

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

I Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad

- ★ **Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ⁽¹⁾** 1
- Declaración de los Estados miembros sobre aspectos militares relacionados con el cielo único europeo 9
- ★ **Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) ⁽¹⁾** 10
- ★ **Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) ⁽¹⁾** 20
- Declaración de la Comisión: 25
- ★ **Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad) ⁽¹⁾** 26

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CE) Nº 549/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 10 de marzo de 2004****por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo****(Reglamento marco)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

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

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

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

Considerando lo siguiente:

(1) La puesta en práctica de la política común de transportes 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 mercancías, personas y servicios.

(2) Con ocasión de su reunión extraordinaria de los días 23 y 24 de marzo de 2000, en Lisboa, el Consejo Europeo invitó a la Comisión a que presentara propuestas

relativas a la gestión del espacio aéreo, al control de tránsito aéreo y a la gestión del afluencia de tránsito aéreo sobre la base de los trabajos del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo, creado por la Comisión. Dicho Grupo, constituido en gran medida por las autoridades civiles y militares de navegación aérea en los Estados miembros, presentó su informe en noviembre de 2000.

(3) El buen funcionamiento del sistema de transporte aéreo requiere un nivel elevado y coherente de seguridad en los servicios de navegación aérea que permitan una utilización óptima del espacio aéreo europeo, así como un nivel uniforme y elevado de seguridad del tránsito aéreo, de conformidad con la misión de interés general de los servicios de navegación aérea, incluidas las obligaciones de servicio público. Debe efectuarse, por tanto, de acuerdo con las normas más estrictas de responsabilidad y competencia.

(4) La iniciativa del cielo único europeo debe desarrollarse ateniéndose a las obligaciones derivadas de la adhesión de la Comunidad y de sus Estados miembros a Eurocontrol, y ajustándose a los principios establecidos por el Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional.

(5) Las decisiones que afectan al contenido, al alcance o a las condiciones de la realización de las operaciones o del entrenamiento militares no son competencia de la Comunidad.

(6) Los Estados miembros han aprobado una declaración general sobre los aspectos militares relacionados con el cielo único europeo ⁽⁵⁾. De conformidad con esta declaración, los Estados miembros deben, en particular, intensificar la cooperación entre los ámbitos civil y

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

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

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

(4) Dictamen del Parlamento Europeo de 3 de septiembre de 2002 (DO C 272 E de 13.11.2003, p. 296), Posición Común del Consejo de 18 de marzo de 2003 (DO C 129 E de 3.6.2003, p. 1) y Posición del Parlamento Europeo de 3 de julio de 2003 (no publicada aún en el Diario Oficial). Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 29 de enero de 2004 y Decisión del Consejo de 2 de febrero de 2004.

(5) Véase la página 9 del presente Diario Oficial.

- militar, y en caso de que lo consideren necesario los Estados miembros interesados, y en la medida en que así lo consideren, facilitar la cooperación entre sus fuerzas armadas en todos los aspectos de la gestión del tránsito aéreo.
- (7) El espacio aéreo constituye un recurso limitado, cuya utilización óptima y eficaz sólo es posible teniendo en cuenta las necesidades de todos los usuarios y, cuando proceda, asegurando su participación en todo el proceso de desarrollo, toma de decisiones y puesta en marcha del cielo único europeo, incluido el Comité del cielo único.
- (8) 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 sus esfuerzos, los de sus Estados miembros y los de los distintos actores económicos, con el fin de crear un espacio aéreo que funcione de forma más integrada, el cielo único europeo, teniendo en cuenta la evolución en curso en el seno de Eurocontrol.
- (9) Cuando los Estados miembros tomen medidas para garantizar el cumplimiento de las exigencias comunitarias, las autoridades que practiquen las verificaciones de cumplimiento deben ser suficientemente independientes de los prestadores de servicios de navegación aérea.
- (10) Los servicios de navegación aérea, y en particular los servicios de tránsito aéreo que tienen carácter de autoridades públicas, requieren una separación funcional o estructural, y están organizados, según los Estados miembros, con arreglo a formas jurídicas que varían mucho de un Estado miembro a otro.
- (11) Cuando se exijan auditorías independientes en relación con los proveedores de servicios de navegación aérea, se deben reconocer como tales las inspecciones del órgano oficial auditor de los Estados miembros, cuando dichos servicios sean proporcionados por la administración, o las realizadas por un organismo público sometido al control del mencionado órgano, independientemente de que los informes que se redacten sean públicos o no.
- (12) Conviene ampliar el cielo único europeo a terceros países europeos, bien en el marco de la participación de la Comunidad en los trabajos de Eurocontrol, tras la adhesión de la Comunidad a la misma, bien a través de acuerdos celebrados por la Comunidad con dichos países.
- (13) La adhesión de la Comunidad a Eurocontrol es un elemento importante para la creación de un espacio aéreo paneuropeo.
- (14) En el proceso de creación del cielo único europeo, la Comunidad debe desarrollar, cuando corresponda, el máximo nivel de cooperación con Eurocontrol para garantizar sinergias en la regulación y enfoques coherentes, y evitar todo solapamiento entre ambas.
- (15) De conformidad con las conclusiones del Grupo de alto nivel, Eurocontrol es la entidad que cuenta con los conocimientos técnicos adecuados para apoyar a la Comunidad en su función reguladora. En consecuencia, las medidas de ejecución deben elaborarse, en las materias que sean de la competencia de Eurocontrol, en el marco de mandatos a dicha organización, supeditados a las condiciones que se incluyan en un marco de cooperación entre la Comisión y Eurocontrol.
- (16) La elaboración de las medidas necesarias para la creación del cielo único europeo exige una amplia consulta de los sectores económicos y sociales interesados.
- (17) Los interlocutores sociales deben ser oportunamente informados y consultados sobre todas las medidas que tengan repercusiones sociales importantes. Debe igualmente consultarse al Comité de diálogo sectorial establecido sobre la base de la Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea ⁽¹⁾.
- (18) Las partes interesadas tales como proveedores de servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, aeropuertos, industria de fabricación y órganos de representación de colectivos profesionales deben tener la posibilidad de asesorar a la Comisión en los aspectos técnicos de la puesta en marcha del cielo único europeo.
- (19) El funcionamiento global del sistema de los servicios de navegación aérea en el ámbito europeo debe evaluarse periódicamente, prestando la debida atención al mante-

(1) DO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

nimiento de un alto nivel de seguridad, a fin de comprobar la eficacia de las medidas adoptadas y sugerir otras nuevas.

- (20) Las sanciones previstas en caso de infracción del presente Reglamento y de las medidas a que se refiere el artículo 3 deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias, sin disminución de la seguridad.
- (21) Deben evaluarse los efectos de las medidas adoptadas en aplicación del presente Reglamento a la luz de los informes que debe presentar regularmente la Comisión.
- (22) El presente Reglamento no afecta a la competencia de los Estados miembros para adoptar disposiciones relativas a la organización de sus fuerzas armadas. Esta competencia de los Estados miembros puede llevarles a adoptar medidas para que sus fuerzas armadas dispongan de un espacio aéreo suficiente para mantenerse en un estado de formación y entrenamiento adecuado. Por lo tanto es conveniente prever una cláusula de salvaguardia para permitir el ejercicio de dicha competencia.
- (23) El Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar y dicho régimen no ha comenzado aún a aplicarse.
- (24) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la creación del cielo único europeo, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su dimensión transnacional, puede lograrse mejor en el ámbito comunitario, garantizando medidas de ejecución adecuadas que tengan en cuenta las especificidades locales, la Comisión 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 este objetivo.
- (25) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (26) El apartado 2 del artículo 8 del Reglamento interno estándar ⁽²⁾ para los comités establecidos en aplicación de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 7 de la

Decisión 1999/468/CE contiene una disposición modelo con arreglo a la cual el Presidente de un comité podrá invitar a sus reuniones a terceras personas. Si procede, el presidente del Comité del cielo único debe invitar a sus reuniones, en calidad de observadores o de expertos, a los representantes de Eurocontrol.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objetivo y ámbito de aplicación

1. El objetivo de la iniciativa del cielo único europeo consiste en reforzar las actuales normas de seguridad y de eficacia global del tránsito aéreo general en Europa, mejorar al máximo la capacidad para responder a las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo y reducir al mínimo los retrasos. Con el fin de alcanzar este objetivo, existe la intención de establecer un marco regulador armonizado para la creación del cielo único europeo a más tardar el 31 de diciembre de 2004.
2. El presente Reglamento y las medidas contempladas en el artículo 3 se aplicarán sin perjuicio de la soberanía de los Estados miembros sobre su espacio aéreo y de las necesidades de los Estados miembros en lo que respecta al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa, como establece el artículo 13. El presente Reglamento y las medidas mencionadas más arriba no incluyen las operaciones y entrenamiento militares.
3. El presente Reglamento y las medidas contempladas en el artículo 3 se aplicarán sin perjuicio de los derechos y obligaciones de los Estados miembros que se derivan del Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional.
4. La aplicación del presente Reglamento y de las medidas mencionadas en el artículo 3 al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en lo que respecta al litigio de soberanía sobre el territorio en que está situado el aeropuerto.
5. La aplicación al aeropuerto de Gibraltar del presente Reglamento y de las medidas mencionadas en el artículo 3 se suspenderá hasta que comience a aplicarse el régimen previsto en la Declaración Conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido, de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos de España y del Reino Unido informarán al Consejo de la fecha en que comience a aplicarse dicho régimen.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ DO C 38 de 6.2.2001, p. 3.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento y de las medidas mencionadas en el artículo 3, serán de aplicación las definiciones siguientes:

- 1) *servicio de control del tránsito aéreo*: un servicio suministrado con el fin de:
 - a) prevenir colisiones
 - entre aeronaves, y
 - en el área de maniobras, entre aeronaves y obstáculos, y de
 - b) acelerar y mantener ordenado el movimiento del tránsito aéreo;
- 2) *servicio de control de aeródromo*: un servicio de control del tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo;
- 3) *servicio de información aeronáutica*: un servicio establecido en la zona de cobertura definida que tiene la responsabilidad de proveer la información y datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea;
- 4) *servicios de navegación aérea*: los servicios de tránsito aéreo, los servicios de comunicación, navegación y vigilancia, los servicios meteorológicos destinados a la navegación aérea y los servicios de información aeronáutica;
- 5) *proveedores de servicios de navegación aérea*: cualquier entidad pública o privada encargada de la prestación de servicios de navegación aérea para la circulación aérea general;
- 6) *bloque de espacio aéreo*: un espacio aéreo de dimensiones definidas, espacial y temporalmente, en el que se prestan servicios de navegación aérea;
- 7) *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 y, en ocasiones, la segregación del espacio aéreo entre diversas categorías de usuarios del espacio aéreo, sobre la base de necesidades a corto plazo;
- 8) *usuarios del espacio aéreo*: el conjunto de aeronaves operadas como tránsito aéreo general;
- 9) *gestión de afluencia del tránsito aéreo*: una función establecida con el objetivo de contribuir a un flujo seguro, ordenado y rápido del tránsito aéreo, asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad del control del tránsito aéreo, y que el volumen del tránsito aéreo es compatible con las capacidades declaradas por los correspondientes proveedores de servicios de tránsito aéreo;
- 10) *gestión del tránsito aéreo*: la agrupación de las funciones embarcadas y de tierra (servicios de tránsito aéreo, gestión del espacio aéreo y gestión de afluencia del tránsito aéreo) necesarias para garantizar un movimiento seguro y eficaz de las aeronaves en todas las fases de la operación;
- 11) *servicios de tránsito aéreo*: todos los servicios de información de vuelo, de alerta, de asesoramiento de tránsito aéreo y de control del tránsito aéreo (servicios de control de zona, servicios de control de aproximación y servicios de control de aeródromo);
- 12) *servicio de control de área*: un servicio de control del tránsito aéreo de los vuelos controlados en un bloque de espacio aéreo;
- 13) *servicio de control de aproximación*: un servicio de control del tránsito aéreo para las llegadas y salidas de vuelos controlados;
- 14) *conjunto de servicios*: dos o más servicios de navegación aérea;
- 15) *certificado*: el documento expedido por un Estado miembro, en la forma que disponga su legislación nacional, que certifica la idoneidad de un proveedor de servicios de navegación aérea para prestar un servicio determinado;
- 16) *servicios de comunicación*: los servicios aeronáuticos fijos y móviles destinados a permitir las comunicaciones tierra-tierra, aire-tierra y aire-aire con fines de control del tránsito aéreo;
- 17) *red europea de gestión del tránsito aéreo*: el conjunto de los sistemas enumerados en el Anexo I del Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo ⁽¹⁾ (Reglamento de interoperabilidad) que permiten prestar servicios de navegación aérea en la Comunidad, incluidas las interfaces en las fronteras con terceros países;
- 18) *concepto de operación*: los criterios de uso operativo de la red europea de gestión del tránsito aéreo, o de una parte de la misma;
- 19) *componentes*: los objetos tangibles (como soportes físicos informáticos) e intangibles (como los programas informáticos) de los que depende la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo;

⁽¹⁾ Véase la página 33 del presente Diario Oficial.

- 20) *Eurocontrol*: la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea creada por el Convenio internacional de cooperación para la seguridad de la navegación aérea, de 13 de diciembre de 1960 ⁽¹⁾;
- 21) *los principios de Eurocontrol para establecer la base de costes para la imposición de cánones de ruta por la utilización de instalaciones y para el cálculo de las unidades tarifarias*: los principios que se especifican en el documento nº 99.60.01/01 de 1 de agosto de 1999, de Eurocontrol;
- 22) *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 uso flexible del espacio aéreo (*Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace*) publicado por Eurocontrol;
- 23) *región de información de vuelo*: un espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se proporcionan los servicios de información de vuelo y alerta;
- 24) *nivel de vuelo*: una superficie de presión atmosférica constante relacionada con la presión de referencia específica de 1 013,2 hectopascales (hPa) y separada de otras superficies análogas por intervalos de presión específicos;
- 25) *bloque de espacio aéreo funcional*: un bloque de espacio aéreo basado en exigencias operativas que reflejen la necesidad de garantizar una gestión más integrada del espacio aéreo con independencia de las fronteras existentes;
- 26) *tránsito aéreo general*: el conjunto de movimientos de las aeronaves civiles, así como el conjunto de movimientos de las aeronaves de Estado (incluidas las aeronaves militares, de aduana y de policía), cuando dichos movimientos se realizan de conformidad con los procedimientos de la OACI;
- 27) *OACI*: la Organización de Aviación Civil Internacional creada en virtud del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional;
- 28) *interoperabilidad*: un conjunto de propiedades funcionales, técnicas y operativas que deben cumplir los sistemas y componentes de la red europea de gestión del tránsito aéreo y los procedimientos para el funcionamiento de ésta, con el fin de garantizar su funcionamiento seguro, eficiente y continuo. La interoperabilidad se consigue haciendo que los sistemas y componentes cumplan los requisitos esenciales;
- 29) *servicios meteorológicos*: las instalaciones y servicios que proporcionan a las aeronaves pronósticos, informes y observaciones meteorológicos, así como cualquier otra información y datos meteorológicos facilitados por los Estados para uso aeronáutico;
- 30) *servicios de navegación*: las instalaciones y servicios que suministran a las aeronaves información sobre posicionamiento en el espacio o en el tiempo;
- 31) *datos operativos*: la información relativa a todas las fases de vuelo necesaria para que los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de aeropuertos y otros agentes interesados tomen decisiones operativas;
- 32) *procedimiento*: en el sentido del Reglamento interoperabilidad: un método normalizado para la utilización técnica u operativa de sistemas, en el contexto de conceptos de funcionamiento acordados y validados que requieran una aplicación uniforme en toda la red europea de gestión del tránsito aéreo;
- 33) *puesta en servicio*: el primer uso operativo de un sistema después de su instalación inicial o de su mejora;
- 34) *red de rutas*: la red de rutas especificadas que canaliza el flujo del tránsito aéreo general en la medida necesaria para prestar los servicios de control del tránsito aéreo;
- 35) *encaminamiento*: el itinerario escogido que debe seguir una aeronave durante su operación;
- 36) *funcionamiento continuo*: el funcionamiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo de manera que, desde la perspectiva del usuario, funcione como si fuera un sistema único;
- 37) *sector*: una parte de una zona de control y/o una región/región superior de información de vuelo;
- 38) *servicios de vigilancia*: las instalaciones y servicios utilizados para determinar las posiciones respectivas de las aeronaves con el fin de establecer una separación segura;
- 39) *sistema*: engloba los componentes de tierra y los embarcados, así como los equipos espaciales, que prestan apoyo a los servicios de navegación aérea en todas las fases de vuelo;
- 40) *mejora*: cualquier modificación que altere las características operativas de un sistema.

⁽¹⁾ Convenio modificado por el Protocolo de 12 de febrero de 1981 y revisado por el Protocolo de 27 de junio de 1997.

Artículo 3

Ámbitos de intervención de la Comunidad

1. El presente Reglamento establece un marco regulador armonizado para la creación del cielo único europeo en conjunción con:

- a) el Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) ⁽¹⁾;
- b) el Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) ⁽²⁾; y
- c) el Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad) ⁽³⁾,

así como con las medidas de ejecución que apruebe la Comisión sobre la base del presente Reglamento y de los Reglamentos contenidos en los mencionados actos.

2. Las medidas contempladas en el apartado 1 se aplicarán con arreglo a las disposiciones del presente Reglamento.

Artículo 4

Autoridades nacionales de supervisión

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

2. Las autoridades nacionales de supervisión serán independientes de los proveedores de servicios de navegación aérea. Esta independencia se conseguirá mediante la adecuada separación, al menos en el plano funcional, entre las autoridades nacionales de supervisión y dichos proveedores. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales de supervisión ejerzan sus competencias de manera imparcial y transparente.

⁽¹⁾ Véase la página 20 del presente Diario Oficial.

⁽²⁾ Véase la página 10 del presente Diario Oficial.

⁽³⁾ Véase la página 26 del presente Diario Oficial.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los nombres y direcciones de las autoridades nacionales de supervisión, así como cualquier cambio a este respecto, y las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento del apartado 2.

Artículo 5

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité del cielo único, denominado en lo sucesivo el *Comité*, compuesto por dos representantes de cada Estado miembro y presidido por un representante de la Comisión. El Comité garantizará la adecuada consideración de los intereses de todas las categorías de usuarios.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

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

4. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 6

Órgano consultivo del sector

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

Artículo 7

Relaciones con terceros países europeos

La Comunidad procurará ampliar el ámbito del cielo único europeo a los Estados que no sean miembros de la Unión Europea y apoyará dicha ampliación. A estos efectos, la Comunidad, bien en el marco de acuerdos celebrados con terceros países vecinos, o bien en el contexto de Eurocontrol, intentará hacer extensivo a dichos países el ámbito de aplicación del presente Reglamento y de las medidas mencionadas en el artículo 3.

Artículo 8

Medidas de ejecución

1. Para la elaboración de medidas de ejecución con arreglo al artículo 3 que sean competencia de Eurocontrol, la Comisión otorgará mandatos a Eurocontrol estableciendo las tareas que éste deberá realizar y el calendario correspondiente. En este contexto, procurará recurrir a los acuerdos de Eurocontrol relacionados con la participación y la consulta de todas las partes interesadas, en la medida en que estos acuerdos sean conformes a las prácticas de la Comisión sobre transparencia y procedimientos de consulta y no entren en conflicto con sus obligaciones institucionales. La Comisión actuará de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 5.

2. Sobre la base de los trabajos realizados con arreglo al apartado 1, se adoptarán, con arreglo al procedimiento a que hace referencia el apartado 3 del artículo 5, decisiones sobre la aplicación de los resultados de esos trabajos en la Comunidad y sobre su plazo de aplicación. Estas decisiones se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, si Eurocontrol no pudiese aceptar un mandato que se le hubiese otorgado en virtud de lo dispuesto en el apartado 1, o si la Comisión, en consulta con el Comité, considerase que:

- a) la labor realizada en cumplimiento de dicho mandato no está avanzando satisfactoriamente teniendo en cuenta el plazo previsto, o
- b) los resultados de la labor realizada no son adecuados,

la Comisión podrá adoptar, de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 5, medidas alternativas para lograr los objetivos del mandato de que se trate.

4. Para la elaboración de medidas de ejecución con arreglo al artículo 3 que no sean competencia de Eurocontrol, la Comisión actuará de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 5.

Artículo 9

Sanciones

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

Artículo 10

Consulta de las partes interesadas

Los Estados miembros, de conformidad con su legislación nacional, y la Comisión establecerán mecanismos de consulta para la participación adecuada de las partes interesadas en la puesta en marcha del cielo único europeo.

Dichas partes interesadas podrán incluir:

- proveedores de servicios de navegación aérea,
- usuarios del espacio aéreo,
- aeropuertos,
- industria de fabricación, y
- órganos de representación de colectivos profesionales.

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

Artículo 11

Evaluación del funcionamiento

1. La Comisión velará por el examen y la evaluación de las prestaciones de la navegación aérea, recurriendo a los conocimientos de Eurocontrol.

2. El análisis de la información obtenida con arreglo al apartado 1 tiene por objetivo:

- a) permitir la comparación y mejora de la prestación de servicios de navegación aérea;
- b) ayudar a los proveedores de servicios de navegación aérea a prestar los servicios necesarios;
- c) mejorar el proceso de consultas entre los usuarios del espacio aéreo, los proveedores de servicios de navegación aérea y los aeropuertos;
- d) permitir la identificación y el fomento de las prácticas más idóneas, en particular la mejora de la seguridad, la eficacia y la capacidad..

3. Sin perjuicio del derecho de acceso del público a los documentos de la Comisión en virtud del Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos

del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión ⁽¹⁾, la Comisión adoptará, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 3 del artículo 5, medidas para la difusión a las partes interesadas de la información a que se hace referencia en el apartado 2.

Artículo 12

Seguimiento, control y métodos de evaluación de los efectos

1. El seguimiento, el control y los métodos de evaluación de los efectos se basarán en la presentación de informes anuales de los Estados miembros sobre la aplicación de las acciones llevadas a cabo conforme al presente Reglamento y a las medidas mencionadas en el artículo 3.

2. La Comisión evaluará periódicamente la aplicación del presente Reglamento y de las medidas mencionadas en el artículo 3, e informará de ello al Parlamento Europeo y al Consejo, por vez primera el 20 de abril de 2007 y, con posterioridad, cada tres años. A tal efecto, la Comisión podrá solicitar a los Estados miembros información adicional respecto a la contenida en los informes que éstos hayan presentado a la Comisión conforme a lo dispuesto en el apartado 1.

3. Para la elaboración de los informes a que se refiere el apartado 2, la Comisión solicitará el dictamen del Comité.

4. Los informes contendrán una evaluación de los resultados alcanzados por las acciones llevadas a cabo en aplicación del presente Reglamento, incluida información apropiada sobre la evolución del sector, en particular por lo que se refiere a los aspectos económicos, sociales, de empleo y tecnológicos,

así como sobre la calidad del servicio, teniendo en cuenta los objetivos iniciales y con vistas a las necesidades futuras.

Artículo 13

Salvaguardas

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

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

Artículo 14

Entrada en vigor

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

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

Hecho en Estrasburgo, el 10 de marzo de 2004.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

D. ROCHE

(1) DO L 145 de 31.5.2002, p. 43.

**DECLARACIÓN DE LOS ESTADOS MIEMBROS SOBRE ASPECTOS MILITARES RELACIONADOS CON
EL CIELO ÚNICO EUROPEO**

Los Estados miembros,

- teniendo en cuenta que los Reglamentos destinados a la realización de un cielo único europeo se aplican únicamente al tránsito aéreo general y no cubren las operaciones y la formación militares,
- afirmando la necesidad de poner en práctica el marco legislativo para el cielo único europeo de forma coherente y firme, teniendo plenamente en cuenta las necesidades relativas a la política nacional de seguridad y defensa y a los acuerdos internacionales,
- convencidos de que una utilización segura y eficaz del espacio aéreo sólo podrá lograrse mediante la estrecha cooperación de sus usuarios civiles y militares, basada fundamentalmente en el concepto de utilización flexible del espacio aéreo y una coordinación civil-militar eficaz según establece la OACI,

declaran que:

1. cooperarán entre sí, teniendo en cuenta las exigencias militares nacionales, a fin de que el concepto de utilización flexible del espacio aéreo se aplique plenamente y de manera uniforme en todos los Estados miembros por parte de todos los usuarios del espacio aéreo;
2. velarán por que los intereses de los usuarios militares del espacio aéreo de los Estados miembros, siempre que sea pertinente, estén representados en todo el desarrollo, proceso de toma de decisiones y aplicación del cielo único europeo; en particular en el Comité del cielo único establecido con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CE) nº 549/2004 (Reglamento marco);
3. velarán, en su caso, por que el personal militar participe en los trabajos emprendidos por organismos reconocidos establecidos con arreglo al artículo 3 del Reglamento (CE) nº 550/2004 (Reglamento sobre prestación de servicios);
4. tendrán en cuenta, en relación con cuestiones de gestión del tráfico aéreo, la importancia fundamental de Eurocontrol;
5. aumentarán la cooperación civil y militar y, si los Estados miembros afectados lo consideran necesario, y en la medida en que lo consideren,
 - facilitarán la cooperación entre sus fuerzas armadas en todos los asuntos de la gestión del tráfico aéreo, para hacer frente así a las necesidades pertinentes en la aplicación del marco regulador del cielo único europeo,
 - fijarán, teniendo en cuenta el objetivo de establecer el marco regulador del cielo único europeo antes del 31 de diciembre de 2004, las condiciones necesarias para apoyar esa cooperación militar, a fin de garantizar una estimación equilibrada de las necesidades económicas y de las relativas a seguridad y defensa.

REGLAMENTO (CE) Nº 550/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 10 de marzo de 2004****relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo****(Reglamento de prestación de servicios)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

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

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

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

Considerando lo siguiente:

- (1) Los Estados miembros han reestructurado, en diversa medida, sus proveedores de servicios de navegación aérea nacionales aumentando sus niveles de autonomía y libertad para la 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, de noviembre de 2000, ha confirmado la necesidad de normas de ámbito comunitario que distingan entre regulación y prestación de servicios, de

establecer un sistema de certificación destinado a preservar los requisitos de interés público, especialmente en materia de seguridad, y de mejorar el mecanismo de tarificación.

- (3) El Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (denominado en lo sucesivo *Reglamento marco*) ⁽⁵⁾ fija el marco para la creación del cielo único europeo.
- (4) A fin de crear el cielo único europeo, deben adoptarse medidas que garanticen la prestación segura y eficaz de servicios de navegación aérea en consonancia con la organización y la utilización del espacio aéreo previstos en el Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (denominado en lo sucesivo *Reglamento del espacio aéreo*) ⁽⁶⁾. 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 regular el tránsito aéreo de modo seguro y eficaz.
- (5) La prestación de servicios de tránsito aéreo, tal como se contempla en el presente Reglamento, está relacionada con el ejercicio de las competencias de los poderes públicos que no son de índole económica y por tanto no justifican la aplicación de las normas del Tratado en materia de competencia.
- (6) Los Estados miembros son responsables de supervisar la prestación segura y eficaz de servicios de navegación aérea y de controlar el cumplimiento por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea de los requisitos comunes establecidos a nivel comunitario.
- (7) Se debe permitir que los Estados miembros confíen a organizaciones reconocidas, que posean experiencia técnica, la verificación, por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea, del cumplimiento de los requisitos comunes establecidos a nivel comunitario.

⁽¹⁾ DO C 103 E de 30.4.2002, p. 26.

⁽²⁾ DO C 241 de 7.10.2002, p. 24.

⁽³⁾ DO C 278 de 14.11.2002, p. 13.

⁽⁴⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 3 de septiembre de 2002 (DO C 272 E de 13.11.2003, p. 303), Posición Común del Consejo de 18 de marzo de 2003 (DO C 129 E de 3.6.2003, p. 16) y Posición del Parlamento Europeo de 3 de julio de 2003. Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 29 de enero de 2004 y Decisión del Consejo de 2 de febrero de 2004.

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

⁽⁶⁾ Véase la página 20 del presente Diario Oficial.

- (8) El buen funcionamiento del sistema de transporte aéreo requiere igualmente la aplicación de normas uniformes y de altos niveles de seguridad por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea.
- (9) Deben concluirse acuerdos para armonizar el sistema de autorizaciones para controladores, con el fin de mejorar la disponibilidad de éstos y fomentar el reconocimiento mutuo de las autorizaciones.
- (10) Debe establecerse un sistema común de certificación de los servicios de navegación aérea que permita definir los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea y supervisar regularmente el cumplimiento de estos requisitos, garantizando a la vez la continuidad de la prestación de los servicios.
- (11) Las condiciones asociadas a los certificados deben estar justificadas objetivamente y ser no discriminatorias, proporcionadas, transparentes y compatibles con las normas internacionales pertinentes.
- (12) Los certificados deben ser reconocidos 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 aquel en el que hayan obtenido el certificado, dentro de los límites de los requisitos de seguridad.
- (13) La prestación de servicios de comunicación, navegación, y vigilancia, así como de servicios de información aeronáutica, debe organizarse con arreglo a condiciones de mercado, teniendo en cuenta las características especiales de tales servicios y manteniendo un nivel elevado de seguridad.
- (14) A fin de facilitar el manejo seguro del tránsito 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 certificación debe establecer un marco que permita la designación por los Estados miembros de los proveedores de servicios de tránsito aéreo, independientemente del lugar en que hayan obtenido la certificación.
- (15) Basándose en sus análisis de los criterios de seguridad pertinentes, los Estados miembros deben poder designar uno o varios proveedores de servicios meteorológicos en todo o en parte del espacio aéreo que se bajo su responsabilidad, sin necesidad de organizar una licitación.
- (16) 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 tránsito aéreo general, a través de acuerdos adecuados.
- (17) La contabilidad de todos los proveedores de servicios de navegación aérea debe tener la máxima transparencia
- (18) 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 de los aeropuertos en un nuevo contexto.
- (19) Las condiciones de tarificación que se apliquen a los usuarios del espacio aéreo deben ser justas y transparentes.
- (20) Las tarifas aplicadas a los usuarios deben servir de remuneración para las instalaciones y los servicios prestados por los proveedores de servicios de navegación aérea y por los Estados miembros. El nivel de las tarifas aplicadas a los usuarios debe ser proporcional a los costes, teniendo en cuenta los objetivos de seguridad y rentabilidad económica.
- (21) No debe haber discriminación entre usuarios del espacio aéreo en la prestación de servicios equivalentes de navegación aérea.
- (22) Los proveedores de servicios de navegación aérea ofrecen determinadas instalaciones y servicios directamente relacionados con la operación de la aeronave, cuyos costes deben poder recuperar conforme al principio «los usuarios pagan», es decir, que los usuarios del espacio aéreo deben correr con los costes que generan en el punto de utilización o en el lugar más próximo a éste.
- (23) 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.
- (24) Debe haber un margen para modular las tarifas que contribuya a aumentar al máximo la capacidad global del sistema. Los incentivos financieros pueden ser un medio útil para acelerar la introducción de equipos de tierra o equipos embarcados que aumenten la capacidad, para recompensar las elevadas prestaciones o para compensar las molestias por tener que elegir itinerarios menos deseables.

- (25) 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, la Comisión debe estudiar la posibilidad de establecer una reserva destinada a reducir el impacto de un incremento repentino de las cargas para los usuarios del espacio aéreo en períodos de bajos niveles de tránsito.
- (26) 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 tránsito aéreo en su conjunto.
- (27) El establecimiento y la imposición de tarifas a los usuarios del espacio aéreo deben ser revisados regularmente por la Comisión, en cooperación con Eurocontrol y con las autoridades nacionales de supervisión y los usuarios del espacio aéreo.
- (28) Dado el carácter especialmente sensible de la información relativa a los proveedores de servicios de navegación aérea, 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 del rendimiento de los proveedores de dichos servicios.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objetivo y ámbito de aplicación

1. Dentro del ámbito del Reglamento marco, el presente Reglamento se refiere a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo. El objetivo del presente Reglamento es establecer requisitos comunes para una prestación segura y eficaz de servicios de navegación aérea en la Comunidad.
2. El presente Reglamento se aplicará a la prestación de servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en el ámbito del Reglamento marco y de conformidad con dicho Reglamento.

Artículo 2

Funciones de las autoridades nacionales de supervisión

1. Las autoridades nacionales de supervisión a las que se refiere el artículo 4 del Reglamento marco garantizarán la adecuada supervisión de la aplicación del presente Reglamento,

en particular por lo que respecta a la actividad segura y eficaz de los proveedores de servicios de navegación aérea que prestan servicios en relación al espacio aéreo que se halla bajo responsabilidad del Estado miembro que designó o creó la autoridad correspondiente.

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

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

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

Artículo 3

Organizaciones reconocidas

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

2. El reconocimiento concedido por una autoridad nacional de supervisión será válido en la Comunidad por un período renovable de tres años. Las autoridades nacionales de supervisión podrán confiar a cualquiera de las organizaciones reconocidas establecidas en la Comunidad la realización de dichas inspecciones y estudios.

Artículo 4

Requisitos de seguridad

La Comisión, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento marco, determinará y adoptará los requisitos reglamentarios de seguridad de Eurocontrol (ESARR) así como las posteriores modificaciones de los mismos dentro del ámbito del presente Reglamento, a los que se conferirá carácter obligatorio con arreglo al Derecho comunitario. Se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea* las referencias de todos los requisitos ESARR.

Artículo 5

Autorización de los controladores

Lo antes posible tras la entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión presentará, si procede, una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo relativa a la autorización de los controladores.

CAPÍTULO II

NORMAS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS

Artículo 6

Requisitos comunes

Se establecerán requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento marco. Los requisitos comunes incluirán los siguientes aspectos:

- competencia e idoneidad técnica y operativa,
- sistemas y procesos de gestión de la seguridad y la calidad,
- sistemas de notificación,
- calidad del servicio,
- solvencia financiera,
- responsabilidad y cobertura de seguros,
- propiedad y estructura organizativa, incluida la prevención de conflictos de intereses,
- recursos humanos, incluidas plantillas adecuadas,
- seguridad.

Artículo 7

Certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea

1. La prestación de todos los servicios de navegación aérea en la Comunidad estará sujeta a la certificación por los Estados miembros.

2. Las solicitudes de certificación se dirigirán a la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro en que el solicitante tenga su principal lugar de actividad y, en su caso, su sede.

3. Las autoridades nacionales de supervisión expedirán certificados a los proveedores de servicios de navegación aérea si éstos cumplen los requisitos comunes que se contemplan en el artículo 6. Los certificados podrán concederse por separado para cada tipo de servicio de navegación aérea definido en el artículo 2 del Reglamento marco o para un conjunto de dichos servicios, inclusive cuando un proveedor de servicios de tránsito aéreo, independientemente de su situación jurídica, opera y mantiene sus propios sistemas de comunicación, navegación y vigilancia. Se supervisarán periódicamente los certificados.

4. Los certificados especificarán los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea, incluido el acceso no discriminatorio a los servicios por parte de los usuarios del espacio aéreo, con especial atención a la seguridad. La certificación únicamente podrá estar sujeta a las condiciones establecidas en el anexo II. Dichas condiciones estarán objetivamente justificadas y serán no discriminatorias, proporcionadas y transparentes.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán permitir la prestación de servicios de navegación aérea sin certificación en todo o en parte del espacio aéreo bajo su responsabilidad en aquellos casos en que el proveedor de esos servicios los ofrezca principalmente para el movimiento de aeronaves distinto del tránsito aéreo general. En tal caso, el Estado miembro de que se trate informará a la Comisión y a los demás Estados miembros de su decisión y de las medidas adoptadas para garantizar el máximo cumplimiento de los requisitos comunes.

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

7. Las autoridades nacionales de supervisión supervisarán el cumplimiento de los requisitos comunes y de las condiciones adjuntas a los certificados. Deberán incluirse los pormenores de estos controles en los informes anuales que habrán de presentar los Estados miembros de conformidad con el apartado 1 del artículo 12 del Reglamento marco. Si una autoridad nacional de supervisión considera que el titular de un certificado ha dejado de cumplir dichos requisitos o condiciones, adoptará las medidas oportunas garantizando al mismo tiempo la continuidad de los servicios. Dichas medidas podrán incluir la retirada del certificado.

8. Cualquier Estado miembro reconocerá todo certificado concedido en otro Estado miembro de conformidad con el presente artículo.

9. En circunstancias excepcionales, los Estados miembros podrán aplazar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo hasta seis meses después de la fecha contemplada en el apartado 2 del artículo 19. Los Estados miembros notificarán a la Comisión dichos aplazamientos y los motivarán.

Artículo 8

Designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo

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

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

3. Los Estados miembros podrán elegir discrecionalmente un proveedor de servicios, siempre que cumpla los requisitos y condiciones enunciados en los artículos 6 y 7.

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

5. Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda decisión adoptada en el marco del presente artículo en relación con la

designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo dentro de los bloques específicos de espacio aéreo respecto del espacio aéreo que se halla bajo su responsabilidad.

Artículo 9

Designación de proveedores de servicios meteorológicos

1. Los Estados miembros podrán designar a un proveedor de servicios meteorológicos para suministrar la totalidad o parte de los datos meteorológicos en régimen de exclusividad en todo o en parte del espacio aéreo que se halla bajo su responsabilidad, teniendo en cuenta criterios de seguridad.

2. Los Estados miembros informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda decisión adoptada en el marco del presente artículo en relación con la designación de un proveedor de servicios meteorológicos.

Artículo 10

Relaciones entre proveedores de servicios

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea podrán hacer uso de los servicios de otros proveedores de servicios que hayan sido certificados en la Comunidad.

2. Los proveedores de servicios de navegación aérea formalizarán sus relaciones de trabajo mediante acuerdos escritos o disposiciones legales equivalentes que establezcan las competencias y funciones específicas asumidas por cada proveedor y permitan el intercambio de datos operativos entre todos los proveedores de servicios en lo que respecta al tránsito aéreo general. Tales acuerdos se notificarán a la autoridad o autoridades nacionales de supervisión correspondientes.

3. En los casos relativos a la prestación de servicios de tránsito aéreo será necesaria la autorización de los Estados miembros implicados. En los casos relativos a la prestación de servicios meteorológicos, será necesaria la aprobación de los Estados miembros implicados si éstos hubieran designado un proveedor en régimen de exclusividad con arreglo al apartado 1 del artículo 9.

Artículo 11

Relaciones con las autoridades militares

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

*Artículo 12***Transparencia contable**

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea, independientemente de su régimen jurídico o de propiedad, elaborarán, someterán a auditoría y publicarán sus cuentas financieras. Estas cuentas cumplirán las normas internacionales de contabilidad adoptadas por la Comunidad. Cuando, debido a su situación jurídica, el proveedor de servicios no pueda cumplir plenamente las normas internacionales de contabilidad, procurará alcanzar el mayor grado posible de cumplimiento.

2. En todos los casos, los proveedores de servicios de navegación aérea publicarán informes anuales y se someterán periódicamente a una auditoría independiente.

3. Cuando se presten un conjunto de servicios, los proveedores de servicios de navegación aérea identificarán en su contabilidad interna los gastos e ingresos asociados a los servicios de navegación aérea desglosándolos de acuerdo con los principios de Eurocontrol establecer la base de costes para la imposición de cánones de ruta por la utilización de instalaciones y para el cálculo de las unidades tarifarias y, cuando proceda, llevarán cuentas consolidadas correspondientes a otros servicios que no sean de navegación aérea, tal como se exigiría si los servicios en cuestión los prestaran empresas distintas.

4. Los Estados miembros designarán las autoridades competentes que tendrán derecho de acceso a la contabilidad de los proveedores de servicios que presten servicios en el espacio aéreo de su responsabilidad.

5. Los Estados miembros podrán aplicar las disposiciones transitorias del artículo 9 del Reglamento (CE) n° 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 2002, relativo a la aplicación de normas internacionales de contabilidad⁽¹⁾, a los proveedores de servicios de navegación aérea que entren dentro del ámbito de aplicación de dicho Reglamento.

*Artículo 13***Acceso y protección de datos**

1. Por lo que respecta al tránsito aéreo general, todos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos se intercambiarán en tiempo real datos operativos pertinentes con objeto de subvenir a sus necesidades operativas. Los datos sólo podrán ser usados con fines operativos.

2. Se permitirá el acceso a los datos operativos pertinentes, con carácter no discriminatorio, a las autoridades correspondientes, a los proveedores de servicios de navegación aérea certificados, a los usuarios del espacio aéreo y a los aeropuertos.

3. Los proveedores de servicios certificados, los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos establecerán las condiciones normalizadas de acceso a sus datos operativos pertinentes distintos de los contemplados en el apartado 1. Las autoridades nacionales de supervisión aprobarán dichas condiciones normalizadas. En su caso, se establecerán normas de desarrollo relativas a dichas condiciones, de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento marco.

CAPÍTULO III

SISTEMAS DE TARIFACIÓN*Artículo 14***Disposición general**

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 15 y 16, se elaborará un sistema de tarifación de los servicios de navegación aérea que contribuya a lograr una mayor transparencia con respecto al establecimiento, la imposición y la ejecución de tarifas para los usuarios del espacio aéreo. Este sistema deberá asimismo ajustarse al artículo 15 del Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional y al sistema de tarifación de Eurocontrol sobre cánones de ruta.

*Artículo 15***Principios**

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

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

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

b) los costes que deberán tomarse en cuenta en este contexto serán los costes estimados en relación con las instalaciones y servicios, previstos y puestos en práctica con arreglo al Plan regional de navegación aérea, región europea, de la OACI. También podrán incluirse los costes contraídos por las autoridades nacionales de supervisión

(1) DO L 243 de 11.9.2002, p. 1.

y/o las organizaciones reconocidas, así como otros en los que incurra el Estado miembro pertinente y el proveedor de servicios en relación con la provisión de servicios de navegación aérea;

- c) los costes de los diversos servicios de navegación aérea se determinarán por separado, según lo previsto en el apartado 3 del artículo 12;
- d) las subvenciones cruzadas entre los diversos servicios de navegación aérea estarán permitidas cuando razones objetivas así lo justifiquen, y estarán sujetas a una clara identificación;
- e) se garantizará la transparencia de los costes en los que se basan los cánones. Se aprobarán medidas de ejecución para el suministro de información por parte de los proveedores del servicio, con el fin de hacer posible la revisión de las previsiones, costes reales e ingresos del proveedor. Se intercambiará periódicamente información entre las autoridades nacionales de supervisión, los proveedores de servicios, los usuarios del espacio aéreo, la Comisión y Eurocontrol.

3. Sin perjuicio del sistema de tarifación de Eurocontrol para tarifas de ruta, al establecer las tarifas con arreglo al apartado 2 los Estados miembros deberán cumplir los siguientes principios:

- a) las tarifas se establecerán por la disponibilidad de los servicios de navegación aérea bajo 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) podrá exonerarse a determinados usuarios, en particular a las aeronaves ligeras y a las aeronaves de Estado, siempre que el coste de dichas exoneraciones no se impute a otros usuarios;
- c) los servicios de navegación aérea podrán generar unos ingresos suficientes para superar todos los costes de funcionamiento directos e indirectos y proporcionar una rentabilidad económica y con ello contribuir a las necesarias mejoras del capital;
- d) las tarifas reflejarán los costes de los servicios e instalaciones de navegación aérea puestos a disposición de los usuarios del espacio aéreo, teniendo en cuenta las capacidades productivas relativas de los distintos tipos de aeronaves de que se trate;
- e) las tarifas también estimularán la prestación segura, eficaz y efectiva de los servicios de navegación aérea con vistas a un alto nivel de seguridad y a una eficiencia de costes, y

estimularán la prestación de servicios integrados. Con este fin, tales tarifas podrán ser usadas para proporcionar:

- mecanismos, incluidos incentivos consistentes en ventajas y desventajas financieras, para estimular a los proveedores de servicios de navegación aérea y/o a los usuarios del espacio aéreo para que apoyen las mejoras en la gestión del flujo del tránsito aéreo, tales como una mayor capacidad y una reducción de los retrasos, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad. La decisión de aplicar dichos mecanismos será responsabilidad exclusiva de cada Estado miembro,
- ingresos en favor de proyectos diseñados para asistir a determinadas categorías de usuarios del espacio aéreo y/o de proveedores de servicios de navegación aérea con el fin de mejorar de forma colectiva las infraestructuras de navegación aérea, la prestación de servicios de navegación aérea y el uso del espacio aéreo.

4. Las medidas de ejecución en los ámbitos regulados por los apartados 1, 2 y 3, se aprobarán de conformidad con el procedimiento del artículo 8 del Reglamento marco.

Artículo 16

Revisión de tarifas

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

2. A petición 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 y/o normas correspondientes. En un plazo de dos meses desde la recepción de una petición, tras haber escuchado al Estado miembro interesado y tras consultar al Comité del cielo único conforme al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento marco, la Comisión adoptará una decisión sobre la aplicación de los artículos 14 y 15 y decidirá si la práctica en cuestión puede seguirse aplicando.

3. La Comisión transmitirá su decisión a los Estados miembros y la comunicará al proveedor de servicios, en la medida en que a éste le afecte jurídicamente. 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 17***Adaptación al progreso técnico**

1. A efectos de adecuación al progreso técnico, podrán adaptarse los anexos de conformidad con el procedimiento indicado en el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento marco.
2. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* las medidas de ejecución aprobadas con arreglo al presente Reglamento.

*Artículo 18***Confidencialidad**

1. Ni las autoridades nacionales de supervisión, de conformidad con su legislación nacional, ni la Comisión, revelarán la información de naturaleza confidencial, en particular la información sobre proveedores de servicios de navegación

aérea, sus relaciones comerciales o los componentes de sus costes.

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

3. Además, lo dispuesto en el apartado 1 no impedirá la divulgación de información sobre las condiciones y el desempeño de la prestación de servicios que no tenga naturaleza confidencial.

*Artículo 19***Entrada en vigor**

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. No obstante, los artículos 7 y 8 entrarán en vigor un año después de la publicación de los requisitos comunes, mencionados en el artículo 6, en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en Estrasburgo, el 10 de marzo de 2004.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

D. ROCHE

ANEXO I

REQUISITOS DE LOS ORGANISMOS RECONOCIDOS

Los organismos reconocidos deberán:

- poder acreditar documentalmente una amplia experiencia en la 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 varios de los ámbitos regulados por el presente Reglamento,
 - contar con normas y reglamentaciones completas para el examen periódico de las entidades anteriormente mencionadas, publicadas y continuamente actualizadas y mejoradas a través de programas de investigación y desarrollo,
 - no estar controlados por proveedores de servicios de navegación aérea, por autoridades de gestión aeroportuaria ni por otras entidades relacionados comercialmente con la prestación de servicios de navegación aérea o los servicios de transporte aéreo,
 - disponer de personal técnico, directivo, de apoyo y de investigación significativo y proporcional a las tareas que deben realizar,
 - estar gestionados y administrados de tal modo que se garantice el carácter confidencial de la información exigida por la administración,
 - estar dispuestos a suministrar la información pertinente a la autoridad nacional de supervisión correspondiente,
 - haber definido y documentado su política, objetivos y compromiso en lo que se refiere a la calidad, y garantizar que dicha política se entiende, se aplica y se mantiene en todos los niveles de la organización,
 - haber desarrollado, aplicado y mantenido un sistema interno de calidad eficaz basado en los elementos adecuados 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 sometidos a la certificación de su sistema de calidad por un organismo independiente de auditores reconocido por las autoridades del Estado miembro en que estén establecidos.
-

ANEXO II

CONDICIONES QUE SE ADJUNTARÁN A LOS CERTIFICADOS

1. Los certificados especificarán:
 - a) la autoridad nacional de supervisión que lo expide;
 - b) el solicitante (nombre y dirección);
 - c) los servicios que se certifican;
 - d) una declaración de conformidad del solicitante con los requisitos comunes definidos en el artículo 6 del presente Reglamento;
 - e) la fecha de expedición y el período de validez del certificado.

 2. Los certificados podrán incorporar, cuando proceda, otras condiciones adicionales relativas a:
 - a) el acceso no discriminatorio a los servicios por parte de los usuarios del espacio aéreo y el nivel requerido de prestaciones de dichos servicios, incluidos los niveles de seguridad y de interoperabilidad;
 - b) las especificaciones operativas de los servicios de que se trate;
 - c) el plazo en el que deberían prestarse los servicios;
 - d) los diversos equipos operativos que han de utilizarse en los servicios de que se trate;
 - e) la delimitación o la restricción de las actividades de otros servicios que no estén relacionados con la prestación de servicios de navegación aérea;
 - f) los contratos, acuerdos y otras medidas acordadas entre el proveedor o los proveedores de servicios y un tercero y que se refieran al servicio o a los servicios de que se trate;
 - g) el suministro de la información que sea razonablemente necesaria para comprobar que el servicio o los servicios cumplen los requisitos comunes, incluyendo planes, datos financieros y de actividad, y los cambios significativos en el tipo y/o el alcance de los servicios de navegación aérea que se prestan;
 - h) otras condiciones legales que no sean específicas de los servicios de navegación aérea, tales como las condiciones relativas a la suspensión o retirada del certificado.
-

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

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

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

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

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

Considerando lo siguiente:

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

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

- (4) El Reglamento (CE) nº 549 /2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo ⁽⁵⁾ (denominado en lo sucesivo *Reglamento marco*) fija el marco para la creación del cielo único europeo.
- (5) En el artículo 1 del Convenio de Chicago de 1994 sobre Aviación Civil Internacional, los Estados contratantes reconocen que «todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio». En el marco de esta soberanía los Estados miembros de la Comunidad, con sujeción a lo estipulado en los convenios internacionales aplicables, ejercen las competencias de una autoridad pública al controlar el tránsito aéreo.
- (6) El espacio aéreo es un recurso común para todas las categorías de usuarios que éstos deben utilizar de forma flexible con el fin de garantizar transparencia y equidad, teniendo también en cuenta las necesidades de seguridad y defensa de los Estados miembros y sus compromisos en organizaciones internacionales.
- (7) Es fundamental una gestión eficaz del espacio aéreo para aumentar la capacidad del sistema de servicios de tránsito aéreo, para responder de forma óptima a las necesidades de los diversos usuarios y para lograr el uso más flexible posible del espacio aéreo.
- (8) Las actividades de Eurocontrol confirman que el sistema de rutas y la estructura del espacio aéreo no pueden desarrollarse eficazmente de forma aislada, dado que cada Estado miembro es un elemento integrante de la red europea de gestión del tránsito aéreo, tanto dentro como fuera de las fronteras de la Comunidad.

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

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

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

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

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

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

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

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

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

ASPECTOS GENERALES

Artículo 1

Objetivo y ámbito de aplicación

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

2. La utilización del espacio aéreo afianzará el funcionamiento de los servicios de navegación aérea como un conjunto coherente y global de conformidad con el Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo ⁽¹⁾ (denominado en lo sucesivo *Reglamento de prestación de servicios*).

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

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

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

CAPÍTULO II

ARQUITECTURA DEL ESPACIO AÉREO

Artículo 2

Nivel de división

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

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

Artículo 3

Región superior de información de vuelo europea (EUIR)

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

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

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

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

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

Artículo 4

Clasificación del espacio aéreo

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

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

Artículo 5

Reconfiguración del espacio aéreo superior

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 6

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III

USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO EN EL CIELO ÚNICO EUROPEO

Artículo 7

Uso flexible del espacio aéreo

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

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

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

Artículo 8

Suspensión temporal por ajustes

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

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

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

Artículo 9

Gestión de afluencia de tránsito aéreo

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

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

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

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 10

Revisión

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

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

Artículo 11

Entrada en vigor

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

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

Hecho en Estrasburgo, el 10 de marzo de 2004.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

D. ROCHE

DECLARACIÓN DE LA COMISIÓN:

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

REGLAMENTO (CE) Nº 552/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 10 de marzo de 2004****relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo****(Reglamento de interoperabilidad)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

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

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

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

Considerando lo siguiente:

(1) A fin de crear el cielo único europeo, deben adoptarse medidas en cuanto a sistemas, componentes y procedimientos asociados, con objeto de garantizar una interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo coherente con la prestación de servicios de navegación aérea con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo ⁽⁵⁾ (denominado en lo sucesivo «Reglamento de prestación de servicios») y con la organización y utilización del espacio aéreo según lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo ⁽⁶⁾ (denominado en lo sucesivo «Reglamento de espacio aéreo»).

(2) El informe del Grupo de alto nivel sobre el cielo único europeo 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 un nuevo enfoque en materia de armonización y de normalización ⁽⁷⁾, en la que los requisitos esenciales, reglas y normas esenciales sean complementarios y coherentes.

(3) El Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (denominado en lo sucesivo «Reglamento marco» ⁽⁸⁾) fija el marco para la creación del cielo único europeo.

(4) El informe del Grupo de alto nivel ha confirmado que aunque en los últimos años se han conseguido avances hacia el funcionamiento continuo de la red europea de gestión del tránsito aéreo, la situación sigue siendo insatisfactoria debido al bajo nivel de integración entre los sistemas nacionales de gestión del tránsito aéreo y a la lentitud con que se introducen los nuevos conceptos de operación y tecnología necesarios para generar la capacidad adicional requerida.

(5) Un mayor nivel de integración en el ámbito comunitario se traduciría en una mejora de la eficacia y una reducción de costes de mantenimiento y adquisición, y en una mayor coordinación operativa.

⁽¹⁾ DO C 103 E de 30.4.2002, p. 41.

⁽²⁾ DO C 241 de 7.10.2002, p. 24.

⁽³⁾ DO C 278 de 14.11.2002, p. 13.

⁽⁴⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 3 de septiembre de 2002 (DO C 272 E de 13.11.2003, p. 325), Posición Común del Consejo de 18 de marzo de 2003 (DO C 129 E de 3.6.2003, p. 26) y Posición del Parlamento Europeo de 3 de julio de 2003 (no publicada aún en el Diario Oficial). Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 29 de enero de 2004 y Decisión del Consejo de 2 de febrero de 2004.

⁽⁵⁾ Véase la página 10 del presente Diario Oficial.

⁽⁶⁾ Véase la página 20 del presente Diario Oficial.

⁽⁷⁾ DO C 136 de 4.6.1985, p. 1.

⁽⁸⁾ Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

- (6) El predominio de las especificaciones técnicas nacionales en la adquisición de suministros ha provocado la fragmentación del mercado de sistemas 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.
- (7) Por tanto, redundante en el interés de todos los que intervienen en la gestión del tránsito aéreo desarrollar un nuevo planteamiento de cooperación que permita la participación equilibrada de todas las partes, 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, un conjunto coherente de especificaciones comunitarias capaz de satisfacer la mayor gama de necesidades.
- (8) El mercado interior es un objetivo comunitario, por lo que las medidas que se adopten a tenor del presente Reglamento deben contribuir a su progresivo desarrollo en este sector.
- (9) En consecuencia, es conveniente definir los requisitos esenciales que se deben aplicar a la red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas, componentes y procedimientos asociados.
- (10) Deben aprobarse medidas de ejecución en materia de interoperabilidad de sistemas cuando sea necesario completar o perfeccionar los requisitos esenciales. También deben aprobarse dichas medidas cuando sea necesario facilitar la introducción coordinada de nuevos conceptos, acordados y validados de operación o de tecnologías. El cumplimiento de dichas normas debe mantenerse de manera permanente. Las mencionadas normas deben basarse en las reglas y las normas desarrolladas por organizaciones internacionales como Eurocontrol o la OACI.
- (11) El desarrollo y adopción de especificaciones comunitarias sobre la red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas, componentes y procedimientos asociados constituye un medio apropiado para determinar las condiciones técnicas y operativas necesarias para cumplir los requisitos esenciales y las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad. El cumplimiento de las especificaciones comunitarias publicadas, que sigue teniendo un carácter voluntario, da lugar a una presunción de conformidad con los requisitos fundamentales y las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad.
- (12) Las especificaciones comunitarias deben ser establecidas por organismos europeos de normalización, conjuntamente con la Organización Europea de Equipos de Aviación Civil (Eurocae), y por Eurocontrol con arreglo a los procedimientos de normalización generales de la Comunidad.
- (13) Los procedimientos que regulan la evaluación de la conformidad o de idoneidad para el uso 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 técnica ⁽¹⁾. En la medida necesaria, estos módulos deben ampliarse para abarcar los requisitos específicos de las industrias afectadas.
- (14) El mercado en cuestión es de pequeñas dimensiones, y consiste en sistemas y componentes de uso casi exclusivo por la gestión del tránsito 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 y/o de idoneidad 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.
- (15) La entrada en servicio de sistemas de gestión del tránsito aéreo debe estar sometida a la verificación del cumplimiento de los requisitos esenciales y las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad. El uso de especificaciones comunitarias crea una presunción de conformidad con los requisitos esenciales y con las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad.
- (16) La plena aplicación de las disposiciones del presente Reglamento debe estar acompañada de una estrategia de transición que procure alcanzar los objetivos de este Reglamento, sin crear al mismo tiempo injustificados obstáculos de costes-beneficios al mantenimiento de la infraestructura existente.

⁽¹⁾ DO L 220 de 30.8.1993, p. 23.

(17) En el marco de la legislación comunitaria aplicable se debe tener en cuenta la necesidad de garantizar:

- unas condiciones armonizadas en cuanto a la disponibilidad y al uso eficiente del espectro radioeléctrico necesario para crear el cielo único europeo, incluidos los aspectos de compatibilidad electromagnética,
- la protección de los servicios relacionados con la seguridad de la vida humana frente a las interferencias perjudiciales,
- un uso eficaz y adecuado de las frecuencias asignadas y gestionadas con carácter exclusivo por el sector de la aviación.

(18) 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 tránsito aéreo ⁽¹⁾, se limita a las obligaciones del organismo adjudicador. El presente Reglamento es más completo porque trata de las obligaciones de todos los actores, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, industria 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 al término de un período transitorio la Directiva 93/65/CEE, 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 tránsito aéreo ⁽²⁾, y los Reglamentos (CE) n° 2082/2000, de 6 de septiembre de 2000, por el que se adoptan normas de Eurocontrol y se modifica la Directiva 97/15/CE ⁽³⁾ por la que se adoptan algunas normas de Eurocontrol y se modifica la Directiva 93/65/CEE del Consejo, y (CE) n° 980/2002, de 4 de junio de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2082/2000, ambos de la Comisión.

(19) Por motivos de seguridad jurídica es importante garantizar que se mantengan, en esencia, algunas disposiciones de la legislación comunitaria adoptada sobre la base de la Directiva 93/65/CEE. La adopción en virtud del

presente Reglamento de las medidas de ejecución correspondientes a dichas disposiciones llevará un cierto tiempo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objetivo y ámbito de aplicación

1. Dentro del ámbito del Reglamento marco, el presente Reglamento trata de la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo.

2. El presente Reglamento será aplicable a los sistemas, sus componentes y procedimientos asociados contemplados en el anexo I.

3. El presente Reglamento tiene por objeto lograr la interoperabilidad entre los diversos sistemas, componentes y procedimientos asociados de la red europea de gestión del tránsito aéreo, teniendo debidamente en cuenta las normas internacionales pertinentes. El presente Reglamento tiene también por objeto garantizar una rápida y coordinada introducción de nuevos conceptos de operación, acordados y validados, o tecnologías en la gestión del tránsito aéreo.

CAPÍTULO II

REQUISITOS ESENCIALES, MEDIDAS DE EJECUCIÓN EN MATERIA DE INTEROPERABILIDAD Y ESPECIFICACIONES COMUNITARIAS

Artículo 2

Requisitos esenciales

La red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas, sus componentes y procedimientos asociados deberán cumplir los requisitos esenciales pertinentes que figuran en el anexo II.

Artículo 3

Medidas de ejecución en materia de interoperabilidad

1. Se elaborarán medidas de ejecución en materia de interoperabilidad siempre que sea necesario para alcanzar de forma coherente los objetivos del presente Reglamento.

⁽¹⁾ DO L 187 de 29.7.1993, p. 52; Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ DO L 95 de 10.4.1997, p. 16; Directiva modificada por el Reglamento (CE) n° 2082/2000 (DO L 254 de 9.10.2000, p. 1).

⁽³⁾ DO L 254 de 9.10.2000, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 980/2002 (DO L 150 de 8.6.2002, p. 38).

2. Los sistemas, componentes y procedimientos asociados cumplirán las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad a lo largo de todo su ciclo de vida.

3. Las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad en particular:

- a) determinarán los requisitos específicos que completen o perfeccionen los requisitos esenciales, especialmente en materia de seguridad, funcionamiento continuo y prestaciones, y/o
- b) describirán, cuando proceda, los requisitos específicos que completen o perfeccionen los requisitos esenciales, especialmente por lo que se refiere a la introducción coordinada de nuevos conceptos de operación, acordados y validados, o tecnologías, y/o
- c) determinarán los componentes cuando se trate de sistemas, y/o
- d) describirán los procedimientos de evaluación de la conformidad en los que participen, cuando proceda, organismos notificados contemplados en el artículo 8, basados en los módulos definidos en la Decisión 93/465/CEE que deberán utilizarse para evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de componentes así como la verificación de los sistemas, y/o
- e) especificarán las condiciones de ejecución, incluyendo, cuando proceda, la fecha en la que todas las partes interesadas pertinentes deberán cumplirlas.

4. La preparación, aprobación y revisión de medidas de ejecución en materia de interoperabilidad tendrán en cuenta los costes y beneficios estimados de las soluciones técnicas que permitan lograrla, con vistas a optar por la solución más viable, prestando la debida atención al mantenimiento de un alto nivel de seguridad convenido. Se adjuntará a cada uno de los proyectos de medidas de ejecución en materia de interoperabilidad una evaluación de los costes y beneficios de dichas soluciones para todas las partes interesadas pertinentes.

5. Las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad se establecerán con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 8 del Reglamento marco.

Artículo 4

Especificaciones comunitarias

1. Podrán establecerse especificaciones comunitarias para intentar lograr el objetivo del presente Reglamento. Estas especificaciones podrán ser:

- a) normas europeas para sistemas o componentes, junto con los correspondientes procedimientos asociados, ela-

boradas por los organismos europeos de normalización en colaboración con Eurocae y por mandato de la Comisión, con arreglo al apartado 4 del artículo 6 de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas ⁽¹⁾ y a las directrices generales de cooperación entre la Comisión y los organismos de normalización firmadas el 13 de noviembre de 1984,

o

- b) especificaciones elaboradas por Eurocontrol en materia de coordinación operativa entre los proveedores de servicios de navegación aérea, en respuesta a una petición de la Comisión con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento marco.

2. Se presumirá el cumplimiento de los requisitos esenciales y/o las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad para los sistemas, junto con los procedimientos asociados, o los componentes que cumplan las especificaciones comunitarias pertinentes, cuyos números de referencia hayan sido publicados en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

3. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* las referencias a las normas europeas contempladas en la letra a) del apartado 1.

4. La Comisión publicará las referencias a las especificaciones de Eurocontrol contempladas en la letra b) del apartado 1 en el *Diario Oficial de la Unión Europea* con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento marco.

5. Cuando un Estado miembro o la Comisión considere que la conformidad con una especificación comunitaria publicada no garantiza el cumplimiento de los requisitos esenciales y/o de las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad que dicha especificación comunitaria debe abarcar, se aplicará el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento marco.

6. En el caso de deficiencias de las normas europeas publicadas, podrá decidirse, con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento marco, y tras consultar al comité creado mediante el apartado 2 del artículo 5 de la Directiva 98/34/CE, bien retirar parcial o totalmente las normas de que se trate de las publicaciones en que figuran, bien modificarlas,

⁽¹⁾ DO L 204 de 21.7.1998, p. 37; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/48/CE (DO L 217 de 5.8.1998, p. 18).

7. En el caso de deficiencias de las especificaciones de Eurocontrol publicadas, podrá decidirse, con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento marco, bien retirar parcial o totalmente las especificaciones de que se trate de las publicaciones en que figuran, bien modificarlas.

CAPÍTULO III

VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO

Artículo 5

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

1. Los componentes deberán ir acompañados de una declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso cuyos elementos figuran en el anexo III.

2. El fabricante o su representante autorizado establecido en la Comunidad deberá garantizar y declarar, mediante la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso, que ha aplicado las disposiciones establecidas en los requisitos esenciales y en las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad.

3. Se presumirá el cumplimiento de los requisitos esenciales y las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad de aquellos componentes que vayan acompañados de la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso.

4. Cuando proceda, las medidas de ejecución correspondientes en materia de interoperabilidad deberán determinar qué cometidos tendrán que llevar a cabo los organismos notificados contemplados en el artículo 8 en relación con la evaluación de la conformidad o idoneidad para el uso de los componentes.

Artículo 6

Declaración CE de verificación de sistemas

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea someterán los sistemas a una verificación CE de conformidad con las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad con el fin de garantizar que cumplen los requisitos esenciales del presente Reglamento y las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad que les son aplicables al integrarse en la red europea de gestión del tránsito aéreo.

2. Antes de que un sistema entre en servicio, el proveedor de servicios de navegación aérea correspondiente elaborará una declaración CE de verificación que confirme el cumplimiento y la enviará a la autoridad nacional de supervisión acompañada

de un expediente técnico. Los elementos de esta declaración así como del expediente técnico figuran en el anexo IV. La autoridad nacional de supervisión podrá exigir toda la información adicional que considere necesaria para supervisar dicho cumplimiento.

3. Cuando proceda, las medidas de ejecución correspondientes en materia de interoperabilidad deberán determinar qué cometidos tendrán que llevar a cabo los organismos notificados contemplados en el artículo 8 en relación con la verificación de sistemas.

4. La declaración CE de verificación se entenderá sin perjuicio de las evaluaciones que la autoridad nacional de supervisión pueda tener que llevar a cabo en campos distintos de la interoperabilidad.

Artículo 7

Salvaguardias

1. Cuando la autoridad nacional de supervisión determine que:

- a) un componente acompañado de una declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso, o
- b) un sistema acompañado de una declaración CE de verificación

incumple los requisitos esenciales y/o las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad, tomará todas las medidas necesarias, atendiendo siempre a la necesidad de garantizar la seguridad y la continuidad de las operaciones, para limitar el área de aplicación del componente o sistema en cuestión o prohibir su uso por las entidades bajo responsabilidad de la autoridad.

2. El Estado miembro afectado informará inmediatamente de estas medidas a la Comisión, indicando las razones y, en particular, si en su opinión el incumplimiento de los requisitos esenciales se debe a:

- a) no lograr cumplir los requisitos esenciales;
- b) la aplicación incorrecta de las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad y/o de las especificaciones comunitarias;
- c) deficiencias en las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad y/o de las especificaciones comunitarias.

3. La Comisión consultará lo antes posible a las partes interesadas, tras lo cual informará a los Estados miembros de sus conclusiones y de si considera que las medidas adoptadas por la autoridad nacional de supervisión están justificadas.

4. Si la Comisión determina que las medidas adoptadas por la autoridad nacional de supervisión no se justifican, solicitará al Estado miembro afectado que vele por que se retiren cuanto antes e informará inmediatamente al respecto al fabricante o a su representante autorizado establecido en la Comunidad.

5. Si la Comisión determina que el incumplimiento de los requisitos esenciales se debe a la aplicación incorrecta de las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad y/o de las especificaciones comunitarias, el Estado miembro afectado adoptará las medidas adecuadas contra quien haya originado la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso, o la declaración CE de verificación e informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

6. Si la Comisión determina que el incumplimiento de los requisitos esenciales se debe a deficiencias en las especificaciones comunitarias, se aplicará el procedimiento previsto en los apartados 6 o 7 del artículo 4.

Artículo 8

Organismos notificados

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos que hayan designado para el ejercicio de los cometidos relacionados con la evaluación de la conformidad o de idoneidad para el uso a que se refiere el artículo 5, y/o la verificación a que se refiere el artículo 6, indicando el ámbito de responsabilidad de cada organismo y sus números de identificación obtenidos de la Comisión. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* 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 acreditación a un organismo notificado que haya dejado de cumplir los criterios que figuran 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 designar como organismos notificados a los organismos notificados con arreglo al artículo 5 del Reglamento de prestación de servicios.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 9

Revisión de los anexos

En caso de registrarse progresos técnicos u operativos, podrán realizarse modificaciones en los anexos I y II de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento marco.

Artículo 10

Disposiciones transitorias

1. A partir del 20 de octubre de 2005, los requisitos esenciales se aplicarán a la entrada en servicio de los sistemas y componentes de la red europea de gestión del tránsito aéreo, salvo en los casos en que las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad estipulen otra cosa.

2. Todos los sistemas y componentes actualmente en funcionamiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo deberán cumplir los requisitos esenciales a más tardar el 20 de abril de 2011, siempre que las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad no estipulen otra cosa.

3. Cuando se haya efectuado un pedido de sistemas de la red europea de gestión del tránsito aéreo o se hayan firmado contratos vinculantes a tal efecto

— antes de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, o, en su caso,

— antes de la fecha de entrada en vigor de una o más de las medidas de ejecución pertinentes en materia de interoperabilidad,

de modo que no se pueda garantizar dentro del plazo mencionado en el apartado 1 el cumplimiento de los requisitos esenciales y/o las medidas de ejecución pertinentes en materia de interoperabilidad, el Estado miembro interesado comunicará a la Comisión información pormenorizada sobre los requisitos esenciales y/o las medidas de ejecución pertinentes en materia de interoperabilidad en las que se ha observado un posible incumplimiento.

La Comisión consultará a las partes interesadas, tras lo cual tomará una decisión con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 5 del Reglamento marco.

*Artículo 11***Derogaciones**

Quedan derogadas las Directivas 93/65/CEE y 97/15/CE así como los Reglamentos (CE) n° 2082/2000 y (CE) n° 980/2002 con efecto a partir del 20 de octubre de 2005.

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

Hecho en Estrasburgo, el 10 de marzo de 2004.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

*Artículo 12***Entrada en vigor**

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

Por el Consejo

El Presidente

D. ROCHE

ANEXO I

LISTA DE SISTEMAS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

A los fines del presente Reglamento, la red europea de gestión del tránsito aéreo se subdividirá en ocho sistemas.

1. Sistemas y procedimientos de gestión del espacio aéreo.
 2. Sistemas y procedimientos de gestión de afluencia del tránsito aéreo.
 3. Sistemas y procedimientos para los servicios del tránsito aéreo, en particular sistemas de tratamiento de datos de vuelo, sistemas de tratamiento de datos de vigilancia y sistemas de interfaz hombre-máquina.
 4. Sistemas y procedimientos de comunicaciones tierra-tierra, aire-tierra y aire-aire.
 5. Sistemas y procedimientos de navegación.
 6. Sistemas y procedimientos de vigilancia.
 7. Sistemas y procedimientos de servicios de información aeronáutica
 8. Sistemas y procedimientos para la utilización de información meteorológica.
-

ANEXO II

REQUISITOS ESENCIALES

Parte A: Requisitos esenciales

Se trata de requisitos relativos a la red en su conjunto, aplicables por lo general a cada uno de los sistemas indicados en el anexo I.

1. *Funcionamiento continuo*

Los sistemas de gestión del tránsito aéreo y sus componentes se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán utilizando los procedimientos validados adecuados, de forma que garanticen el funcionamiento continuo de la red europea de gestión del tránsito aéreo en todo momento y en todas las fases de vuelo. El funcionamiento continuo se manifestará, en particular, en el uso compartido de información, incluida la información pertinente sobre el estado de operativo, la comprensión común de la información, unas prestaciones comparables de procesamiento y en los procedimientos relacionados que permitan prestaciones operativas comunes acordadas para el conjunto o para partes de la red europea de gestión del tránsito aéreo.

2. *Apoyo a los nuevos conceptos de operación*

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

El potencial de nuevos conceptos, como la colaboración en la toma de decisiones, una creciente automatización y métodos alternativos de delegación de la responsabilidad de separación, se estudiará teniendo debidamente en cuenta el desarrollo tecnológico y su implantación segura, previa validación.

3. *Seguridad*

Los sistemas y operaciones de la red europea de gestión del tránsito aéreo alcanzarán los altos niveles de seguridad convenidos. A tal fin, se adoptarán métodos de gestión de la seguridad y de reporte de información acordados.

Por lo que respecta a los sistemas de tierra, o partes de los mismos, dichos altos niveles de seguridad se incrementarán mediante unas redes de seguridad que deberán responder a unas características comunes de funcionamiento convenidas.

Se definirá un conjunto armonizado de requisitos de seguridad para el diseño, la construcción, el mantenimiento y la operación de los sistemas y sus componentes, tanto en modo normal de funcionamiento como degradado, con vistas a lograr los niveles de seguridad acordados, para todas las fases del vuelo y para la totalidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo.

Los sistemas se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán utilizando los procedimientos validados adecuados, de forma que las tareas asignadas al personal de control resulten compatibles con las capacidades humanas, tanto en los modos normales de funcionamiento como en los degradados, y coherentes con los niveles exigidos de seguridad.

Los sistemas se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán utilizando los procedimientos validados adecuados, de forma que no registren interferencias perjudiciales en su entorno normal de operación.

4. *Coordinación entre la aviación civil y la militar*

La red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas y componentes favorecerán la implantación progresiva de una coordinación civil y militar, en la medida necesaria para una gestión eficaz del espacio aéreo y del flujo del tránsito aéreo, así como el uso seguro y eficiente del espacio aéreo por parte de todos los usuarios, mediante la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo.

Para alcanzar dichos objetivos, la red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas y componentes apoyarán el uso compartido y adecuado en el tiempo, entre las partes civil y militar, de la información correcta y coherente que cubra todas las fases del vuelo.

Deberán tenerse en cuenta los requisitos de seguridad nacionales

5. *Requisitos medioambientales*

Los sistemas y operaciones de la red europea de gestión del tránsito aéreo se ajustarán a la necesidad de reducir al máximo el impacto medioambiental de conformidad con la legislación comunitaria aplicable.

6. *Principios que rigen la arquitectura lógica de los sistemas*

Los sistemas se diseñarán y se integrarán progresivamente en el objetivo de alcanzar una arquitectura lógica coherente y cada vez más armonizada, evolutiva y validada dentro de la red europea de gestión del tránsito aéreo

7. *Principios que rigen la construcción de sistemas*

Los sistemas se diseñarán, construirán y mantendrán sobre la base de principios de ingeniería sólidos, en particular los relativos a la modularidad, que permitan el intercambio de componentes, una elevada disponibilidad, la redundancia y la tolerancia al fallo de los componentes críticos.

Parte B: Requisitos específicos

Se trata de los requisitos específicos de cada uno de los sistemas, que al mismo tiempo complementan o perfeccionan los requisitos generales.

1. *Sistemas y procedimientos de gestión del espacio aéreo*

1.1. *Funcionamiento continuo*

Se suministrará información sobre los aspectos pretácticos y tácticos de la disponibilidad del espacio aéreo a todas las partes interesadas, de forma correcta y oportuna en el tiempo, 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.

2. *Sistemas y procedimientos de gestión de afluencia del tránsito aéreo*

2.1. *Funcionamiento continuo*

Los sistemas y procedimientos de gestión de afluencia del tránsito aéreo apoyarán el uso compartido de información de vuelo correcta, coherente y pertinente de carácter estratégico, pretáctico y táctico, según proceda, que cubra todas las fases del vuelo, y ofrecerán capacidades de diálogo con vistas a lograr un uso óptimo del espacio aéreo.

3. *Sistemas y procedimientos para los servicios del tránsito aéreo*

3.1. Sistemas de tratamiento de datos de vuelo

3.1.1. Funcionamiento continuo

Los sistemas de tratamiento de datos de vuelo serán interoperables en términos del uso compartido y adecuado en el tiempo de información correcta y coherente y 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 red europea de gestión del tránsito aéreo durante todas las fases del vuelo.

A fin de garantizar un tratamiento seguro, fluido y rápido a través de toda la red europea de gestión del tránsito aéreo, las prestaciones del tratamiento de los datos de vuelo serán equivalentes y adecuadas para cada entorno determinado [superficie, área de control terminal (TMA), ruta], con características de tránsito conocidas y aplicadas con arreglo a un concepto operativo acordado y validado, especialmente en lo que respecta a la exactitud y tolerancia de errores de los resultados del tratamiento.

3.1.2. Apoyo a los nuevos conceptos de operación

Los sistemas de tratamiento de datos de vuelo facilitarán la aplicación progresiva de conceptos avanzados, acordados y validados de operación en todas las fases de vuelo.

Las características de las herramientas de automatización intensiva deben permitir un tratamiento pretáctico y táctico coherente y eficaz de la información de vuelo en partes de la red europea de gestión del tránsito aéreo.

Los sistemas de tierra y embarcados así como sus componentes que soporten los nuevos conceptos de operación acordados y validados se diseñarán, construirán, mantendrán y operarán, utilizando los procedimientos validados adecuados, de forma que sean interoperables en términos del uso compartido y adecuado en el tiempo de la información correcta y coherente y de la misma interpretación de la situación operacional actual y prevista.

3.2. Sistemas de tratamiento de datos de vigilancia

3.2.1. Funcionamiento continuo

En el diseño, la construcción, el mantenimiento y el funcionamiento de los sistemas de tratamiento de datos de vigilancia se utilizarán procedimientos validados adecuados, de tal forma que ofrezcan las prestaciones y la calidad de servicio requeridos para un entorno determinado [superficie, área de control terminal (TMA), ruta] con características de tránsito conocidas, especialmente en términos de precisión y fiabilidad de los resultados computerizados, correcciones, integridad, disponibilidad, continuidad y oportunidad en el tiempo de la información en el puesto de control.

Los sistemas de tratamiento de datos de vigilancia facilitarán el uso compartido y adecuado en el tiempo de información pertinente, consistente y coherente entre ellos para garantizar operaciones optimizadas a través de las diferentes partes de la red europea de gestión de tránsito aéreo.

3.2.2. Apoyo a los nuevos conceptos de operación

Los sistemas de tratamiento de datos de vigilancia facilitarán la disponibilidad progresiva de nuevas fuentes de información relativas a la vigilancia a fin de mejorar la calidad global del servicio.

3.3. Sistemas de interfaz hombre-máquina

3.3.1. Funcionamiento continuo

El diseño, la construcción, el mantenimiento y la operación de las interfaces hombre-máquina de los sistemas de tierra de gestión del tránsito aéreo se hará utilizando procedimientos validados adecuados, de tal forma que ofrezcan un entorno de trabajo progresivamente armonizado a todo el personal de control, incluidas las funciones y la ergonomía, cumpliendo las prestaciones requeridas para un entorno determinado [superficie, área de control terminal (TMA), ruta] con características de tránsito conocidas.

3.3.2. Apoyo a los nuevos conceptos de operación

Los sistemas de interfaz hombre-máquina facilitarán la introducción progresiva de nuevos conceptos de operación acordados y validados, así como una mayor automatización, de forma que se asegure que las tareas asignadas al personal de control permanezcan compatibles con las capacidades humanas, tanto en los modos normales de operación como en los degradados.

4. *Sistemas y procedimientos de comunicaciones tierra-tierra, aire-tierra y aire-aire*

4.1. Funcionamiento continuo

En el diseño, la construcción, el mantenimiento y el funcionamiento de los sistemas de comunicaciones se utilizarán los procedimientos validados adecuados, para lograr los resultados requeridos en un volumen determinado de espacio aéreo o para una aplicación específica, especialmente en términos del tiempo de procesado de la comunicación, integridad, disponibilidad y continuidad de la función.

La red de comunicaciones dentro de la red europea de gestión del tránsito aéreo deberá cumplir los requisitos de calidad del servicio, cobertura y redundancia.

4.2. Apoyo a los nuevos conceptos de operación

Los sistemas de comunicación apoyarán la aplicación de conceptos avanzados, acordados y validados de operación en todas las fases de vuelo.

5. *Sistemas y procedimientos de navegación*

5.1. Funcionamiento continuo

En el diseño, la construcción, el mantenimiento y el funcionamiento de los sistemas de navegación se utilizarán procedimientos validados adecuados, de forma que alcancen las prestaciones de navegación horizontales y verticales requeridas, especialmente en términos de precisión y capacidad funcional, en un entorno determinado [superficie, área de control terminal (TMA), ruta] con características de tránsito conocidas y aplicadas según un concepto operativo acordado y validado.

6. *Sistemas y procedimientos de vigilancia*

6.1. Funcionamiento continuo

En el diseño, la construcción, el mantenimiento y el funcionamiento de los sistemas de vigilancia se utilizarán los procedimientos validados adecuados, de forma que ofrezcan las prestaciones requeridas aplicables a un entorno determinado [superficie, área de control terminal (TMA), ruta] con características de tránsito conocidas y aplicadas según un concepto operativo acordado y validado, especialmente en términos de precisión, cobertura, alcance y calidad del servicio.

La red de vigilancia dentro de la red europea de gestión del tránsito aéreo deberá cumplir los requisitos de precisión, oportunidad en el tiempo, cobertura y redundancia. La red de vigilancia permitirá que se compartan los datos sobre vigilancia, para mejorar la operación a través de toda la red europea de gestión del tránsito aéreo.

7. *Sistemas y procedimientos para los servicios de información aeronáutica*

7.1. Funcionamiento continuo

Se suministrará progresivamente información aeronáutica precisa, adecuada en el tiempo y coherente de forma electrónica, sobre la base de un conjunto de datos normalizado y acordado en común.

Se pondrá a disposición de forma adecuada en el tiempo información aeronáutica precisa y coherente, especialmente en relación con los componentes y sistemas de tierra y embarcados.

7.2. Apoyo a los nuevos conceptos de operación

Se pondrá a disposición y se utilizará de forma adecuada en el tiempo información aeronáutica cada vez más precisa, completa y actualizada, a fin de apoyar la continua mejora del nivel de eficacia en el uso del espacio aéreo y de los aeropuertos.

8. *Sistemas y procedimientos para la utilización de información meteorológica*

8.1. Funcionamiento continuo

Los sistemas y procedimientos para la utilización de información meteorológica mejorarán la coherencia y la adecuación en el tiempo de su suministro y la calidad de su presentación, mediante la utilización de un conjunto de datos acordado.

8.2. Apoyo a los nuevos conceptos de operación

Los sistemas y procedimientos para la utilización de información meteorológica mejorarán la prontitud de su disponibilidad y la rapidez con que pueda utilizarse, a fin de fomentar la continua mejora del nivel de eficacia en el uso del espacio aéreo y de los aeropuertos.

ANEXO III

COMPONENTES

Declaración CE

- de conformidad
- de idoneidad para el uso

1. *Componentes*

Los componentes se identificarán en las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 del presente Reglamento.

2. *Alcance*

La declaración CE incluye:

- bien la evaluación de la conformidad intrínseca de un componente considerado aisladamente con respecto a las especificaciones comunitarias que deben cumplirse, o
- bien la evaluación/dictamen sobre la idoneidad para el uso de un componente, considerado en su entorno de gestión del tránsito aéreo.

Los procedimientos de evaluación aplicados por los organismos notificados en las fases de diseño y producción se basarán en los módulos definidos en la Decisión 93/465/CEE, de conformidad con las condiciones establecidas en las medidas de ejecución pertinentes en materia de interoperabilidad.

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,
- 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 5 del presente Reglamento),
- todas las disposiciones pertinentes a las que responde el componente, especialmente sus condiciones de uso,
- en su caso, nombre y dirección del organismo o de los organismos notificados que han intervenido en el procedimiento seguido para la conformidad o la idoneidad para el uso y fecha del certificado de examen así como, en su caso, el período 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 CE 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,
- nombre y dirección del proveedor de servicios de navegación aérea (razón social y dirección completa),
- breve descripción del sistema,
- descripción del procedimiento seguido para declarar la conformidad del sistema (artículo 6 del presente Reglamento),
- nombre y dirección del organismo notificado que ha llevado a cabo tareas relacionadas con 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, cuando proceda toda condición o restricción operativa,
- si es temporal: período de validez 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 comprueba y certifica que un sistema cumple el presente Reglamento, y puede entrar en funcionamiento con arreglo a él.

El sistema se comprueba respecto de cada uno de los aspectos siguientes:

- diseño global,
- desarrollo e integración del sistema, incluido el montaje de componentes y los ajustes globales,
- integración operacional del sistema,
- en su caso, disposiciones sobre mantenimiento del sistema.

Cuando la medida de ejecución pertinente sobre interoperabilidad exija la intervención de un organismo notificado, dicho organismo, tras haber llevado a cabo las tareas que le corresponden de conformidad con dicha medida, elabora un certificado de conformidad respecto de las tareas que haya realizado. Este certificado estará destinado al proveedor de servicios de navegación aérea. Posteriormente, este proveedor preparará una declaración CE 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 medidas de ejecución sobre interoperabilidad y, en su caso, de las especificaciones comunitarias,
- lista de los componentes, tal como se recogen en el artículo 3 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 5 del presente Reglamento, acompañadas, en su caso, de una copia de los informes de pruebas y exámenes realizados por los organismos notificados,
- si un organismo acreditado ha intervenido en la verificación del sistema o sistemas, un 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 notificado, un 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 medidas de ejecución pertinentes sobre interoperabilidad.

4. Presentación

El expediente técnico deberá adjuntarse a la declaración CE de verificación que el proveedor de servicios de navegación aérea envía a la autoridad nacional de supervisión.

El proveedor deberá conservar una copia del expediente técnico durante todo el período de servicio del sistema. Deberá enviar copias a los Estados miembros que lo soliciten.

ANEXO V

ORGANISMOS NOTIFICADOS

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 o sistemas ni en su utilización. Lo anterior no 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, en particular, 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 debe tener acceso a los equipos necesarios para chequeos 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 en 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 miembro 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.
-