 7, apartado 3</p> <p>Artículo 8</p> <p>—</p> <p>Artículo 10</p> <p>Artículo 11</p>	<p>Artículo 38, apartados 2 a 4</p> <p>Artículo 38, apartado 5</p> <p>Artículo 38, apartados 6 a 9</p> <p>—</p> <p>Artículo 37, apartado 5, artículo 38, apartados 10 y 13</p> <p>Artículo 38, apartados 1, 11 y 12, 14 y 15</p> <p>Artículo 38, apartado 16</p> <p>Artículos 39 a 42</p> <p>Artículo 37, apartado 2, letra b)</p> <p>Artículo 37, apartado 5, y artículo 38, apartado 10</p> <p>—</p> <p>Artículo 45, apartado 1</p> <p>Artículo 45, apartado 2</p> <p>Artículo 45, apartado 3</p> <p>Artículo 45, apartado 4</p> <p>Artículos 46 a 58</p> <p>—</p> <p>Artículo 59</p>