



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento de sesión

A7-0000/2014

11.2.2014

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo
relativo a la puesta en práctica del Cielo Único (versión refundida)
(COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Marian-Jean Marinescu

(Refundición – artículo 87 del Reglamento)

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas

Las supresiones se señalan en ***cursiva y negrita*** en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en ***cursiva y negrita*** en ambas columnas. El texto nuevo se señala en ***cursiva y negrita*** en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado

Las partes de texto nuevas se indican en ***cursiva y negrita***. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en ***cursiva y negrita*** y suprimiendo o tachando el texto sustituido.

Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	76
ANEXO: CARTA DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS.....	79
ANEXO: DICTAMEN DEL GRUPO CONSULTIVO DE LOS SERVICIOS JURÍDICOS DEL PARLAMENTO EUROPEO, DEL CONSEJO Y DE LA COMISIÓN.....	81
PROCEDIMIENTO	84

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la puesta en práctica del Cielo Único (versión refundida)
(COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario – refundición)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2013)0410),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 100, apartado 2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0171/2013),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen motivado presentado por la Cámara de Representantes maltesa, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo n° 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, en el que se afirma que el proyecto de acto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 11 de diciembre de 2013¹,
 - Previa consulta al Comité de las Regiones,
 - Visto el Acuerdo interinstitucional, de 28 de noviembre de 2001, para un recurso más estructurado a la técnica de la refundición de los actos jurídicos²,
 - Vista la carta dirigida el ... por la Comisión de Asuntos Jurídicos a la Comisión de Transportes y Turismo, de conformidad con el artículo 87, apartado 3, de su Reglamento,
 - Vistos los artículos 87 y 55 de su Reglamento,
 - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0000/2014),
- A. Considerando que, según el grupo consultivo de los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión, la propuesta en cuestión no contiene ninguna modificación de fondo aparte de las señaladas como tales en la propuesta, y que, en lo que se refiere a la codificación de las disposiciones inalteradas de los actos existentes, la propuesta se limita a una codificación pura y simple de las mismas, sin modificaciones sustanciales;
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación, teniendo en cuenta las recomendaciones del grupo consultivo de los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo,

¹ Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

² DO C 77 de 28.3.2002, p. 1.

del Consejo y de la Comisión;

2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) 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.

Enmienda

suprimido

Justificación

Este considerando es redundante con respecto al considerando 5, que conviene mantener porque es más completo.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) A fin de evitar que el aumento previsto del tráfico aéreo provoque la congestión del espacio aéreo europeo, o la acentúe, con todos los costes que ello acarrea en términos económicos, medioambientales y de seguridad, conviene poner fin a la fragmentación de dicho espacio y aplicar el presente Reglamento lo antes posible.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 5 ter (nuevo)

(5 ter) La aplicación del Cielo Único Europeo debería tener una repercusión positiva en el crecimiento, el empleo y la competitividad de Europa, en particular al estimular la demanda de puestos de trabajo altamente cualificados.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

Enmienda

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

(6) La persecución simultánea de los objetivos de incremento del nivel de las normas de seguridad aérea y mejora del rendimiento global de la gestión de tránsito aéreo (GTA) y de los servicios de navegación aérea (SNA) para el tránsito aéreo general en Europa exige que se tenga en cuenta el factor humano. Por consiguiente, **además de** la introducción de principios de «la cultura justa», **es preciso integrar los indicadores de rendimiento pertinentes en el sistema de evaluación del rendimiento de los programas del Cielo Único Europeo.**

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 7

Texto de la Comisión

Enmienda

(7) Los Estados miembros han aprobado una declaración general sobre los aspectos militares relacionados con el Cielo Único Europeo¹⁸. De conformidad con esta declaración, los Estados miembros deben, en particular, intensificar la cooperación

(7) Los Estados miembros han aprobado una declaración general sobre los aspectos militares relacionados con el Cielo Único Europeo¹⁸. De conformidad con esta declaración, los Estados miembros deben, en particular, intensificar la cooperación

entre los ámbitos civil y 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.

¹⁸ Véase la página 9 del presente Diario Oficial.

entre los ámbitos civil y 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 ***con el fin de facilitar el uso flexible del espacio aéreo.***

¹⁸ Véase la página 9 del presente Diario Oficial.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) Para garantizar la supervisión coherente y fiable de la prestación de servicios en toda Europa, debe garantizarse a las autoridades nacionales de ***supervisión la independencia suficiente*** y los recursos necesarios. Tal independencia no debe eximir a esas autoridades de ejercer sus tareas dentro de un marco administrativo.

Enmienda

(10) Para garantizar la supervisión coherente, fiable ***e independiente*** de la prestación de servicios en toda Europa, deben garantizarse a las autoridades nacionales de ***aviación*** los recursos necesarios, ***tanto en términos financieros como de personal***. Tal independencia no debe eximir a esas autoridades de ejercer sus tareas dentro de un marco administrativo.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) Las autoridades nacionales de ***supervisión*** deben desempeñar un cometido clave en la ejecución de los programas del Cielo Único Europeo y la Comisión, por consiguiente, ***debe*** facilitar la cooperación entre ellas, incluida la cooperación a nivel regional, con vistas a

Enmienda

(11) Las autoridades nacionales de ***aviación*** deben desempeñar un cometido clave en la ejecución de los programas del Cielo Único Europeo. La Comisión y ***la Agencia Europea para la Aviación (EAA)***, por consiguiente, ***deben*** facilitar la cooperación entre ellas, incluida la

facilitar el intercambio de mejores prácticas y el desarrollo de un enfoque común. Tal cooperación debe producirse regularmente.

cooperación a nivel regional, **ofreciendo una plataforma para estas relaciones**, con vistas a facilitar el intercambio de mejores prácticas y el desarrollo de un enfoque común. Tal cooperación debe producirse regularmente.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Los interlocutores sociales deben ser **mejor** informados y consultados sobre todas las medidas que tengan repercusiones sociales importantes. A nivel de la Unión debe igualmente consultarse al Comité de diálogo sectorial establecido sobre la base de la Decisión 98/500/CE de la Comisión¹⁹.

¹⁹ DO L 19 de 12.8.1998, p. 27.

Enmienda

(12) **Con objeto de aplicar el Cielo Único Europeo**, los interlocutores sociales deben ser informados y consultados sobre todas las medidas que tengan repercusiones sociales importantes. A nivel de la Unión debe igualmente consultarse al Comité de diálogo sectorial establecido sobre la base de la Decisión 98/500/CE de la Comisión¹⁹.

¹⁹ DO L 19 de 12.8.1998, p. 27.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) La prestación de servicios de comunicación, navegación, y vigilancia, así como de servicios meteorológicos y 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.

Enmienda

(13) La prestación de servicios de comunicación, navegación y vigilancia, así como de servicios meteorológicos, **de diseño del espacio aéreo** y de información aeronáutica, **así como de servicios de formateo y entrega de datos para el tránsito aéreo general**, **podría** organizarse con arreglo a condiciones de mercado, teniendo en cuenta las características especiales de tales servicios, **garantizando** un nivel elevado de seguridad y

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 15

Texto de la Comisión

(15) El concepto de proyectos comunes destinados a asistir a los usuarios del espacio aéreo o a los proveedores de servicios de navegación aérea con el fin de mejorar las infraestructuras de navegación aérea colectivas, la prestación de servicios de navegación aérea y el uso del espacio aéreo, en particular los proyectos que puedan ser necesarios para la aplicación del Plan Maestro ATM, respaldado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo²⁰, de conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 219/2007 del Consejo, no incidirá negativamente en proyectos anteriores decididos por uno o varios Estados miembros con objetivos similares. Las disposiciones relativas a la financiación del lanzamiento de proyectos comunes no prejuzgarán la manera de organizar tales proyectos comunes. La Comisión podrá proponer que se utilicen fuentes de financiación, como **la Red transeuropea de transporte** o financiación del Banco Europeo de Inversiones, para apoyar proyectos comunes, en particular para agilizar el despliegue del proyecto SESAR, dentro del marco financiero plurianual. Sin perjuicio del acceso a dichas fuentes de financiación, los Estados miembros deben poder decidir cómo deben utilizarse los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión del sector aéreo con arreglo al régimen de comercio de derechos de emisión y examinar, en ese contexto, si una parte alícuota de esos ingresos podría utilizarse para financiar proyectos comunes a nivel de bloques

Enmienda

(15) El concepto de proyectos comunes destinados a asistir a los usuarios del espacio aéreo o a los proveedores de servicios de navegación aérea con el fin de mejorar las infraestructuras de navegación aérea colectivas, la prestación de servicios de navegación aérea y el uso del espacio aéreo, en particular los proyectos que puedan ser necesarios para la aplicación del Plan Maestro ATM, respaldado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo²⁰, de conformidad con el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 219/2007 del Consejo, no incidirá negativamente en proyectos anteriores decididos por uno o varios Estados miembros con objetivos similares. Las disposiciones relativas a la financiación del lanzamiento de proyectos comunes no prejuzgarán la manera de organizar tales proyectos comunes. La Comisión podrá proponer que se utilicen fuentes de financiación, como **el Mecanismo «Conectar Europa», Horizonte 2020** o financiación del Banco Europeo de Inversiones, para apoyar proyectos comunes, en particular para agilizar el despliegue del proyecto SESAR, dentro del marco financiero plurianual. Sin perjuicio del acceso a dichas fuentes de financiación, los Estados miembros deben poder decidir cómo deben utilizarse los ingresos generados por la subasta de derechos de emisión del sector aéreo con arreglo al régimen de comercio de derechos de emisión y examinar, en ese contexto, si una parte alícuota de esos ingresos podría utilizarse para financiar proyectos comunes a nivel de bloques

funcionales de espacio aéreo.

funcionales de espacio aéreo. ***Cuando proceda, los proyectos comunes deben procurar permitir la existencia de un conjunto de capacidades interoperables básicas en todos los Estados miembros.***

²⁰ DO L 19 de 9.4.2009, p. 41.

²⁰ DO L 19 de 9.4.2009, p. 41.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(15 bis) Salvo que se implanten mecanismos específicos, es probable que los proyectos de inversión en funciones embarcadas y de tierra realizados en el marco del Plan Maestro ATM carezcan de coordinación, lo que podría demorar el despliegue efectivo de las tecnologías del SESAR.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 16

Texto de la Comisión

Enmienda

(16) El concepto de entidad gestora de la red es crucial para mejorar el rendimiento de la gestión del tránsito aéreo, porque centraliza la prestación de determinados servicios que se suministran mejor a nivel de red. Para facilitar la resolución de situaciones de crisis en la aviación, la responsabilidad de **su** coordinación debe recaer sobre el Gestor de la Red.

(16) El concepto de entidad gestora de la red es crucial para mejorar el rendimiento de la gestión del tránsito aéreo, porque centraliza la prestación de determinados servicios que se suministran mejor a nivel de red. Para facilitar la resolución de situaciones de crisis en la aviación, la responsabilidad de **la** coordinación **de las medidas que hayan de adoptarse para prevenirlas y responder a ellas** debe recaer sobre el Gestor de la Red. ***En este contexto, corresponde a la Comisión***

garantizar que no surjan conflictos de intereses entre la prestación de servicios centralizados y las funciones del organismo de evaluación del rendimiento.

Justificación

La creación de un órgano de la UE que actúe en calidad de responsable de la regulación económica del sector de la GTA bajo la responsabilidad de la Comisión garantizaría un mayor grado de independencia y flexibilidad.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 17

Texto de la Comisión

(17) La Comisión está convencida de que una utilización segura y eficaz del espacio aéreo solo podrá lograrse mediante la estrecha cooperación de sus usuarios civiles y militares, basada fundamentalmente en el concepto de utilización flexible del espacio aéreo y en una coordinación civil-militar eficaz según establece la OACI; subraya la importancia de reforzar la cooperación entre los usuarios de carácter civil y militar del espacio aéreo.

Enmienda

(17) La Comisión está convencida de que una utilización segura y eficaz del espacio aéreo solo podrá lograrse mediante la estrecha cooperación de sus usuarios civiles y militares, basada fundamentalmente en el concepto de utilización flexible del espacio aéreo y en una coordinación civil-militar eficaz según establece la OACI; subraya la importancia de reforzar la cooperación entre los usuarios de carácter civil y militar del espacio aéreo ***con miras a facilitar el uso flexible del mismo.***

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 18

Texto de la Comisión

(18) La exactitud y la puntualidad de la información que se transmita a los controladores civiles y militares sobre el estado del espacio aéreo y las situaciones específicas del tránsito aéreo tienen consecuencias directas en la seguridad y la eficacia de las operaciones. El acceso a

Enmienda

(18) La exactitud y la puntualidad de la información que se transmita a los controladores civiles y militares sobre el estado del espacio aéreo y las situaciones específicas del tránsito aéreo tienen consecuencias directas en la seguridad y la eficacia de las operaciones ***y deben***

tiempo a información actualizada sobre el estado del espacio aéreo es vital para todas las partes que deseen servirse de las estructuras del espacio aéreo disponibles, al confeccionar su plan de vuelos o modificarlo.

mejorar la previsibilidad de estas. El acceso a tiempo a información actualizada sobre el estado del espacio aéreo es vital para todas las partes que deseen servirse de las estructuras del espacio aéreo disponibles, al confeccionar su plan de vuelos o modificarlo.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 22

Texto de la Comisión

Enmienda

(22) Debe modificarse el ámbito geográfico del presente Reglamento por lo que se refiere a la región NAT de la OACI para dar cuenta de los acuerdos de prestación de servicios vigentes o previstos, así como de la necesidad de garantizar una coherencia en la aplicación de la normativa a los proveedores de servicios de navegación aérea y a los usuarios del espacio aéreo que operan en dicha zona.

suprimido

Justificación

No procede incluir la región del Atlántico Norte, o región NAT, de la OACI, ya que se trata de un espacio aéreo sobre alta mar y, como tal, excede del ámbito de aplicación de los Tratados de la UE.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Considerando 24

Texto de la Comisión

Enmienda

(24) El concepto de bloques funcionales de espacio aéreo, concebidos para reforzar la cooperación entre los proveedores de servicios de tránsito aéreo, es una

(24) El concepto de bloques funcionales de espacio aéreo, concebidos para reforzar la cooperación entre los proveedores de servicios de tránsito aéreo, es una

herramienta valiosa para mejorar el rendimiento del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo. Con el fin de **perfeccionar** esta herramienta, los **bloques funcionales de espacio aéreo** deben **centrarse más en el rendimiento sobre la base de la constitución de** consorcios del sector; **este último debe contar con más margen para modificarlos al objeto de alcanzar y, si fuera posible, superar, los objetivos de rendimiento.**

herramienta valiosa para mejorar el rendimiento del sistema europeo de gestión del tránsito aéreo. Con el fin de **complementar** esta herramienta, los **proveedores de servicios de navegación aérea** deben **poder tener libertad para constituir** consorcios del sector **basados en el rendimiento, que podrán solaparse con los bloques funcionales de espacio aéreo establecidos.**

Justificación

Los bloques funcionales de espacio aéreo se establecen por iniciativa estatal y no deben limitar las posibilidades de constituir consorcios del sector. Asimismo, podría generar confusión catalogar estos consorcios como un segundo tipo de bloques funcionales de espacio aéreo. Sin embargo, esto no implica que los consorcios del sector no puedan impulsar o mejorar el rendimiento de uno o más bloques funcionales de espacio aéreo.

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento Considerando 26

Texto de la Comisión

(26) Con el fin de que los proveedores de servicios de navegación aérea organicen más sus actividades en función de sus clientes, así como de fomentar el influjo de los usuarios del espacio aéreo en la toma de decisiones que les afectan, es preciso que la **participación** de las partes interesadas en las principales decisiones de carácter operativo adoptadas por los proveedores de servicios de navegación aérea sea más efectiva.

Enmienda

(26) Con el fin de que los proveedores de servicios de navegación aérea organicen más sus actividades en función de sus clientes, así como de fomentar el influjo de los usuarios del espacio aéreo en la toma de decisiones que les afectan, es preciso que la **consulta** de las partes interesadas en las principales decisiones de carácter operativo adoptadas por los proveedores de servicios de navegación aérea sea más efectiva.

Justificación

La responsabilidad última de las inversiones debe recaer en el proveedor de servicios de navegación aérea, ya que corresponde a este lograr los objetivos de rendimiento. Las cuestiones relativas a la necesidad de coordinar las inversiones del proyecto SESAR en funciones embarcadas y de tierra deben abordarse mediante los mecanismos adecuados en el marco del sistema de tarificación.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento Considerando 28

Texto de la Comisión

(28) Al objeto de tener en cuenta la evolución técnica u operativa, en particular por lo que respecta a la modificación de anexos o la adición de disposiciones en materia de gestión de la red y evaluación del rendimiento, conviene delegar en la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. El contenido y alcance de cada delegación se establece en detalle en los artículos en cuestión. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas apropiadas, incluso a nivel de expertos, durante los trabajos preparatorios. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

Enmienda

(28) Al objeto de tener en cuenta la evolución técnica u operativa, en particular por lo que respecta a la modificación de anexos o la adición de disposiciones en materia de gestión de la red, **la evaluación del rendimiento, la selección de la entidad responsable de ejecutar las bases del Plan Maestro ATM (la gestora del despliegue) y la definición de responsabilidades,** conviene delegar en la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. El contenido y alcance de cada delegación se establece en detalle en los artículos en cuestión. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas apropiadas, incluso a nivel de expertos, durante los trabajos preparatorios. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) Para ampliar la lista de los servicios de gestión de la red, la Comisión debe proceder a la correspondiente consulta de las partes interesadas.

Enmienda

(29) Para ampliar la lista de los servicios de gestión de la red, la Comisión debe proceder a la correspondiente consulta de las partes interesadas **y los interlocutores sociales.**

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento Considerando 30

Texto de la Comisión

(30) Con el fin de alcanzar unas condiciones uniformes en la aplicación del presente Reglamento, en particular por lo que se refiere al ejercicio de las competencias de las autoridades nacionales de *supervisión*, la prestación de servicios de apoyo con carácter exclusivo por un proveedor de servicios o una agrupación de estos, las medidas correctoras para garantizar el cumplimiento de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y de los objetivos asociados a nivel local, la revisión del cumplimiento del sistema de tarificación, la gobernanza y la adopción de proyectos comunes para funciones relacionadas con las redes, los bloques funcionales de espacio aéreo, las formas de participación de las partes interesadas en las principales decisiones de carácter operativo de los proveedores de servicios de navegación aérea, el acceso a los datos y la protección de los mismos, la información aeronáutica electrónica, el desarrollo tecnológico y la interoperabilidad de la gestión del tránsito aéreo, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión²².

Enmienda

(30) Con el fin de alcanzar unas condiciones uniformes en la aplicación del presente Reglamento, en particular por lo que se refiere al ejercicio de las competencias de las autoridades nacionales de *aviación*, la prestación de servicios de apoyo con carácter exclusivo por un proveedor de servicios o una agrupación de estos, las medidas correctoras para garantizar el cumplimiento de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión y de los objetivos asociados a nivel local, la revisión del cumplimiento del sistema de tarificación, la gobernanza y la adopción de proyectos comunes para funciones relacionadas con las redes, los bloques funcionales de espacio aéreo, las formas de participación de las partes interesadas en las principales decisiones de carácter operativo de los proveedores de servicios de navegación aérea, el acceso a los datos y la protección de los mismos, la información aeronáutica electrónica, el desarrollo tecnológico y la interoperabilidad de la gestión del tránsito aéreo, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión²².

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Considerando 34

Texto de la Comisión

(34) La contratación de los servicios de apoyo debe efectuarse, según proceda, de conformidad con la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios²³, y con la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales²⁴. También deberán tenerse en cuenta las directrices establecidas en la Comunicación interpretativa de la Comisión sobre el Derecho comunitario aplicable en la adjudicación de contratos no cubiertos o solo parcialmente cubiertos por las Directivas sobre contratación pública²⁵, según proceda.

²³ DO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

²⁴ DO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

²⁵ DO C 179 de 1.8.2006, p. 2.

Enmienda

(34) ***Cuando sea pertinente***, la contratación de los servicios de apoyo debe efectuarse, según proceda, de conformidad con la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios²³, y con la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales²⁴. También deberán tenerse en cuenta las directrices establecidas en la Comunicación interpretativa de la Comisión sobre el Derecho comunitario aplicable en la adjudicación de contratos no cubiertos o solo parcialmente cubiertos por las Directivas sobre contratación pública²⁵, según proceda.

²³ DO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

²⁴ DO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

²⁵ DO C 179 de 1.8.2006, p. 2.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento Considerando 35

Texto de la Comisión

(35) La Declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar, adoptada en Córdoba el 18 de septiembre de 2006 («la Declaración Ministerial»), en el transcurso de la primera reunión ministerial del Foro de diálogo sobre Gibraltar, sustituirá a la Declaración conjunta sobre el aeropuerto de Gibraltar adoptada en Londres el 2 de diciembre de 1987, y se considerará que el pleno respeto de dicha Declaración equivaldrá al cumplimiento de lo establecido en la Declaración de 1987.

Enmienda

(35) El 2 de diciembre de 1987, el Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres un régimen para reforzar la cooperación en relación con el uso del aeropuerto de Gibraltar en una Declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos países. Dicho régimen no ha comenzado aún a aplicarse.

Enmienda 23

**Propuesta de Reglamento
Considerando 36**

Texto de la Comisión

(36) El presente Reglamento será de plena aplicación al aeropuerto de Gibraltar en el marco y en virtud de la Declaración Ministerial. Sin perjuicio de la Declaración Ministerial, su aplicación al aeropuerto de Gibraltar así como todas las medidas relacionadas con su ejecución deben ser plenamente conformes con dicha Declaración y con todas sus disposiciones.

Enmienda

suprimido

Enmienda 24

**Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 1**

Texto de la Comisión

1. El presente Reglamento establece normas tendentes a la creación y el correcto funcionamiento del Cielo Único

Enmienda

1. El presente Reglamento establece normas tendentes a la creación y el correcto funcionamiento del Cielo Único

Europeo al objeto de garantizar el cumplimiento de las actuales normas de seguridad del tránsito aéreo, contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y mejorar el rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo (GTA) y de los servicios de navegación aérea (SNA) para el tránsito aéreo general en Europa, con el fin de responder a las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo. El Cielo Único Europeo incluirá una red paneuropea coherente de rutas, un espacio operativo integrado, y **unos sistemas de** gestión de red y **de** gestión del tránsito aéreo **basados** únicamente en consideraciones de seguridad, eficiencia e interoperabilidad en beneficio de todos los usuarios del espacio aéreo.

Europeo al objeto de garantizar el cumplimiento de las actuales normas de seguridad del tránsito aéreo, contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo, **por ejemplo reduciendo las repercusiones climáticas**, y mejorar el rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo (GTA) y de los servicios de navegación aérea (SNA) para el tránsito aéreo general en Europa, con el fin de responder a las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo. El Cielo Único Europeo incluirá una red paneuropea coherente de rutas y, **con arreglo a disposiciones específicas establecidas con los países vecinos, una red de rutas hacia terceros países**, un espacio operativo integrado, y **una** gestión de red y **una** gestión del tránsito aéreo **basadas** únicamente en consideraciones de seguridad, eficiencia e interoperabilidad en beneficio de todos los usuarios del espacio aéreo.

Justificación

La realización del Cielo Único Europeo se ha retrasado, entre otras razones, por insuficiencias de coordinación y ejecución en el despliegue de la tecnología tanto en el suelo como, en menor medida, en el aire. La función de «gestor del despliegue» garantizaría la coordinación, el seguimiento y la supervisión de este proceso.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento Artículo 1 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. ***Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10***, el presente Reglamento se aplicará al espacio aéreo incluido en las regiones EUR, AFI y NAT de la OACI en el que los Estados miembros son responsables de la prestación de los servicios de tránsito aéreo de conformidad con el presente Reglamento **de** . Los Estados miembros también podrán aplicar

Enmienda

4. 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 presente Reglamento. Los Estados miembros también podrán aplicar el presente Reglamento al espacio aéreo bajo su

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.

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.

Justificación

No procede incluir la región del Atlántico Norte, o región NAT, de la OACI, ya que se trata de un espacio aéreo sobre alta mar y, como tal, excede del ámbito de aplicación de los Tratados de la UE.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento Artículo 1 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido *de Gran Bretaña e Irlanda del Norte* en lo que respecta *al litigio de soberanía* sobre el territorio en que está situado el aeropuerto.

Enmienda

5. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en lo que respecta a *la controversia respecto a la* soberanía sobre el territorio en que está situado el aeropuerto.

Justificación

El 20 de noviembre del 2012, España comunicó oficialmente a la UE que no puede aceptar que en la Reglamentación de la UE en materia de aviación civil se siga haciendo referencia a la llamada "Declaración ministerial de Córdoba" del año 2006. Y en consecuencia, España solicitó la vuelta a la situación anterior a 2006, es decir, a la suspensión de la aplicación de la normativa europea en materia de aviación civil tal y como se recoge en la enmienda presentada.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento Artículo 1 - apartado 5 bis (nuevo)

5 bis. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen establecido en la Declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 diciembre de 1987. Los Gobiernos del Reino de España y del Reino Unido informarán en este sentido al Consejo sobre dicha fecha.

Justificación

El 20 de noviembre del 2012, España comunicó oficialmente a la UE que no puede aceptar que en la Reglamentación de la UE en materia de aviación civil se siga haciendo referencia a la llamada "Declaración ministerial de Córdoba" del año 2006. Y en consecuencia, España solicitó la vuelta a la situación anterior a 2006, es decir, a la suspensión de la aplicación de la normativa europea en materia de aviación civil tal y como se recoge en la enmienda presentada.

Enmienda 28

**Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – punto 7**

7. gestión del espacio aéreo: el servicio 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;

7. gestión del espacio aéreo: el servicio 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 **y de una función estratégica asociada al diseño del espacio aéreo;**

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 12

Texto de la Comisión

12. servicio de control de área: un servicio de control del tránsito aéreo de los vuelos controlados en un **bloque de espacio aéreo**;

Enmienda

12. servicio de control de área: un servicio de control del tránsito aéreo de los vuelos controlados en un **área de control**;

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 15

Texto de la Comisión

15. situación de crisis en la aviación: circunstancias en las que la capacidad del espacio aéreo se reduce de forma anormal como resultado de condiciones climáticas adversas o de la indisponibilidad de secciones importantes de espacio aéreo, **bien por** razones naturales o políticas;

Enmienda

15. situación de crisis en la aviación: circunstancias en las que la capacidad del espacio aéreo se reduce de forma anormal como resultado de condiciones climáticas adversas o de la indisponibilidad de secciones importantes de espacio aéreo por razones naturales, **médicas, de seguridad, militares** o políticas;

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 16

Texto de la Comisión

16. conjunto de servicios: dos o más servicios **de navegación aérea**;

Enmienda

16. conjunto de servicios: dos o más servicios **prestados por la misma entidad**;

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 17

Texto de la Comisión

17. certificado: el documento expedido por una autoridad nacional de *supervisión*, en la forma que disponga su legislación *nacional*, que certifica la idoneidad de un proveedor de servicios de navegación aérea para prestar *un servicio determinado*;

Enmienda

17. certificado: el documento expedido por *la Agencia de la Unión Europea para la Aviación (EAA)* o por una autoridad nacional de *aviación*, en la forma que disponga la legislación *pertinente*, que certifica la idoneidad de un proveedor de servicios de navegación aérea para prestar *una actividad determinada*;

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – punto 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

18 bis. Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo: una red paneuropea de sistemas y componentes, además de hojas de ruta para los cambios operativos y tecnológicos esenciales descritos en el Plan Maestro ATM, que hace posible ofrecer servicios de navegación aérea plenamente interoperables en la Unión, incluidas las interfaces en las fronteras con terceros países, con miras a conseguir los objetivos de rendimiento establecidos en virtud del presente Reglamento;

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – punto 19

Texto de la Comisión

Enmienda

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*;

No afecta a la versión española.

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 19 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

19 bis. Gestor del Despliegue: un grupo de partes interesadas desde el punto de vista operativo, seleccionadas por la Comisión mediante una convocatoria de propuestas, que actúa en calidad de responsable del nivel de gestión de la gobernanza del despliegue del Plan Maestro ATM;

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 24

Texto de la Comisión

Enmienda

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

24. bloque funcional de espacio aéreo: un bloque de espacio aéreo establecido con independencia de las fronteras existentes, donde la prestación de servicios de navegación aérea y las funciones conexas estén basadas en exigencias de rendimiento y optimizadas **mediante** una cooperación reforzada entre proveedores de servicios de navegación aérea o, cuando proceda, un proveedor integrado;

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 25 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

25 bis. factor humano: las condiciones sociales, culturales y de dotación de personal del sector de la gestión del tránsito aéreo;

Justificación

Resulta imprescindible realizar un seguimiento del factor humano y situarlo en el centro del marco del Cielo Único Europeo, sobre todo teniendo en cuenta los importantes cambios operativos que supone el Plan Maestro ATM.

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 31

Texto de la Comisión

Enmienda

31. 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;

31. 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 **con la mayor eficiencia posible;**

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 33

Texto de la Comisión

Enmienda

33. 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;

33. sistema: engloba los componentes de tierra **y/o** los embarcados, **y/o** los equipos espaciales, que prestan apoyo a los servicios de navegación aérea en todas las fases de vuelo;

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 36

Texto de la Comisión

36. autoridad nacional de *supervisión*: el organismo *u organismos nacionales a los* que un Estado miembro ha confiado las tareas *de supervisión* contempladas en el presente Reglamento y *las autoridades nacionales competentes encargadas de los cometidos a que se refiere el artículo 8 ter del* Reglamento (CE) n° 216/2008;

Enmienda

36. autoridad nacional de *aviación*: un organismo *nacional acreditado por la EAA al que* un Estado miembro ha confiado las tareas contempladas en el presente Reglamento y *en* el Reglamento (CE) n° 216/2008;

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 37

Texto de la Comisión

37. servicios de apoyo: los servicios de navegación *aérea distintos de los servicios de gestión del tránsito aéreo*, así como otros servicios y actividades que respalden o tengan relación con la prestación de servicios de navegación aérea;

Enmienda

37. servicios de apoyo: los servicios de *comunicación*, navegación y *vigilancia, meteorológicos y de información aeronáutica*, así como otros servicios y actividades que respalden o tengan relación con la prestación de servicios de navegación aérea;

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 38 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

38 bis. asociación industrial: disposiciones cooperativas establecidas en virtud de un contrato con el objetivo de mejorar la gestión del tráfico aéreo entre varios proveedores de servicios de navegación aérea, incluidos el Gestor de la Red, los usuarios del espacio aéreo, los

aeropuertos u otros agentes económicos comparables;

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 38 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

38 ter. espacio aéreo operativo integrado: el espacio aéreo controlado de dimensiones determinadas y que abarca el espacio aéreo europeo y, con arreglo a disposiciones adecuadas, el espacio aéreo de países terceros vecinos, y en el que se emplean estructuras de asignación y reparto del tiempo dinámicos, recursos de control de alto rendimiento, servicios de navegación aérea plenamente interoperables y soluciones combinadas, para conseguir una utilización óptima, predecible y segura del espacio aéreo con miras a la realización del Cielo Único Europeo;

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 38 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

38 quater. planes de rendimiento al nivel local: planes establecidos por una o varias autoridades nacionales de aviación al nivel local, es decir, al nivel de los bloques funcionales de espacio aéreo, al nivel regional o al nivel nacional;

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – punto 38 quinquies (nuevo)

PE522.770v02-00

28/84

RR\1018458ES.doc

Texto de la Comisión

Enmienda

38 quinquies. organismo cualificado: un organismo al que la Agencia o una autoridad nacional de aviación, bajo su control y responsabilidad, puedan atribuirle tareas específicas de certificación o supervisión;

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – título

Texto de la Comisión

Enmienda

Autoridades nacionales de *supervisión*

Autoridades nacionales de *aviación*

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Los Estados miembros designarán o crearán, conjunta o individualmente, **uno o varios órganos** que **actuarán** en calidad de autoridad nacional de **supervisión** y asumirán las funciones que les atribuya el presente Reglamento.

1. Los Estados miembros designarán o crearán, conjunta o individualmente, **un órgano** que **actuará** en calidad de autoridad nacional de **aviación** y asumirá las funciones que le atribuya el presente Reglamento y **el Reglamento (CE) n° 216/2008**.

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. Las autoridades nacionales de **supervisión** serán entidades **jurídicamente** distintas e independientes en lo relativo, en

2. Las autoridades nacionales de **aviación** serán entidades **jurídicamente** distintas e independientes en lo relativo, en particular,

particular, a la organización, la jerarquía y la toma de decisiones, de **los proveedores de servicios de navegación aérea o de cualquier entidad privada o pública** con intereses en las actividades de tales proveedores .

a la organización, la jerarquía y la toma de decisiones, **incluida la dotación presupuestaria anual separada**, de cualquier **empresa, organización pública o privada o conjunto de personal incluidos en el ámbito de actividad de las autoridades con arreglo a lo previsto en el artículo 1 del Reglamento (CE) n° 216/2008** o con intereses en las actividades de tales **entidades**.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, las autoridades nacionales de **supervisión** podrán asociarse desde el punto de vista organizativo con otros organismos reguladores o autoridades encargadas de la seguridad.

Enmienda

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, las autoridades nacionales de **aviación** podrán asociarse desde el punto de vista organizativo con otros organismos reguladores o autoridades encargadas de la seguridad.

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Las autoridades nacionales de **supervisión que**, en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, **no sean jurídicamente independientes de los proveedores de servicios de navegación aérea o de cualquier entidad privada o pública con intereses en las actividades de tales proveedores, según lo dispuesto en el apartado 2, deberán cumplir este requisito** a más tardar el 1 de enero de 2020.

Enmienda

4. Las autoridades nacionales de **aviación velarán por el cumplimiento de las disposiciones del presente artículo** en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento **o** a más tardar el 1 de enero de 2017.

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Las autoridades nacionales de **supervisión** ejercerán sus competencias de manera imparcial, independiente y transparente. En particular, la organización, la contratación de personal, la gestión y la financiación les permitirán ejercer sus competencias de dicha manera

Enmienda

5. Las autoridades nacionales de **aviación** ejercerán sus competencias de manera imparcial, independiente y transparente. En particular, la organización, la contratación de personal, la gestión y la financiación les permitirán ejercer sus competencias de dicha manera

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 6 - parte introductoria

Texto de la Comisión

6. El personal de las autoridades nacionales de **supervisión**:

Enmienda

6. El personal de las autoridades nacionales de **aviación**:

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 6 – letra a

Texto de la Comisión

a) será contratado con arreglo a normas **claras** y transparentes que garanticen su independencia; **las personas encargadas de adoptar decisiones estratégicas serán designadas por el Consejo de Ministros u otra autoridad pública que no controle directamente ni reciba beneficio alguno de los proveedores de servicios de navegación aérea;**

Enmienda

a) será contratado con arreglo a normas y **criterios claros** y transparentes que garanticen su independencia;

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 6 – letra b

Texto de la Comisión

b) será seleccionado con arreglo a un procedimiento transparente y sobre la base de sus cualificaciones específicas, tales como competencias y experiencia adecuadas *en ámbitos como, por ejemplo, la auditoría de los servicios y sistemas de navegación aérea;*

Enmienda

b) será seleccionado con arreglo a un procedimiento transparente y sobre la base de sus cualificaciones específicas, tales como competencias y experiencia adecuadas;

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 6 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) no será enviado en comisión de servicios por proveedores de servicios de navegación aérea ni por empresas controladas por tales proveedores;

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 6 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

c) actuará con independencia, *en particular, de los intereses de los proveedores de servicios de navegación aérea* y, en el desempeño de sus funciones como autoridad nacional de *supervisión*, no procurarán ni atenderán a instrucciones de ningún gobierno o entidad pública o privada;

c) actuará con independencia y, en el desempeño de sus funciones como autoridad nacional de *aviación*, no procurará ni atenderán a instrucciones de ningún gobierno o entidad pública o privada, *sin perjuicio de una estrecha cooperación con otras autoridades nacionales competentes;*

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 6 – letra e

Texto de la Comisión

e) las personas encargadas de adoptar decisiones estratégicas, realizar auditorías o desempeñar otras funciones directamente relacionadas con la supervisión de los objetivos de rendimiento de los proveedores de servicios de navegación aérea, no deberán ocupar, una vez terminado su mandato como autoridad nacional de *supervisión*, cargos o responsabilidades en ningún servicio de navegación aérea durante un periodo de *al menos un año*.

Enmienda

e) las personas *que hayan estado* encargadas de adoptar decisiones estratégicas, realizar auditorías o desempeñar otras funciones directamente relacionadas con la supervisión de los objetivos de rendimiento de los proveedores de servicios de navegación aérea *durante más de seis meses*, no deberán ocupar, una vez terminado su mandato como autoridad nacional *de aviación*, cargos o responsabilidades en ningún servicio de navegación aérea durante un periodo de:

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 6 – letra e – inciso i (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

i) al menos doce meses para el personal que ocupe puestos directivos;

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 6 – letra e – inciso ii (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

ii) al menos seis meses para el personal que no ocupe puestos directivos;

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento

Artículo 3 – apartado 6 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) los altos cargos de la autoridad se nombrarán para un período fijo de entre tres y siete años, renovable una sola vez, y únicamente podrán ser destituidos durante su mandato cuando ya no cumplan las condiciones establecidas en el presente artículo o cuando hayan sido declarados culpables de falta grave en virtud de la legislación nacional.

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 7

Texto de la Comisión

Enmienda

7. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales de *supervisión* dispongan de los recursos y capacidades necesarios para llevar a cabo de manera eficiente y oportuna las tareas que les asigna el presente Reglamento. Las autoridades nacionales de *supervisión* tendrán plenos poderes respecto a la contratación y gestión de su personal, sobre la base de los créditos propios que constituyan a partir, por ejemplo, de las tasas de ruta, que se fijarán proporcionalmente a las tareas que desempeñe la autoridad según lo establecido en el artículo 4.

7. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales de *aviación* dispongan de los recursos y capacidades necesarios para llevar a cabo de manera eficiente y oportuna las tareas que les asigna el presente Reglamento. Las autoridades nacionales de *aviación* tendrán plenos poderes respecto a la contratación y gestión de su personal, sobre la base de los créditos propios que constituyan a partir, por ejemplo, de las tasas de ruta, que se fijarán proporcionalmente a las tareas que desempeñe la autoridad según lo establecido en el artículo 4.

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 8

Texto de la Comisión

Enmienda

8. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los nombres y direcciones de las

8. 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 presente artículo.

autoridades nacionales de *aviación*, así como cualquier cambio a este respecto, y las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento del presente artículo.

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 9

Texto de la Comisión

9. La Comisión establecerá regulará de forma pormenorizada los procedimientos de selección y contratación a efectos de lo dispuesto en el apartado 6, letras a) y b). Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

Enmienda

9. La Comisión establecerá regulará de forma pormenorizada los procedimientos de selección y contratación a efectos de lo dispuesto en el apartado 6, letras a) y b). Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3, **y especificarán:**

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 9 – letra a (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a) el nivel de separación exigido por la autoridad facultada para proceder a los nombramientos de empresas, organizaciones, entidades pública o privada o personal que entren dentro del ámbito de actividad de la autoridad tal como establece el artículo 1 del Reglamento (CE) n° 216/2008 o que tengan un interés en las actividades que realizan dichas entidades, con vistas a mantener un equilibrio entre la prevención de conflictos de intereses y la eficiencia administrativa;

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – apartado 9 – letra b (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b) cualificación técnica exigida al personal que interviene en las auditorías.

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – título

Texto de la Comisión

Enmienda

Funciones de las autoridades nacionales de ***supervisión***

Funciones de las autoridades nacionales de ***aviación***

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 - parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Las autoridades nacionales de ***supervisión a las que se refiere el artículo 3*** se encargarán, en particular, de las siguientes tareas:

1. Las autoridades nacionales de ***aviación*** se encargarán, en particular, de las siguientes tareas:

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) garantizarán la supervisión de la aplicación del presente Reglamento, en particular por lo que respecta a la actividad segura y eficiente de los proveedores de

a) garantizarán la supervisión de la aplicación del presente Reglamento ***y del Reglamento (CE) n° 216/2008***, en particular por lo que respecta a la actividad

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;

segura y eficiente 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;

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) expedirán certificados para los proveedores de servicios de navegación aérea de conformidad con el artículo 8 ter del Reglamento (CE) n° 216/2008 y supervisarán el cumplimiento de las condiciones aplicables a tal expedición;

Enmienda

b) la realización o la delegación, total o parcial, de las tareas que se enumeran en los artículos 8 ter, 8 quater y 10 del Reglamento (CE) n° 216/2008 y la realización de la tarea de garantizar la supervisión de la aplicación del presente Reglamento, en particular en lo que respecta a la seguridad y la eficiencia de las operaciones efectuadas por los prestadores de servicios de navegación aérea relativos al espacio aéreo que entren dentro del ámbito de responsabilidad de los Estados miembros;

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) expedirán licencias, certificados, habilitaciones y credenciales y certificados para los controladores de tránsito aéreo de conformidad con el artículo 8 quater del Reglamento (CE) n° 216/2008 y supervisarán el cumplimiento de las condiciones aplicables a tal expedición;

Enmienda

suprimido

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 – letra e

Texto de la Comisión

e) supervisarán la aplicación del sistema de tarificación de conformidad con los artículos 12 y 13;

Enmienda

e) supervisarán la aplicación del sistema de tarificación de conformidad con los artículos 12 y 13, ***incluido lo dispuesto sobre las subvenciones cruzadas en el artículo 13, apartado 7;***

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – párrafo 1 – letra g bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

g bis) informar anualmente de sus actividades y del desempeño de sus funciones a las autoridades correspondientes de los Estados miembros, la EAA y la Comisión; este informe cubrirá las medidas tomadas y los resultados obtenidos en cuanto a las funciones enumeradas en el presente artículo.

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

2. Cada autoridad nacional de ***aviación*** organizará las inspecciones y los estudios adecuados con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento. El proveedor de servicios de navegación aérea de que se trate facilitará dicha tarea y ***el Estado miembro pertinente***

prestará toda la asistencia necesaria para garantizar la eficacia del seguimiento del cumplimiento.

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – título

Texto de la Comisión

Cooperación entre autoridades nacionales de *supervisión*

Enmienda

Cooperación entre autoridades nacionales de *aviación*

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Las autoridades nacionales de *supervisión* intercambiarán información sobre su trabajo y sobre los principios, prácticas y procedimientos de toma de decisiones, así como sobre la aplicación del Derecho de la Unión. Cooperarán a efectos de la coordinación de la toma de decisiones en toda la Unión. Las autoridades nacionales de *supervisión* participarán y trabajarán conjuntamente en una red que celebrará encuentros a intervalos regulares. ***La Comisión y la Agencia de la Unión Europea para la Aviación (denominada en lo sucesivo «EAA») serán miembros de esa red y la coordinarán, respaldarán y asesorarán, según proceda.*** La Comisión y la EAA facilitarán la cooperación activa entre las autoridades nacionales de *supervisión*, así como el intercambio y utilización de sus respectivas plantillas de personal, ***sobre la base de una reserva de expertos constituida por la EAA de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17, apartado 2, letra f), del***

Enmienda

Las autoridades nacionales de *aviación* intercambiarán información sobre su trabajo y sobre los principios, prácticas y procedimientos de toma de decisiones, así como sobre la aplicación del Derecho de la Unión. Cooperarán a efectos de la coordinación de la toma de decisiones en toda la Unión. Las autoridades nacionales de *aviación* participarán y trabajarán conjuntamente en una red que celebrará encuentros a intervalos regulares ***que tendrán lugar, al menos, una vez al año.*** La Comisión y la EAA facilitarán la cooperación activa entre las autoridades nacionales de *aviación*, así como el intercambio y utilización de sus respectivas plantillas de personal.

Reglamento (CE) n° 216/2008.

La citada red podrá, entre otras cosas:

- a) elaborar y difundir metodologías y orientaciones simplificadas para guiar a las autoridades en el desempeño de las funciones enumeradas en el artículo 4;*
- b) prestar asistencia individual sobre cuestiones de regulación a las distintas autoridades nacionales de aviación;*
- c) facilitar dictámenes a la Comisión y la EAA sobre reglamentación y certificación;*
- d) emitir dictámenes, orientaciones y recomendaciones con miras a facilitar la prestación de servicios transfronterizos;*
- e) desarrollar soluciones comunes susceptibles de aplicación en dos o más Estados con vistas a lograr los objetivos del Plan Maestro ATM o del Convenio de Chicago.*

Justificación

Deben describirse con más detalle la finalidad y las funciones de la red. En concreto, aparte de las funciones de las autoridades nacionales de supervisión que contempla el artículo 4, cabría identificar los obstáculos a la prestación transfronteriza de servicios, tanto con vistas a resolver asuntos bilaterales como para asesorar a la Comisión en materia de reglamentación.

Enmienda 76

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Sin perjuicio de las disposiciones en materia de protección de datos del artículo 22 del presente Reglamento y del Reglamento (CE) n° 45/2001, la Comisión **respaldará** el intercambio entre los miembros de la red **de la información a que se refieren los párrafos primero y**

Enmienda

Sin perjuicio de las disposiciones en materia de protección de datos del artículo 22 del presente Reglamento y del Reglamento (CE) n° 45/2001, la Comisión **proporcionará una plataforma para** el intercambio **de información** entre los miembros de la red, posiblemente por

segundo del presente apartado, posiblemente por medios electrónicos, sin dejar de respetar la confidencialidad de los secretos comerciales de los proveedores de servicios de navegación aérea.

medios electrónicos, sin dejar de respetar la confidencialidad de los secretos comerciales de *las empresas, organizaciones o entidades participantes.*

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Las autoridades nacionales de *supervisión* cooperarán estrechamente, por ejemplo mediante acuerdos de trabajo, con fines de asistencia mutua en sus tareas de supervisión y tratamiento de estudios e investigaciones.

Enmienda

2. Las autoridades nacionales de *aviación* cooperarán estrechamente, por ejemplo mediante acuerdos de trabajo, con fines de asistencia mutua en sus tareas de supervisión y tratamiento de estudios e investigaciones.

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 3

Texto de la Comisión

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. Las autoridades nacionales de *supervisión* en cuestión establecerán un plan que determine las distintas formas de cooperación a efectos de poner en práctica el citado acuerdo.

Enmienda

3. Por lo que respecta a los bloques funcionales de espacio aéreo, los Estados miembros implicados celebrarán un acuerdo sobre la supervisión establecida en el *artículo 4* respecto de los proveedores de servicios de navegación aérea que presten servicios relativos a dichos bloques. Las autoridades nacionales de *aviación* en cuestión establecerán un plan que determine las distintas formas de cooperación a efectos de poner en práctica el citado acuerdo.

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Las autoridades nacionales de **supervisión** cooperarán estrechamente a fin de garantizar una supervisión adecuada de los proveedores de servicios de navegación aérea que estén en posesión de un certificado válido de un Estado miembro y que también presten servicios respecto de un espacio aéreo que se halla bajo responsabilidad de otro Estado miembro. Esa cooperación incluirá acuerdos sobre el tratamiento de los casos en los que no se cumplan el presente Reglamento o los requisitos comunes aplicables adoptados de acuerdo con el artículo 8 ter, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008 .

Enmienda

4. Las autoridades nacionales de **aviación** cooperarán estrechamente a fin de garantizar una supervisión adecuada de los proveedores de servicios de navegación aérea que estén en posesión de un certificado válido de un Estado miembro y que también presten servicios respecto de un espacio aéreo que se halla bajo responsabilidad de otro Estado miembro. Esa cooperación incluirá acuerdos sobre el tratamiento de los casos en los que no se cumplan el presente Reglamento o los requisitos comunes aplicables adoptados de acuerdo con el artículo 8 ter, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008 .

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. En el caso de la prestación de servicios de navegación aérea en un espacio aéreo que se halla bajo la responsabilidad de otro Estado miembro, los acuerdos contemplados en los apartados 2 y 4 incluirán un acuerdo sobre el reconocimiento mutuo de las tareas de supervisión contempladas en el artículo 4, apartados 1 y 2 y los resultados de las mismas. El reconocimiento mutuo se aplicará igualmente cuando las autoridades nacionales de supervisión celebren acuerdos de reconocimiento para los procesos de certificación de los proveedores de servicios.

Enmienda

5. En el caso de la prestación de servicios de navegación aérea en un espacio aéreo que se halla bajo la responsabilidad de otro Estado miembro, los acuerdos contemplados en los apartados 2, **3** y 4 incluirán un acuerdo sobre el reconocimiento mutuo de las tareas de supervisión contempladas en el artículo 4, apartados 1 y 2 y los resultados de las mismas. El reconocimiento mutuo se aplicará igualmente cuando las autoridades nacionales de supervisión celebren acuerdos de reconocimiento para los procesos de certificación de los proveedores de servicios.

Justificación

El reconocimiento mutuo reviste asimismo importancia en lo referente a los bloques funcionales de espacio aéreo.

Enmienda 81

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 6

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 82

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Las autoridades nacionales de *supervisión* podrán decidir la delegación total o parcial de las inspecciones y estudios *mencionados en el artículo 4, apartado 2*, en entidades cualificadas que cumplan los requisitos establecidos en el anexo I.

Enmienda

1. **La EAA** y las autoridades nacionales de *aviación* podrán decidir la delegación total o parcial de las inspecciones, estudios y *otras tareas contempladas en el presente Reglamento* en entidades cualificadas que cumplan los requisitos establecidos en el anexo I.

Enmienda 83

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La delegación *otorgada por una autoridad nacional de supervisión* será válida en la Unión por un período

Enmienda

2. La delegación será válida en la Unión por un período renovable de tres años. **La EAA** y las autoridades nacionales de

renovable de tres años. Las autoridades nacionales de *supervisión* podrán encomendar a cualquiera de las entidades cualificadas ubicadas en la Unión las tareas de inspección y supervisión.

aviación podrán encomendar a cualquiera de las entidades cualificadas ubicadas en la Unión las tareas de inspección y de estudio.

Enmienda 84

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. *Los Estados miembros* notificarán a la Comisión, *a la EAA* y a los demás Estados miembros las entidades cualificadas a las que han delegado los cometidos a que hace referencia el apartado 1, indicando el ámbito de responsabilidad de cada entidad y sus números de identificación, así como cualquier cambio al respecto. La Comisión publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea la lista de entidades cualificadas, sus números de identificación y ámbitos de responsabilidad, y mantendrá la lista actualizada.

Enmienda

3. *La EAA y las autoridades nacionales de aviación* notificarán a la Comisión, a los demás Estados miembros *y, en su caso, a la EAA*, las entidades cualificadas a las que han delegado los cometidos a que hace referencia el apartado 1, indicando el ámbito de responsabilidad de cada entidad y sus números de identificación, así como cualquier cambio al respecto. La Comisión publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea la lista de entidades cualificadas, sus números de identificación y *sus* ámbitos de responsabilidad, y mantendrá la lista actualizada.

Enmienda 85

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. *Los Estados miembros* retirarán la delegación a las entidades cualificadas que hubieran dejado de cumplir los requisitos que figuran en el anexo I. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión, *a la EAA* y a los demás Estados miembros.

Enmienda

4. *La EAA y las autoridades nacionales de aviación* retirarán la delegación a las entidades cualificadas que hubieran dejado de cumplir los requisitos que figuran en el anexo I. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

Enmienda 86

Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Las autoridades nacionales de **supervisión**, de conformidad con su legislación nacional, establecerán mecanismos de consulta para la participación adecuada de las partes interesadas, incluidos los órganos de representación de colectivos profesionales, a efectos del ejercicio de sus tareas, de cara a la consecución del Cielo Único Europeo.

Enmienda

1. Las autoridades nacionales de **aviación**, de conformidad con su legislación nacional, establecerán mecanismos de consulta para la participación adecuada de las partes interesadas, incluidos los órganos de representación de colectivos profesionales, a efectos del ejercicio de sus tareas, de cara a la consecución del Cielo Único Europeo.

Enmienda 87

Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. La prestación de todos los servicios de navegación aérea en la Unión estará sujeta a la certificación por las autoridades nacionales de **supervisión** o por la EAA, o a la declaración efectuada a las mismas, de conformidad con el artículo 8 ter del Reglamento (CE) nº 216/2008, .

Enmienda

1. La prestación de todos los servicios de navegación aérea en la Unión estará sujeta a la certificación por las autoridades nacionales de **aviación** o por la EAA, o a la declaración efectuada a las mismas, de conformidad con el artículo 8 ter del Reglamento (CE) nº 216/2008, .

Enmienda 88

Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. La concesión de certificados otorga a los proveedores de servicios de navegación aérea la posibilidad de ofrecer sus servicios a **los Estados miembros**, a otros proveedores de servicios de navegación aérea, a usuarios del espacio aéreo y a

Enmienda

4. La concesión de certificados otorga a los proveedores de servicios de navegación aérea la posibilidad de ofrecer sus servicios a **cualquier Estado miembro**, a otros proveedores de servicios de navegación aérea, a usuarios del espacio aéreo y a

aeropuertos dentro de la Unión. ***Por lo que se refiere a los servicios de apoyo, esta posibilidad estará supeditada al cumplimiento del artículo 10, apartado 2.***

aeropuertos dentro de la Unión ***y de terceros países vecinos, si procede, dentro de un bloque funcional de espacio aéreo, de conformidad con los acuerdos mutuos entre las partes pertinentes.***

Enmienda 89

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Por lo que respecta a los bloques funcionales de espacio aéreo establecidos de conformidad con el artículo 16 ***que se extienden por el espacio aéreo que se halla bajo la responsabilidad de más de un Estado miembro***, los Estados miembros implicados designarán conjuntamente, de conformidad con el apartado 1 del presente artículo, uno o varios proveedores de servicios de tránsito aéreo al menos un mes antes del establecimiento del bloque de espacio aéreo.

Enmienda

5. Por lo que respecta a los bloques funcionales de espacio aéreo establecidos de conformidad con el artículo 16, los Estados miembros implicados designarán conjuntamente, de conformidad con el apartado 1 del presente artículo, uno o varios proveedores de servicios de tránsito aéreo al menos un mes antes del establecimiento del bloque de espacio aéreo.

Enmienda 90

Propuesta de Reglamento Artículo 10

Texto de la Comisión

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que, de acuerdo con el presente artículo, los proveedores de servicios de apoyo ***puedan*** competir en la Unión a efectos de la prestación de tales servicios, en condiciones equitativas, transparentes y no discriminatorias.

Enmienda

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que, de acuerdo con el presente artículo, ***no existan obstáculos legales que impidan a*** los proveedores de servicios de apoyo competir en la Unión a efectos de la prestación de tales servicios, en condiciones equitativas, transparentes y no discriminatorias.

La obligación impuesta por el presente artículo deberá cumplirse a más tardar el

1 de enero de 2020.

2. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que **la prestación de servicios de tránsito aéreo sea independiente de la prestación de servicios de apoyo. Esta separación implicará la obligación de que los servicios de tránsito aéreo y los servicios de apoyo sean prestados por empresas diferentes.**

3. Al elegir **el** proveedor de los servicios de apoyo, la entidad de contratación **tendrá en cuenta**, en particular, la eficiencia en el coste y la calidad global y la seguridad de los servicios.

4. Los proveedores de servicios de apoyo sólo podrán ser elegidos para la prestación de servicios en el espacio aéreo de un Estado miembro si:

- a) están debidamente certificados de conformidad con el artículo 8 ter del Reglamento (CE) nº 216/2008;
- b) su principal centro de actividades está situado en el territorio de un Estado miembro;
- c) más del 50 % de la propiedad del proveedor de servicios, así como su control efectivo (ya sea directo o indirecto, a través de una o varias empresas interpuestas), está en manos de los Estados miembros o sus nacionales, salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Unión sea parte; y
- d) cumplen los requisitos nacionales de

2. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que, **a la hora de elaborar sus planes empresariales, los proveedores de servicios de navegación aérea convoquen una licitación para elegir al proveedor de servicios de apoyo que presente la oferta más ventajosa desde el punto de vista económico y cualitativo. El organismo de evaluación del rendimiento que contempla el artículo 11, apartado 2 controlará el cumplimiento de las disposiciones del presente apartado al evaluar los planes de rendimiento.**

3. Al elegir **un** proveedor **externo** de servicios de apoyo, **se cumplirá con lo dispuesto en la Directiva 2004/18/CE.** La entidad de contratación **considerará criterios de selección vinculantes**, en particular, la eficiencia en el coste y la calidad global, **la interoperabilidad** y la seguridad de los servicios, **así como la transparencia del proceso de contratación.**

4. Los proveedores de servicios de apoyo sólo podrán ser elegidos para la prestación de servicios en el espacio aéreo de un Estado miembro si:

- a) están debidamente certificados de conformidad con el artículo 8 ter del Reglamento (CE) nº 216/2008;
- b) su principal centro de actividades está situado en el territorio de un Estado miembro;
- c) más del 50 % de la propiedad del proveedor de servicios, así como su control efectivo (ya sea directo o indirecto, a través de una o varias empresas interpuestas), está en manos de los Estados miembros o sus nacionales, salvo que se disponga otra cosa en acuerdos celebrados con terceros países en los que la Unión sea parte; y
- d) cumplen los requisitos nacionales de

seguridad y defensa.

5. Los servicios de apoyo ligados a las operaciones de la Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo podrá prestarlos de forma centralizada el Gestor de la Red, para lo que añadirá dichos servicios a los contemplados en el artículo 17, apartado 2, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 17, apartado 3. También podrán prestarlos con carácter exclusivo un proveedor de servicios de navegación aérea o agrupaciones de tales proveedores, en particular los vinculados a la puesta a disposición de infraestructuras de gestión del tránsito aéreo. La Comisión determinará de forma imparcial y rentable los métodos de selección de los proveedores o agrupaciones de proveedores basándose en sus aptitudes y su capacidad profesional para prestar servicios, y realizará una evaluación global de los costes y beneficios que comportará la prestación centralizada de los servicios de apoyo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3. La Comisión designará tales proveedores o agrupaciones de proveedores con arreglo a dichos actos de ejecución.

seguridad y defensa.

5. Los servicios de apoyo ligados a las operaciones de la Red Europea de Gestión del Tránsito Aéreo podrá prestarlos de forma centralizada el Gestor de la Red, para lo que añadirá dichos servicios a los contemplados en el artículo 17, apartado 2, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 17, apartado 3. También podrán prestarlos con carácter exclusivo un proveedor de servicios de navegación aérea o agrupaciones de tales proveedores, en particular los vinculados a la puesta a disposición de infraestructuras de gestión del tránsito aéreo. La Comisión determinará de forma imparcial y rentable los métodos de selección de los proveedores o agrupaciones de proveedores basándose en sus aptitudes y su capacidad profesional para prestar servicios, y realizará una evaluación global de los costes y beneficios que comportará la prestación centralizada de los servicios de apoyo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3. La Comisión designará tales proveedores o agrupaciones de proveedores con arreglo a dichos actos de ejecución.

5 bis. La Comisión regulará de forma pormenorizada los procedimientos de selección de servicios que contempla el presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

5 ter. La Comisión llevará a cabo un estudio exhaustivo de las repercusiones operativas, económicas, en materia de seguridad y sociales de la introducción de principios de mercado en la prestación de los servicios de apoyo, y remitirá dicho estudio al Parlamento Europeo y al Consejo antes del 1 de enero de 2016. El estudio tendrá en cuenta la ejecución del Plan Maestro ATM y las repercusiones de

Enmienda 91

Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) objetivos de rendimiento a escala de la Unión y objetivos asociados a nivel local en los ámbitos de rendimiento clave de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad;

Enmienda

a) objetivos de rendimiento a escala de la Unión y objetivos asociados a nivel local en los ámbitos de rendimiento clave de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, ***de conformidad con los objetivos de alto nivel del Plan Maestro ATM fijados para un período de referencia completo;***

Enmienda 92

Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) planes ***nacionales o planes para bloques funcionales de espacio aéreo***, incluidos objetivos de rendimiento, para garantizar el cumplimiento de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión o con objetivos asociados a nivel local, y

Enmienda

b) planes ***de rendimiento locales***, incluidos objetivos de rendimiento, para garantizar el cumplimiento de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión o con objetivos asociados a nivel local, y

Enmienda 93

Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La Comisión designará un órgano independiente, imparcial y competente para que actúe como «organismo de evaluación del

Enmienda

2. La Comisión designará un órgano independiente, imparcial y competente para que actúe como «organismo de evaluación del

rendimiento». La función del *organismo de evaluación del rendimiento* será asistir a la Comisión, en coordinación con las autoridades nacionales de *supervisión*, y a dichas autoridades, *previa solicitud*, en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento contemplado en el apartado 1. La asistencia técnica al *organismo de evaluación del rendimiento* podrá correr a cargo de la EAA, Eurocontrol u otra entidad competente.

rendimiento» (*OER*). *El OER se constituirá en calidad de órgano europeo de regulación económica bajo la supervisión de la Comisión, con efectos a partir del 1 de julio de 2015.* La función del *OER* será asistir a la Comisión, en coordinación con las autoridades nacionales de *aviación*, y *asistir y supervisar* a dichas autoridades en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento contemplado en el apartado 1. *El OER será independiente desde un punto de vista jurídico y funcional respecto de todo proveedor de servicios a escala nacional o paneuropea.* La asistencia técnica al *OER* podrá correr a cargo de la EAA, *el Gestor de la Red*, Eurocontrol u otra entidad competente.

Enmienda 94

Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 3

Texto de la Comisión

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

Enmienda

3. Los planes *de rendimiento locales* mencionados en el apartado 1, letra b), serán elaborados por las autoridades nacionales de *aviación* y adoptados por los Estados miembros. Dichos planes incluirán objetivos vinculantes a escala local y un sistema de incentivos adecuado adoptado por los Estados miembros. Los planes se elaborarán en consulta con *la Comisión, el OER*, los proveedores de servicios de navegación aérea, los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, cuando proceda, los operadores y los coordinadores de los aeropuertos.

Enmienda 95

Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

La Comisión evaluará, en cooperación con el *organismo de evaluación del rendimiento*, el cumplimiento de los planes *nacionales o establecidos a escala de bloque funcional de espacio aéreo* y de los objetivos locales con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

Enmienda

La Comisión evaluará, en cooperación con el *OER*, el cumplimiento de los planes *de rendimiento locales* y de los objetivos locales con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

Enmienda 96

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

En caso de que la Comisión *constate* que los planes *nacionales o establecidos a escala de bloque funcional de espacio aéreo* o los objetivos locales no cumplen los objetivos a escala de la Unión, podrá exigir que los Estados miembros concernidos tomen las medidas correctoras necesarias. Dichos actos de ejecución se adoptarán conforme al procedimiento contemplado en el artículo 27, apartado 2.

Enmienda

En caso de que la Comisión *determine* que los planes *de rendimiento locales* o los objetivos locales no cumplen los objetivos a escala de la Unión, podrá exigir que los Estados miembros concernidos tomen las medidas correctoras necesarias. Dichos actos de ejecución se adoptarán conforme al procedimiento contemplado en el artículo 27, apartado 2.

Enmienda 97

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. La Comisión *llevará* a cabo evaluaciones periódicas de los resultados de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión o de los objetivos asociados a nivel local.

Enmienda

6. La Comisión *y la EAA, junto con el OER, llevarán* a cabo evaluaciones periódicas de los resultados de los objetivos de rendimiento a escala de la Unión o de los objetivos asociados a nivel local.

Enmienda 98

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 7 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) recogida, validación, examen, evaluación y difusión de datos pertinentes relativos al rendimiento de los servicios de navegación aérea y servicios de red de todas las partes interesadas, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de los aeropuertos, los coordinadores de los aeropuertos, las autoridades nacionales de *supervisión*, los Estados miembros y Eurocontrol;

Enmienda

a) recogida, validación, examen, evaluación y difusión de datos pertinentes relativos al rendimiento de los servicios de navegación aérea y servicios de red de todas las partes interesadas, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de los aeropuertos, **la EAA**, las autoridades nacionales de *aviación*, los Estados miembros y Eurocontrol;

Enmienda 99

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 7 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) selección de ámbitos de rendimiento clave adecuados, basados en el documento OACI nº 9854, «Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial», y coherentes con los contemplados en el marco de rendimiento del Plan Maestro ATM, incluidos los ámbitos de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, adaptados cuando sea necesario para tener en cuenta las necesidades específicas del Cielo Único Europeo y los objetivos relevantes para dichos ámbitos, y definición de un conjunto limitado de indicadores clave del rendimiento para medir el rendimiento;

Enmienda

b) selección de ámbitos de rendimiento clave adecuados, basados en el documento OACI nº 9854, «Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial», y coherentes con los contemplados en el marco de rendimiento del Plan Maestro ATM, incluidos los ámbitos de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad, la rentabilidad y **el factor humano**, adaptados cuando sea necesario para tener en cuenta las necesidades específicas del Cielo Único Europeo y los objetivos relevantes para dichos ámbitos, y definición de un conjunto limitado de indicadores clave del rendimiento para medir el rendimiento. ***Se prestará especial atención a los indicadores de rendimiento en materia de seguridad;***

Enmienda 100

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 7 – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) establecimiento y revisión de objetivos de rendimiento a escala de la unión y de objetivos asociados a nivel local que se definirán teniendo en cuenta aportaciones identificadas a escala nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo;

Enmienda

c) establecimiento y revisión de objetivos de rendimiento a escala de la unión y de objetivos asociados a nivel local que se definirán teniendo en cuenta aportaciones identificadas a escala nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo. ***Se fijarán objetivos de rendimiento a escala de la Unión con vistas a garantizar que cada bloque funcional de espacio aéreo disponga de suficiente flexibilidad para lograr los mejores resultados;***

Justificación

Es necesario dar un impulso a los bloques funcionales de espacio aéreo para que mejoren su rendimiento, así como garantizar que los objetivos a escala de la Unión no supriman la flexibilidad necesaria para lograr mejores resultados.

Enmienda 101

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 7 – párrafo 1 – letra d – parte introductoria

Texto de la Comisión

d) criterios para que las autoridades nacionales de ***supervisión*** establezcan planes de rendimiento ***nacionales o a escala de bloque funcional de espacio aéreo***, que incluyan los objetivos de rendimiento a escala local y el sistema de incentivos. Los planes de rendimiento:

Enmienda

d) criterios para que las autoridades nacionales de ***aviación*** establezcan planes de rendimiento ***locales***, que incluyan los objetivos de rendimiento a escala local y el sistema de incentivos. Los planes de rendimiento:

Enmienda 102

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 7 – párrafo 1 – letra d – inciso i

Texto de la Comisión

i) se basarán en los planes empresariales de los proveedores de servicios de navegación aérea,

Enmienda

i) se basarán en los planes empresariales de los proveedores de servicios de navegación aérea, **que deben tomar en consideración, a su vez, la ejecución del Plan Maestro ATM;**

Enmienda 103

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 7 – párrafo 1 – letra e

Texto de la Comisión

e) evaluación de los objetivos locales de rendimiento sobre la base del plan **nacional o del plan a escala de bloque funcional de espacio aéreo;**

Enmienda

e) evaluación de los objetivos locales de rendimiento sobre la base del plan **de rendimiento local;**

Enmienda 104

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 7 – párrafo 1 – letra f

Texto de la Comisión

f) seguimiento de los planes de rendimiento **nacionales o de los planes de rendimiento a escala de bloque funcional de espacio aéreo**, incluidos los mecanismos de alerta pertinentes;

Enmienda

f) seguimiento de los planes de rendimiento **locales**, incluidos los mecanismos de alerta pertinentes;

Enmienda 105

Propuesta de Reglamento

Artículo 11 – apartado 7 – párrafo 1 – letra g

Texto de la Comisión

g) criterios para la imposición de sanciones por incumplimiento de los objetivos de rendimiento de la Unión y de los objetivos

Enmienda

g) criterios para la imposición de sanciones **y mecanismos de compensación** por incumplimiento de los objetivos de

asociados a nivel local durante el período de referencia, y a apoyar mecanismos de alerta;

rendimiento de la Unión y de los objetivos asociados a nivel local durante el período de referencia, y a apoyar mecanismos de alerta;

Justificación

Además de imponer sanciones, es preciso crear también un mecanismo de compensación adecuado para abordar los problemas derivados de la falta de sincronización en el despliegue del SESAR y la consecuente pérdida de inversiones.

Enmienda 106

Propuesta de Reglamento Artículo 11 – apartado 7 – párrafo 2

Texto de la Comisión

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados conforme a lo dispuesto en el artículo 26 a fin de establecer disposiciones de aplicación para el correcto funcionamiento del sistema de evaluación del rendimiento teniendo en cuenta todos los puntos expuestos en el presente apartado.

Enmienda

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados conforme a lo dispuesto en el artículo 26 a fin de ***aprobar los objetivos de rendimiento a escala de la Unión*** y establecer disposiciones de aplicación para el correcto funcionamiento del sistema de evaluación del rendimiento teniendo en cuenta todos los puntos expuestos en el presente apartado.

Enmienda 107

Propuesta de Reglamento Artículo 11 - apartado 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

8 bis. La Comisión llevará a cabo un estudio de las repercusiones que podría tener en la eficacia del funcionamiento de la red europea de GTA la conducta de los agentes intervinientes en el sistema de GTA que no son proveedores de servicios de navegación aérea, tales como los operadores y coordinadores de los aeropuertos o los operadores de

transporte aéreo.

El ámbito del estudio abarcará, entre otras cosas:

a) la identificación de los agentes intervinientes en el sistema de GTA que no sean proveedores de servicios de navegación aérea y que puedan influir en el rendimiento de la red;

b) el efecto que tiene la conducta de dichos agentes en el rendimiento de los SNA por lo que respecta a los ámbitos clave de rendimiento de la seguridad, el medio ambiente y la capacidad;

c) la viabilidad de establecer indicadores de rendimiento e indicadores clave de rendimiento para tales agentes;

d) los beneficios que podría reportar a la red europea de GTA la aplicación de indicadores de rendimiento e indicadores clave de rendimiento adicionales; y cualesquiera obstáculos que dificulten la consecución de un rendimiento óptimo.

El estudio debe comenzar en un plazo máximo de doce meses a partir de la publicación del presente Reglamento y finalizar en un plazo máximo de doce meses a partir de su inicio. La Comisión Europea y los Estados miembros tendrán en cuenta sus resultados con vistas a ampliar el ámbito de aplicación del sistema de evaluación del rendimiento de forma que incluya los indicadores de rendimiento e indicadores clave de rendimiento adicionales que proceda en futuros períodos de referencia, con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo.

Justificación

El sistema de evaluación del rendimiento se centra, sobre todo, en los proveedores de servicios como agentes principales del sistema de GTA. Es obvio que en el sistema intervienen otros agentes que tienen la capacidad de influir en los resultados de rendimiento de toda la red europea de GTA. Por consiguiente, la Comisión debe realizar un estudio, asistida por el organismo de evaluación del rendimiento, con objeto de entender de qué forma

pueden repercutir estos agentes en el rendimiento de la red y poder establecer indicadores clave de rendimiento e indicadores de rendimiento adicionales al respecto en futuros períodos de referencia del sistema.

Enmienda 108

Propuesta de Reglamento Artículo 13 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. 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 se incluirán los costes contraídos por las autoridades nacionales de **supervisión** o las entidades cualificadas, así como otros en los que incurra el Estado miembro pertinente y el proveedor de servicios en relación con la prestación de servicios de navegación aérea. No incluirán los costes de las sanciones impuestas por los Estados miembros considerados en el artículo 33, ni tampoco los costes de cualquier medida correctora o sanción contemplada en el artículo 11, apartado 5.

Enmienda

4. 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 se incluirán los costes contraídos por las autoridades nacionales de **aviación** o las entidades cualificadas, así como otros en los que incurra el Estado miembro pertinente y el proveedor de servicios en relación con la prestación de servicios de navegación aérea. No incluirán los costes de las sanciones impuestas por los Estados miembros considerados en el artículo 33, ni tampoco los costes de cualquier medida correctora o sanción contemplada en el artículo 11, apartado 5.

Enmienda 109

Propuesta de Reglamento Artículo 13 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. En relación con los bloques funcionales de espacio aéreo como parte de sus respectivos acuerdos marco, los Estados miembros harán esfuerzos razonables para acordar principios comunes de política tarifaria.

Enmienda

5. En relación con los bloques funcionales de espacio aéreo como parte de sus respectivos acuerdos marco, los Estados miembros harán esfuerzos razonables para acordar principios comunes de política tarifaria **con objeto de alcanzar una tasa única, de conformidad con sus respectivos planes de rendimiento.**

Enmienda 110

Propuesta de Reglamento Artículo 13 – apartado 9 – letra f

Texto de la Comisión

f) las tasas estimularán la prestación segura, eficaz, efectiva y sostenible de los servicios de navegación aérea con vistas a lograr un alto nivel de seguridad y a una eficiencia de costes y a la consecución de los objetivos de rendimiento y estimularán la prestación de servicios integrados reduciendo al mismo tiempo el impacto medioambiental de la navegación aérea. A efectos de lo dispuesto en **la letra f)**, y en relación con los planes de rendimiento **nacionales o de bloques funcionales de espacio aéreo, las autoridades nacionales de supervisión podrán** establecer mecanismos, incluidos incentivos consistentes en ventajas y desventajas financieras, para estimular a los proveedores de servicios de navegación aérea y/o los usuarios del espacio aéreo para que apoyen las mejoras en la prestación de servicios de navegación aérea, tales como mayor capacidad, reducción de los retrasos y desarrollo sostenible, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad.

Enmienda

f) las tasas estimularán la prestación segura, eficaz, efectiva y sostenible de los servicios de navegación aérea con vistas a lograr un alto nivel de seguridad y a una eficiencia de costes y a la consecución de los objetivos de rendimiento y estimularán la prestación de servicios integrados reduciendo al mismo tiempo el impacto medioambiental de la navegación aérea. A efectos de lo dispuesto en **esta** letra, y en relación con los planes de rendimiento **locales, la autoridad nacional de aviación podrá** establecer mecanismos, incluidos incentivos consistentes en ventajas y desventajas financieras, para estimular a los proveedores de servicios de navegación aérea y/o los usuarios del espacio aéreo para que apoyen las mejoras en la prestación de servicios de navegación aérea, tales como mayor capacidad, reducción de los retrasos y desarrollo sostenible, manteniendo al mismo tiempo un nivel óptimo de seguridad.

Enmienda 111

Propuesta de Reglamento Artículo 13 – apartado 10

Texto de la Comisión

10. La Comisión adoptará medidas que regulen detalladamente el procedimiento a seguir para la aplicación de los apartados 1 a 9. Dichos actos de ejecución se adoptarán

Enmienda

10. La Comisión adoptará medidas que regulen detalladamente el procedimiento a seguir para la aplicación de los apartados 1 a 9. **La Comisión podrá proponer**

de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

mecanismos financieros para mejorar la sincronización de los gastos de capital ocasionados en materia de funciones embarcadas y de tierra en el marco del despliegue de las tecnologías del SESAR. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

Justificación

Los recientes problemas relacionados con el despliegue de las tecnologías del SESAR ponen de manifiesto que, salvo que se adopten medidas a tal efecto, es probable que no se sincronicen los gastos de capital, lo que podría dejar inutilizables las correspondientes tecnologías instaladas en los sistemas embarcados y de tierra.

Enmienda 112

Propuesta de Reglamento Artículo 14 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 14 bis

Ejecución del Plan Maestro ATM

1. Corresponderá a la Comisión coordinar la ejecución del Plan Maestro ATM. El Gestor de la Red, el OER y el Gestor del Despliegue contribuirán a la ejecución del Plan Maestro ATM de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento.

Enmienda 113

Propuesta de Reglamento Artículo 14 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 14 ter

La Comisión adoptará medidas que regulen la gobernanza de la ejecución del

Plan Maestro ATM, y por las que se defina y seleccione al órgano responsable al nivel de gestión (el Gestor del Despliegue). Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

Enmienda 114

Propuesta de Reglamento Artículo 14 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 14 quater

El Gestor del Despliegue recomendará a la Comisión plazos vinculantes para el despliegue y unas medidas correctoras adecuadas para el caso de retrasos en la ejecución.

Enmienda 115

Propuesta de Reglamento Artículo 15 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Para la ejecución del Plan Maestro ATM podrá recurrirse a proyectos comunes. Estos proyectos favorecerán el logro de los objetivos del presente Reglamento en lo relativo a la mejora del sistema europeo de navegación aérea en ámbitos clave como la capacidad, la eficiencia del vuelo, la rentabilidad y la sostenibilidad medioambiental, dentro de los objetivos prioritarios de seguridad. El objetivo de los proyectos comunes será el despliegue puntual, coordinado y sincronizado de las funciones de la gestión de tránsito aéreo con el fin de **lograr** los cambios operativos fundamentales que se determinan en el

1. Para la ejecución del Plan Maestro ATM podrá recurrirse a proyectos comunes. Estos proyectos favorecerán el logro de los objetivos del presente Reglamento en lo relativo a la mejora del sistema europeo de navegación aérea en ámbitos clave como la capacidad, la eficiencia del vuelo, la rentabilidad y la sostenibilidad medioambiental, dentro de los objetivos prioritarios de seguridad. El objetivo de los proyectos comunes será el despliegue puntual, coordinado y sincronizado de las funciones de la gestión de tránsito aéreo con el fin de **propiciar** los cambios operativos fundamentales que se

Plan Maestro ATM.

determinan en el Plan Maestro ATM, *en particular, el establecimiento de la dimensión geográfica, la arquitectura de proyecto orientada al rendimiento y el enfoque para la prestación de servicios más adecuados que deberá aplicar el Gestor del Despliegue. Cuando proceda, se procurará que el diseño y la ejecución de los proyectos comunes permitan la existencia de un conjunto de capacidades interoperables básicas en todos los Estados miembros.*

Enmienda 116

Propuesta de Reglamento Artículo 15 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La Comisión podrá adoptar medidas que regulen la gobernanza de los proyectos comunes, así como determinar incentivos para su despliegue. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3. Tales medidas *no prejuzgarán* los mecanismos de puesta en práctica de los proyectos relativos a los bloques funcionales de espacio aéreo según lo acordado por los que participan en dichos bloques.

Enmienda

2. La Comisión podrá adoptar medidas que regulen la gobernanza de los proyectos comunes, así como determinar incentivos para su despliegue. *El órgano que regule el despliegue de los proyectos comunes será el mismo que se encargue de la ejecución de las bases del Plan Maestro ATM.* Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3. Tales medidas *complementarán* los mecanismos de puesta en práctica de los proyectos relativos a los bloques funcionales de espacio aéreo según lo acordado por los que participan en dichos bloques.

Enmienda 117

Propuesta de Reglamento Artículo 15 - apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Los proyectos conjuntos constituyen el medio para aplicar las mejoras operativas desarrolladas mediante el proyecto SESAR de forma coordinada y puntual. Así contribuirán de forma decisiva a la consecución de los objetivos a escala de la Unión.

Justificación

Es sumamente importante hacer hincapié en que la aplicación del proyecto SESAR sobre proyectos comunes esté en consonancia con los objetivos europeos de una forma puntual, coordinada y sincronizada. Además, debe hacerse referencia al Reglamento de Ejecución (CE) n° 409/2013 en el nuevo Reglamento.

Enmienda 118

Propuesta de Reglamento Artículo 16 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar el establecimiento y puesta en práctica de bloques funcionales de espacio aéreo sobre la base de la prestación integrada de servicios de **tránsito aéreo** con objeto de alcanzar la capacidad y eficiencia requeridas de la red de gestión del tránsito aéreo en el Cielo Único Europeo, mantener un alto nivel de seguridad y contribuir al rendimiento global del sistema de transporte aéreo y a la reducción del impacto ambiental.

1. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar el establecimiento y puesta en práctica de bloques funcionales **operativos** de espacio aéreo sobre la base de la prestación integrada de servicios de **navegación aérea** con objeto de alcanzar la capacidad y eficiencia requeridas de la red de gestión del tránsito aéreo en el Cielo Único Europeo, mantener un alto nivel de seguridad y contribuir al rendimiento global del sistema de transporte aéreo y a la reducción del impacto ambiental.

Enmienda 119

Propuesta de Reglamento Artículo 16 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. Los bloques funcionales de espacio aéreo se constituirán, cuando sea posible, en consorcios cooperativos del sector celebrados entre proveedores de servicios de navegación aérea, en particular respecto de la prestación de servicios de apoyo de conformidad con el artículo 10. Los consorcios del sector pueden servir a uno o más bloques funcionales del espacio aéreo, o partes de los mismos, al objeto de maximizar el rendimiento.

suprimido

Justificación

De conformidad con la enmienda 76 al artículo 10 del ponente, la competencia para servicios de apoyo no debería limitarse al nivel de un bloque funcional de espacio aéreo (FAB).

Enmienda 120

Propuesta de Reglamento Artículo 16 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. Los Estados miembros, **así como** los proveedores de servicios de **tránsito aéreo**, cooperarán entre sí en la mayor medida posible con el fin de garantizar el cumplimiento del presente artículo. Cuando proceda, la **cooperación** podrá incluir a proveedores de servicios de **tránsito aéreo** de terceros países que participen en bloques funcionales de espacio aéreo.

3. Los Estados miembros, **las autoridades nacionales de aviación** y los proveedores de servicios de **navegación aérea** cooperarán entre sí en la mayor medida posible, con el fin de garantizar el cumplimiento del presente artículo. Cuando proceda, la cooperación podrá incluir **a las autoridades nacionales de aviación** y a proveedores de servicios de **navegación aérea** de terceros países que participen en bloques funcionales de espacio aéreo.

Justificación

Es preciso introducir a las autoridades nacionales de supervisión en este artículo, pues participan en el control de la seguridad y el rendimiento de los bloques funcionales de espacio aéreo.

Enmienda 121

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 – apartado 4 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) estarán concebidos para obtener un máximo de efectos sinérgicos de los consorcios del sector con el fin de lograr, y **si fuera posible superar**, los objetivos de rendimiento establecidos con arreglo al artículo 11;

Enmienda

b) estarán concebidos para obtener un máximo de efectos sinérgicos de los consorcios del sector con el fin de lograr los objetivos de rendimiento establecidos con arreglo al artículo 11;

Justificación

Se trata de un «requisito» inadecuado en la legislación. Superar los objetivos en un ámbito podría dificultar la consecución de los objetivos en otro ámbito.

Enmienda 122

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 – apartado 4 – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) permitirán un uso óptimo del espacio aéreo teniendo en cuenta las afluencias de tránsito aéreo;

Enmienda

c) permitirán un uso óptimo **y flexible** del espacio aéreo teniendo en cuenta las afluencias de tránsito aéreo;

Enmienda 123

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 – apartado 4 – párrafo 1 – letra i bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

i bis) consolidarán la contratación de infraestructura de GTA y procurarán aumentar la interoperabilidad de los equipos existentes;

Justificación

La contratación de sistemas caros e incompatibles por parte de cada proveedor de servicios de navegación aérea incrementa los obstáculos para la consecución de los objetivos del Cielo Único Europeo más adelante.

Enmienda 124

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 – apartado 4 – párrafo 1 – letra i ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

i ter) facilitarán la coherencia con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

Enmienda 125

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 – apartado 5

Texto de la Comisión

Enmienda

5. Podrán cumplirse los requisitos que figuran en el presente artículo a través de la participación de los proveedores de servicios de navegación aérea en uno o más bloques funcionales de espacio aéreo.

No afecta a la versión española.

Enmienda 126

Propuesta de Reglamento

Artículo 16 – apartado 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Los bloques funcionales de espacio aéreo **que se extiendan por el espacio aéreo que se halle bajo la responsabilidad de más de un Estado miembro podrán crearse** por designación conjunta de **todos** los Estados miembros y, cuando proceda, de terceros países responsables de alguna

Los bloques funcionales **operativos** de espacio aéreo **se crearán** por designación conjunta de los Estados miembros y, cuando proceda, de terceros países responsables de alguna de las partes del espacio aéreo incluido en el bloque funcional de espacio aéreo.

de las partes del espacio aéreo incluido en el bloque funcional de espacio aéreo.

Enmienda 127

Propuesta de Reglamento Artículo 16 – apartado 11

Texto de la Comisión

11. La Comisión podrá adoptar medidas relativas a la información que han de facilitar los Estados miembros considerados en el apartado 6. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 27, apartado 3.

Enmienda

11. La Comisión podrá adoptar medidas relativas a la información que han de facilitar los Estados miembros considerados en el apartado 6. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 27, apartado 3. ***Lo dispuesto en este apartado se entenderá sin perjuicio de cualesquiera disposiciones relativas a los bloques funcionales de espacio aéreo vigentes en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, siempre y cuando dichas disposiciones cumplan y, cuando sea posible, superen los objetivos fijados de conformidad con el artículo 11.***

Enmienda 128

Propuesta de Reglamento Artículo 16 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 16 bis

Consortios del sector

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea podrán cooperar para constituir consorcios del sector, en concreto por lo que respecta a la prestación de servicios de apoyo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 10. Los consorcios del sector pueden servir a uno o más bloques funcionales de espacio

aéreo, o a partes de los mismos, al objeto de maximizar el rendimiento.

2. La Comisión y los Estados miembros se esforzarán en la medida de lo posible por garantizar la eliminación de todo obstáculo que impida la asociación entre proveedores de servicios de navegación aérea, prestando atención, en particular, a las cuestiones de responsabilidad civil, los modelos de tarificación y las trabas a la interoperabilidad.

Justificación

Los consorcios del sector deben ser independientes de los bloques funcionales de espacio aéreo, que se establecen por iniciativa estatal. Además, los consorcios del sector no deben solaparse con los bloques funcionales de espacio aéreo en cuanto al Estado miembro considerado y, por consiguiente, deben catalogarse como un tipo distinto de cooperación.

Enmienda 129

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 130

Propuesta de Reglamento

Artículo 17 – apartado 2 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Con el fin de lograr los objetivos contemplados en el apartado 1, y sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros en relación con las rutas y las estructuras de espacio aéreo nacionales, la Comisión garantizará que *se lleven a cabo los siguientes servicios bajo la responsabilidad de* un Gestor de la Red :

Enmienda

Con el fin de lograr los objetivos contemplados en el apartado 1, y sin perjuicio de las responsabilidades de los Estados miembros en relación con las rutas y las estructuras de espacio aéreo nacionales, la Comisión garantizará que un Gestor de la Red *coordine los siguientes servicios y funciones:*

Justificación

El «Gestor de la Red», según se define en los programas del Cielo Único Europeo, no está necesariamente capacitado para emprender por sí solo todas estas actividades.

Enmienda 131

Propuesta de Reglamento

Artículo 17 – apartado 2 – párrafo 1 – letra e

Texto de la Comisión

e) optimización del diseño del espacio aéreo, con la cooperación de los proveedores de servicios de navegación aérea y de los bloques funcionales de espacio aéreo a que hace referencia el artículo 16;

Enmienda

e) optimización del diseño del espacio aéreo, *incluidos los sectores y las estructuras del espacio aéreo europeo en las zonas de ruta y de terminal*, con la cooperación de los proveedores de servicios de navegación aérea y de los bloques funcionales de espacio aéreo a que hace referencia el artículo 16;

Enmienda 132

Propuesta de Reglamento

Artículo 17 – apartado 2 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Los servicios mencionados en el presente apartado no implicarán la adopción de medidas vinculantes de ámbito general ni

Enmienda

Los servicios *y funciones* mencionados en el presente apartado no implicarán la adopción de medidas vinculantes de ámbito

el ejercicio de la potestad discrecional política. Tendrán en cuenta las propuestas elaboradas a escala nacional y de los bloques funcionales de espacio aéreo. Se aplicarán en coordinación con las autoridades militares y con arreglo a procedimientos establecidos de común acuerdo para el uso flexible del espacio aéreo.

general ni el ejercicio de la potestad discrecional política. Tendrán en cuenta las propuestas elaboradas a escala nacional y de los bloques funcionales de espacio aéreo. Se aplicarán en coordinación con las autoridades militares y con arreglo a procedimientos establecidos de común acuerdo para el uso flexible del espacio aéreo.

Justificación

Algunas de las actividades que abarca el presente artículo no son «servicios» en el sentido en que los programas del Cielo Único Europeo utilizan este término.

Enmienda 133

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 2 – párrafo 3

Texto de la Comisión

La Comisión, de conformidad con las medidas de ejecución a las que se refiere el apartado 4, podrá designar a Eurocontrol o a cualquier otro organismo imparcial y competente para que efectúe las tareas de Gestor de la Red. Estas tareas serán realizadas de forma imparcial y rentable y en nombre de los Estados miembros y las partes interesadas. Estarán adecuadamente sometidas a gobernanza, reconociéndose la separación de responsabilidades en relación con la prestación de servicios y la regulación y tomándose en consideración las necesidades de toda la red de gestión del tránsito aéreo y con la plena participación de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea. El 1 de enero de **2020** a más tardar, la Comisión designará un Gestor de la Red que será un proveedor de servicios independiente, *a ser posible* constituido en forma de consorcio del sector.

Enmienda

La Comisión, de conformidad con las medidas de ejecución a las que se refiere el apartado 4, podrá designar a Eurocontrol o a cualquier otro organismo imparcial y competente para que efectúe las tareas de Gestor de la Red. Estas tareas serán realizadas de forma imparcial y rentable y en nombre de **la Unión**, los Estados miembros y las partes interesadas. Estarán adecuadamente sometidas a gobernanza, reconociéndose la separación de responsabilidades en relación con la prestación de servicios y la regulación y tomándose en consideración las necesidades de toda la red de gestión del tránsito aéreo y con la plena participación de los usuarios del espacio aéreo y los proveedores de servicios de navegación aérea. El 1 de enero de **2016** a más tardar, la Comisión designará un Gestor de la Red que será un proveedor de servicios independiente, constituido en forma de consorcio del sector.

Enmienda 134

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Los aspectos del diseño del espacio aéreo distintos de los mencionados en el apartado 2 y en el apartado 4, letra c), se abordarán a nivel nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo. Este proceso de diseño tendrá en cuenta las exigencias y complejidad del tráfico y los planes de rendimiento *a escala nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo* e incluirá una amplia consulta a los usuarios del espacio aéreo interesados o a grupos que representen a los usuarios del espacio aéreo interesados y a las autoridades militares, si procede.

Enmienda

5. Los aspectos del diseño del espacio aéreo distintos de los mencionados en el apartado 2 y en el apartado 4, letra c), se abordarán a nivel nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo. Este proceso de diseño tendrá en cuenta las exigencias y complejidad del tráfico y los planes de rendimiento *locales* e incluirá una amplia consulta a los usuarios del espacio aéreo interesados o a grupos que representen a los usuarios del espacio aéreo interesados y a las autoridades militares, si procede.

Enmienda 135

Propuesta de Reglamento Artículo 19 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los proveedores de servicios de navegación aérea establecerán procedimientos de consulta para deliberar con los grupos pertinentes de usuarios del espacio aéreo y explotadores de aeródromos sobre todos los asuntos importantes relativos a los servicios prestados o a los cambios pertinentes de las configuraciones del espacio aéreo. *Los usuarios del espacio aéreo participarán también en el proceso de aprobación de los planes de inversión estratégica.* La Comisión adoptará medidas que precisen los procedimientos de consulta y la participación de los usuarios del espacio aéreo en la *aprobación* de los planes de inversión. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el

Enmienda

Los proveedores de servicios de navegación aérea establecerán procedimientos de consulta para deliberar con los grupos pertinentes de usuarios del espacio aéreo y explotadores de aeródromos sobre todos los asuntos importantes relativos a los servicios prestados y *los planes de inversión estratégica, sobre todo en lo relativo a los aspectos que exijan la sincronización del despliegue de los equipos embarcados y de tierra,* o a los cambios pertinentes de las configuraciones del espacio aéreo. La Comisión adoptará medidas que precisen los procedimientos de consulta y la participación de los usuarios del espacio aéreo en la *elaboración* de los planes de inversión *estratégica a fin de garantizar*

procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

su coherencia con el Plan Maestro ATM y con los proyectos comunes previstos en el artículo 15. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 27, apartado 3.

Enmienda 136

Propuesta de Reglamento Artículo 19 - párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Sin perjuicio de las funciones del Comité del Cielo Único, la Comisión constituirá un grupo consultivo de expertos sobre el factor humano, al que pertenecerán los interlocutores sociales de la GTA europea y otros expertos procedentes de los órganos de representación de colectivos profesionales. El cometido de dicho grupo será asesorar a la Comisión sobre la interacción existente en el sector de la GTA entre las actividades y el factor humano.

Justificación

Dada la complejidad que implica la medición de los indicadores del factor humano, se hace necesaria la creación de un grupo de expertos que asesore a la Comisión en este ámbito. Dicho grupo de expertos podría constituirse bajo los auspicios de un órgano existente, como el órgano consultivo del sector.

Enmienda 137

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea, independientemente de su régimen jurídico o de propiedad, elaborarán, someterán a auditoría y

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 Unión. *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.*

publicarán sus cuentas financieras. Estas cuentas cumplirán las normas internacionales de contabilidad adoptadas por la Unión.

Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que los proveedores de servicios de navegación aérea cumplan con el presente artículo a más tardar el 1 de julio de 2017.

Justificación

Es preciso utilizar normas internacionales de contabilidad para poder comparar los costes y la calidad de los datos empleados en el sistema de evaluación del rendimiento.

Enmienda 138

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 5

Texto de la Comisión

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 contabilidad²⁹, a los proveedores de servicios de navegación aérea que entren dentro del ámbito de aplicación de dicho Reglamento.

Enmienda

suprimido

²⁹ *DO L 19 de 11.9.2002, p. 1.*

Enmienda 139

Propuesta de Reglamento Artículo 26 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 11, apartado 7, el artículo 17, apartado 3, y el artículo 25 se conferirá a la Comisión por un período de *tiempo indeterminado*.

Enmienda

2. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 11, apartado 7, el artículo 17, apartado 3, y el artículo 25 se conferirá a la Comisión por un período de *siete años*.

La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de siete años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

Enmienda 140

Propuesta de Reglamento Artículo 32 – apartado 1

Texto de la Comisión

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.

Enmienda

1. Ni las autoridades nacionales de *aviación*, 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.

Enmienda 141

Propuesta de Reglamento Artículo 32 – apartado 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 142

**Propuesta de Reglamento
Artículo 33**

Texto de la Comisión

Los Estados miembros establecerán disposiciones en materia de sanciones para el caso de infracción del presente Reglamento, en particular por parte de usuarios del espacio aéreo y proveedores de servicios, y tomarán las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Enmienda

Los Estados miembros establecerán disposiciones en materia de sanciones y **mecanismos de compensación** para el caso de infracción del presente Reglamento, en particular por parte de usuarios del espacio aéreo y proveedores de servicios, y tomarán las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Justificación

Además de imponer sanciones, es preciso crear también un mecanismo de compensación adecuado para abordar los problemas derivados de la falta de sincronización en el despliegue del SESAR y la consecuente pérdida de inversiones.

Enmienda 143

**Propuesta de Reglamento
Anexo II – punto 1 – letra a**

Texto de la Comisión

a) la autoridad nacional de *supervisión* que lo expide;

Enmienda

a) la autoridad nacional de *aviación* que lo expide;

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La iniciativa del Cielo Único Europeo, puesta en marcha en el año 2000, incorporaba la gestión del tráfico aéreo y los servicios de navegación a la política común de transportes. Desde los comienzos de la iniciativa, la política de ampliación, junto con una política de vecindad activa, han ampliado el mercado europeo de la aviación a 38 países, convirtiendo así la aviación de la UE en un sector de importancia mundial. No obstante, el Cielo Único Europeo no ha dado los resultados esperados. Se observan escasos progresos en el enfoque ascendente basado en bloques funcionales de espacio aéreo, así como en la eficiencia global del diseño y la utilización de la red europea de rutas; por tanto, la reforma del Cielo Único Europeo en curso no ha hecho disminuir de manera sustancial ni las tasas de navegación ni los precios de los billetes, ni tampoco la duración media de los vuelos o el consumo medio de combustible. Como consecuencia, los usuarios del espacio aéreo y los pasajeros han de hacer frente a una carga innecesaria en forma de tiempo, consumo de combustible y dinero derivada de la ineficiencia de la cadena de aviación de la UE.

Propuesta de la Comisión

La refundición del Reglamento relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo tiene por objeto acelerar la aplicación de la reforma de los servicios de navegación aérea, manteniéndose fiel, al mismo tiempo, a los objetivos y principios originales. Para alcanzar este objetivo, el Reglamento aspira, entre otras cosas, a fortalecer la independencia de las autoridades nacionales de supervisión, reforzar el papel del Gestor de la Red, redefinir el concepto de bloque funcional del espacio aéreo permitiendo a la industria asumir un papel más destacado y, por último, someter los servicios de apoyo a la navegación aérea a procedimientos de licitación abiertos a la competencia.

El statu quo no se puede mantener

Tras haber trabajado en la anterior propuesta relativa al Cielo Único Europeo (CUE II) y haber negociado el acuerdo final con el Consejo, solo para ver cómo la falta de voluntad y compromiso políticos en muchos Estados miembros diluían los resultados, el ponente no puede estar más de acuerdo con los principios que establece la propuesta CUE II+. Pese a los esfuerzos de algunos Estados miembros comprometidos a mejorar el panorama de la industria europea de gestión del tráfico aéreo, los usuarios del espacio aéreo, las aerolíneas y los pasajeros apenas han notado los efectos de la reforma en su actividad y su trabajo diarios. Por ese motivo, la nueva propuesta deba considerarse quizá como la última oportunidad de dar un impulso a la ya muy retrasada aplicación de la iniciativa insignia de la UE antes de que la industria europea de la aviación sufra otro revés como consecuencia de la competencia externa o deba hacer frente a otra ola de casos de quiebra de compañías aéreas. No obstante, el ponente es partidario de introducir ciertas modificaciones para mejorar la propuesta a fin de hacerla más práctica y conseguir que su aplicación sea más flexible y eficiente.

El proyecto de informe del ponente

En primer lugar, se han hecho ciertas modificaciones para añadir algunas definiciones

importantes, como la de «objetivo de rendimiento a nivel local» o «consorcio del sector», que, con arreglo a la propuesta, será ahora una fuerza motriz en los bloques funcionales de espacio aéreo reestructurados.

En segundo lugar, dado que, por definición, el Cielo Único Europeo debe ser más incluyente y permitir una utilización más flexible del espacio aéreo, es preciso fomentar que sus miembros entablen cooperaciones reforzadas con independencia de los límites entre los que operen. Asimismo, deben ser capaces de ampliar el ámbito geográfico y operativo de aplicación del presente Reglamento mediante la celebración de los acuerdos pertinentes, también a escala de los bloques funcionales de espacio aéreo, con los terceros países vecinos. Se ha introducido una serie de modificaciones en el texto que hace esto posible.

En tercer lugar, en línea con lo dispuesto en la segunda propuesta CUE II+ por la que se modifica el Reglamento 216/2009, que confía a la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EAA) una cantidad de tareas considerablemente mayor, se proponen algunos cambios en relación con el proceso de acreditación de las autoridades nacionales de aviación y con la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea. En particular, a fin de que, en el futuro, el procedimiento de certificación de los proveedores de servicios de navegación sea uniforme, y de que estos proveedores dispongan de una «ventanilla única» donde obtener un permiso para ejercer su actividad válido en toda la Unión, debe ser posible que la EAA expida un certificado de ese tipo que goce de reconocimiento en todos los Estados miembros.

Además, para evitar confusiones, los servicios de apoyo se definen claramente como servicios de comunicación, navegación y vigilancia, y servicios de información meteorológica y aeronáutica. Es más, en vista de que la obligación de separar la prestación de servicios de apoyo y la prestación de servicios de navegación aérea ha sido ampliamente contestada, se propone en su lugar que el proveedor de servicios de navegación aérea esté obligado a considerar ofertas de otros prestadores de servicios de apoyo, sin la obligación de separarlos.

Asimismo, como la aplicación del Cielo Único Europeo depende en gran medida de las bases del Plan Maestro ATM, inclusive el despliegue puntual y bien enfocado de los componentes tecnológicos, así como su interoperabilidad, debe encomendarse a la Comisión que confíe la responsabilidad de la gestión de dicho despliegue a una entidad concreta, denominada entidad gestora del despliegue, a fin de definir una estructura adecuada para la gestión del Cielo Único Europeo y facilitar su aplicación puntual y precisa. Se presta una atención especial a los «proyectos comunes», en particular a aquellos basados en marcos orientados a la tecnología.

Finalmente, dado que la práctica ha demostrado que la mayor parte de las tareas de las autoridades nacionales de supervisión han sido encomendadas a las autoridades de aviación ya existentes, se propone aclarar la confusión jurídica entre las autoridades nacionales de supervisión y las autoridades nacionales de aviación, fusionando explícitamente estos dos conceptos paralelos en uno solo y confiando de esta manera a las autoridades nacionales de aviación la responsabilidad de supervisar a los proveedores de servicios de navegación aérea, con sujeción a la certificación por la EAA. Al llevar a cabo sus tareas, las autoridades nacionales de aviación tendrían que garantizar su independencia, en especial en lo que respecta a los procedimientos de selección de personal y a la protección de datos.

El ponente está convencido de que la propuesta modificada responde de manera satisfactoria a las expectativas de los ciudadanos, al haber logrado un equilibrio entre los intereses de la industria y las necesidades de la sociedad. En efecto, se propone un enfoque sinérgico en relación con el diseño y la gestión de la red y el despliegue tecnológico, a fin de crear un espacio aéreo europeo operativo integrado. En vista de lo expuesto, el ponente sugiere que todas las partes interesadas se comprometan a adaptar su labor política al marco tecnológico ya en marcha y a acelerar la aplicación del Cielo Único Europeo en pleno cumplimiento del calendario del programa SESAR en curso.

ANEXO: CARTA DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS

Ref.: D(2013)60540

Sr. Brian SIMPSON
Presidente de la Comisión de Transportes y Turismo
ASP 13G306
Bruselas

Asunto: Aplicación de la legislación sobre el Cielo Único Europeo (versión refundida)
(COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

Señor Presidente:

La Comisión de Asuntos Jurídicos, que tengo el honor de presidir, ha examinado la propuesta de referencia, de conformidad con el artículo 87 relativo a la refundición, incluido en el Reglamento del Parlamento

El apartado 3 de dicho artículo reza como sigue:

«Si la comisión competente para asuntos jurídicos considera que la propuesta no incluye más modificaciones de fondo que las que se han determinado como tales, informará de ello a la comisión competente para el fondo.»

En este caso, además de las condiciones establecidas por los artículos 156 y 157, la comisión competente para el fondo sólo admitirá enmiendas a las partes de la propuesta que comporten modificaciones.

No obstante, si, de conformidad con el punto 8 del Acuerdo interinstitucional, la comisión competente para el fondo también tuviere intención de presentar enmiendas a las partes codificadas de la propuesta, lo notificará inmediatamente al Consejo y a la Comisión, y esta última deberá informar a la comisión, antes de que se produzca la votación conforme al artículo 54, de su posición sobre las enmiendas y de si tiene o no intención de retirar la propuesta de refundición.»

De acuerdo con el dictamen del Servicio Jurídico, cuyos representantes participaron en las reuniones del grupo consultivo que examinó la propuesta de refundición, y siguiendo las recomendaciones del ponente, la Comisión de Asuntos Jurídicos considera que la propuesta de referencia no contiene ninguna modificación de fondo aparte de las señaladas como tales en la propuesta, y que, en lo que se refiere a la codificación de las disposiciones inalteradas de los actos existentes, la propuesta contiene una codificación pura y simple de las mismas, sin modificaciones sustanciales.

Además, de conformidad con los artículos 86, apartados 2 y 3, la Comisión de Asuntos

Jurídicos considera que las adaptaciones técnicas propuestas en el dictamen del grupo de trabajo anteriormente mencionado son necesarias para velar por que la propuesta cumpla las normas en materia de refundición.

En conclusión, tras debatir el asunto en su reunión del 26 noviembre de 2013, la Comisión de Asuntos Jurídicos decidió, por 21 votos a favor y sin abstenciones¹, recomendar que la Comisión de Asuntos Jurídicos, en calidad de comisión competente para el fondo, proceda al examen de la propuesta arriba mencionada de conformidad con el artículo 87.

Reciban el testimonio de nuestra más alta consideración,

Klaus-Heiner LEHNE

Anexo: Dictamen del grupo consultivo.

¹ Estuvieron presentes los diputados: Raffaele Baldassarre (vicepresidente), Sebastian Valentin Bodu (vicepresidente), Françoise Castex (vicepresidenta), Christian Engström, Marielle Gallo, Giuseppe Gargani, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Eduard-Raul Hellvig, Klaus-Heiner Lehne (presidente), Eva Lichtenberger, Antonio Lopez-Isturiz White, Antonio Masip Hidalgo, Evelyn Regner (vicepresidente), Dagmar Roth-Behrendt, Francesco Enrico Speroni, Dimitar Stoyanov, József Szájer, Alexandra Thein, Axel Voss, Cecilia Wikström, Tadeusz Zwiefka.

ANEXO: DICTAMEN DEL GRUPO CONSULTIVO DE LOS SERVICIOS JURÍDICOS DEL PARLAMENTO EUROPEO, DEL CONSEJO Y DE LA COMISIÓN



GRUPO CONSULTIVO
DE LOS SERVICIOS JURÍDICOS

Bruselas, 23 de octubre de 2013

DICTAMEN

A LA ATENCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO DEL CONSEJO DE LA COMISIÓN

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo COM(2013)0410 de 11.6.2013 – 2013/0186(COD)

Visto el Acuerdo interinstitucional, de 28 de noviembre de 2001, para un recurso más estructurado a la técnica de la refundición de los actos jurídicos, y especialmente su punto 9, el grupo consultivo compuesto por los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión celebró, el 4 de julio de 2013, una reunión para examinar, entre otras, la propuesta de referencia, presentada por la Comisión.

En esa reunión¹, al hilo del examen de la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se refunde el Reglamento (CE) n° 549/2004, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del Cielo Único Europeo, el Reglamento (CE) n° 551/2004 relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo, el Reglamento (CE) n° 551/2004 relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo y el Reglamento (CE) n° 552/2004, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo, el grupo consultivo ha establecido, de común acuerdo, lo siguiente:

- 1) De conformidad con lo establecido en el Acuerdo interinstitucional (punto 6, letra a), inciso iii)), la exposición de motivos debió haber indicado qué disposiciones del acto jurídico permanecen inalteradas en la propuesta.
- 2) En la propuesta de refundición, las siguientes partes del texto deberían haberse destacado con el

¹ El grupo consultivo disponía de las versiones inglesa, francesa y alemana de la propuesta y trabajó sobre la base de la versión inglesa, que era la versión original del documento de trabajo.

sombreado en gris que se suele emplear para señalar modificaciones sustanciales:

- en el considerando 19, la sustitución de la palabra «Eurocontrol» por «el Gestor de la Red»;
- en el artículo 1, apartados 2 y 3, en la frase inicial del artículo 2, en el artículo 3, apartado 1, en el artículo 33 y en el artículo 34, apartado 1, la supresión de los términos «y de las medidas a las que se refiere el artículo 3»;
- en el artículo 11, apartado 2, la supresión de los términos iniciales «De conformidad con el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5, apartado 3»;
- en el artículo 14, apartado 2, la frase final «Dichos actos de ejecución se adoptarán conforme al procedimiento contemplado en el artículo 27, apartado 2»;
- en el artículo 16, apartado 11, la frase final «Dichos actos de ejecución se adoptarán conforme al procedimiento contemplado en el artículo 27, apartado 3»;
- en el título del artículo 30, la supresión del término «europeos».

3) En el artículo 1, apartado 2, de la propuesta de refundición, la referencia al artículo 38 debe sustituirse por una referencia al artículo 35.

En consecuencia, el examen de la propuesta ha permitido al grupo consultivo determinar de común acuerdo que la propuesta no contiene ninguna modificación de fondo aparte de las señaladas como tales en la misma o en el presente dictamen. El grupo consultivo ha constatado asimismo que, en lo que se refiere a la codificación de las disposiciones inalteradas de los textos jurídicos existentes, la propuesta se limita a una codificación pura y simple de las mismas, sin modificaciones sustanciales.

Por lo que se refiere al artículo 16, apartado 11, se debatió si dicho texto debería haberse destacado en su totalidad con el sombreado en gris que se suele utilizar para señalar modificaciones sustanciales.

Por un lado, los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo y de la Comisión consideraron que la presentación utilizada en dicho texto para identificar la sustitución de una formulación actualmente incluida en el artículo 9 bis, apartado 9, del Reglamento (CE) n° 550/2004 por un enunciado nuevo extraído de textos estándar, y acordada entre las tres instituciones, describe de modo suficientemente claro la modificación sustancial propuesta para dicha disposición vigente.

El Servicio Jurídico del Consejo, por su parte, ha indicado que el cambio en el procedimiento no se puede separar de la materia a que refiere y que, por lo tanto, la totalidad del texto de dicha disposición debería haberse destacado mediante el sombreado en gris.

No obstante, los tres servicios jurídicos estuvieron de acuerdo en que el proyecto de texto presentado por la Comisión para esa nueva disposición debía entenderse en el sentido de que la Comisión sólo quería proponer la sustitución de la referencia al procedimiento de reglamentación actualmente incluida en el artículo 9 bis, apartado 9, del Reglamento (CE) n° 550/2004 por la concesión de poderes de ejecución a la Comisión de conformidad con el artículo 291 del TFUE y el Reglamento (UE) n° 182/2011.

Los tres servicios jurídicos concluyeron asimismo de común acuerdo que, en el contexto del ejercicio de refundición, el legislador debe evaluar, de conformidad con los Tratados, si resulta aceptable la propuesta de adaptación de la anterior disposición de comitología al nuevo sistema de actos de ejecución o si conviene prever más bien una alternativa diferente como la delegación de competencias en la Comisión de conformidad con el artículo 290 del TFUE o la concesión de competencias de ejecución al Consejo de conformidad con el artículo 291 del TFUE o incluso ninguna de ellas, de manera que las medidas pertinentes se adopten mediante el procedimiento legislativo.

C. PENNERA
Jurisconsulto

H. LEGAL
Jurisconsulto

L. ROMERO REQUENA
Director General

PROCEDIMIENTO

Título	Puesta en práctica del Cielo Único Europeo	
Referencias	COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD)	
Fecha de la presentación al PE	11.6.2013	
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 1.7.2013	
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 1.7.2013	JURI 1.7.2013
Opinión(es) no emitida(s) Fecha de la decisión	ITRE 8.7.2013	
Ponente(s) Fecha de designación	Marian-Jean Marinescu 11.7.2013	
Examen en comisión	14.11.2013	20.1.2014
Fecha de aprobación	30.1.2014	
Resultado de la votación final	+: -: 0:	26 1 4
Miembros presentes en la votación final	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Saïd El Khadraoui, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, David-Maria Sassoli, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Artur Zasada	
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Phil Bennion, Spyros Danellis, Michel Dantin, Rosa Estaràs Ferragut, Michael Gahler, Bernadette Vergnaud, Janusz Władysław Zemke	
Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Charalampos Angourakis, Jens Geier, Josef Weidenholzer	
Fecha de presentación	6.2.2014	