



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 26.11.2002
COM(2002) 658 final

2001/0060 (COD)
2001/0235 (COD)
2001/0236 (COD)
2001/0237 (COD)

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la interoperabilidad de la red europea de gestión del tráfico aéreo

(presentadas por la Comisión con arreglo al apartado 2
del artículo 250 del Tratado CE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. PRINCIPIOS

- 1.1. En octubre de 2001 la Comisión presentó cuatro propuestas legislativas relativas a la creación del cielo único europeo¹ con vistas a su adopción mediante el procedimiento de codecisión contemplado en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea. El 15 de mayo de 2002 el Comité de las Regiones formuló un dictamen favorable. El 17 de julio de 2002 el Comité Económico y Social formuló un dictamen asimismo favorable.

El 3 de septiembre de 2002 el Parlamento Europeo adoptó diversas enmiendas en primera lectura y aprobó las propuestas de la Comisión con los cambios introducidos. La Comisión se pronunció en relación con las distintas enmiendas, señalando cuáles aceptaba y cuáles le resultaban inaceptables.

Posteriormente la Comisión elaboró las presentes propuestas modificadas.

- 1.2. Los cambios efectuados incorporan las enmiendas plenamente aceptadas por la Comisión, así como las nuevas disposiciones que responden tanto a las enmiendas aceptadas en principio, aunque con cambios de redacción, como a las enmiendas parcialmente aceptadas.

En aplicación del apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE, la Comisión modifica sus propuestas conforme a lo señalado a continuación.

Las enmiendas a las propuestas iniciales de la Comisión se presentan de la siguiente manera: el texto suprimido aparece tachado, mientras que el texto nuevo o modificado se muestra en negritas y subrayado.

2. PROPUESTA MODIFICADA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE FIJA EL MARCO PARA LA CREACIÓN DEL CIELO ÚNICO EUROPEO [2001/0060 (COD)]

- 2.1. Enmiendas plenamente aceptadas

- Enmiendas 4 y 30

El objeto de estas enmiendas es introducir un mecanismo de sanción efectivo aplicable a los operadores que incumplan las normativa. El sistema actual puede ser

¹ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo [COM (2001) 123 final/2 de 30.11.2001 –2001/0060 (COD)].
Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo [COM (2001) 564 final/2 de 11/12/2001 – 2001/0235 (COD)].
Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo [COM (2001) 564 final/2 de 11/12/2001 –2001/0236 (COD)].
Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad de la red europea de gestión del tráfico aéreo [COM (2001) 564 final/2 de 11/12/2001 –2001/0237 (COD)].

objeto de abusos, en especial por lo que se refiere a la gestión de los flujos del tráfico aéreo. La Comisión acepta ambas enmiendas.

- Enmiendas 7, 8, 15, 16, 17, 18, 20, 21 y 32

Las enmiendas aclaran o mejoran el texto del reglamento, al desarrollar las referencias a la consulta de los actores sociales (7), a las necesidades nacionales de defensa (8), las necesidades de capacidad (15), la eficiencia de vuelo (16), los indicadores de prestaciones (18), la seguridad (20, 21) y los informes sobre la evolución del sector (32). La Comisión acepta estas enmiendas.

2.2. Enmiendas aceptadas en principio, aunque no en su formulación actual

- Enmienda 3

La enmienda confirma el carácter de servicio público de los servicios de navegación aérea. Sin embargo, tal carácter se refiere fundamentalmente al control del tráfico aéreo, motivo por el cual la Comisión puede aceptar este principio siempre y cuando se haga referencia a dicha función.

- Enmienda 9

Esta enmienda hace referencia a la cooperación entre la Comunidad y Eurocontrol. La relación entre la Comunidad y Eurocontrol se canalizará a través de la inminente adhesión de la Comunidad a dicha organización, la cual permitirá desarrollar “el máximo grado de cooperación” entre ambas organizaciones, conforme a lo establecido en el Protocolo de la adhesión². Las referencias paralelas a dicha cooperación en una medida comunitaria son superfluas y pueden crear confusión. La Comisión puede aceptar la alusión a este principio en un considerando, acompañado de una disposición que haga referencia a su cooperación con el órgano ejecutivo de Eurocontrol (es decir, la Agencia Eurocontrol), la cual se efectuará sobre una base puramente administrativa. Sin embargo, la formulación de dicha disposición ha de ser compatible con los principios relativos al ejercicio de las funciones de la Comisión.

- Enmienda 10

Esta enmienda aclara que la mera adopción del paquete legislativo compuesto por el reglamento marco y los tres reglamentos específicos no bastará para lograr una creación rápida del cielo único europeo, por lo que será preciso adoptar medidas adicionales en el plazo establecido (finales de 2004). La Comisión adoptará dichas medidas de conformidad con los procedimientos que contempla el paquete legislativo. La Comisión acepta esta enmienda.

² “Considerando que la adhesión de la Comunidad Europea al Convenio tiene por objeto asistir a la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, denominada en lo sucesivo «EUROCONTROL», en la consecución de sus objetivos, tal y como se establecen en el Convenio, especialmente el de constituir un organismo único y eficaz encargado de definir la política en materia de gestión del tráfico aéreo en Europa;”

- Enmienda 12

La enmienda tiene por objeto reafirmar tanto el papel de los Estados a la hora de determinar el estatuto y la estructura de los proveedores de servicios de navegación aérea como el carácter de interés general de sus misiones, aspecto este particularmente pertinente en el ámbito del control del tráfico aéreo. La enmienda resulta aceptable para la Comisión.

- Enmienda 14

La enmienda pretende aclarar el ámbito de aplicación del cielo único europeo. El término “jurisdicción” supondría una referencia implícita al espacio aéreo situado sobre aguas internacionales. Sin embargo, el ámbito de aplicación del Reglamento no puede superar al de aplicación del Tratado, motivo por el cual es preferible hacer alusión al “espacio aéreo bajo responsabilidad de los Estados miembros”.

- Enmiendas 22 y 23

Las enmiendas tienen por objeto aclarar que el desarrollo y aplicación de los conceptos técnicos y operativos se hará en el marco de programas que contarán con la intervención de todas las partes y en los que se tendrán en cuenta las normas internacionales. La Comisión considera aceptable este principio.

- Enmienda 26

La enmienda hace referencia a las normas internas de funcionamiento del Comité, aunque sin ajustarse a las prácticas de redacción de textos. Por consiguiente, la Comisión puede aceptarla en principio.

- Enmienda 33

La enmienda amplía el alcance de las salvaguardias en materia de seguridad y defensa, al objeto de incluir la disponibilidad inmediata del espacio aéreo para la movilización rápida de las fuerzas armadas. La formulación del texto del artículo se ha elegido en función del texto del artículo 297 del Tratado y hace referencia a situaciones excepcionales. La enmienda alude, por su parte, a situaciones operativas (condiciones necesarias para la movilización rápida de las fuerzas armadas), por lo que introduciría un margen de renuncia a la aplicación del Reglamento extremadamente generoso. Aunque la Comisión puede aceptar la necesidad de garantizar la capacidad de los Estados miembros para mantener y mejorar la disponibilidad de sus fuerzas armadas, este principio no debe implicar exenciones unilaterales a la aplicación del reglamento. En caso contrario, se vería afectada la gestión eficaz del espacio aéreo.

2.3. Enmiendas parcialmente aceptadas (con cambios de redacción o sin ellos)

- Enmienda 5

Las exigencias de consulta a los interlocutores sociales en el marco del cielo único europeo pueden situarse en el ámbito de aplicación del artículo 138 del Tratado, pero también pueden no hacerlo. La formulación de tales requisitos debería hacerse de manera más flexible. Por consiguiente, la Comisión sólo puede aceptar la modificación de la primera frase del considerando.

- Enmiendas 6 y 28

La enmienda 28, en la que se propone la creación de un “grupo consultivo del sector” que desempeñaría un papel institucional, afectaría al derecho de iniciativa de la Comisión. La Comisión está de acuerdo con la necesidad de que las partes interesadas contribuyan a la puesta en práctica de la reforma. Por lo tanto, considera aceptable que se exprese el principio de consulta del sector en un considerando. Dicho principio también se contempla más detalladamente en el artículo 14 de la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad de la red europea de gestión del tráfico aéreo.

- Enmienda 11

La Comisión puede aceptar esta enmienda parcialmente. La referencia al radar entrañaría una restricción inaceptable del alcance de la infraestructura de vigilancia, ya que esta también puede sustentarse en otros medios técnicos (como los satélites o los enlaces de datos).

- Enmienda 31

La Comisión la considera aceptable, a condición de que se modifique la alusión a la Unión Europea para hacer referencia a la Comunidad.

2.4. Enmiendas rechazadas

- Enmienda 1

La enmienda alude a las obligaciones que pesan sobre los Estados miembros en virtud de los convenios de la OACI y de Eurocontrol. La Comunidad todavía no es miembro de ninguna de estas organizaciones internacionales, si bien ha iniciado el proceso de adhesión a Eurocontrol. Por consiguiente, las obligaciones derivadas de la pertenencia a ambas organizaciones sólo vinculan en la actualidad a los Estados miembros y, por el momento, la Comisión considera la enmienda inaceptable.

- Enmiendas 2 y 13

Las enmiendas eliminan la referencia a los aspectos económicos en el considerando 8 y en el artículo 13. Dicha referencia guarda relación con el sistema de tarificación contemplado en las disposiciones del Capítulo III de la propuesta correspondiente. Por lo tanto, la eliminación de la referencia no resulta aceptable.

- Enmienda 19

La enmienda restringe el proceso de toma de decisiones a una de las partes interesadas (los usuarios del espacio aéreo) y lo condiciona a un requisito específico (la interoperabilidad). La introducción de nuevos servicios ha de contar con todas las partes interesadas y depende de diversos requisitos. Por consiguiente, la enmienda no es aceptable.

- Enmiendas 24 y 27

Las enmiendas no cumplen las normas de elaboración de textos adoptadas en aplicación de la Decisión del Consejo 1999/468/CE (comitología). La naturaleza del Comité no puede establecerse *a priori*, ya que depende de las medidas que deban adoptarse. Por otra parte, sería de desear que el aspecto de la participación de Eurocontrol en las actividades del Comité se decidiera en el marco de sus normas internas de funcionamiento. Por lo tanto, la Comisión no puede aceptar estas enmiendas.

- Enmienda 29

La enmienda repercute en el derecho de iniciativa de la Comisión, por lo que resulta inaceptable.

- Enmienda 34

El contenido de la enmienda es obvio, por lo que resulta superflua. Además, una medida comunitaria no puede reiterar las obligaciones a que están sujetos los Estados miembros en virtud de los tratados internacionales existentes.

3. PROPUESTA MODIFICADA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN EL CIELO ÚNICO EUROPEO [2001/0235(COD)]

3.1. Enmiendas plenamente aceptadas

- Enmiendas 1, 2, 4, 7, 9, 11, 15, 17, 19, 24, 25, 31, 33 y 34

Las enmiendas aclaran o mejoran el texto del reglamento, al desarrollar las referencias a la seguridad (1, 9, 11, 19, 31), a la cualificación de las organizaciones reconocidas (2, 15, 33, 34), la contratación de controladores (4), las normas internacionales (7), la cooperación entre los proveedores de servicios (17), la cooperación entre autoridades civiles y militares (24) y la utilización de los datos (25). La Comisión acepta estas enmiendas.

- Enmienda 3

La enmienda tiene por objeto introducir un considerando que recoja lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 5 en relación con el papel y las responsabilidades que asumirá en un futuro la Agencia Europea de Seguridad Aérea. Por lo tanto, resulta aceptable.

- Enmienda 5

La enmienda hace un llamamiento a la intervención de la Comisión, al objeto de asistir en la solución del problema que plantea la falta de controladores. La Comisión ya actúa en ese sentido y ha iniciado recientemente un estudio en el que también participan los interlocutores sociales. La Comisión acepta esta enmienda.

- Enmienda 23

La enmienda pone de manifiesto la responsabilidad principal que incumbe a los Estados miembros en lo que respecta a las relaciones entre sus autoridades civiles y militares. La Comisión acepta esta enmienda.

3.2. Enmiendas aceptadas en principio, aunque no en su formulación actual

- Enmiendas 6 y 18

Estas enmiendas especifican el período de duración de las autorizaciones. Las autorizaciones, lejos de concebirse como permisos, constituyen más bien una certificación de la idoneidad de los proveedores de servicios, cuyo período de validez se definirá en el contexto de la definición de las condiciones armonizadas (véase el anexo III del Reglamento). Por consiguiente, la Comisión puede aceptar el principio que propugna la enmienda.

- Enmiendas 20 y 21

Las enmiendas introducen dos nuevos requisitos para la definición de las condiciones armonizadas relativas a las autorizaciones. Si bien la Comisión considera aceptables ambos requisitos, es de la opinión de que deberían aparecer, en todo caso, como condiciones para la prestación de servicios de navegación aérea, cuyo contenido podrá detallarse más adelante mediante procedimientos comitológicos.

- Enmienda 22

La enmienda aclara que, sin perjuicio del derecho que asiste a los proveedores actuales de servicios de navegación aérea a seguir llevando a cabo sus operaciones tras la entrada en vigor del Reglamento, estas deberán estar sujetas a una obligación de mejora continuada de su seguridad y eficiencia. La Comisión puede aceptar este principio, siempre y cuando se formule abiertamente dicha obligación.

- Enmienda 28

La enmienda establecería una dependencia completa del sistema de tarificación propuesto en relación con el sistema de tarifas de rutas establecido en el acuerdo multilateral de Eurocontrol. El sistema de tarificación propuesto no se aplicaría exclusivamente a las tarifas de rutas (como es el caso del acuerdo multilateral), sino que también afectaría a los costes de terminal y de aproximación (ámbitos en los que Eurocontrol carece de competencias). Además, el sistema de Eurocontrol permite márgenes de interpretación, mientras que la Comisión persigue el establecimiento de normas comunitarias armonizadas y vinculantes. Por lo tanto, la enmienda podría aceptarse a condición de que no restrinja el ámbito de actuación comunitaria en la materia.

- Enmienda 29

El principio que propugna la enmienda ya está en vigor y no resultará modificado por el reglamento. Los Estados miembros siguen siendo responsables del establecimiento de las tarifas unitarias, motivo por el cual la Comisión puede aceptar, en principio, esta enmienda.

- Enmienda 32

La enmienda 32, en la que se propone la creación de un “órgano consultivo de la industria” que desempeñaría un papel institucional, repercutiría en el derecho de iniciativa de la Comisión. Esta coincide en la necesidad de que las partes interesadas contribuyan a la puesta en práctica de la reforma y, por consiguiente, considera aceptable que se exprese en un considerando el principio de consulta de la industria. Dicho principio también se contempla más detalladamente en el artículo 14 de la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad de la red europea de gestión del tráfico aéreo.

3.3. Enmiendas parcialmente aceptadas (con cambios de redacción o sin ellos)

- Enmienda 8

La Comisión puede aceptarla parcialmente. La referencia al radar entrañaría una restricción inaceptable del alcance de la infraestructura de vigilancia, ya que esta también puede sustentarse en otros medios técnicos (como los satélites o los enlaces de datos).

- Enmienda 10

La enmienda tiene por objeto justificar la revisión del sistema de tarificación, al objeto de introducir una mayor flexibilidad en la definición de la base de costes, la cual permitiría hacer frente a las disminuciones repentinas del tráfico aéreo que provocan un incremento inmediato de las cargas. La Comisión puede aceptar la primera parte de la enmienda, pero no así la última frase de esta, ya que afecta al derecho de iniciativa de la Comisión y resulta inaceptable.

- Enmienda 16

La enmienda tiene por objeto especificar detalladamente los ámbitos de actuación para superar el problema que plantea la falta de recursos humanos. Sin embargo, en su formulación actual afectaría al derecho de iniciativa de la Comisión, motivo por el cual sólo resulta aceptable la primera parte de la misma.

- Enmienda 27

La enmienda tiene por objeto caracterizar más detalladamente las condiciones por las que se regirá el intercambio de datos operativos. Aunque la Comisión puede aceptar la primera parte de la enmienda, la definición de las condiciones de confidencialidad deberá efectuarse en una fase ulterior, en el marco de las normas de aplicación pertinentes. Además, será imposible evitar un cierto nivel de identificación por razones operativas. Por consiguiente, la Comisión no puede aceptar la segunda parte de la enmienda.

- Enmienda 30

La Comisión puede aceptar la primera parte de esta enmienda, en la que se manifiesta que la mejora del rendimiento económico no debe comprometer los niveles de seguridad. Por lo que se refiere a las subvenciones cruzadas, las características del sector no permiten, en principio, su exclusión cuando estén

justificadas por las circunstancias técnicas y operativas. Por consiguiente, la segunda parte de la enmienda resulta inaceptable.

- Enmienda 35

La Comisión puede aceptar la primera parte de la enmienda. Sin embargo, la referencia a los requisitos de seguridad de Eurocontrol en su segunda parte no es apropiada, por lo que no es aceptable.

3.4. Enmiendas rechazadas

- Enmienda 12

La Comisión no puede aceptarla, habida cuenta de que la referencia al radar entrañaría una restricción inaceptable del alcance de la infraestructura de vigilancia, ya que esta también puede sustentarse en otros medios técnicos (como los satélites o los enlaces de datos).

- Enmienda 13

Esta enmienda introduce el principio de separación (estructural) estricta entre las autoridades nacionales de supervisión y los proveedores de servicios de navegación aérea. Aunque la Comisión no es contraria al principio en sí, considera que su aplicación debe ser gradual y proporcional para tener en cuenta las circunstancias actuales y es de la opinión de que los Estados miembros tienen que poder optar por la separación funcional en una primera fase. Por consiguiente, la enmienda no se acepta.

- Enmienda 14

Esta enmienda introduce un mecanismo de recurso en caso del conflicto entre los usuarios del espacio aéreo y los Estados miembros. La Comisión no puede aceptar la enmienda, en tanto en cuanto ya existen mecanismos destinados a ese fin a nivel nacional y comunitario.

- Enmienda 26

En ella se establece el principio del valor comercial de los datos operativos. Ahora bien, las condiciones comerciales por las que podrá regirse, en su caso, el intercambio de datos deberán definirse en las medidas de ejecución pertinentes, en las que es posible que se deba contemplar el intercambio gratuito en determinadas situaciones. Por lo tanto, la Comisión considera que la enmienda es inaceptable.

- Enmiendas 87, 88, 89 y 99

El propósito de estas enmiendas es afirmar tanto el principio de la integridad de los servicios de navegación aérea, como la necesidad de que su prestación se encuentre en manos de una única organización. La Comisión no puede aceptar estas enmiendas por varias razones:

- En la actualidad, la mayoría de los servicios auxiliares suelen estar completamente integrados en una sola organización que presta servicios de tráfico aéreo. Sin embargo, estos proveedores de servicios no desempeñan todavía por lo general diversas funciones específicas (por ejemplo, enlaces de

datos tierra-tierra y aire-tierra). En estos casos, los servicios se utilizan sobre una base contractual comercial. Algunos proveedores también están desarrollando nuevos enfoques cooperativos de la prestación de servicios que permitirán suprimir la fragmentación de los servicios y hará posible su desagregación. El principal motivo para hacerlo reside en la prestación de servicios regionales. Cabe mencionar como ejemplo de estas iniciativas el EAD (European aeronautical information services) y a la red EAN (European aeronautical telecommunication network). Galileo también constituye otro ejemplo de servicio de navegación desagregado.

- El objetivo del reglamento es introducir un marco que permita y facilite a los proveedores de servicios –a su propia discreción y bajo el control del Estado– la separación de los servicios auxiliares de la función de base que constituyen los servicios de tráfico aéreo. Ello les ofrecería una oportunidad concreta de establecer servicios regionales y facilitaría la superación de la fragmentación existente, además de fomentar la consolidación (las infraestructuras actuales se establecieron a nivel nacional, pero existe una necesidad imperiosa de diseñar y establecer infraestructuras de este tipo a nivel regional). Este objetivo podría lograrse a través de sociedades mixtas del tipo “joint venture” y de alianzas estratégicas que permitan a los proveedores una mejor utilización de sus servicios, optimizando la asignación de recursos a mayor escala, con los consiguientes ahorro de costes e integración de los sistemas de gestión del tráfico aéreo.
- La creación de bloques funcionales de espacio aéreo exige flexibilidad en la prestación de servicios de apoyo. La actual experiencia nórdica (creación de un bloque de espacio aéreo que afecta al espacio aéreo superior de Dinamarca, Suecia, Finlandia y Noruega) constituye uno de los ejemplos a este respecto, al que también cabe añadir el UAC de Maastricht. Estas entidades de prestación de servicios de tráfico aéreo a nivel regional se basan en los servicios ya prestados por los proveedores actuales (en especial por lo que se refiere a las infraestructuras de comunicación, navegación y vigilancia).
- El requisito de prestación de servicios de navegación aérea organizados en un organismo integrado frenaría la evolución actual y obstaculizaría el avance en el desarrollo y despliegue de nuevas tecnologías, cuyo carácter mayoritariamente transfronterizo las vincula a servicios de tipo regional en lugar de nacional. La estipulación de un concepto de “organismo integrado” sería contraria a esta evolución y privaría a la Comunidad de una oportunidad concreta de liderar el mercado de las tecnologías de gestión del tráfico aéreo.
- Nada hay que justifique la preocupación en cuanto a las posibles repercusiones para la seguridad de la desagregación. Si un proveedor de servicios desea recurrir a otro proveedor, podrá definir y controlar los servicios auxiliares que recibirá de este mediante la especificación de las condiciones técnicas y operativas que deberán respetarse, o bien a través del control de calidad. Además, estos servicios se encontrarán bajo el estricto control de la autoridad nacional de supervisión. Por último, el hecho de que los servicios de apoyo (tales como comunicaciones, navegación y vigilancia) también deban ser objeto de autorización permitirá examinar la aplicación de las normas de seguridad.

4. PROPUESTA MODIFICADA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA INTEROPERABILIDAD DE LA RED EUROPEA DE GESTIÓN DEL TRÁFICO AÉREO [2001/0236(COD)]

4.1. Enmiendas plenamente aceptadas

- Enmiendas 38, 44, 45, 52, 53, 54 y 62

Las enmiendas aclaran o mejoran el texto del reglamento, al desarrollar las referencias a las condiciones operativas (38, 44, 54, 62) y a la seguridad (45, 52, 53). La Comisión acepta estas enmiendas.

4.2. Enmiendas aceptadas en principio, aunque no en su formulación actual

- Enmienda 36

Esta enmienda introduce una referencia a la necesidad de establecer una interfaz adecuada entre las redes de gestión del tráfico de los países comunitarios y los países vecinos. Este principio puede aceptarse, a condición de que no constituya un requisito básico.

- Enmienda 42

La enmienda califica de “máximas” las normas de seguridad, lo cual plantea un problema de interpretación, en la medida en que dichas normas deben establecerse a un nivel adecuado. Por consiguiente, la Comisión puede aceptar esta enmienda siempre y cuando se modifique su texto.

- Enmienda 48

La enmienda establece un plazo de cinco años para ampliar al espacio aéreo inferior el concepto de región única de información de vuelo. La Comisión prefiere mantener un período de tres años, pero puede aceptar que se vincule dicho período a los resultados de la aplicación del concepto en cuestión al espacio aéreo superior.

- Enmienda 49

La enmienda tiene por objeto recoger las situaciones resultantes de los mandatos otorgados por la OACI a los Estados en materia de gestión del espacio aéreo sobre aguas internacionales. La Comisión puede aceptar la enmienda, a condición de que se modifique su texto.

- Enmienda 64

Esta enmienda, en la que se propone la creación de un “órgano consultivo de la industria” que desempeñaría un papel institucional, repercutiría en el derecho de iniciativa de la Comisión. Esta coincide en la necesidad de que las partes interesadas contribuyan a la puesta en práctica de la reforma y, por consiguiente, considera aceptable que se exprese en un considerando el principio de consulta de la industria. Dicho principio también se contempla más detalladamente en el artículo 14 de la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad de la red europea de gestión del tráfico aéreo.

4.3. Enmiendas parcialmente aceptadas (con cambios de redacción o sin ellos)

- Enmienda 37

Esta enmienda especifica el papel de Eurocontrol en la creación de bloques funcionales de espacio aéreo. Aunque no se cuestiona el principio de la actuación de Eurocontrol en calidad de interfaz y asesor en el proceso de definición de bloques funcionales de espacio aéreo, no es posible que este papel implique el dictado de soluciones, ya que dicho organismo deberá tener en cuenta las responsabilidades de las distintas partes interesadas.

- Enmiendas 39, 43 y 55

El propósito de estas enmiendas es aclarar los principios en los que se basa la definición de una red de rutas, los cuales resultan aceptables para la Comisión. En el caso de la enmienda 55, la alusión a Eurocontrol no es apropiada, ya que impone una obligación a una organización internacional ajena a la jurisdicción de la Comunidad. Por consiguiente, la Comisión no puede respaldarla.

- Enmienda 40

La enmienda hace referencia a la cooperación civil y militar a nivel nacional e internacional. En relación con el segundo aspecto, la Comisión prefiere referirse a la Unión Europea, al objeto de manifestar que las disposiciones del segundo pilar podrían proporcionar soluciones adecuadas en este ámbito.

- Enmienda 41

La enmienda hace hincapié en el papel que puede desempeñar la unidad central de gestión del flujo de Eurocontrol. La Comisión hallaría aceptable una formulación más centrada en la naturaleza operativa de dicha unidad. Por lo que se refiere a las sanciones, estas ya están previstas en la Propuesta de Reglamento por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo.

- Enmienda 47

La enmienda supedita el nivel de división entre el espacio aéreo superior y el espacio aéreo inferior a requisitos operativos. La Comisión cree que es necesario un nivel de división común, al objeto de armonizar y coordinar los procedimientos. Con todo, considera aceptable que se produzcan desviaciones marginales de dicho nivel común en función de requisitos operativos.

4.4. Enmiendas rechazadas

- Enmienda 46

La enmienda establece un plazo para la creación de una región europea única de información de vuelo del espacio aéreo superior (European Upper Flight Information Region, EUIR). El establecimiento de dicha región EUIR deberá comenzar tras la adopción del reglamento y es independiente de la creación de bloques funcionales de espacio aéreo. Por consiguiente, la Comisión no puede aceptar esta enmienda.

- Enmienda 50

La enmienda es superflua, pues reitera los criterios ya especificados en el apartado 2 del artículo 5. Por consiguiente, resulta inaceptable.

- Enmienda 51

La enmienda tiene por objeto la introducción de un mecanismo de solución de litigios cuando dos o más Estados miembros discrepen sobre la determinación de un bloque funcional de espacio aéreo transfronterizo. El arbitraje entre Estados en tales situaciones se producirá, en último término, a través del procedimiento comitológico, motivo por el cual la enmienda no es aceptable.

- Enmienda 56

La enmienda indica que el proceso de configuración del espacio aéreo se desarrollará de manera centralizada. En realidad, el proceso de establecimiento de la configuración del espacio aéreo y de planificación de las rutas suele producirse a nivel local y es objeto de una coordinación central. Por lo tanto, la Comisión no puede aceptar esta enmienda.

- Enmiendas 57 y 59

Estas enmiendas desarrollan las disposiciones relativas a la cooperación civil y militar. Sin embargo, la formulación propuesta es preceptiva en exceso y puede afectar a las competencias de los Estados miembros en materia de defensa. Por lo tanto, no resultan aceptables.

- Enmienda 58

Esta enmienda condiciona el concepto de utilización flexible del espacio aéreo al respeto de las normas de gestión del flujo de tráfico aéreo. La Comisión considera la enmienda inaceptable.

- Enmiendas 60, 61 y 63

El propósito de estas enmiendas es introducir alusiones a Eurocontrol. Aunque la Comisión espera con interés la participación de Eurocontrol en la realización del cielo único europeo, las alusiones en cuestión son inapropiadas, ya que imponen una obligación a una organización internacional. Por lo que se refiere a la enmienda 61, hay que subrayar que, en la actualidad, Eurocontrol no posee norma alguna en materia de gestión del flujo. Por consiguiente, la Comisión no puede respaldar esta referencia.

5. PROPUESTA MODIFICADA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA INTEROPERABILIDAD DE LA RED EUROPEA DE GESTIÓN DEL TRÁFICO AÉREO [2001/0237(COD)]

5.1. Enmiendas plenamente aceptadas

- Enmiendas 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72 y 74

Las enmiendas aclaran o mejoran el texto del reglamento, al desarrollar las referencias a la seguridad y a la necesidad de consultar a las partes interesadas. La Comisión acepta estas enmiendas.

5.2. Enmiendas aceptadas en principio, aunque no en su formulación actual

- Enmienda 73

Esta enmienda, en la que se propone la creación de un “órgano consultivo del sector” que desempeñaría un papel institucional, repercutiría en el derecho de iniciativa de la Comisión. Esta coincide en la necesidad de que las partes interesadas contribuyan a la puesta en práctica de la reforma y, por consiguiente, considera aceptable que se exprese en un considerando el principio de consulta de la industria. Dicho principio también se contempla más detalladamente en el artículo 14 de la propuesta de reglamento.

- Enmienda 76

La enmienda hace hincapié en la necesidad de analizar sistemáticamente todos los incidentes. Aunque la Comisión puede respaldar ese principio, considera que no debe aparecer en el texto del reglamento, sino que debería enunciarse, en último término, en la normativa de aplicación y las normas correspondientes.

5.3. Enmiendas rechazadas

- Enmienda 66

La enmienda hace la referencia a la Agencia Europea de Seguridad Aérea. Dicho organismo tendrá por misión complementar los requisitos de interoperabilidad establecidos a través del reglamento, mediante la publicación de requisitos de seguridad relativos a los equipos de vuelo. Por consiguiente, la Comisión no puede aceptar esta enmienda.

- Enmienda 75

La enmienda tiene por objeto garantizar la implicación de los usuarios de los sistemas en la definición de los mismos. Sin embargo, algunos de los usuarios (como, por ejemplo, los controladores) no están en condiciones de contribuir a todas las fases del proceso de desarrollo. Así, por ejemplo, la fase de concepción está reservada a los ingenieros, quienes actúan sobre la base de los requisitos formulados por los controladores. Por lo tanto, la Comisión no puede aceptar esta enmienda.

- Enmiendas 77, 78 y 79

Estas enmiendas no son necesarias, ya que duplican requisitos esenciales ya previstos en el punto 3 de la parte A del anexo II. Por lo tanto, la Comisión no puede aceptarlas.

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se fija el marco para la realización del cielo único europeo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión³,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social⁴,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁵,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁶,

Considerando lo siguiente:

- (1) La realización de la política común de transporte exige un sistema de transporte aéreo eficaz que permita el funcionamiento seguro y regular de los servicios de transporte aéreo y que facilite por tanto la libre circulación de los bienes, de las personas y de los servicios.
- (2) Con ocasión de su reunión extraordinaria los días 23 y 24 de marzo de 2000, en Lisboa, el Consejo Europeo invitó a la Comisión a que presentara sus propuestas relativas a la gestión del espacio aéreo, del tráfico aéreo y de los flujos de tráfico sobre la base de los trabajos del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo, organizado por la Comisión. Dicho grupo, constituido en particular por las autoridades civiles y militares a cargo de la navegación aérea en los Estados miembros, presentó su informe en noviembre de 2000.
- (3) El buen funcionamiento del sistema de transporte aéreo requiere servicios de navegación aérea que permitan una utilización óptima del espacio aéreo europeo, así como un nivel uniforme y elevado de seguridad de la circulación aérea, de conformidad con la misión de interés económico general de los proveedores de servicios de navegación aérea.

³ DO C [...] de [...], p. [...].

⁴ DO C [...] de [...], p. [...].

⁵ DO C [...] de [...], p. [...].

⁶ DO C [...] de [...], p. [...].

- (4) El desarrollo de los servicios de navegación aérea debe ajustarse a los objetivos generales de seguridad y de funcionamiento de forma coherente con los principios establecidos por el Convenio sobre aviación civil internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.
- (5) Por todas estas razones, y para extender el cielo único europeo al mayor número de Estados europeos, la Comunidad debe fijarse objetivos comunes y un programa de acción que movilice los esfuerzos de la Comunidad, de sus Estados miembros y de los distintos actores económicos, con el fin de realizar un único espacio aéreo europeo, el cielo único europeo, teniendo en cuenta la evolución en curso en el seno de la Organización europea para la seguridad de la navegación aérea (Eurocontrol).
- (6) Debe perseguirse una más estrecha cooperación entre las instancias civiles y militares, indispensable para la utilización eficaz del espacio aéreo, haciendo uso en la medida de lo posible de los marcos de cooperación existentes y mediante el recurso a cualquier instrumento adecuado para toda cuestión relativa a la circulación aérea y a los servicios de navegación aérea con fines exclusivamente militares.
- (7) El establecimiento de una reglamentación a escala comunitaria debe permitir optimizar la utilización del espacio aéreo en su conjunto y los resultados de los servicios de navegación aérea.
- (8) Esta reglamentación debe cubrir la organización y la utilización del espacio aéreo con sus correspondientes procedimientos, la prestación de los servicios de navegación aérea, incluidos los aspectos económicos, y los equipos y sistemas de navegación aérea con sus correspondientes procedimientos.
- (9) El control del tráfico aéreo constituye un servicio de interés general destinado a proteger tanto a los usuarios del transporte aéreo como a la población afectada por las aeronaves que la sobrevuelan. Por consiguiente, debe realizarse con un grado máximo de responsabilidad y competencia.**
- (10)** La utilización del espacio aéreo debe organizarse y gestionarse de forma eficaz, en total seguridad, para responder a las necesidades de los usuarios tanto civiles como militares y para permitir una distribución equitativa y no discriminatoria de los recursos entre todos los usuarios.
- (11)** La prestación de servicios de navegación aérea debe garantizar un nivel uniforme y elevado de seguridad de la circulación aérea que depende de dichos servicios. El suministro de estos servicios debe optimizarse a fin de garantizar la mejor utilización de los recursos europeos en el espacio aéreo.
- (12)** Las soluciones técnicas y operativas deben garantizar y aumentar el nivel de seguridad, la capacidad global del sistema y la plena y eficaz utilización de las capacidades disponibles.
- (13)** Determinadas medidas necesarias para la creación del cielo único europeo exigen recurrir al ejercicio por parte de la Comisión de las competencias de ejecución previstas en la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución

atribuidas a la Comisión⁷, con vistas a lograr la eficacia y rapidez necesarias. La aplicación del cielo único europeo requiere, por lo tanto, la creación de un mecanismo de cooperación con los Estados miembros mediante la creación de un comité compuesto por los representantes de los Estados miembros, que permita integrar los intereses civiles y militares y asociar expertos externos.

- (14) En el proceso de creación del cielo único europeo, la Comunidad debería desarrollar, en su caso, el máximo grado de cooperación con Eurocontrol para garantizar, en particular, sinergias en materia de reglamentación y enfoques unitarios, así como para evitar toda duplicidad de acción entre las dos organizaciones.** En espera del resultado de las negociaciones de adhesión de la Comunidad a Eurocontrol, que continúa siendo un elemento importante para la realización de un espacio aéreo paneuropeo, la Comisión puede celebrar los acuerdos adecuados con vistas a permitir que Eurocontrol contribuya a preparar la legislación comunitaria sobre la navegación aérea en Europa.
- (15)** Conviene ampliar la aplicación del cielo único europeo a terceros países, bien en el marco de la participación de la Comunidad en los trabajos de Eurocontrol, supeditada a la adhesión de la Comunidad a esta organización internacional, bien a través de los acuerdos celebrados por la Comunidad con terceros países.
- (16)** Resulta necesario prever mecanismos de asistencia a la Comisión en sus actividades de seguimiento y de control de la aplicación del cielo único europeo, de forma eficaz y regular, recurriendo, en particular, a la experiencia con que cuentan los Estados miembros y Eurocontrol.
- (17)** El funcionamiento del sistema global de los servicios de navegación aérea en el ámbito europeo debe evaluarse constantemente, a fin de comprobar la eficacia de las medidas adoptadas y sugerir otras nuevas.
- (18) En el interés general de la seguridad de las operaciones y con el fin de garantizar la aplicación del presente Reglamento, debería establecerse una escala de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias contra las compañías aéreas y los proveedores de servicios que infrinjan sus disposiciones.**
- (19) Se debe informar y consultar, de manera adecuada, a** los interlocutores sociales sobre todas las medidas que tengan repercusiones sociales importantes. Puede igualmente consultarse al Comité de diálogo sectorial establecido sobre la base de la Decisión 1998/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea⁸.
- (20) Se debe informar y consultar a las asociaciones de usuarios del espacio aéreo, de proveedores de servicios de navegación aérea y de la industria de fabricación en relación con todas las medidas que afecten a los aspectos técnicos de la realización del cielo único europeo.**

⁷ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁸ DO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

- (21)** La elaboración de las medidas necesarias para el establecimiento del cielo único europeo exige una amplia consulta de ~~los interlocutores industriales~~ **todos los actores económicos y sociales** afectados.
- (22)** Conviene evaluar los efectos de las medidas adoptadas en aplicación del presente Reglamento, a la luz de los informes que debe presentar regularmente la Comisión.
- (23)** Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, el establecimiento del marco para la realización del cielo único europeo, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la dimensión transnacional de esta acción, en el ámbito comunitario, garantizando disposiciones de ejecución que tengan en cuenta las especificidades locales, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

HAN ADOPTADO EL SIGUIENTE REGLAMENTO:

Artículo 1 *Objetivo*

El presente Reglamento tendrá por objeto el establecimiento, a más tardar el 31 de diciembre de 2004, de un espacio aéreo europeo concebido y gestionado como espacio único, que ofrezca las condiciones óptimas de seguridad y de eficacia global de la circulación aérea en la Comunidad y garantice un nivel de capacidad que responda a las necesidades de los usuarios civiles y militares. Este espacio único se denominará en lo sucesivo "cielo único europeo".

El presente Reglamento precisará las orientaciones generales que presidirán la creación del cielo único europeo e identificará los ámbitos de intervención de la Comunidad y los medios necesarios, en términos de estructuras, de procedimientos y de recursos, para crear el cielo único europeo, teniendo en cuenta **las necesidades en materia de defensa de los Estados miembros así como** la misión de Eurocontrol de establecer un espacio aéreo paneuropeo.

La aplicación de orientaciones contempladas en el párrafo segundo se traducirá en la adopción de una reglamentación común en materia de seguridad y de rendimiento de los servicios de navegación aérea, por medio de mecanismos que permitan la mejor utilización del espacio aéreo en el ámbito comunitario y mediante la implicación de todos los actores económicos y sociales afectados.

Se adoptará lo antes posible la decisión sobre las medidas dirigidas a la creación del cielo único europeo, para obtener los primeros efectos positivos antes de finales de 2004.

Artículo 2 *Definiciones*

A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

- a) « servicios de navegación aérea »: el conjunto de servicios de tráfico aéreo, incluidos los servicios ~~auxiliares~~ de suministro de infraestructuras **y funciones** de comunicación, navegación **aérea** y vigilancia, los servicios meteorológicos destinados a los usuarios del espacio aéreo, los servicios de investigación y

salvamento y los servicios de información aeronáutica, servicios todos ellos que se prestarán a los usuarios durante toda la fase de vuelo;

- b) «proveedores de servicios de navegación aérea»: cualquier entidad pública o privada, **en función de lo que decidan los Estados miembros**, encargada de la prestación y de la gestión de los servicios de navegación aérea **en el marco de las misiones de interés general que le sean asignadas**;
- c) «circulación aérea»: el conjunto de movimientos de las aeronaves civiles y de las aeronaves del Estado, incluidas las aeronaves militares, de aduana y de policía;
- d) «usuarios del espacio aéreo»: el conjunto de las aeronaves civiles y de las aeronaves del Estado, incluidas las aeronaves militares, de aduana y de policía;
- e) «Eurocontrol»: la Organización europea para la seguridad de la navegación aérea creada por el Convenio internacional de 13 de diciembre de 1960⁹.

Artículo 3

Ámbitos de intervención de la Comunidad

1. Las medidas necesarias para la realización del cielo único europeo se establecerán en los siguientes ámbitos, velando por garantizar un máximo nivel de seguridad para la navegación aérea:
 - a) la organización y utilización del espacio aéreo y los procedimientos correspondientes;
 - b) la prestación de servicios de navegación aérea, incluidos los aspectos económicos;
 - c) los equipos y sistemas para la navegación aérea y los procedimientos correspondientes.
2. Las medidas mencionadas en el apartado 1 tienden a definir los objetivos y, en su caso, los medios que permitan realizar dichos objetivos, dentro del respeto del interés público.

Artículo 4

Organización y utilización del espacio aéreo

Las medidas relativas a la organización y a la utilización del espacio aéreo se establecerán de forma que:

- a) el espacio aéreo ~~que cubre el territorio de la Comunidad~~ **bajo responsabilidad de los Estados miembros** se trate como un recurso común que suponga una continuidad;

⁹ Convenio modificado por el Protocolo de 12 de febrero de 1981 y revisado por el Protocolo de 27 de junio de 1997.

- b) la utilización del espacio aéreo sea flexible, es decir, sin segmentación permanente y de forma que se optimice la duración de los segmentos provisionales con fines militares;
- c) se ponga a disposición un nivel de capacidad suficiente, a fin de responder a la demanda;**
- d) la mayoría de los vuelos se efectúe en línea recta entre los puntos de salida y de llegada o según el itinerario que más se acerque a dicha línea recta, y que pueda efectuarse a su nivel de vuelo óptimo,** respetando las exigencias de seguridad, **de defensa, de ahorro de energía,** de protección del medio ambiente y de **una** gestión **más eficaz** de los flujos del tráfico aéreo;
- e)** el espacio aéreo se distribuya en sectores de control del tráfico aéreo en función, de forma prioritaria, de las exigencias operativas;
- f)** la planificación y la gestión de los flujos de tráfico aéreo permitan una circulación aérea adaptable y flexible que garantice la mejor utilización de las capacidades disponibles.

Artículo 5 *Prestación de servicios de navegación aérea*

Las medidas relativas a la prestación de servicios de navegación aérea se establecerán de forma que:

- a) la definición y el control de la aplicación de las normas contempladas en el artículo 1 sean independientes de la explotación de los servicios de navegación aérea sometidos a dichas normas;
- b) los proveedores de servicios de navegación aérea procedan a realizar consultas formales y periódicas con los usuarios del espacio aéreo en materia de modalidades y de costes de los servicios de navegación aérea, a fin de garantizar la integración de las necesidades de dichos usuarios ~~en la definición de~~ **a la hora de prestar** estos servicios;
- c) los proveedores de servicios de navegación aérea garanticen una transparencia adecuada de los servicios de navegación aérea, en forma de publicación de las cuentas financieras y de los informes anuales, **así como de indicadores de prestaciones,** y estén sometidos a una auditoría independiente;
- d) se armonice la explotación de los servicios de navegación aérea para garantizar la integración y la coherencia de las operaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea, de los usuarios del espacio aéreo y de los aeropuertos;
- e) se refuerce la cooperación entre los proveedores civiles de servicios de navegación aérea, en particular facilitando el establecimiento de agrupaciones formadas por dos o más proveedores de servicios;
- f) se fomente la cooperación entre los proveedores civiles y militares de servicios de navegación aérea;

- g) el establecimiento de los nuevos servicios sea simultáneo para todos los agentes del sector afectados en los Estados miembros correspondientes;
- h) los proveedores de servicios de navegación aérea intercambien cualquier dato relativo a la situación de los vuelos a lo largo de cualquier fase del vuelo, para facilitar la explotación de los servicios de navegación aérea, debiendo el acceso a estos datos estar abierto a todos los agentes afectados de forma no discriminatoria, sin perjuicio de las exigencias en materia de seguridad;
- i) la reglamentación económica favorezca la mejora de la eficacia de la prestación de servicios de navegación aérea y las prestaciones de los servicios que liberen la capacidad necesaria para dar respuesta a las necesidades europeas;
- j) se desarrollen mecanismos de fomento del rendimiento para estimular nuevas inversiones en este sector y para recompensar la prestación en el tiempo requerido de servicios de ~~elevada~~ **elevados niveles de seguridad y de** calidad que satisfagan la demanda de los usuarios del espacio aéreo.

Artículo 6 *Equipos y sistemas para la navegación aérea*

Las medidas relativas a los equipos y a los sistemas para la navegación aérea se establecerán de forma que:

- a) las soluciones técnicas y operativas permitan una planificación y un funcionamiento unificado del sistema europeo, incluida la interoperabilidad;
- b) la creación del cielo único europeo favorezca la introducción de nuevas soluciones técnicas y operativas para la navegación aérea, **siempre que estas mejoren la seguridad, la eficacia y la capacidad;**
- c) el desarrollo y la validación de las soluciones técnicas y operativas **se ajusten a programas comúnmente acordados sobre la base de normas avanzadas definidas a nivel internacional,** respondan a necesidades comunes de los usuarios del espacio aéreo y tengan en cuenta las demandas de dichos usuarios por lo que se refiere a la elección de rutas y perfiles de vuelo.
- d) se elaboren reglamentaciones relativas a los equipos de a bordo, a fin de respetar la fecha de aplicación acordada.**

Artículo 7 *Comité del cielo único*

1. Se crea el «Comité del cielo único», compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.
- 2. El Comité del cielo único determinará sus normas internas de funcionamiento.**
- 3.** Los Estados miembros nombrarán cada uno a dos representantes y dos suplentes.

- 4.** Los terceros Estados que hayan concluido acuerdos aéreos con la Comunidad, estarán asociados a los trabajos del Comité según las modalidades establecidas por dichos acuerdos.

Artículo 8
Relaciones con terceros países

En la elaboración de las medidas adoptadas en aplicación del presente Reglamento, la Comisión velará por garantizar la posibilidad de ampliar el cielo único europeo a los Estados no miembros de la Comunidad, ya sea mediante acuerdos bilaterales concluidos con terceros países, ya sea en el marco de Eurocontrol.

Artículo 9
Relación entre la Comisión y Eurocontrol

Al elaborar las normas de aplicación relacionadas con las medidas a que se refiere el artículo 3, la Comisión se esforzará por obtener de Eurocontrol, en su caso, una fundamentación técnica para las mismas cuando se trate de materias del ámbito de competencia de dicha organización.

*Artículo ~~9~~**10***
Seguimiento y control

1. Las medidas adoptadas con arreglo al artículo 3 definirán los mecanismos adecuados para asistir a la Comisión en sus responsabilidades de seguimiento y de control de la aplicación de tales medidas, incluido el establecimiento de competencias técnicas por parte de civiles y militares.
2. Los mecanismos de seguimiento y de control se apoyarán en la presentación por parte de los proveedores de los servicios de navegación aérea de informes regulares sobre la aplicación de las medidas adoptadas.

Artículo 11
Sanciones

Los Estados miembros establecerán un sistema de sanciones para los casos de incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y tomarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Las sanciones que se establezcan deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

*Artículo ~~10~~**12***
Evaluación del funcionamiento

La Comisión velará por la evaluación y la comparación del funcionamiento de la navegación aérea, para lo que contará con la Comisión de examen de los resultados de Eurocontrol.

La Comisión velará por la difusión de las mejores prácticas a escala comunitaria.

*Artículo ~~11~~**13***
Evaluación de los efectos

La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo, cada cinco años tras la entrada en vigor del presente Reglamento y por primera vez el 30 de junio de 2005 a más tardar, un informe de evaluación sobre la creación del cielo único europeo.

Para la elaboración de este informe, la Comisión podrá solicitar el dictamen del Comité del cielo único.

El informe contendrá una evaluación de los resultados alcanzados por las medidas adoptadas en aplicación del presente Reglamento ~~en los distintos ámbitos de intervención~~, **incluida información apropiada sobre la evolución del sector, por lo que se refiere concretamente a los aspectos económicos, sociales, de empleo y tecnológicos, así como a la calidad del servicio y**, teniendo en cuenta los objetivos iniciales y las necesidades futuras.

*Artículo ~~12~~**14***
Salvaguarda

El presente Reglamento no constituirá obstáculo para la adopción o aplicación, por parte de los Estados miembros, de medidas justificadas en caso de graves disturbios internos que alteren el orden público, en caso de guerra o de grave tensión internacional que constituya una amenaza de guerra, o para hacer frente a las obligaciones contraídas por los mismos para el mantenimiento de la paz y la seguridad internacional.

*Artículo ~~13~~**15***
Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión¹⁰,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social¹¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹²,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado¹³,

Considerando lo siguiente:

- (1) Los Estados miembros han reestructurado, en diversas medidas, sus proveedores nacionales de servicios de navegación aérea aumentando sus niveles de autonomía y libertad de prestación de servicios. En esta nueva situación es cada vez más necesario garantizar el cumplimiento de unos requisitos mínimos de interés público.
- (2) El informe del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo ha confirmado la necesidad de normas de nivel comunitario que distingan entre regulación y prestación de servicios e introduzcan un sistema de autorización **para proteger el interés público, sobre todo en términos de seguridad**, y un mecanismo de tarificación que fomente la rentabilidad.
- (3) El Reglamento (CE) n° XXXX/XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴ fija el marco para la realización del cielo único europeo.
- (4) A fin de crear el cielo único europeo deberían adoptarse medidas que garanticen la prestación segura y eficaz de servicios de navegación aérea en consonancia con la organización y el uso del espacio aéreo previstos en el Reglamento (CE) n° XXXX/XXXX, del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵ [relativo a la organización

¹⁰ DO C [...] de [...], p. [...].

¹¹ DO C [...] de [...], p. [...].

¹² DO C [...] de [...], p. [...].

¹³ DO C [...] de [...], p. [...].

¹⁴ DO L [...] de [...], p. [...].

¹⁵ DO L [...] de [...], p. [...].

y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo]. Es importante organizar de forma armonizada la prestación de dichos servicios para responder adecuadamente a la demanda de los usuarios del espacio aéreo y para que el tráfico aéreo funcione con seguridad y eficacia.

- (5) El control del cumplimiento de los requisitos comunitarios por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea y otros operadores pertinentes, es tarea que corresponde principalmente a los Estados miembros. Ello requiere una independencia adecuada de las autoridades que ejerzan dicho control respecto de los proveedores de servicios de navegación aérea.
- (6) Se debe permitir a los Estados miembros que confíen a los organismos reconocidos **y competentes en la materia** la verificación y certificación del cumplimiento de los requisitos comunitarios por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea y otros operadores.
- (7) El buen funcionamiento del sistema de transporte aéreo requiere igualmente de los proveedores de servicios de navegación aérea normas uniformes y de gran seguridad. **La aplicación de los requisitos en materia de seguridad se entenderá sin perjuicio del papel y de las competencias de la Agencia Europea para la Seguridad Aérea que, con vistas a la creación de un cielo único europeo, deberán definirse más claramente a largo plazo.**
- (8) Deben proponerse acuerdos para superar la escasez de controladores mediante la mejora **y la armonización** de los procedimientos de **selección, formación, autorización, clasificación** y concesión de autorizaciones, **el reconocimiento mutuo de autorizaciones y el desarrollo de programas de contratación.**
- (9) **La Comisión deberá controlar el desarrollo de los programas de contratación organizados por los Estados miembros con el fin de determinar si es necesario proporcionarles apoyo comunitario.**
- (10) Debe establecerse un sistema común de autorización de servicios de navegación aérea que permita definir los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea, garantizando a la vez la continuidad de la prestación de los servicios.
- (11) El sistema de autorización debe facilitar los medios para controlar el acceso a la actividad. Debe tener en cuenta la necesidad de facilitar la introducción de nuevos servicios, así como de nuevas normas de prestación de servicios. En consecuencia, las autorizaciones deben prever un control adecuado y compatible con el cumplimiento de los requisitos aplicables. También es importante definir requisitos no discriminatorios en relación con la ubicación y el control del proveedor de servicios, especialmente de servicios de tráfico aéreo, que solicite la autorización.
- (12) Las condiciones relativas a las autorizaciones son necesarias para alcanzar los objetivos de interés público en beneficio de los usuarios del espacio aéreo y de los pasajeros del transporte aéreo. Deben estar justificadas objetivamente y ser no discriminatorias, proporcionales y transparentes, **así como compatibles con las normas internacionales aplicables.**

- (13) La armonización de las condiciones relativas a las autorizaciones y a los procedimientos de concesión de autorizaciones debe facilitar de forma significativa la prestación de servicios de navegación aérea en la Comunidad.
- (14) Los actuales proveedores de servicios de navegación aérea deben disponer de un periodo razonable de tiempo para adaptarse a los requisitos del nuevo sistema de autorización.
- (15) Las autorizaciones deben ser reconocidas mutuamente por todos los Estados miembros a fin de que los proveedores de servicios de navegación aérea puedan prestar los servicios en un Estado miembro que no sea aquél en el que hayan obtenido la autorización, dentro de los límites de los requisitos de seguridad.
- (16) A fin de facilitar la prestación segura del tráfico aéreo a través de las fronteras de los Estados miembros, en beneficio de los usuarios del espacio aéreo y de sus pasajeros, el sistema de autorización debe establecer un marco que permita la designación por los Estados miembros de los proveedores de servicios para la prestación de servicios de tráfico aéreo, independientemente del lugar en que hayan obtenido la autorización.
- (17) La prestación de ~~servicios auxiliares~~ **servicios de comunicación, navegación aérea y vigilancia**, servicios meteorológicos y servicios de información aeronáutica debe organizarse dentro de las condiciones del mercado y teniendo en cuenta al mismo tiempo las características especiales de dichos servicios **y manteniendo un elevado nivel de seguridad**.
- (18) La cooperación entre los proveedores de servicios, usuarios del espacio aéreo y otros operadores debe reforzarse sobre una base contractual.
- (19) Los proveedores de servicios de navegación aérea deben establecer y mantener una estrecha cooperación con las autoridades militares responsables de las actividades que pueden afectar al tráfico aéreo, a través de acuerdos adecuados.
- (20) La contabilidad de todos los proveedores de servicios de navegación aérea debe tener la máxima transparencia. A tal fin, la contabilidad debe estar separada para cada servicio y centro de control.
- (21) La introducción de principios armonizados y de condiciones de acceso a datos operativos debe facilitar la prestación de los servicios de navegación aérea y las operaciones de los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos en un nuevo contexto.
- (22) Las condiciones de tarificación que se apliquen a los usuarios del espacio aéreo deben ser justas y transparentes.
- (23) Las tarifas de usuario deben servir de remuneración por las instalaciones y servicios prestados por proveedores de servicios de navegación aérea. Por su propia naturaleza, estos servicios e instalaciones sólo pueden ser proporcionados por los propios proveedores de servicios de navegación aérea. Dada esta situación monopolística, el nivel de las tarifas de usuario debe ser proporcional a los costes de prestación de dichos servicios e instalaciones, teniendo en cuenta el objetivo de rentabilidad económica **pero manteniendo un elevado nivel de seguridad**.
- (24) No debe haber discriminación entre usuarios del espacio aéreo en la prestación de servicios equivalentes de navegación aérea.

- (25) Los proveedores de servicios de navegación aérea ofrecen una serie de instalaciones y servicios directamente relacionados con el funcionamiento de los aviones, cuyos costes deben poder recuperar conforme al principio "el usuario paga", es decir, el usuario del espacio aéreo debe correr con los costes que ocasiona en el punto de utilización o en el lugar más próximo a éste.
- (26) Resulta importante garantizar la transparencia de los costes generados por estos servicios e instalaciones. En consecuencia, cualquier modificación del sistema o del nivel de las tarifas debe explicarse a los usuarios del espacio aéreo. Tales modificaciones o inversiones propuestas por los proveedores de servicios de navegación aérea deben explicarse como parte de un intercambio de información entre los órganos de gestión y los usuarios del espacio aéreo.
- (27) Debe haber un margen para modular las tarifas que contribuya a aumentar al máximo la capacidad a escala del sistema. Los incentivos financieros son un medio útil para acelerar la introducción de equipos de tierra o de vuelo que aumenten la capacidad, para recompensar el rendimiento o para compensar las molestias por tener que elegir itinerarios no deseados.
- (28) **En el contexto de los ingresos percibidos para proporcionar un rendimiento razonable de los activos y en correlación directa con los ahorros resultantes de la mejora de la rentabilidad, debería ser posible establecer una reserva para evitar un incremento repentino de las cargas para los usuarios del espacio aéreo en períodos de bajos niveles de tráfico.**
- (29) La Comisión debe examinar la viabilidad de organizar una ayuda financiera temporal para las medidas que aumenten la capacidad del sistema europeo de control del tráfico aéreo en su conjunto.
- (30) El establecimiento y la imposición de tarifas a los usuarios del espacio aéreo deben ser revisados continuamente por la Comisión, con la colaboración de la Organización europea para la seguridad de la navegación aérea ("Eurocontrol"), y en cooperación con las autoridades nacionales de supervisión y los usuarios del espacio aéreo.
- (31) El funcionamiento del sistema europeo de servicios de navegación aérea en su conjunto debe ser examinado constantemente, **tomando debidamente en consideración el mantenimiento de un elevado nivel de seguridad,** a fin de comprobar la eficacia de las medidas adoptadas y proponer nuevas medidas.
- (32) Dado el carácter especialmente sensible de la información relativa a los proveedores de servicios, las autoridades nacionales de supervisión no deben desvelar información protegida por el secreto profesional, sin perjuicio de la organización de un sistema de seguimiento y publicación de los resultados de los proveedores de servicios.
- (33) **Se debe informar y consultar, de manera adecuada, a las asociaciones de usuarios del espacio aéreo, de proveedores de servicios de navegación aérea y de la industria de fabricación en relación con todas las medidas que afecten a los aspectos técnicos de la realización del cielo único europeo.**

- (34)** Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, promover la prestación segura y eficaz de los servicios de navegación aérea, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, en razón del ámbito transnacional de la acción, y, por consiguiente, pueden lograrse mejor en el ámbito comunitario, garantizando al mismo tiempo que los procedimientos de aplicación tengan en cuenta las especificidades locales, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.
- (35)** Constituyendo la mayor parte de las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento medidas de alcance general a efectos del artículo 2 de la Decisión del Consejo 1999/468/CE, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión¹⁶, conviene que tales medidas sean adoptadas con arreglo al procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de dicha Decisión. No obstante, de conformidad con la letra c) del artículo 2 de dicha Decisión, determinadas medidas deben adoptarse con arreglo al procedimiento consultivo previsto en el artículo 3 de la misma.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Capítulo I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1 *Ámbito de aplicación*

El presente Reglamento se aplicará a la prestación de servicios de navegación aérea de aviación civil, incluidos los servicios de tráfico aéreo, los servicios meteorológicos, los servicios de búsqueda y rescate, los servicios auxiliares que proporcionen infraestructuras de comunicación, navegación y vigilancia, y los servicios de información aeronáutica tal como se especifican en el Anexo I, con arreglo y en el marco del Reglamento (CE) n° XXXX/XXXX [por el que se fija el marco para la realización del cielo único europeo].

Artículo 2 *Definiciones*

A efectos del presente Reglamento se aplicarán las definiciones establecidas en el artículo 2 del Reglamento (CE) n° XXXX/XXXX [por el que se fija el marco para la realización del cielo único europeo]

¹⁶ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

Se entenderá asimismo por:

- a) "autoridad nacional de supervisión", el organismo o los organismos, designados por un Estado miembro, para la supervisión de los proveedores de servicios de navegación aérea;
- b) "organismo reconocido", un ente público o privado, reconocido de conformidad con el artículo 4, que realiza el trabajo de evaluación para la autoridad nacional de supervisión;
- c) "autorización", el permiso concedido por un Estado miembro que certifica la idoneidad de un proveedor de servicios de navegación aérea para prestar un servicio determinado;
- d) "conjunto de servicios", dos o más servicios de navegación aérea enumerados en el Anexo I;
- e) "servicios de tráfico aéreo", todos los servicios de información de vuelo, servicios de alerta, servicios de asistencia al tráfico aéreo y servicios de control del tráfico aéreo, incluidos los servicios de control de zona, los servicios de control de aproximación y los servicios de control de aeródromo definidos en el Anexo I;
- f) "designación", el nombramiento por parte de uno o más Estados miembros de conformidad con el presente Reglamento, que confiere al proveedor de servicios la responsabilidad de prestación de servicios de tráfico aéreo con carácter exclusivo;
- g) "servicios auxiliares", los servicios de comunicación, navegación y vigilancia tal como se definen en el Anexo I;
- h) "bloque de espacio aéreo", un bloque de espacio aéreo de dimensiones definidas;
- i) "bloque de espacio aéreo funcional", un bloque de espacio aéreo de dimensiones definidas óptimamente;
- j) "datos operativos", información o datos utilizados por los proveedores de servicios de navegación aérea y usuarios del espacio aéreo durante la ejecución de sus actividades operativas;
- k) "tarifas", el precio que refleja los costes de funcionamiento e inversión de los servicios de navegación aérea y sus instalaciones correspondientes.

Artículo 3 *Autoridad nacional de supervisión*

1. Cada Estado miembro determinará la autoridad nacional de supervisión que asumirá las responsabilidades y obligaciones previstas con arreglo a los requisitos del presente Reglamento. La autoridad nacional de supervisión será independiente de los proveedores de servicios de navegación aérea. Esta independencia se conseguirá mediante una separación adecuada, al menos en el ámbito funcional, entre las autoridades nacionales de supervisión y dichos proveedores.

2. La autoridad nacional de supervisión garantizará la supervisión y ejecución adecuadas del presente Reglamento, especialmente en lo que respecta al funcionamiento seguro y eficaz de los proveedores de servicios de navegación aérea. A tal fin, la autoridad nacional de supervisión realizará las inspecciones y los estudios adecuados para verificar el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento.
3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los nombres y direcciones de las autoridades nacionales de supervisión y las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1. Los Estados miembros podrán celebrar un acuerdo sobre el papel supervisor previsto en el presente artículo respecto de los proveedores regionales de servicios.
4. Los Estados miembros notificarán todos los cambios relativos a la información suministrada con arreglo al apartado 3, en un plazo de un mes a partir de que se produzcan.

Artículo 4 *Organismos reconocidos*

1. Las autoridades nacionales de supervisión podrán recurrir, en lo que respecta a los proveedores de servicios de navegación aérea que operen bajo su responsabilidad, a organismos reconocidos **y competentes en la materia** para realizar total o parcialmente las inspecciones y estudios.
2. Los Estados miembros podrán reconocer únicamente a aquellos organismos que cumplan los requisitos establecidos en el apartado 4 y que presenten una solicitud de reconocimiento a las autoridades nacionales de supervisión.
3. El reconocimiento concedido por una autoridad nacional de supervisión será válido en la Comunidad. Las autoridades nacionales de supervisión pondrán confiar a cualquiera de los organismos reconocidos establecidos en la Comunidad la realización de las inspecciones y estudios contemplados en el apartado 2 del artículo 3.
4. Los organismos reconocidos cumplirán los requisitos mínimos establecidos en el Anexo II, así como cualquier otra medida complementaria definida con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 19, incluidos los procedimientos de reconocimiento, su seguimiento y las relaciones de trabajo y la responsabilidad entre los organismos reconocidos y las autoridades nacionales de supervisión.

Artículo 5 *Requisitos de seguridad*

1. Los requisitos reglamentarios de seguridad de Eurocontrol (ESARR) así como las posteriores enmiendas de Eurocontrol a los mismos se determinarán y adoptarán de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 19. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* las referencias de todos los requisitos ESARR.

2. El apartado 1 se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 1 del Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷ [por el que se establecen normas comunes en el sector de la aviación civil y por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Aérea].

Artículo 6

Concesión de autorizaciones y formación de controladores

~~La movilidad de los controladores de tráfico aéreo y la mejora de sus condiciones de formación serán desarrollados~~ **Sobre la base de una propuesta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo sobre la base de una propuesta de la Comisión adoptarán medidas, cuando proceda, para superar la falta de controladores y de personal de gestión del tráfico aéreo.**

Capítulo II

NORMAS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS

Artículo 7

Sistema de autorización

1. La prestación de servicios de navegación aérea estará sujeta a un sistema de autorización que certifique la idoneidad de los proveedores para prestar los servicios **y permita la cooperación entre los proveedores de servicios.**
2. Los Estados miembros expedirán y gestionarán las autorizaciones de servicios de navegación aérea. Las autorizaciones podrán concederse para cada servicio de navegación aérea por separado enumerado en el Anexo I o para un conjunto de servicios.
3. Los Estados miembros aceptarán toda autorización concedida en la Comunidad con arreglo a los requisitos del presente artículo. Sin perjuicio de los acuerdos y convenios internacionales en los que la Comunidad es parte contratante, los proveedores de servicios de tráfico aéreo serán y seguirán siendo propiedad, directamente o por participación mayoritaria, de los Estados miembros o de ciudadanos de los Estados miembros. Serán objeto de controles efectivos en todo momento por dichos Estados miembros o por dichos ciudadanos.
4. Los proveedores de servicios de navegación aérea que cumplan los requisitos del sistema de autorización podrán obtener una autorización para prestar servicios de navegación aérea. A tal fin, los proveedores de servicios de navegación aérea dirigirán su solicitud a la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro donde se encuentre su principal lugar de operaciones y, en su caso, a la oficina registrada.

¹⁷ DO L [...] de [...], p. [...].

5. Las autorizaciones especificarán las condiciones en cuanto a derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea, **prestando especial atención a la seguridad**, que estén objetivamente justificadas para cumplir los objetivos del presente Reglamento. Las condiciones relativas a las autorizaciones y los procedimientos para su concesión:
 - a) cumplirán las líneas generales del enfoque recogido en el Anexo III;
 - b) serán proporcionadas, transparentes y no discriminatorias;
 - c) evitarán cualquier conflicto de intereses en la gestión o el funcionamiento de los servicios de navegación aérea y asegurarán el acceso equitativo a todos los usuarios del espacio aéreo;
 - d) reflejarán el carácter de interés público de los servicios de navegación aérea.
6. El sistema de autorización, incluidas las condiciones armonizadas con respecto a los diversos servicios de navegación aérea y las condiciones y procedimientos relativos a la concesión de las autorizaciones, se establecerán con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 19.
7. Los proveedores de servicios de navegación aérea en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento estarán autorizados a seguir prestando los servicios siempre que cumplan lo dispuesto en los apartados 1 a 5 en un periodo de 6 meses desde la aprobación de las normas de aplicación para las autorizaciones, con arreglo al apartado 5.
8. No se permitirá a ningún proveedor de servicios de navegación aérea establecido en la Comunidad operar dentro de la Comunidad a menos que haya obtenido la autorización adecuada.

Artículo 8 *Designación de proveedores de servicios*

1. La prestación de servicios de tráfico aéreo estará sujeta a un sistema de designación que permita al proveedor de servicios operar en condiciones de exclusividad en bloques de espacio aéreo específicos y que defina las obligaciones y requisitos de funcionamiento. Los Estados miembros designarán a los proveedores de servicios para prestar servicios de tráfico aéreo en el espacio aéreo situado sobre su territorio. A tal fin, los Estados miembros podrán designar a cualquier proveedor de servicios que posea una autorización válida en la Comunidad.
2. Los servicios de tráfico aéreo que en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento sean prestados por un proveedor de servicios de navegación aérea respecto de bloques específicos de espacio aéreo justificarán la designación de dicho proveedor para los mismos servicios en los mismos bloques de espacio aéreo por un periodo máximo de tres años, sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX [relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo]. **Los proveedores de servicios de navegación aérea habrán de continuar introduciendo mejoras operativas y de seguridad.**

3. En lo que respecta a los servicios auxiliares, los servicios meteorológicos y los servicios de información aeronáutica, la concesión de las autorizaciones conferirá a los proveedores de servicios el derecho a prestar dichos servicios dentro de la Comunidad, siempre que notifiquen a las autoridades nacionales de supervisión de los Estados miembros y a la Comisión los bloques de espacio aéreo en los cuales se prestarán dichos servicios.
4. Los proveedores de servicios de navegación aérea prestarán sus servicios de forma abierta, no discriminatoria y transparente. Los servicios se prestarán en las condiciones establecidas en las autorizaciones.
5. En lo que se refiere a los bloques funcionales de espacio aéreo, establecidos de conformidad con el artículo 5 del Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX [relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo] y cuando la configuración de tales bloques funcionales de espacio aéreo difiera de la de los bloques asignados con arreglo a los apartados 1 y 2 del presente artículo, los Estados miembros designarán proveedores de servicios para que suministren servicios de tráfico aéreo en bloques funcionales de espacio aéreo. Cuando un bloque funcional de espacio aéreo se extienda sobre el territorio de más de un Estado miembro, los Estados miembros interesados designarán conjuntamente a los prestadores de servicios en el plazo de un mes desde el establecimiento del bloque funcional de espacio aéreo.

La designación de dichos proveedores de servicios se notificará inmediatamente a la Comisión.

Artículo 9

Relaciones entre proveedores de servicios

Los proveedores de servicios de navegación aérea podrán hacer uso de los servicios de otros proveedores de servicios, en particular en cuanto a servicios auxiliares, meteorológicos y de información aeronáutica. En tales casos, los proveedores de servicios de navegación aérea formalizarán sus relaciones de trabajo mediante acuerdos escritos o mediante acuerdos legales equivalentes que establezcan los deberes y funciones específicos asumidos por los proveedores. Tales acuerdos cumplirán las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.

Artículo 10

Relaciones con las autoridades militares

1. Los ~~proveedores de servicios de navegación aérea~~ **Estados miembros** tomarán las medidas necesarias ~~con vistas a celebrar~~ **para garantizar que los proveedores de servicios de navegación aérea celebren** acuerdos escritos o acuerdos legales equivalentes con las autoridades militares respecto de los bloques de espacio aéreo en los que se les haya designado. Estos acuerdos establecerán las obligaciones específicas de cada parte, incluido el alcance y los procedimientos de intercambio de datos y la transferencia de control tras la adopción de las medidas a que se refiere el artículo 12 del Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX [por el que se fija el marco para la realización del cielo único europeo]. Estos acuerdos cumplirán las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.

2. En la medida en que los Estados miembros dispongan de entidades separadas para prestar servicios civiles y militares de tráfico aéreo, **mantendrán informada** a la Comisión de la forma de organización de la cooperación entre dichas entidades **y de las acciones adoptadas para mejorar esta cooperación o, cuando sea posible, para integrar estas entidades con otras.**

Artículo 11
Separación de cuentas

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea, independientemente de su régimen jurídico o de propiedad, elaborarán, someterán a control y publicarán sus cuentas anuales con arreglo a las Normas Internacionales de Contabilidad adoptadas por la Comisión.
2. Cuando presten un conjunto de servicios, los proveedores de servicios de navegación aérea llevarán en su contabilidad interna una contabilidad separada para cada servicio de los enumerados en el Anexo I y, cuando proceda, cuentas consolidadas para otros servicios que no sean de navegación, tal como se exigiría si los servicios los prestaran empresas distintas. Cuando los proveedores de servicios de tráfico aéreo operen dentro de bloques funcionales de espacio aéreo, llevarán en su contabilidad interna una contabilidad separada para cada centro de control responsable de bloque.
3. Los proveedores de servicios informarán a la Comisión de las reglas de asignación de activos, pasivos, gastos e ingresos que apliquen en la elaboración de la contabilidad separada mencionada en el apartado 2.
4. Los Estados miembros o cualquier autoridad competente por ellos designada, así como la Comisión, tendrán derecho a consultar la contabilidad de los proveedores de servicios.

Artículo 12
Acceso y protección de datos

1. Los proveedores de servicios intercambiarán datos operativos en tiempo real entre sí y con los usuarios del espacio aéreo, a fin de satisfacer las necesidades operativas de ambos. **Sólo se utilizarán para fines operativos.**
2. Se permitirá el acceso a los datos operativos, con carácter no discriminatorio, a todos los proveedores de servicios de navegación aérea autorizados, a los usuarios del espacio aéreo y demás operadores interesados.
3. Cada proveedor de servicios establecerá las condiciones normalizadas de acceso a sus datos operativos por parte de otros proveedores de servicios y usuarios del espacio aéreo. Las autoridades nacionales de supervisión aprobarán dichas condiciones normalizadas **y adoptarán las medidas necesarias para asegurar que estos datos sólo se utilicen para fines operativos.** En su caso, se establecerán normas detalladas relativas a dichas condiciones, de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 19.

Capítulo III

SISTEMAS DE TARIFICACIÓN

Artículo 13

Disposición general

Se establecerá un sistema de tarificación para los servicios de navegación aérea, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 14 y 15, que contribuya a lograr una mayor transparencia en el establecimiento, imposición y ejecución de tarifas a los usuarios del espacio aéreo. Este sistema deberá asimismo ajustarse a lo dispuesto en el artículo 15 del Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional **y, cuando proceda, al Acuerdo multilateral relativo a las tarifas de ruta de Eurocontrol.**

Artículo 14

Principios generales

1. El sistema de tarificación procederá a la contabilización de los costes de los servicios de navegación aérea en que incurran los proveedores de servicios en nombre de los usuarios del espacio aéreo.

Repartirá los costes de los servicios de navegación aérea entre las categorías de usuarios y desarrollará una política de tarificación.

2. Al establecer la base de los costes para las tarifas, se aplicarán los principios siguientes:
 - a) Los costes que se repartirán entre los usuarios del espacio aéreo serán los costes totales de prestación de los servicios de navegación aérea, incluidos los importes de los intereses sobre la inversión de capital y la depreciación de activos, así como los costes de mantenimiento, funcionamiento, gestión y administración.
 - b) Los costes que deberán tomarse en cuenta serán los costes estimados en relación con las instalaciones y servicios, previstos y aplicados con arreglo a la 24ª edición (1998) del Plan regional de navegación aérea de la OACI, doc. Región europea nº 7754.
 - c) Los costes de los diversos servicios de navegación aérea se determinarán por separado, según lo previsto en el artículo 11.
 - d) Se determinarán claramente las subvenciones cruzadas entre los diversos servicios de navegación aérea.
 - e) Los costes externos al funcionamiento de las instalaciones y servicios al usuario del espacio aéreo, tales como los costes medioambientales, pasarán a ser, de la manera más adecuada, un componente de las tarifas de usuario.

- f) Los servicios de navegación aérea pueden generar unos ingresos suficientes para superar todos los costes de funcionamiento directos e indirectos y proporcionar rendimientos de activos razonables para las necesarias mejoras del capital.
3. En lo que respecta a las tarifas, se aplicarán en particular los siguientes principios:
- a) Las tarifas se fijarán para disponer de los servicios de navegación aérea en condiciones no discriminatorias. Al imponer las tarifas a los diversos usuarios del espacio aéreo por la utilización del mismo servicio no se distinguirá en razón de la nacionalidad o categoría del usuario del espacio aéreo.
 - b) Las tarifas deberán reflejar los costes de los servicios e instalaciones de navegación aérea utilizados por los usuarios del espacio aéreo que los generan.
 - c) La transparencia de los costes en que se basan las tarifas quedará garantizada. Se establecerán normas para el suministro de información por parte del proveedor del servicio, con el fin de permitir revisiones de las previsiones, costes reales e ingresos del proveedor. Se intercambiará periódicamente información entre las autoridades nacionales de supervisión, los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo, la Comisión y Eurocontrol.
 - d) Las tarifas ~~fomentarán~~ **tomarán en consideración** la prestación segura, eficaz y efectiva de servicios de navegación aérea al menor coste posible **compatible con el mantenimiento de un nivel elevado de seguridad** y estimularán la prestación de servicios integrados. A través de ellas se podrán proporcionar incentivos en forma de ventajas y desventajas financieras para los proveedores de servicios de navegación aérea o los usuarios del espacio aéreo. Podrán asimismo proporcionar ingresos en favor de proyectos de asistencia a determinadas categorías de usuarios o de proveedores de servicios de navegación aérea con el fin de mejorar las infraestructuras colectivas de navegación aérea, la prestación de servicios de navegación aérea y el uso del espacio aéreo.
4. Las disposiciones de aplicación en los ámbitos regulados por los apartados 1, 2 y 3 se establecerán con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 19.

Artículo 15 *Revisión de tarifas*

1. La Comisión realizará una revisión continua del cumplimiento de los principios y normas a que se refieren los artículos 13 y 14, con la colaboración, en especial, de las autoridades nacionales de supervisión. La Comisión podrá también establecer los mecanismos necesarios para hacer uso de la experiencia de Eurocontrol.
2. A instancia de uno o más Estados miembros que consideren que los principios y normas no se han aplicado adecuadamente, o de oficio, la Comisión investigará los casos de incumplimiento o de no aplicación de los principios por parte de los proveedores de servicios. En el plazo de dos meses desde la recepción de una petición y tras consultar al "Comité del cielo único" conforme al procedimiento contemplado en el apartado 3 del artículo 19, la Comisión adoptará una decisión

sobre la aplicación de los artículos 13 y 14 y decidirá si el proveedor de servicios puede seguir aplicando el principio o la norma en cuestión.

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

Capítulo IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 16

Régimen de funcionamiento

Con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 19 del presente Reglamento, se establecerán disposiciones de aplicación para la presentación de la información requerida con arreglo al artículo 10 del Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX [por el que se fija el marco para la realización del cielo único europeo], que permitan comparar y mejorar la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo. La presentación de información:

- a) fomentará el funcionamiento, dentro del sistema en su conjunto, de una red de proveedores de servicios de navegación aérea en la Comunidad;
- b) ofrecerá una perspectiva de la capacidad de los proveedores de servicios de navegación aérea para prestar los servicios necesarios;
- c) mejorará el proceso de consultas entre los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea;
- d) permitirá la definición y el fomento de las mejores prácticas, **en particular mediante una serie de indicadores de seguridad.**

Artículo 17

Adaptación al progreso técnico

1. A efectos de adecuación a la evolución técnica, y de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 19, podrán introducirse modificaciones en:
 - a) los Anexos del presente Reglamento;
 - b) la referencia al Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI contenida en el apartado 2 del artículo 14.
2. La Comisión publicará las disposiciones de aplicación adoptadas con arreglo al presente Reglamento en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 18

Confidencialidad

Las autoridades nacionales de supervisión no revelarán la información protegida por la obligación de secreto profesional, en particular la información sobre proveedores de servicios, sus relaciones comerciales o los componentes de sus costes.

El párrafo primero se entenderá sin perjuicio del derecho de las autoridades nacionales de supervisión a ordenar revelar información cuando sea esencial para el desempeño de sus funciones, en tal caso la información revelada será proporcional y estará relacionada con los intereses legítimos de los proveedores de servicios en la protección de sus secretos comerciales.

Además, el párrafo primero no excluirá la publicación de información sobre las condiciones y el funcionamiento de la prestación de los servicios, lo cual no incluirá la información de naturaleza confidencial a que se refiere el artículo 16.

Artículo 19

Procedimientos de Comité

1. La Comisión estará asistida por el "Comité del cielo único" previsto en el artículo 7 del Reglamento (CE) n° XX/XX [por el que se fija el marco para la realización del cielo único europeo].
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7 y 8 de la misma.

El periodo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.

3. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el procedimiento consultivo previsto en el artículo 3 de la Decisión 1999/468/CE, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7 y 8 de la misma.

Artículo 20

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I

SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Servicios de tráfico aéreo

1. **Servicios de control de zona:** control del tráfico aéreo de los vuelos controlados en zonas de control. El control del tráfico aéreo es un servicio prestado para prevenir colisiones entre aviones y en la zona de maniobras entre aviones y obstáculos, así como para agilizar y mantener el flujo regular del tráfico aéreo.
2. **Servicios de control de aproximación:** servicio de control del tráfico aéreo para las llegadas y salidas de vuelos controlados.
3. **Servicios de control del aeródromo:** servicio de control del tráfico aéreo para el tráfico del aeródromo.

Otros servicios

4. **Servicios de búsqueda y rescate:** servicios de asistencia a los aviones en dificultades y a los supervivientes de accidentes de aviones.
5. **Servicios meteorológicos:** servicios que suministran a los operadores, al personal de vuelo, a las unidades de servicios de tráfico aéreo, a las unidades de servicios de búsqueda y rescate, a los aeropuertos y a otros servicios relacionados con el funcionamiento o el desarrollo de la navegación aérea la información necesaria para desempeñar sus funciones respectivas.
6. **Servicios de información aeronáutica:** servicio prestado para garantizar el flujo de información necesario para la seguridad, regularidad y eficacia de la navegación aérea internacional.

Servicios auxiliares

7. **Servicios de comunicación:** servicios de comunicación prestados para cualquier fin aeronáutico.
8. **Servicios de navegación:** servicios de navegación prestados para cualquier fin aeronáutico.
9. **Servicios de vigilancia:** servicios de vigilancia prestados para cualquier fin aeronáutico.

ANEXO II

REQUISITOS MÍNIMOS DE LOS ORGANISMOS RECONOCIDOS

Los organismos reconocidos deberán:

- probar documentalmente una amplia experiencia en evaluación de entidades públicas y privadas de los sectores del transporte aéreo, especialmente de proveedores de servicios de navegación aérea y en otros sectores similares en uno o más ámbitos regulados por el presente Reglamento;
- contar con normas y reglamentaciones completas para el examen periódico de las entidades anteriormente mencionadas, publicadas, actualizadas y mejoradas constantemente a través de programas de investigación y desarrollo;
- no estar **vinculadas económicamente** a proveedores de servicios de navegación aérea u otros proveedores dedicados con fines comerciales a la prestación de servicios de navegación aérea o a servicios de transporte aéreo, **ni controladas por dichos proveedores**;
- disponer de personal técnico, directivo, de apoyo y de investigación significativo, **cualificado** y proporcional a las tareas que deben realizar;
- estar gestionadas y administradas para garantizar el carácter confidencial de la información exigida por la administración;
- estar dispuestas a suministrar la información requerida a la autoridad nacional de supervisión y a la Comisión;
- contar con una política y unos objetivos definidos y documentados, y asumir el compromiso correspondiente, de defensa de la calidad y garantizar que esta política se entiende, aplica y mantiene a todos los niveles de la organización;
- haber desarrollado, aplicado y mantenido un sistema interno de calidad eficaz basado en partes adecuadas de las normas de calidad internacionalmente reconocidas y de conformidad con EN 45004 (organismos de inspección) y con EN 29001, según la interpretación de los requisitos del plan de certificación de sistemas de calidad ("*Quality System Certification Scheme Requirements*") de IACS;
- estar sometidas a la certificación de su sistema de calidad por un organismo independiente de auditores reconocido por la administración del Estado miembro en que estén establecidas.

ANEXO III

CONDICIONES QUE PUEDEN ADJUNTARSE A LAS AUTORIZACIONES

1. Información general relacionada con
 - el destinatario de la autorización,
 - una descripción general del objetivo de la autorización,
 - la confirmación de la capacidad del organismo expedidor para conceder la autorización,
 - referencias completas de la legislación aplicable conforme a la cual se expide y será utilizada la autorización,
 - una indicación clara del periodo de validez de la autorización,
 - el periodo de notificación necesario para que el proveedor de servicios autorizado renuncie a la autorización o para que la autoridad nacional de supervisión la revoque,
 - la definición de las condiciones incluidas en la autorización,
2. Condiciones relativas a:
 - la estructura organizativa y de propiedad del proveedor de servicios, incluida la prevención del conflicto de intereses,
 - la solvencia financiera del proveedor de servicios y el seguro frente a riesgos de responsabilidad civil,
 - la idoneidad del titular de las autorizaciones, especialmente en cuanto a experiencia pasada y credibilidad, sistemas y procesos de gestión de la calidad y la seguridad y políticas de recursos humanos **y plantillas adecuadas para todas las categorías de personal de gestión del tráfico aéreo.**
 - al suministro de la información razonablemente necesaria para verificar el cumplimiento de las condiciones aplicables, incluida la publicación regular por los proveedores de servicios de planes comerciales, datos financieros y operativos y la notificación de incidentes con implicaciones de seguridad,
 - la gestión de activos relevantes para la prestación del servicio autorizado, incluidos los recursos humanos y de capital,
 - al acceso no discriminatorio a los servicios por parte de los usuarios del espacio aéreo y el nivel exigido de eficacia de dichos servicios, incluidos los niveles de seguridad e interoperabilidad,
 - la circunscripción o restricción de actividades comerciales distintas de las relacionadas con la prestación de servicios de navegación aérea,

- cualquier otra condición legal no específica de los servicios de navegación aérea,
- las medidas adoptadas por los Estados miembros con arreglo a los requisitos de interés público reconocidos por el Tratado, especialmente en relación con la moralidad y la seguridad públicas, incluida la investigación de actividades delictivas y la política pública.

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión¹⁸,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social¹⁹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²⁰,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado²¹,

Considerando lo siguiente:

- (1) La creación del cielo único europeo requiere un enfoque armonizado para regular la organización y utilización del espacio aéreo.
- (2) El informe del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo (en lo sucesivo, el "Grupo de alto nivel") ha confirmado la necesidad de normas de nivel comunitario para concebir, regular y gestionar estratégicamente el espacio aéreo en el ámbito europeo y mejorar la gestión del flujo de tráfico aéreo.
- (3) La Comunicación de la Comisión sobre la creación del cielo único europeo²² preconiza una reforma estructural que permita crear el cielo único europeo a través de una gestión integrada del espacio aéreo y el desarrollo de nuevos conceptos y procedimientos de tráfico aéreo.
- (4) El Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo²³ fija el marco para la realización del cielo único europeo.

¹⁸ DO C [...] de [...], p. [...].

¹⁹ DO C [...] de [...], p. [...].

²⁰ DO C [...] de [...], p. [...].

²¹ DO C [...] de [...], p. [...].

²² COM(2001) 123 final.

²³ DO L [...] de [...], p. [...].

- (5) El espacio aéreo es un recurso común que debe utilizarse de forma flexible para garantizar transparencia y equidad a todos los usuarios, teniendo también en cuenta las necesidades de seguridad y defensa de los Estados miembros y sus compromisos en organismos internacionales.
- (6) Es fundamental una gestión eficaz del espacio aéreo para aumentar la capacidad del sistema de servicios de tráfico aéreo, para responder de forma óptima a las diversas necesidades de los usuarios y para lograr el uso más flexible posible del espacio aéreo.
- (7) Las actividades de la Organización europea para la seguridad de la navegación aérea (en lo sucesivo, "Eurocontrol") confirman que el sistema de rutas y la estructura del espacio aéreo existente no pueden desarrollarse eficazmente en régimen de aislamiento, dado que cada Estado miembro es un elemento integrante de la red europea de gestión del tráfico aéreo. **Por consiguiente, es importante que el presente Reglamento también tome debidamente en consideración la red europea de gestión del tráfico aéreo fuera de las fronteras de la Comunidad**
- (8) El espacio aéreo único deberá establecerse para el tráfico de ruta del espacio aéreo superior. Debe definirse consecuentemente la interfaz entre dicho espacio aéreo y el espacio aéreo inferior, es decir, el regional y el local.
- (9) La delimitación del espacio aéreo donde se prestarán los servicios de tráfico aéreo deberá hacerse en función de la necesidad de servicios eficaces más que en relación con las fronteras nacionales. **El plan para la creación de bloques de espacio aéreo funcionales habrá de tomar en consideración, siempre que sea posible y procedente, las recomendaciones de Eurocontrol**
- (10) ~~Los usuarios del espacio aéreo se enfrentan a condiciones dispares de acceso y libertad de movimientos en el espacio aéreo comunitario. Ello se debe a~~ La falta de armonización en la clasificación del espacio aéreo **repercute en su organización operativa óptima.**
- (11) Las limitaciones para definir una red de rutas causan concentraciones de flujos de tráfico aéreo en puntos de paso fijos o en enlaces de aerovías, mientras que ~~el principio~~ **la introducción** de encaminamientos optimizados del tráfico, **subordinados al mantenimiento de un nivel elevado de seguridad,** es la forma mejor, más económica y ecológica de utilizar el espacio aéreo comunitario.
- (12) Es fundamental establecer una estructura común y armonizada del espacio aéreo para que la distribución actual y futura del espacio aéreo se base en principios comunes y para diseñar y gestionar el espacio aéreo de acuerdo con normas armonizadas.
- (13) Conviene extender al espacio aéreo inferior esta estructura armonizada de espacio aéreo.
- (14) Las diferentes formas de organización de la cooperación civil y militar en la Comunidad impiden una gestión uniforme y oportuna del espacio aéreo y la introducción de cambios. El éxito del cielo único europeo depende de una cooperación eficaz entre las autoridades civiles y militares **a nivel nacional y a escala de la Unión Europea.**

- (15) Debe aplicarse eficazmente el concepto de utilización flexible del espacio aéreo y la cooperación en la gestión para adaptar paulatinamente el adiestramiento militar al tráfico aéreo civil. Es necesario que la localización, el tamaño y los plazos para utilizar los sectores del espacio aéreo destinados a fines militares sean óptimos, especialmente durante los periodos punta de tráfico aéreo civil y en el espacio aéreo de alta densidad.
- (16) Las operaciones militares deben protegerse siempre que la aplicación de principios y criterios comunes sea perjudicial para su funcionamiento seguro y eficaz.
- (17) Deben adoptarse medidas adecuadas para mejorar la eficacia de la gestión del flujo de tráfico aéreo, **al objeto de prestar asistencia a las unidades operativas existentes, incluida, cuando proceda, la Unidad central de gestión del flujo de Eurocontrol, a la hora de garantizar unas operaciones de vuelo eficientes**.
- (18) Con arreglo a las conclusiones del Grupo de alto nivel, Eurocontrol es el organismo con la experiencia adecuada para servir de apoyo a la Comunidad en su función reguladora. En consecuencia, Eurocontrol debe poder desarrollar proyectos de medidas, bajo acuerdos apropiados sujetos al cumplimiento por parte de Eurocontrol de las condiciones que se incluirán en un marco de cooperación entre la Comisión y Eurocontrol.
- (19) Se debe informar y consultar, de manera adecuada, a las asociaciones de usuarios del espacio aéreo, de proveedores de servicios de navegación aérea y de la industria de fabricación en relación con todas las medidas que afecten a los aspectos técnicos de la realización del cielo único europeo.**
- (20)** Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, el establecimiento de un espacio aéreo europeo como espacio aéreo operativo único, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros en razón de la dimensión transnacional de la acción, y, por consiguiente, pueden lograrse mejor en el ámbito comunitario, garantizando disposiciones de ejecución que tengan en cuenta las especificidades locales, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.
- (21)** Constituyendo las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento medidas de alcance general a efectos del artículo 2 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión²⁴, conviene que tales medidas sean adoptadas con arreglo al procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de dicha Decisión.

²⁴

DO L 184 de 17.7.1999, p.23.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Capítulo I

ASPECTOS GENERALES

Artículo 1 *Ámbito de aplicación*

1. El presente Reglamento se refiere a la organización y utilización del espacio aéreo de conformidad y dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° XXXX/XXXX [por el que se establece el marco para la creación del cielo único europeo].
2. El presente Reglamento se aplicará al espacio aéreo en el que los Estados miembros designen a los proveedores de servicios de navegación aérea tal como establece el artículo 8 del Reglamento (CE) n° XXXX/XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵ [relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo].

Artículo 2 *Objetivo*

El objetivo del presente Reglamento es establecer un espacio aéreo comunitario único y operativo en el que los procedimientos comunes de configuración, planificación y gestión garanticen el funcionamiento eficaz y seguro de la gestión del tráfico aéreo.

La utilización del espacio aéreo comunitario afianzará el funcionamiento de los servicios de navegación aérea como un conjunto coherente y global de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° XXXX/XXXX [relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo].

Artículo 3 *Definiciones*

A efectos del presente Reglamento se aplicarán las definiciones establecidas en el artículo 2 del Reglamento (CE) n° XXXX/XXXX [por el que se fija el marco para la realización del cielo único europeo].

Se entenderá asimismo por:

- a) "espacio aéreo operativo único", **un espacio aéreo en el que se aplican** los procedimientos uniformes de gestión del espacio aéreo y ~~las~~ normas de seguridad **comunes** para **garantizar** la realización del control del tráfico aéreo **en condiciones de eficiencia y de seguridad**;

²⁵ DO L [...] de [...], p. [...].

- b) "configuración del espacio aéreo", el proceso adecuado, eficaz y eficiente de reestructuración, división y aplicación de categorías del espacio aéreo junto con la planificación de las rutas y del espacio aéreo;
- c) "región de información de vuelo", un espacio aéreo de dimensiones definidas en el que se prestan servicios de información de vuelo y servicios de alerta;
- d) "nivel de división", la línea divisoria entre el espacio aéreo superior y el espacio aéreo inferior;
- e) "espacio aéreo superior", el espacio aéreo por encima de un determinado nivel de vuelo;
- f) "espacio aéreo inferior", el espacio aéreo por debajo de un determinado nivel de vuelo;
- g) "nivel de vuelo", una superficie de presión atmosférica constante relativa a 1013,2 hectopascuales de presión específica de referencia y separada de otras superficies similares por intervalos de presión específicos;
- h) "bloque de espacio aéreo", un espacio aéreo de dimensiones definidas, sobre agua o tierra, en el que se prestan servicios de navegación aérea;
- i) "bloque funcional de espacio aéreo", un bloque de espacio aéreo de dimensiones definidas óptimamente;
- j) "centro de control de área", una unidad operativa creada para prestar servicios de control de tráfico aéreo en un bloque de espacio aéreo dentro de su jurisdicción;
- k) "clasificación del espacio aéreo", la clasificación de los espacios aéreos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por orden alfabético en clases de la A a la G, tal como se especifican en el Apéndice 4 de la 12ª edición de julio de 1998 del Anexo 11 del Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional, también definidos como espacios aéreos de dimensiones definidas, ordenados alfabéticamente, en los que pueden operar tipos específicos de vuelos y para los que se han especificado normas de funcionamiento;
- l) "encaminamiento ~~directo~~ **optimizado**", una operación que permite a un avión en vuelo recorrer directamente la distancia entre dos puntos ~~situados fuera del plan de rutas~~ **siempre y cuando existan los medios tecnológicos necesarios para apoyar tal operación**;
- m) "red de rutas", la red de rutas específicas que canaliza el flujo de tráfico aéreo en la medida necesaria para prestar los servicios de tráfico aéreo;
- n) "sector", una subdivisión de la totalidad ~~de las funciones de control~~ **del bloque de espacio aéreo** en partes del espacio aéreo manejables en las que puede medirse el flujo máximo y la capacidad;

- o) "utilización flexible del espacio aéreo", el concepto de gestión del espacio aéreo aplicado en la zona de la Conferencia europea de Aviación Civil, tal como se especifica en la primera edición de 5 de febrero de 1996 del manual de gestión del espacio aéreo para la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo (Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace) publicado por Eurocontrol;
- p) "gestión del espacio aéreo", la función de planificación con el objetivo principal de aprovechamiento máximo del espacio aéreo disponible mediante un sistema dinámico de reparto del tiempo (time sharing) y, en ocasiones, la segregación del espacio aéreo entre diversas categorías de usuarios del espacio aéreo, basada en las necesidades a corto plazo;
- q) "gestión del flujo de tráfico aéreo", el servicio establecido con el objetivo de contribuir a un flujo seguro, ordenado y rápido del tráfico aéreo, garantizando la ~~mayor~~ utilización ~~posible~~ **segura y eficiente** de la capacidad de control del tráfico y la compatibilidad del volumen de tráfico con las capacidades declaradas por los correspondientes proveedores de servicios de tráfico aéreo;
- r) "colaboración en la toma de decisiones", el proceso de intercambio de información entre proveedores de servicios de tráfico aéreo, operadores aeroportuarios, gestores del flujo de tráfico aéreo y usuarios del espacio aéreo para lograr una mayor flexibilidad en la distribución de franjas horarias/rutas y procesos de coordinación de vuelo para aprovechar al máximo la escasez de capacidades.

Capítulo II

ARQUITECTURA DEL ESPACIO AÉREO

Artículo 4

Creación de una región europea de información de vuelo del espacio aéreo superior

1. Teniendo en cuenta los requisitos de la OACI, especificados en la 12ª edición de julio de 1998 del Anexo 11 del Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional, se creará en el espacio aéreo superior una región europea única de información de vuelo del espacio aéreo superior (EUIR).
2. El nivel de división entre el espacio aéreo superior y el espacio aéreo inferior se fijará en el nivel de vuelo 285, **sin perjuicio de las desviaciones marginales que puedan decidirse con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 16 y que resulten justificadas por un flujo de tráfico aéreo seguro, ordenado, eficiente y rápido y una prestación óptima de servicios de tráfico aéreo.**
3. En un plazo de tres años desde el establecimiento de la EUIR, el Parlamento Europeo y el Consejo, basándose en una propuesta de la Comisión, ampliarán el concepto mencionado en el apartado 1 a fin de incluir la creación de una región europea de información de vuelo del espacio aéreo inferior.

4. La Comisión adoptará las medidas necesarias para el reconocimiento de la EUIR por parte de la OACI tal como lo requiere la décima edición (julio de 1997) del Anexo 15 del Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional. La Comisión, en colaboración con Eurocontrol, organizará asimismo la publicación de una información aeronáutica única relativa a la EUIR, mediante la consolidación de la información aeronáutica nacional existente. Esta publicación incorporará todos los cambios introducidos en los requisitos y procedimientos por la aplicación del cielo único europeo.
5. **En el ejercicio de sus funciones, la Comisión tendrá en cuenta de las obligaciones que se deriven de los acuerdos regionales celebrados en el marco de la OACI en relación con el espacio aéreo en el que la prestación de servicios de navegación aérea se haya atribuido a los Estados miembros.**

Artículo 5

Reconfiguración del espacio aéreo superior

1. La EUIR se reconfigurará en bloques funcionales de espacio aéreo de tamaño mínimo en función de la eficacia y la seguridad. No es preciso que los límites de tales bloques funcionales de espacio aéreo coincidan con las fronteras nacionales. Se crearán bloques funcionales de espacio aéreo para permitir la prestación de servicios de tráfico aéreo dentro de los centros de control de área responsables del tamaño óptimo del espacio aéreo en la EUIR.
2. Se definirán bloques funcionales de espacio aéreo de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 16. La definición de dichos bloques funcionales de espacio aéreo:
 - a) consolidará de forma **segura y** eficaz el modelo actual y futuro del tráfico aéreo;
 - b) garantizará que la configuración de cada bloque de espacio aéreo contribuya a lograr la máxima eficacia del conjunto del espacio aéreo europeo, **tomando debidamente en consideración el mantenimiento de un elevado nivel de seguridad**;
 - c) tendrá en cuenta los recursos humanos y de capital de los diversos proveedores de servicios;
 - d) ~~reducirá los costes de transacción~~ **optimizará la coordinación** entre los diversos centros de control de área;
 - e) asegurará la coherencia entre las configuraciones del espacio aéreo superior e inferior.

Artículo 6 *Clasificación del espacio aéreo*

La EUIR se definirá de acuerdo con una clasificación armonizada del espacio aéreo que garantice la prestación sin fisuras de servicios de navegación aérea en toda la Comunidad y que establezca una categoría única del medio en el que los proveedores de servicios de tráfico aéreo conozcan todo el tráfico aéreo en lo que respecta a posiciones e intenciones de vuelo.

Dicha clasificación se establecerá aplicando en común y de forma simplificada la clasificación del espacio aéreo actualmente prescrita en el Capítulo 2 de la 12ª edición (julio de 1998) del Anexo 11 del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional.

Las normas de aplicación necesarias en los ámbitos regulados por los párrafos primero y segundo se adoptarán con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 16.

Artículo 7 *Encaminamiento ~~directo~~ **optimizado** en el espacio aéreo superior*

Los proveedores de servicios de navegación aérea organizarán la aplicación gradual del encaminamiento ~~directo~~ **optimizado** en la EUIR, que se someterá a análisis de seguridad **y contemplará los aspectos de capacidad global**, como la forma más económica y ecológica de utilizar el espacio aéreo comunitario.

Los proveedores de servicios informarán regularmente de dicha aplicación a la Comisión.

Artículo 8 *Configuración uniforme del espacio aéreo*

La estructuración, división y categorización del espacio aéreo, junto con la planificación de las rutas, se basarán en un proceso de configuración eficaz y eficiente incluido en el concepto acordado de funcionamiento. A este fin, se elaborarán normas, principios y criterios comunes del espacio aéreo en cuanto a configuración del sector, especialmente de los sectores transfronterizos, y la configuración de las rutas se basará en el "Concepto y criterios de la red de rutas EUR a medio plazo y sectorialización del espacio aéreo asociado", versión 4 EATMP ARN publicado por Eurocontrol el 1 de abril de 2001.

Las normas de aplicación en los ámbitos regulados por el párrafo primero se adoptarán con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 16.

Artículo 9 *Coherencia con la configuración del espacio aéreo inferior*

Sobre la base de los criterios especificados en el apartado 2 del artículo 5, y en lo que respecta al concepto de bloques funcionales de espacio aéreo, se armonizará la planificación y configuración del espacio aéreo inferior a fin de que sea coherente con el espacio aéreo superior, y se tendrá en cuenta el medio ambiente de los aeropuertos y sus alrededores, de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 16. El concepto se ampliará a fin de establecer bloques similares en el espacio aéreo inferior, y concretamente para abordar los problemas transfronterizos de los vuelos de corto y medio alcance.

Los proveedores de servicios de navegación armonizarán las prácticas y las operaciones de aproximación y salida de aviones, y sus movimientos por la superficie del aeropuerto. Se adoptará un procedimiento común para definir tales prácticas, con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 16, que incluirá métodos de evaluación de riesgos para verificar la viabilidad local de los procedimientos.

Capítulo III

COORDINACIÓN CIVIL - MILITAR

Artículo 10

Cooperación civil - militar

1. Los Estados miembros garantizarán la distribución y utilización eficaz del espacio aéreo por los usuarios civiles y militares mediante la aplicación uniforme y plena del concepto de utilización flexible del espacio aéreo.
2. Los Estados miembros facilitarán la organización de la cooperación civil y militar en todos los aspectos de la gestión del flujo y del espacio aéreo. Los proveedores civiles y militares de servicios de navegación aérea intercambiarán información con arreglo a las medidas previstas en el artículo 10 del Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX [relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo].
3. Teniendo en cuenta las condiciones generales de la gestión del flujo de tráfico aéreo, definida en el artículo 13, y con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 16, se establecerán criterios:
 - a) de utilización del espacio aéreo segregado, incluyendo los factores para determinar la extensión horizontal y vertical, la ubicación de dicho espacio aéreo y su subdivisión en elementos funcionales que se activarán en función de la demanda;
 - b) de aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo.

Tales criterios pondrán en práctica los principios previstos en el artículo 4 del Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX [por el que se fija el marco para la realización del cielo único europeo].

4. Los Estados miembros fomentarán la integración plena de la defensa aérea en la gestión del espacio aéreo, garantizando la plena utilización del espacio aéreo con arreglo a determinadas condiciones y medidas convenidas y teniendo en cuenta las necesidades de la seguridad nacional.
5. Sin perjuicio de los acuerdos y convenios internacionales en los que la Comunidad sea parte contratante y a fin de garantizar la seguridad de la aviación civil, los Estados miembros podrán solicitar la presentación de un plan de vuelo a todo vuelo militar que entre en el espacio aéreo en el que hayan designado proveedores de servicios de tráfico aéreo de conformidad con los artículos 8 y 9 del Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX [relativo a la prestación de servicios de

navegación aérea en el cielo único europeo], independientemente del origen o del destino del vuelo.

Artículo 11
Exención temporal para ajustes

En caso de perturbaciones graves de las operaciones militares, uno o más Estados miembros podrán pedir a la Comisión que proponga ajustes a los criterios definidos con arreglo al apartado 3 del artículo 10 en su territorio. En tanto se preparan dichos ajustes, la Comisión concederá al Estado o Estados miembros una exención temporal de aplicación de dichos criterios.

Artículo 12
Difusión de información

Con arreglo al artículo 10 del Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX [por el que se fija el marco para la realización del cielo único europeo], los Estados miembros presentarán a la Comisión la información necesaria sobre la demanda y la utilización real del espacio aéreo prohibido, cerrado o restringido por motivos militares, para su posterior análisis y publicación.

Capítulo IV

GESTIÓN DEL FLUJO

Artículo 13
Gestión del flujo de tráfico aéreo

A fin de aprovechar al máximo las capacidades disponibles en la utilización del espacio aéreo y de reforzar los procedimientos de gestión del flujo, se adoptarán normas de gestión del flujo de tráfico aéreo. Estas normas se basarán en la transparencia y eficacia y garantizarán la disponibilidad de las capacidades con flexibilidad y a su debido tiempo. Las normas contribuirán a crear un marco para la toma de decisiones operativas por los proveedores de servicios de navegación aérea, los propietarios de aeropuertos y los usuarios del espacio aéreo, basado en la colaboración en la toma de decisiones. Tales normas se referirán a:

- a) una política coherente de rutas y orientación del tráfico, que se definirá en una única publicación;
- b) la coherencia entre las franjas horarias de los aeropuertos y las franjas horarias asignadas por la Unidad central de gestión del tráfico;
- c) las incoherencias en la planificación de los vuelos;
- d) las opciones de desvío del tráfico aéreo de zonas congestionadas hacia rutas en zonas menos congestionadas;
- e) las normas prioritarias de acceso al espacio aéreo, especialmente en periodos de congestión y crisis, **que permitan un flujo seguro y ordenado del tráfico.**

Las disposiciones de aplicación necesarias se adoptarán con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 16.

Capítulo V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 14 Procedimientos

En la preparación de las normas de aplicación a que se refiere el presente Reglamento, la Comisión podrá pedir, en su caso, a Eurocontrol que elabore proyectos de medidas sobre la base de un programa de trabajo establecido por la Comisión.

Artículo 15 Revisión de las medidas

1. A efectos de adaptación al progreso técnico podrán realizarse, con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 16, ajustes respecto:
 - a) al nivel de vuelo a que se refiere el apartado 2 del artículo 4;
 - b) a las referencias a los documentos de la OACI y Eurocontrol contempladas en los artículos 3, 4, 6 y 8.
2. La Comisión publicará las normas de aplicación adoptadas con base en el presente Reglamento en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 16 Procedimientos de Comité

1. La Comisión estará asistida por el "Comité del cielo único" previsto en el artículo 7 del Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX [por el que se fija el marco para la realización del cielo único europeo].
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7 y 8 de la misma.
3. El periodo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.

Artículo 17
Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
EL Presidente

Por el Consejo
El Presidente

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tráfico aéreo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión²⁶,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social²⁷

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²⁸,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado²⁹,

Considerando lo siguiente:

- (1) A fin de crear el cielo único europeo, deben adoptarse medidas en cuanto a equipos, sistemas y procedimientos relacionados, con objeto de garantizar el funcionamiento sin fisuras de la red de gestión del tráfico aéreo coherente con la prestación de servicios aéreos con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° XXXX/XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo, de ... de ... 200..., [relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo]³⁰ y con la organización y utilización del espacio aéreo según lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° XXXX/XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo, de ... de ... 200..., [relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo]³¹.
- (2) El informe del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo (en lo sucesivo, el "Grupo de alto nivel") ha confirmado la necesidad de establecer una normativa técnica basada en un "nuevo enfoque" con arreglo a la Resolución del Consejo, de 7 de mayo de 1985 relativa a una nueva aproximación en materia de armonización y de normalización³², en la que los requisitos, reglas y normas esenciales sean complementarios y coherentes.

²⁶ DO C [...] de [...], p. [...].

²⁷ DO C [...] de [...], p. [...].

²⁸ DO C [...] de [...], p. [...].

²⁹ DO C [...] de [...], p. [...].

³⁰ DO L [...] de [...], p. [...].

³¹ DO L [...] de [...], p. [...].

³² DO C 136 de 4.6.1985, p. 1.

- (3) El Reglamento (CE) n° XXXX/XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo³³ fija el marco para la realización del cielo único europeo.
- (4) La red de gestión del tráfico aéreo es una estructura compleja y extremadamente interactiva en la que interviene un gran número de sistemas y componentes de tierra y aire —y en el espacio— que incluye instalaciones, equipamiento, programas y soportes físicos informáticos, así como las personas que los manejan.
- (5) El informe del Grupo de alto nivel ha confirmado que aunque en los últimos años se ha avanzado hacia el funcionamiento sin fisuras de la red de gestión del tráfico aéreo en Europa, la situación sigue siendo insatisfactoria debido al bajo nivel de integración entre los sistemas nacionales de gestión del tráfico aéreo y a la lentitud con que se introducen los nuevos conceptos de funcionamiento y tecnología necesarios para generar la capacidad adicional requerida.
- (6) Este bajo nivel de integración en el ámbito comunitario se traduce en una serie de insuficiencias graves y costes adicionales de mantenimiento y adquisición y en dificultades de coordinación operativa.
- (7) El predominio de las especificaciones técnicas nacionales en la adquisición de suministros, a menudo elaboradas entre el proveedor de servicios de navegación aérea y la industria nacional de fabricación, ha provocado la fragmentación de los equipos del mercado y no facilita la cooperación industrial en el ámbito comunitario. Las consecuencias de esta situación afectan especialmente a la industria, que debe adaptar considerablemente sus productos a cada mercado nacional. Estas prácticas hacen que el desarrollo y la aplicación de la nueva tecnología dificulten y reduzcan innecesariamente el ritmo de introducción de los nuevos conceptos operativos que son necesarios para aumentar la capacidad.
- (8) Por tanto, redundante en el interés de todos los que intervienen en la gestión del tráfico aéreo desarrollar un nuevo planteamiento de cooperación que permita la participación equilibrada de todos, estimulando la creatividad y la puesta en común de los conocimientos, experiencias y riesgos. Dicha cooperación debe tender a definir, en colaboración con la industria de fabricación, un conjunto coherente de especificaciones comunitarias capaz de satisfacer la mayor gama de necesidades—~~a partir de las cuales el proveedor de servicios de navegación aérea puede elegir los elementos que mejor se adapten a su situación y limitar las adaptaciones locales al máximo.~~
- (9) En consecuencia, es conveniente definir los requisitos esenciales que se aplicarán a los sistemas y elementos constitutivos de la red de gestión del tráfico aéreo. Dada la complejidad de la red de gestión del tráfico aéreo ha sido necesario dividirla en una serie de sistemas.
- (10) El desarrollo y la adopción de especificaciones comunitarias sobre la red de gestión del tráfico aéreo, sus sistemas y elementos constitutivos es una forma adecuada de definir las condiciones técnicas y operativas necesarias para satisfacer los requisitos esenciales. El cumplimiento de estas especificaciones europeas debe crear una presunción de conformidad con los requisitos fundamentales.

³³ DO L [...] de [...], p. [...].

- (11) En el caso de algunos sistemas que son importantes para el cumplimiento de los requisitos esenciales del presente Reglamento, es preciso adoptar normas de aplicación. También deben adoptarse normas de aplicación para facilitar la coordinación e introducción de nuevos conceptos en la gestión del tráfico aéreo. La conformidad de dichas normas debe mantenerse de manera permanente. Las normas de aplicación deben basarse en las reglas y normativa desarrolladas por organizaciones internacionales como Eurocontrol o la OACI.
- (12) Con arreglo a las conclusiones del Grupo de alto nivel, Eurocontrol es el organismo con la experiencia adecuada para servir de apoyo a la Comunidad en su función reguladora. En consecuencia, Eurocontrol debe poder desarrollar proyectos de medidas, bajo acuerdos apropiados sujetos al cumplimiento por parte de Eurocontrol de las condiciones que se incluirán en un marco de cooperación entre la Comisión y Eurocontrol.
- (13) A fin de garantizar la separación entre la elaboración de normas y las funciones de normalización, las especificaciones comunitarias deben ser desarrolladas principalmente por organismos europeos de normalización, conjuntamente con la Organización Europea de Equipos de Aviación Civil (EUROCAE) y adoptar la forma de normas europeas.
- (14) EUROCAE es una organización sin fines lucrativos que se encarga de preparar proyectos de especificaciones técnicas sobre equipos de aviación civil. Pueden ser miembros de ella todas las partes interesadas de la aviación incluidos, en particular, los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo y la industria de fabricación. EUROCAE debe establecer relaciones formales con los organismos europeos de normalización a fin de que sus especificaciones puedan reconocerse como normas europeas según los procedimientos fijados por las organizaciones europeas de normalización.
- (15) Eurocontrol debe asimismo poder desarrollar, en caso necesario, especificaciones comunitarias sujetas al cumplimiento de los principios de la Resolución del Consejo de 7 de mayo de 1985, y con arreglo a los procedimientos de normalización generales de la Comunidad. Dichos procedimientos deben incluir como mínimo el cumplimiento de los principios de apertura, transparencia, imparcialidad, consenso, mantenimiento, acceso público a las especificaciones, eficacia, responsabilidad y coherencia. A tal fin, se incluirán disposiciones detalladas en un documento que constituirá el marco de cooperación con Eurocontrol.
- (16) Los procedimientos que regulan la evaluación de la conformidad o el uso adecuado de los componentes deben basarse en el uso de los módulos previstos en la Decisión 93/465/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1993, relativa a los módulos correspondientes a las diversas fases de los procedimientos de evaluación de la conformidad y a las disposiciones referentes al sistema de colocación y utilización del marcado "CE" de conformidad, que van a utilizarse en las directivas de armonización técnica³⁴. En la medida necesaria, estos módulos deben ampliarse para abarcar los requisitos específicos de las industrias afectadas.

³⁴ DO L 220 de 30.8.93, p. 23.

- (17) El mercado en cuestión es de pequeñas dimensiones, consiste en sistemas y componentes de uso casi exclusivo por la gestión del tráfico aéreo y no destinados al gran público. En consecuencia, sería excesivo adjudicar la marca CE a estos componentes ya que, con arreglo a la evaluación de la conformidad o a la adecuación para el uso, es suficiente la declaración de conformidad del fabricante. Esto no debe afectar a la obligación del fabricante de colocar la marca CE en determinados componentes para certificar que cumplen otras disposiciones comunitarias aplicables.
- (18) La entrada en servicio, renovación o mejora de los sistemas de gestión del tráfico aéreo deben estar sometidas a la verificación del cumplimiento de los requisitos esenciales. Este cumplimiento se basa en las normas de aplicación. El uso de especificaciones comunitarias debe crear una presunción de conformidad con los requisitos esenciales. En función del sistema, la intervención de un organismo acreditado debe considerarse necesaria por motivos de seguridad.
- (19) Con arreglo a las conclusiones del informe del Grupo de alto nivel, la Comisión debe consultar al sector con vistas a facilitar el establecimiento de un programa coherente de gestión estratégica para la introducción de nuevos conceptos en la gestión del tráfico aéreo.
- (20) La aplicación plena de las disposiciones del presente Reglamento debe hacerse con arreglo a una estrategia de transición que procure mantener el objetivo de funcionamiento sin fisuras de la red de gestión del tráfico aéreo, sin crear al mismo tiempo obstáculos injustificados de costes-beneficios al mantenimiento de la infraestructura existente.
- (21) La es de alcance comunitario. Los Estados miembros no son capaces, individualmente, de tomar las medidas necesarias para lograr dicha interoperabilidad. Por ello, es necesario, con arreglo al principio de subsidiariedad, que esta acción se realice a nivel comunitario. Dado que los objetivos de la acción pretendida, es decir, la interoperabilidad en la red comunitaria de gestión del tráfico aéreo, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a sus dimensiones, en el ámbito comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.
- (22) En el marco de la legislación comunitaria aplicable debe tenerse en cuenta la necesidad de garantizar unas condiciones armonizadas en cuanto a la disponibilidad y uso eficaz del espectro radioeléctrico necesario para realizar el cielo único europeo, incluidos los aspectos de compatibilidad electromagnética. Debe garantizarse el uso eficaz y adecuado de las frecuencias asignadas con carácter exclusivo y gestionadas por el sector de la aviación.
- (23) La Directiva 93/65/CEE del Consejo, de 19 de julio de 1993, relativa a la definición y a la utilización de especificaciones técnicas compatibles para la adquisición de equipos y de sistemas de gestión del tráfico aéreo³⁵, se limita a las obligaciones del organismo adjudicador. El presente Reglamento es más completo porque trata de las obligaciones

³⁵ DO L 187 de 29.7.1993, p. 52.

de todos los actores, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, industria de fabricación y aeropuertos, y permite tanto dictar normas aplicables a todos como adoptar especificaciones comunitarias que, al tiempo que son de carácter voluntario, implican la presunción de conformidad con los requisitos esenciales. Procede, por tanto, derogar la Directiva 93/65/CEE.

- (24) Dado que la Directiva 97/15/CE de la Comisión, de 25 de marzo de 1997, por la que se adoptan algunas normas de Eurocontrol y se modifica la Directiva 93/65/CEE del Consejo, relativa a la definición y a la utilización de especificaciones técnicas compatibles para la adquisición de equipos y de sistemas para la gestión del tráfico aéreo³⁶, ha devenido obsoleta, es preciso proceder a su derogación.
- (25) Las medidas de aplicación de la Directiva 93/65/CEE, establecidas en los Anexos I, II y III del Reglamento (CE) nº 2082/2000 de la Comisión, de 6 de septiembre de 2000, por el que se adoptan normas de Eurocontrol y se modifica la Directiva 97/15/CE por la que se adoptan algunas normas de Eurocontrol y se modifica la Directiva 93/65/CEE del Consejo³⁷ son compatibles con las disposiciones del presente Reglamento.
- (26) Constituyendo la mayor parte de las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento medidas de alcance general a efectos del artículo 2 de la Decisión del Consejo 1999/468/CE, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión³⁸, conviene que tales medidas sean adoptadas con arreglo al procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de dicha Decisión. No obstante, de conformidad con la letra c) del artículo 2 de dicha Decisión, determinadas medidas deben adoptarse con arreglo al procedimiento consultivo previsto en el artículo 3 de la misma.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Capítulo I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1 *Ámbito de aplicación*

1. El presente Reglamento se aplicará a los equipos, sistemas y procedimientos correspondientes para establecer una red de gestión del tráfico aéreo y a su concepto de funcionamiento con arreglo y en el marco del Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX, [por el que se fija el marco para la realización del cielo único europeo].

³⁶ DO L 95 de 10.4.1997, p. 16.
³⁷ DO L 254 de 9.10.2000, p. 1.
³⁸ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

2. Las condiciones generales relativas a los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea a efectos del Reglamento (CE) n° XXXX/XXXX, [relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo] quedarán excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Artículo 2

Objetivos

El objetivo principal del presente Reglamento es definir las condiciones que deberán reunirse para lograr la interoperabilidad en el territorio comunitario entre los diversos sistemas y componentes de la red de gestión del tráfico aéreo, incluido su funcionamiento y desarrollo **seguro y sin fisuras** y su mejora conforme a la nueva tecnología, **sin perjuicio del objetivo final de alcanzar la interoperabilidad global**.

En la realización del objetivo mencionado en el párrafo primero, el presente Reglamento contribuirá asimismo a la progresiva creación del mercado interior de equipos, sistemas y servicios afines.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones establecidas en el artículo 2 del Reglamento (CE) n° XXXX/XXXX [por el que se fija el marco para la realización del cielo único europeo].

Se entenderá asimismo por:

- a) "red de gestión del tráfico aéreo", un sistema que incluya elementos de tierra y elementos de vuelo, que permita prestar servicios de navegación aérea, con el objetivo de que los usuarios del espacio aéreo puedan cumplir sus horarios previstos de salida y llegada y adoptar los perfiles de vuelo deseados con las mínimas limitaciones y sin comprometer los niveles acordados de seguridad;
- b) "sistemas", los sistemas de que consta la red de gestión del tráfico aéreo, descritos en el Anexo I, para los que deberán establecerse requisitos esenciales; cada sistema está formado por una serie de componentes y tiene interfaces con otros sistemas; el concepto de "componente" abarcará tanto los objetos tangibles como los intangibles como programas informáticos y procedimientos;
- c) "concepto de funcionamiento", la especificación de los criterios de uso operativo de los equipos y sistemas de navegación aérea; este concepto proporciona información sobre los elementos operativos que intervienen, los requisitos de todos los que intervienen en su uso operativo, la funcionalidad de los equipos de tierra y de vuelo y las medidas necesarias para garantizar una gestión continua, segura y eficaz del tráfico aéreo;
- d) "funcionamiento sin fisuras", el funcionamiento del sistema completo de manera que, desde la perspectiva del usuario, el sistema funcione como si fuera un sistema único;
- e) "requisitos esenciales", todas las condiciones fijadas en el Anexo II que deberá reunir la red de gestión del tráfico aéreo, sus sistemas y componentes;

- f) "especificación comunitaria", una norma europea a efectos de lo dispuesto en el artículo 1 de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁹ o una especificación técnica de Eurocontrol cuyas referencias se hayan publicado en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*;
- g) "normas de aplicación", las normas por las que se regula un sistema o una parte de un sistema a fin de cumplir los requisitos esenciales y garantizar el funcionamiento si fisuras de la red de gestión del tráfico aéreo, incluida su interoperabilidad;
- h) "autoridad nacional de supervisión", el organismo u organismos designados por un Estado miembro para la supervisión de los proveedores de servicios de navegación aérea;
- i) "mejora", cualquier tarea de modificación importante de un sistema o de una parte de un sistema que requiera la elaboración de una declaración de verificación;
- j) "renovación", cualquier tarea de sustitución importante en un sistema o en una parte de un sistema que requiera la elaboración de una declaración de verificación.

Capítulo II

REQUISITOS ESENCIALES, ESPECIFICACIONES COMUNITARIAS Y NORMAS DE APLICACIÓN

Artículo 4 Requisitos esenciales

La red europea de gestión del tráfico aéreo, sus sistemas y componentes deberán cumplir los requisitos esenciales descritos en el Anexo II.

Artículo 5 Especificaciones comunitarias

1. Se presumirá el cumplimiento de los requisitos esenciales a que se refiere el Anexo II en relación con los sistemas o componentes que cumplan las especificaciones comunitarias aplicables o partes de las mismas cuyos números de referencia hayan sido publicados en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.
2. Cuando un Estado miembro o la Comisión considere que la conformidad con una especificación comunitaria no garantiza el cumplimiento de los requisitos esenciales a que se refiere el Anexo II y que dicha especificación comunitaria debe abarcar, se aplicará el procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 16.

³⁹ DO L 204 de 21.7.98, p. 37.

3. En caso de que las normas europeas presenten deficiencias respecto de los requisitos esenciales, y con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 5 de la Directiva 98/34/CE, podrá decidirse bien retirar parcial o totalmente las normas de que se trate de las publicaciones en que figuren, bien modificarlas.
4. En caso de que las especificaciones técnicas elaboradas por Eurocontrol presenten deficiencias respecto de los requisitos esenciales, y con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 16, podrá decidirse bien retirar parcial o totalmente las especificaciones de que se trate de las publicaciones en que figuren, bien modificarlas.

Artículo 6 *Normas de aplicación*

1. Se elaborarán normas de aplicación:
 - a) para los sistemas que sean esenciales para lograr los objetivos del presente Reglamento,
 - b) para apoyar la introducción rápida y coordinada de los nuevos conceptos de funcionamiento o tecnología en la gestión del tráfico aéreo.
2. En caso necesario, en particular para tratar categorías de sistemas, resolver determinados problemas con carácter prioritario o para reflejar la introducción evolutiva de una nueva tecnología, un sistema, o una parte de un sistema, podrá estar regulado por más de una norma de aplicación. Inversamente, la obtención de resultados operativos concretos en partes de la red podrá implicar la elaboración de normas que impongan requisitos en más de un sistema.
3. Los sistemas, o las partes de los mismos, cumplirán las normas de aplicación correspondientes. El cumplimiento de estas normas se mantendrá durante el tiempo de uso de cada sistema.
4. En la medida necesaria para realizar los objetivos definidos en el artículo 2, cada norma de aplicación deberá:
 - a) determinar los requisitos específicos del funcionamiento sin fisuras, incluida la interoperabilidad, la seguridad o el rendimiento, que sean esenciales para realizar los objetivos del presente Reglamento.
 - b) declarar en cada caso considerado cuál de los módulos definidos en la Decisión 93/465/CEE o, en su caso, qué procedimientos específicos deberán utilizarse para evaluar, ya sea la conformidad, ya la idoneidad para el uso de los componentes esenciales para el funcionamiento sin fisuras, la seguridad o el rendimiento, así como la verificación de los sistemas.
5. Cuando un Estado miembro o la Comisión considere que la conformidad con una norma de aplicación no garantiza el cumplimiento de los requisitos esenciales a que se refiere el Anexo II y que dicha norma de aplicación debe abarcar, se aplicará el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 16.

6. En el caso de deficiencias de las normas de aplicación con respecto a los requisitos esenciales, y con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 16, podrá decidirse bien retirar parcial o totalmente las especificaciones de que se trate de las publicaciones en que figuran, bien modificarlas.

Capítulo III

PROCEDIMIENTOS

Artículo 7

Especificaciones comunitarias

1. Las especificaciones comunitarias se compondrán de normas europeas elaboradas por los organismos europeos de normalización en colaboración con EUROCAE y por mandato de la Comisión, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 6 de la Directiva 98/34/CE.

En determinados ámbitos especializados, especialmente en asuntos de coordinación interna entre los proveedores de servicios de navegación aérea, tales como los procedimientos, la Comisión podrá pedir a Eurocontrol que elabore especificaciones técnicas dentro de una lista que se establecerá con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 16.

2. La Comisión publicará las referencias de las normas europeas a que se refiere el apartado 1 en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.
3. Las referencias a las especificaciones técnicas de Eurocontrol a que se refiere el apartado 1 se publicarán en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 16.

Artículo 8

Normas de aplicación

1. En la preparación de las normas de aplicación a que se refiere el artículo 6, la Comisión podrá pedir a Eurocontrol, en los casos adecuados, que elabore proyectos de medidas sobre la base de un programa de trabajo establecido por la Comisión. Las normas de aplicación serán adoptadas y revisadas con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 16. Dichas normas se publicarán en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.
2. En la preparación, aprobación y revisión de las normas de aplicación se tendrán en cuenta los costes estimados de las soluciones técnicas que podrían adoptarse, con vistas a optar por la solución más viable, **tomando debidamente en consideración el mantenimiento de un elevado nivel de seguridad**. A este fin, a cada proyecto de norma de aplicación se adjuntará una estimación de costes y beneficios de dichas soluciones para todas las partes interesadas, así como para la red europea de gestión del tráfico aéreo.

3. Una vez adoptada cada norma de aplicación, la fecha de entrada en vigor se fijará de acuerdo con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 16. Cuando se requieran acciones simultáneas de diferentes partes para realizar los objetivos del presente Reglamento, la fecha de entrada en vigor ~~podrá ser~~ también **será, si procede**, el plazo en el que todas las partes interesadas deberán dotarse de sistemas que cumplan las normas de aplicación.

Capítulo IV

VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO

Artículo 9

Declaración CE de conformidad y de idoneidad para el uso de los componentes

1. Se considerará que cumplen los requisitos esenciales del presente Reglamento aquellos componentes que lleven una declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso cuyos elementos figuren en el Anexo III.
2. Al elaborar la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso, el fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad aplicará las disposiciones establecidas en las correspondientes normas de aplicación. Cuando la norma de aplicación así lo requiera, la evaluación del componente será efectuada por el organismo acreditado contemplado en el artículo 12, al que el fabricante o su representante autorizado hayan dirigido la solicitud.
3. Cuando los componentes estén sujetos a otras disposiciones comunitarias que regulen otros aspectos, la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso declarará que el componente cumple igualmente los requisitos de esas otras disposiciones.

Artículo 10

Declaración CE de verificación de sistemas

1. La entrada en servicio, renovación y mejora de estos sistemas constitutivos de la red de gestión del tráfico aéreo comunitario se someterán a verificación con vistas a garantizar que los sistemas se han concebido, desarrollado, instalado y gestionado cumpliendo los requisitos esenciales que les son aplicables al integrarse en la red europea de gestión del tráfico aéreo.
2. Antes de la entrada en servicio, el proveedor de servicios de navegación aérea enviará a la correspondiente autoridad nacional de supervisión una declaración CE de verificación que confirme el cumplimiento de los requisitos esenciales, acompañada por un expediente técnico cuyos elementos figuran en el Anexo IV. Este expediente técnico incluirá el resultado de la verificación realizada por un organismo acreditado contemplado en el artículo 12, cuando así lo exija la norma o normas de aplicación.

3. En el caso de mejora que afecte a componentes de vuelo, los usuarios del espacio aéreo declararán la conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento en el momento de solicitar la homologación de seguridad de la autoridad nacional de supervisión.

Artículo 11
Cláusula de salvaguardia

1. Cuando la autoridad nacional de supervisión considere que un componente que posee la declaración de conformidad y de idoneidad para el uso o que un sistema que posee la declaración CE de verificación puede, utilizado según el uso previsto, incumplir los requisitos esenciales, tomará las medidas necesarias para limitar su área de aplicación, prohibir su uso o retirarlo del mercado.

La autoridad nacional de supervisión informará inmediatamente de estas medidas a la Comisión, indicando las razones y, en particular, si el incumplimiento se debe a:

- a) que no se reúnen los requisitos esenciales a que se refiere el Anexo II;
 - b) la aplicación incorrecta de las normas de aplicación o de las especificaciones comunitarias;
 - c) deficiencias en las normas de aplicación o en las especificaciones comunitarias.
2. La Comisión consultará ~~lo antes posible~~ **sin demora** a las partes interesadas. Tras esta consulta, si la Comisión decide que la medida está justificada, informará inmediatamente de ello al Estado miembro que haya tomado la iniciativa y a los demás Estados miembros. Cuando la decisión a que se refiere el apartado 1 esté justificada por deficiencias de las normas de aplicación o de las especificaciones comunitarias, se aplicará el procedimiento previsto en los artículos 5 y 6. Si tras ~~la~~ **esta** consulta la Comisión determina que la medida es injustificada, informará inmediatamente de ello al Estado miembro que haya tomado la iniciativa y al fabricante o a su representante autorizado establecido en la Comunidad.
 3. Cuando un componente que posea la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso o un sistema que posea la declaración CE de verificación no cumplan la normativa, el Estado miembro intervendrá adecuadamente contra quien haya expedido la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso o la declaración CE de verificación.

Artículo 12
Organismos acreditados

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos responsables de aplicar el procedimiento de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso a que se refiere el artículo 9 y el procedimiento de verificación a que se refiere el artículo 10, indicando el ámbito de responsabilidad de cada organismo y los números de identificación obtenidos previamente de la Comisión.

La Comisión publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* la lista de organismos, sus números de identificación y ámbitos de responsabilidad, y mantendrá la lista actualizada.

2. Los Estados miembros aplicarán los criterios previstos en el Anexo V para la evaluación de los organismos que deberán notificarse. Se considerará que cumplen dichos criterios los organismos que cumplan los criterios de evaluación previstos en las normas europeas aplicables.
3. Los Estados miembros retirarán la autorización a los organismos que hayan dejado de cumplir los criterios recogidos en el Anexo V.

Informarán inmediatamente de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

4. Sin perjuicio de los requisitos a que se refieren los apartados 1, 2 y 3, los Estados miembros podrán decidir notificar como organismos acreditados a los organismos reconocidos con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX [relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo].

Capítulo V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 13

Revisión de los Anexos

A efectos de adaptación al progreso técnico, en particular a la evolución en la definición del concepto de funcionamiento previsto en el artículo 14, podrán realizarse modificaciones en los Anexos I y II de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 16.

Artículo 14

Introducción de nuevas tecnologías y proceso de consulta con el sector para consulta de las partes interesadas

1. La Comisión trabajará sobre el concepto de funcionamiento, que deberá aplicarse en el marco del presente Reglamento con vistas a lograr un uso seguro y eficaz del espacio aéreo en todas las fases de vuelo.
2. Para apoyar la introducción oportuna del concepto **futuro** de funcionamiento mencionado en el apartado 1, la Comisión consultará a las partes interesadas, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, **las asociaciones profesionales,** los usuarios del espacio aéreo, **los usuarios de los sistemas de navegación aérea** y la industria de fabricación, con el objetivo de establecer un programa de gestión estratégico que cuente con un amplio apoyo para la introducción de nuevos conceptos y tecnologías en la red europea de gestión del tráfico aéreo.

3. En la realización de sus tareas, la Comisión podrá recabar el asesoramiento del sector a través del proceso mencionado en el apartado 2, a fin de garantizar la viabilidad, proporcionalidad y rentabilidad de las normas de aplicación y de las especificaciones comunitarias propuestas en el presente Reglamento.

Artículo 15
Disposiciones transitorias

1. A partir del 1 de enero de 2003, los requisitos esenciales del Anexo II se aplicarán a la entrada en servicio, renovación y mejora de los sistemas y componentes de la red de gestión del tráfico aéreo.
2. Todos los sistemas y componentes en funcionamiento deberán cumplir los requisitos esenciales del Anexo II a partir del 1 de enero de 2009.

Artículo 16
Procedimientos de Comité

1. La Comisión estará asistida por el "Comité del cielo único" previsto en el artículo 7 del Reglamento (CE) nº XXXX/XXXX [por el que se fija el marco para la realización del cielo único europeo].
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7 y 8 de la misma.

El periodo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en un mes.
3. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el procedimiento consultivo previsto en el artículo 3 de la Decisión 1999/468/CE, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7 y 8 de la misma.

Artículo 17
Derogaciones

Quedan derogadas las Directivas 93/65/CEE y 97/15/CE.

Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento.

Artículo 18
Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I

SISTEMAS DE NAVEGACIÓN AÉREA

A los fines del presente Reglamento, la red de gestión del tráfico aéreo se subdividirá en siete sistemas.

Si procede, los sistemas deberán incluir no sólo la parte de tierra sino también los equipos de vuelo y los procedimientos relacionados con las operaciones de gestión del tráfico aéreo, así como los equipos aeroportuarios y los procedimientos relativos a las operaciones de gestión del tráfico aéreo.

1. Equipos y procedimientos utilizados en la gestión del flujo.
2. Equipos y procedimientos utilizados en la gestión del espacio aéreo.
3. Equipos y procedimientos para el control del tráfico aéreo, en particular de los sistemas de tratamiento de datos de vuelo, los sistemas de tratamiento de datos de control y la interfaz hombre-máquina.
4. Equipos de comunicaciones y procedimientos de comunicaciones de tierra a tierra, de aire a tierra y de aire a aire.
5. Equipos de navegación y procedimientos.
6. Equipos de vigilancia y procedimientos.
7. Equipos y procedimientos de información aeronáutica e información meteorológica.

ANEXO II

REQUISITOS ESENCIALES

Parte A: Requisitos esenciales

1. Funcionamiento sin fisuras

Los sistemas de gestión del tráfico aéreo y sus componentes se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán de forma que garanticen el funcionamiento sin fisuras de la red de gestión del tráfico aéreo a través de la Comunidad en todo momento y en todas las fases de vuelo. El funcionamiento sin fisuras se manifestará, en particular, en el intercambio de información, la comprensión común de la información, las prestaciones de tratamiento comparables y en los procedimientos afines que permitan prestaciones de funcionamiento comunes convenidas para el conjunto o para partes de la red de gestión del tráfico aéreo.

2. Apoyo a los nuevos conceptos de funcionamiento

La red de gestión del tráfico aéreo, sus sistemas y componentes apoyarán, de forma coordinada, los nuevos conceptos de funcionamiento acordados que mejoren la calidad de los servicios de navegación aérea, especialmente en términos de seguridad y capacidad, teniendo debidamente en cuenta el desarrollo tecnológico y la seguridad en su introducción.

3. Seguridad

La evolución de los sistemas y operaciones de la red de gestión del tráfico aéreo alcanzará los altos niveles de seguridad convenidos. A tal fin, se adoptarán metodologías de gestión de la seguridad acordadas. Se definirá un conjunto armonizado de requisitos de seguridad para los sistemas y sus componentes con vistas a lograr los niveles de seguridad acordados.

4. Funcionamiento integrado de las operaciones civiles y militares

La red de gestión del tráfico aéreo, sus sistemas y componentes favorecerán la integración de las operaciones civiles y militares, en la medida necesaria para el uso eficaz del espacio aéreo.

5. Requisitos medioambientales

La evolución de los sistemas y operaciones de la red de gestión del tráfico aéreo reducirán al mínimo el impacto medioambiental **respetando los requisitos de seguridad y** de conformidad con la legislación comunitaria aplicable.

6. Principios de construcción de sistemas

Los sistemas se diseñarán, construirán y mantendrán sobre la base de principios de ingeniería sólidos, en particular los relativos a elevada disponibilidad, redundancia y resistencia a las averías de las partes de los componentes críticos.

Parte B: Requisitos específicos

1. Equipos y procedimientos utilizados en la gestión del espacio aéreo.

1.2. Funcionamiento sin fisuras

Se suministrará información sobre los aspectos tácticos y pretácticos de la disponibilidad del espacio aéreo a todos los interesados, de forma correcta y oportuna, para garantizar la distribución y uso eficaz del espacio aéreo por todos los usuarios del espacio aéreo. Se tendrán en cuenta las exigencias nacionales de seguridad.

1.3. Seguridad

La concepción, aplicación, mantenimiento y funcionamiento de los equipos y procedimientos de gestión del espacio aéreo cumplirán los requisitos de seguridad vigentes para las diferentes partes de la red (o volúmenes correspondientes del espacio aéreo).

1.4 Integración de las operaciones civiles y militares

Los equipos y procedimientos utilizados en la gestión del espacio aéreo favorecerán y facilitarán la integración gradual de las operaciones civiles y militares, especialmente la utilización flexible del espacio aéreo.

2. Equipos y procedimientos utilizados en operaciones de gestión del flujo

2.1 Funcionamiento sin fisuras

Los equipos y procedimientos apoyarán el intercambio bidireccional de información táctica y pretáctica pertinente, correcta y coherente y ofrecerán capacidades de diálogo con vistas a un uso óptimo del espacio aéreo.

Se garantizará el suministro de información táctica de vuelo precisa y pertinente que cubra todas las fases de vuelo a fin de aprovechar al máximo el uso del espacio aéreo.

2.2 Seguridad

Para garantizar que la carga de la red se mantiene dentro de los límites dictados por las normas de seguridad y de separación, los equipos y procedimientos responderán a la demanda de uso del espacio aéreo con capacidad de espacio aéreo disponible al mismo tiempo que permitirán el uso óptimo del espacio aéreo.

2.3. Integración de las operaciones civiles y militares

Los equipos y procedimientos utilizados para la gestión del espacio aéreo favorecerán y facilitarán la aplicación gradual de la integración de las operaciones civiles y militares, especialmente la utilización flexible del espacio aéreo.

3. Equipos y procedimientos para el control del tráfico aéreo.

3.1. Requisitos generales

3.1.1. Principios de construcción de sistemas

Los sistemas se diseñarán, construirán y mantendrán con arreglo a principios de ingeniería sólidos, especialmente los relacionados con la modularidad sobre la que se basa la intercambiabilidad de componentes.

3.1.2. Seguridad

Los sistemas se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán de forma que mantengan altos niveles de seguridad, tanto en modo nominal de funcionamiento como degradado, especialmente al aplicar niveles superiores de automatización.

Los sistemas se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán de forma que, en caso de avería, efectúen una transición gradual y suave entre los niveles nominales de automatización y el modo degradado de funcionamiento.

3.2. Sistemas de tratamiento de datos de vuelo

3.2.1. Funcionamiento sin fisuras

Los sistemas de tratamiento de datos de vuelo serán interoperables en términos de intercambio oportuno de información correcta y coherente, según una interpretación operativa común de dicha información, a fin de garantizar un proceso de planificación coherente y completo y una coordinación táctica y eficaz de los recursos en toda la Comunidad durante todas las fases del vuelo.

A fin de garantizar un tratamiento seguro, fluido y rápido en toda la Comunidad, las prestaciones del tratamiento de los datos de vuelo será equivalente y adecuado en un entorno determinado (superficie, zona terminal de maniobras, en ruta), con características de tráfico conocidas y aplicadas con arreglo a un concepto operativo determinado, especialmente en lo que respecta a la exactitud y tolerancia de errores de los resultados del tratamiento.

3.2.2. Apoyo a los nuevos conceptos de funcionamiento

Los sistemas de tratamiento de datos de vuelo facilitarán la aplicación gradual de los conceptos avanzados de funcionamiento en todas las fases de vuelo, especialmente los referentes a la colaboración en la toma de decisiones, a la automatización creciente y a la delegación de responsabilidades de separación a la parte de vuelo.

Las características de los instrumentos de automatización intensiva deben permitir un tratamiento táctico y pretáctico coherente y eficaz de la información de vuelo en partes de la red.

Los sistemas de vuelo y de tierra y sus componentes de apoyo a la colaboración en la toma de decisiones y la delegación de la responsabilidad de separación a la parte de vuelo se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán de forma que sean interoperativos en términos de intercambio oportuno de la información correcta y

coherente y que compartan la misma interpretación de la situación operativa actual y futura.

3.2.3. Seguridad

El diseño, la construcción, el mantenimiento y el funcionamiento de los sistemas de tratamiento de datos de vuelo deberán alcanzar altos niveles de seguridad, tanto en modos nominales de funcionamiento como degradados, con vistas a disminuir el número de accidentes provocados por la gestión del tráfico aéreo y los incidentes de riesgo, en todas las fases del vuelo y en la totalidad de la red europea de gestión del tráfico aéreo.

Las redes de seguridad deberán responder a características comunes de funcionamiento convenidas y derivadas de los niveles acordados de seguridad para el conjunto o partes de la red.

3.2.4. Funcionamiento integrado de las operaciones civiles y militares

El diseño, la construcción, el mantenimiento y el funcionamiento de los sistemas de tratamiento de datos de vuelo apoyarán el intercambio oportuno de información correcta y coherente entre las partes civil y militar, que cubra todas las fases del vuelo en la totalidad de la red europea de gestión del tráfico aéreo y, en la medida de lo posible, un contexto de trabajo similar.

3.3. Sistemas de vigilancia de tratamiento de datos

3.3.1. Funcionamiento sin fisuras

El diseño, la construcción, el mantenimiento y el funcionamiento de los sistemas de vigilancia de tratamiento de datos ofrecerán la calidad de servicio requerida en un entorno determinado (superficie, zona terminal de maniobras, en ruta) con características de tráfico conocidas, especialmente en términos de precisión y fiabilidad de los resultados calculados, exactitud, integridad, disponibilidad, continuidad y oportunidad de la información en el puesto del controlador.

Los sistemas de vigilancia de tratamiento de datos facilitarán el intercambio oportuno de información relevante, exacta, coherente y completa entre ellos para garantizar la eficacia óptima de las operaciones a través de las diferentes partes de la red.

3.3.2. Apoyo a los nuevos conceptos de funcionamiento

Los sistemas de vigilancia de tratamiento de datos facilitarán la disponibilidad gradual de nuevas fuentes de información sobre vigilancia a fin de garantizar la calidad global del servicio.

3.4. Interfaz hombre-máquina

3.4.1. Funcionamiento sin fisuras

Las interfaces hombre-máquina de los sistemas de gestión del tráfico aéreo de tierra se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán de forma que ofrezcan un marco de trabajo similar a todos los controladores.

3.4.2 Seguridad

Las interfaces hombre-máquina se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán de forma que las tareas confiadas al controlador estén adaptadas a las capacidades humanas tanto en los modos de funcionamiento normales como en los degradados, de forma compatible con los niveles exigidos de seguridad.

4. Equipos y procedimientos de comunicaciones, para comunicaciones de tierra a tierra, de aire a tierra y de aire a aire.

4.1. Funcionamiento sin fisuras

Los sistemas de comunicaciones se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán para lograr los resultados requeridos en un volumen determinado de espacio aéreo o en una aplicación específica, especialmente en términos de tiempo de tratamiento de la comunicación, integridad, disponibilidad y continuidad de la función.

La red de comunicaciones en toda la Comunidad deberá cumplir los requisitos de calidad del servicio, cobertura y redundancia.

4.2 Apoyo a los nuevos conceptos de funcionamiento

Los sistemas de comunicación apoyarán la aplicación acordada de los conceptos avanzados de funcionamiento en todas las fases de vuelo, especialmente los relacionados con la colaboración en la toma de decisiones y la delegación de la responsabilidad de separación a la parte de vuelo.

4.3. Requisitos medioambientales

El emplazamiento y el funcionamiento de los sistemas de comunicación de tierra tendrán en cuenta las requisitos medioambientales.

Los sistemas de comunicación de tierra se diseñarán, construirán, instalarán, mantendrán y operarán para ser electromagnéticamente inmunes y no interferir con las instalaciones, equipos y redes públicas o privadas de su entorno normal.

5. Equipos y procedimientos de navegación

5.1. Funcionamiento sin fisuras

Los sistemas de navegación se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán de forma que alcancen la precisión de navegación vertical y horizontal requerida en un entorno determinado (superficie, zona terminal de maniobras, en ruta), con características de tráfico conocidas y aplicadas según un concepto operativo determinado.

5.2. Seguridad

El diseño, construcción, mantenimiento y operación de los sistemas de navegación deberá garantizar la seguridad al nivel fijado para la red o partes de la red, incluidos los modos específicos degradados.

5.3. Requisitos medioambientales

El emplazamiento y el funcionamiento de los sistemas de navegación de tierra tendrán en cuenta los requisitos medioambientales así como el cumplimiento de los requisitos de compatibilidad electromagnética.

Los sistemas de navegación de tierra se diseñarán, construirán, instalarán, mantendrán y operarán de forma que sean electromagnéticamente inmunes y no interfieran en las instalaciones, equipos y redes públicas o privadas de su entorno normal.

6. Equipos y procedimientos de vigilancia

6.1. Funcionamiento sin fisuras

Los sistemas de vigilancia se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán de forma que alcancen el mínimo de separación requerida aplicable en un entorno determinado (superficie, zona terminal de maniobras, en ruta) con características de tráfico conocidas y explotadas según un concepto operativo determinado, especialmente en términos de precisión en el puesto de control, cobertura, alcance y calidad del servicio.

La red de vigilancia a través de la Comunidad deberá cumplir los requisitos de exactitud, cobertura y redundancia, incluida la disponibilidad de información, para garantizar el funcionamiento óptimo en las diferentes partes de la red.

6.2. Requisitos medioambientales

El emplazamiento y el funcionamiento de los sistemas de vigilancia de tierra tendrán en cuenta los requisitos medioambientales.

Los sistemas de vigilancia de tierra se diseñarán, construirán, instalarán, mantendrán y operarán de forma que sean electromagnéticamente inmunes y no interfieran en las instalaciones, equipos y redes pública o privada de su medio normal.

7. Equipos y procedimientos de información aeronáutica y meteorológica

7.1. Funcionamiento sin fisuras

Se suministrará gradualmente información aeronáutica exacta y coherente de forma electrónica, sobre la base de un modelo de datos normalizado y acordado en común.

Se pondrá a disposición información meteorológica exacta, completa y actualizada a su debido tiempo, sobre la base de un conjunto de datos acordado en común.

7.2. Apoyo a los nuevos conceptos de funcionamiento

Se pondrá a disposición información aeronáutica cada vez más exacta, completa y actualizada, así como de fácil manejo, a fin de fomentar la continua mejora del nivel de eficacia en el uso del espacio aéreo.

Se pondrá a disposición información meteorológica cada vez más exacta, completa y actualizada, así como de fácil manejo, a fin de fomentar la continua mejora del nivel de eficacia en el uso del espacio aéreo.

7.3. Seguridad

Se pondrá a disposición información aeronáutica exacta y coherente, especialmente entre componentes o sistemas de vuelo y de tierra.

ANEXO III

COMPONENTES

Declaración CE

- **de conformidad**
- **de idoneidad para el uso**

1. Componentes

La declaración CE se aplica a los componentes esenciales para realizar los objetivos del presente Reglamento. Estos componentes se identificarán en las normas de aplicación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del presente Reglamento.

2. Alcance

La declaración CE incluye:

- bien la evaluación por uno o más organismos acreditados de la conformidad intrínseca de un componente considerado aisladamente con las especificaciones comunitarias que deben cumplirse, o
- bien la evaluación/dictamen de uno o más organismos acreditados sobre la idoneidad para el uso de un componente, considerado en su entorno de gestión del tráfico aéreo.

Los procedimientos de evaluación aplicados por los organismos acreditados en las fases de diseño y producción se basarán en los módulos definidos en la Decisión 93/465/CEE, de conformidad con las condiciones recogidas en las normas de aplicación.

3. Contenido de la declaración CE

La declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso y sus documentos adjuntos deberán estar fechados y firmados.

La declaración deberá redactarse en la misma lengua de las instrucciones y deberá contener los datos siguientes:

- referencias del Reglamento y, en su caso, referencias de otras disposiciones comunitarias aplicadas,
- nombre y dirección del fabricante o de su representante autorizado establecido en la Comunidad (indicar razón social y dirección completa y, en el caso del representante autorizado, indicar también la razón social del fabricante),
- descripción del componente,
- descripción del procedimiento aplicado para declarar la conformidad o la idoneidad para el uso (artículo 9 del presente Reglamento),
- todas las descripciones pertinentes a las que responde el componente, especialmente sus condiciones de uso,

- en su caso, nombre y dirección del organismo o de los organismos acreditados que han intervenido en el procedimiento seguido en la conformidad o la idoneidad para el uso y fecha del certificado de examen así como, en su caso, el periodo y las condiciones de validez del certificado,
- si procede, referencia a las especificaciones comunitarias aplicadas,
- identificación del signatario facultado para contraer compromisos en nombre del fabricante o del representante autorizado del fabricante establecido en la Comunidad.

ANEXO IV

SISTEMAS

Declaración CE de verificación de sistemas

Procedimiento de verificación de sistemas

1. Contenido de la declaración de verificación de sistemas

La declaración CE de verificación y sus documentos adjuntos deberán estar fechados y firmados.

La declaración deberá redactarse en la misma lengua del expediente técnico e incluirá los siguientes datos:

- referencias del Reglamento y, en su caso, referencias de otras disposiciones comunitarias aplicadas,
- nombre y dirección de la entidad contratante o de su representante autorizado establecido en la Comunidad (razón social y dirección completa y, en el caso del representante autorizado, razón social de la entidad contratante),
- breve descripción del sistema,
- descripción del procedimiento seguido para declarar la conformidad del sistema (artículo 10 del presente Reglamento),
- nombre y dirección del organismo acreditado que ha dirigido el procedimiento de verificación, si procede,
- referencias de los documentos contenidos en el expediente técnico,
- en su caso, referencia de las especificaciones comunitarias,
- todas las disposiciones pertinentes, temporales o definitivas, que deberán cumplir los sistemas y, en particular, toda condición o restricción operativa,
- si es temporal: periodo de duración de la declaración CE,
- identificación del firmante.

2. Procedimiento de verificación de sistemas

La verificación de sistemas es un procedimiento por el que un proveedor de servicios de navegación aérea o un organismo acreditado, cuando así lo exija la norma de aplicación pertinente, comprueba y certifica que un sistema:

- cumple el presente Reglamento,
- cumple otras disposiciones comunitarias aplicables,

y puede entrar en funcionamiento.

El sistema se comprueba en cada una de las fases siguientes:

- diseño global,
- desarrollo e integración del sistema, incluido el montaje de componentes y los ajustes globales,
- integración operativa del sistema

Cuando interviene un organismo acreditado, dicho organismo elabora un certificado de conformidad destinado a la entidad contratante o a su representante autorizado establecido en la Comunidad. A continuación, la entidad contratante prepara una declaración de verificación destinada a la autoridad nacional de supervisión.

3. Expediente técnico

El expediente técnico adjunto a la declaración CE de verificación debe contener todos los documentos necesarios relativos a las características del sistema, incluidas las condiciones y límites de uso, así como los documentos que certifican la conformidad de los componentes, en su caso.

Se incluirán, como mínimo, los documentos siguientes:

- indicación de las partes correspondientes de las especificaciones técnicas utilizadas en las adquisiciones que garantizan el cumplimiento de las normas de aplicación y, en su caso, de las especificaciones comunitarias;
- lista de los componentes esenciales para el funcionamiento sin fisuras, la seguridad y el rendimiento, tal como se recogen en el artículo 6 del presente Reglamento;
- copias de la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso de las que irán provistos los componentes anteriormente mencionados, de conformidad con el artículo 9 del presente Reglamento, acompañadas, en su caso, de una copia de los informes de pruebas y exámenes realizados por los organismos acreditados;
- si un organismo acreditado ha intervenido en la verificación del sistema o sistemas, certificado refrendado por dicho organismo, que declare que el sistema cumple el presente Reglamento y mencione cualquier reserva manifestada durante el desarrollo de la actividad y no retirada;
- si no ha intervenido ningún organismo acreditado, informe de pruebas y configuraciones de la instalación realizadas con vistas a garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales y cualquier requisito particular incluido en las normas de aplicación pertinentes;

4. Presentación

El expediente técnico deberá adjuntarse a la declaración de verificación que la entidad contratante envía a la autoridad nacional de supervisión.

La entidad contratante deberá conservar una copia del expediente técnico durante todo el periodo de servicio del sistema. Deberá enviar copias a los Estados miembros que lo soliciten.

ANEXO V

ORGANISMOS ACREDITADOS

1. El organismo, su Director y el personal responsable de la realización de las comprobaciones no deberán intervenir, directamente ni como representantes autorizados, en el diseño, fabricación, comercialización o mantenimiento de los componentes y sistemas ni en su utilización. No se excluye la posibilidad de intercambio de información técnica entre el fabricante o constructor y el organismo.
2. El organismo y el personal responsable de las pruebas deberán realizarlas con la máxima profesionalidad y la mayor competencia técnica posible y deberán estar libres de presiones e incentivos, especialmente de tipo económico, que puedan influir en sus dictámenes sobre los resultados de las inspecciones, ejercidos por personas o grupos de personas afectados por los resultados de las comprobaciones.
3. El organismo deberá contar con el personal y los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relativas a las comprobaciones. También tendrá acceso a los equipos necesarios para controles excepcionales.
4. El personal responsable de la inspección deberá:
 - tener una sólida formación profesional y técnica,
 - conocer suficientemente los requisitos de las inspecciones que realiza y tener experiencia adecuada de tales operaciones,
 - estar capacitado para elaborar las declaraciones, informes y documentos que demuestren que se han realizado las inspecciones.
5. Deberá garantizarse la imparcialidad del personal de inspección. Sus remuneraciones no dependerán del número de inspecciones realizadas ni de los resultados de las inspecciones.
6. El organismo deberá contraer un seguro de responsabilidad civil, a menos que el Estado asuma dicha responsabilidad de acuerdo con el Derecho nacional o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de las inspecciones.
7. El personal del organismo deberá respetar el secreto profesional con respecto a toda la información obtenida en la realización de sus tareas con arreglo al presente Reglamento.