

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 390/2013 DE LA COMMISSION

du 3 mai 2013

établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

communs sont essentiels à la réussite de la mise en œuvre du système de performance.

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ⁽¹⁾, tel que modifié par le règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, et notamment son article 11,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 549/2004 prévoit l'instauration d'un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau. Il convient que la Commission adopte des modalités d'exécution concernant les détails de fonctionnement du système de performance.
- (2) Le système de performance devrait contribuer au développement durable du système de transport aérien en améliorant l'efficacité globale des services de navigation aérienne dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, conformément au cadre de performance du plan directeur européen de gestion du trafic aérien (plan directeur ATM européen), tout en tenant dûment compte des objectifs impératifs de sécurité.
- (3) Le règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») ⁽³⁾, tel que modifié par le règlement (CE) n° 1070/2009, prévoit l'établissement d'un système de tarification et de projets communs pour mettre en œuvre le plan directeur ATM européen. Tant le système de tarification que les projets

- (4) Conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 549/2004, le présent règlement devrait s'appliquer aux fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien visées à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ⁽⁴⁾, tel que modifié par le règlement (CE) n° 1070/2009.
- (5) Pour la mise en œuvre du système de performance, la Commission peut être assistée par un organe d'évaluation des performances. Cet organe devrait être en mesure de donner des avis indépendants à la Commission dans tous les domaines influençant les performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau.
- (6) Compte tenu du fait que les autorités nationales de surveillance ont un rôle clé à jouer dans la mise en œuvre du système de performance, les États membres devraient veiller à ce qu'elles soient en mesure de s'acquitter efficacement de leurs responsabilités.
- (7) Afin de garantir des progrès à long terme vers les aspirations supérieures de la société, comme l'illustre le plan directeur ATM européen, le système de performance devrait être appliqué avec une vision allant au-delà d'une période de référence unique.
- (8) Le système de performance devrait s'appliquer aux services de navigation aérienne selon une approche «porte-à-porte» incluant les services de navigation aérienne de route et terminaux en vue d'améliorer les performances globales du réseau.
- (9) Le système de performance devrait prévoir des indicateurs et des objectifs contraignants dans tous les domaines de performance clés, qui permettent d'atteindre pleinement et de maintenir les niveaux de sécurité requis.

⁽¹⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.⁽²⁾ JO L 300 du 14.11.2009, p. 34.⁽³⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.⁽⁴⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

- (10) Lors de l'adoption d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour une période de référence, la Commission devrait tenir dûment compte du niveau de performance atteint au cours de la ou des périodes de référence précédentes.
- (11) Les différents domaines de performance clés étant étroitement liés, il convient de tenir dûment compte des interdépendances entre les objectifs de performance, dans le respect des objectifs impératifs de sécurité, lors de la préparation et du suivi du système de performance.
- (12) Il y a lieu d'établir, au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, des plans de performance précisant, pour des raisons de transparence, la contribution de chaque prestataire de services de navigation aérienne opérant dans un bloc d'espace aérien fonctionnel à la réalisation des objectifs, suivie au niveau le plus approprié.
- (13) Les plans de performance devraient décrire les mesures, telles que les mécanismes incitatifs, visant à permettre aux parties intéressées d'améliorer les performances à tous les niveaux. En raison de son caractère impératif, la sécurité ne devrait pas faire l'objet de mesures incitatives.
- (14) Afin que les avis des parties intéressées soient entendus, des consultations effectives devraient être organisées au niveau national, au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et à l'échelle de l'Union.
- (15) L'instauration de mécanismes d'alerte appropriés devrait permettre, dans des circonstances qui étaient imprévisibles lors de l'adoption des plans de performance et qui sont à la fois inévitables et hors du contrôle des États membres et des entités soumises aux objectifs de performance, d'appliquer les mesures adéquates pour préserver les exigences de sécurité ainsi que la continuité du service fourni, qui peuvent comprendre la révision des objectifs de performance à l'échelle de l'Union ou au niveau local.
- (16) Compte dûment tenu de l'efficacité des missions militaires, la coopération et la coordination entre civils et militaires sont d'une extrême importance pour la réalisation des objectifs du système de performance.
- (17) Le système de performance devrait être sans préjudice des dispositions du règlement (CE) n° 549/2004 visant à sauvegarder des intérêts essentiels relevant de la politique de sécurité ou de défense.
- (18) Il convient de choisir des indicateurs de performance clés qui soient précis et mesurables, sur la base desquels les responsabilités pour atteindre les objectifs de performance peuvent être attribuées. Les objectifs associés devraient être atteignables, réalistes et définis dans le temps et viser à effectivement favoriser les performances durables des services de navigation aérienne.
- (19) L'application d'objectifs de performance contraignants, étayés par des mesures incitatives de nature financière, exige de faire correctement le lien avec le règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 de la Commission du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne ⁽¹⁾.
- (20) L'instauration et l'application d'indicateurs de performance clés et d'objectifs de performance doivent être compatibles avec les objectifs et normes de sécurité définis dans le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ et dans ses règles de mise en œuvre, ainsi qu'avec les mesures prises par l'Union européenne pour atteindre et maintenir ces objectifs.
- (21) La Commission devrait évaluer les plans et objectifs de performance et établir leur compatibilité avec les objectifs à l'échelle de l'Union et les performances globales du réseau européen ATM, ainsi que leur contribution utile à ces objectifs et performances. Si elle ne peut établir leur compatibilité et leur contribution utile, la Commission devrait demander la révision du ou des plans de performance et de l'objectif ou des objectifs de performance, ou l'adoption de mesures correctrices.
- (22) Il convient de mettre en place un processus efficace de suivi des performances, incluant la collecte et la diffusion des données, au cours des périodes de référence afin de pouvoir, en fonction de l'évolution des performances, atteindre les objectifs et, si nécessaire, instaurer des mesures correctrices.
- (23) Lorsque, sur la base des résultats du suivi, la Commission a des preuves suffisantes que les données, hypothèses et motifs qui ont servi à fixer les objectifs initiaux ne sont plus valables, elle peut décider de réviser les objectifs de performance à l'échelle de l'Union ou autoriser, à la demande d'un État membre, la révision des objectifs locaux.
- (24) L'exécution des fonctions de réseau devrait être soumise à des objectifs de performance. Par conséquent, le présent règlement devrait s'appliquer au gestionnaire de réseau institué conformément à l'article 3 du règlement (UE) n° 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) n° 691/2010 ⁽³⁾. Il y a lieu de modifier le règlement (UE) n° 677/2011 en conséquence.
- (25) Il convient d'abroger, avec effet au 1^{er} janvier 2015, le règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission du 29 juillet 2010 établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne ⁽⁴⁾, l'article 26 du règlement (UE) n° 677/2011, et le règlement d'exécution (UE) n° 1216/2011 de la Commission du 24 novembre 2011 modifiant le règlement (UE) n° 691/2010 de la Commission établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau ⁽⁵⁾.
- (26) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique,

⁽¹⁾ Voir page 31 du présent Journal officiel.

⁽²⁾ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

⁽³⁾ JO L 185 du 15.7.2011, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 201 du 3.8.2010, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 310 du 25.11.2011, p. 3.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement définit les mesures pour améliorer les performances globales des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau pour la circulation aérienne générale dans les régions EUR (Europe) et AFI (Afrique) de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) où des États membres sont responsables de la fourniture des services de navigation aérienne, en vue de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien.

2. Aux fins de la fixation des objectifs et du suivi des performances, le présent règlement s'applique aux services de navigation aérienne fournis par:

- a) les prestataires de services de la circulation aérienne désignés conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 550/2004;
- b) les prestataires de services météorologiques s'ils sont désignés conformément à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 550/2004;
- c) le gestionnaire de réseau institué conformément à l'article 3 du règlement (UE) n° 677/2011.

Aux fins de la fixation des objectifs et du suivi des performances en matière d'efficacité économique, le présent règlement s'applique également aux autorités et aux entités qui supportent des coûts pouvant être recouverts par l'intermédiaire de redevances demandées aux usagers, conformément aux dispositions de l'article 15, paragraphe 2, point b), du règlement (CE) n° 550/2004 et de l'article 6, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013.

3. Sans préjudice du paragraphe 4, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le présent règlement aux services de navigation aérienne terminaux fournis dans certains ou dans l'ensemble de leurs aéroports comptant moins de 70 000 mouvements de transport aérien IFR par an. Ils en informent la Commission.

4. Lorsque aucun des aéroports d'un État membre n'atteint le seuil de 70 000 mouvements de transport aérien IFR par an, le présent règlement s'applique au minimum à l'aéroport qui compte le nombre le plus élevé de mouvements de transport aérien IFR.

5. La fixation de l'objectif d'efficacité économique s'applique aux coûts fixés établis selon les principes énoncés à l'article 15, paragraphe 2, points a) et b), du règlement (CE) n° 550/2004.

6. Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement:

- a) dans l'espace aérien sous leur responsabilité dans d'autres régions OACI, à condition qu'ils en informent la Commission et les autres États membres, et sans préjudice des droits

et obligations des États membres en vertu de la convention relative à l'aviation civile internationale de 1944 (convention de Chicago);

- b) aux prestataires de services de navigation aérienne qui sont autorisés à fournir de tels services sans certification, conformément à l'article 7, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 550/2004.

7. Nonobstant les dispositions sur la protection des informations de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ et de ses règlements d'application, les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 ⁽²⁾ et 1330/2007 ⁽³⁾, les exigences relatives à la fourniture de données définies au chapitre V s'appliquent aux autorités nationales, aux prestataires de services de navigation aérienne, aux exploitants d'aéroport, aux coordonnateurs d'aéroport et aux transporteurs aériens.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «exploitant d'aéroport», l'entité gestionnaire d'un aéroport qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour mission, aux termes de la législation ou de la réglementation nationales, d'administrer et de gérer les infrastructures aéroportuaires ainsi que de coordonner et de contrôler les activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport ou dans le système aéroportuaire considéré;
- 2) «données», les informations pertinentes – qualitatives, quantitatives et autres – concernant les performances de la navigation aérienne, recueillies et traitées systématiquement par la Commission, ou en son nom, aux fins de la mise en œuvre du système de performance;
- 3) «indicateurs de performance», les indicateurs utilisés aux fins du suivi, de l'analyse comparative et de l'évaluation des performances;
- 4) «indicateurs de performance clés», les indicateurs de performance utilisés aux fins de la fixation des objectifs de performance;
- 5) «mouvements de transport aérien IFR», la somme des décollages et atterrissages effectués selon les règles de vol aux instruments, calculée sous forme de moyenne annuelle sur les trois années civiles précédant la soumission des plans de performance;
- 6) «objectif contraignant», un objectif de performance adopté par des États membres dans le cadre d'un plan de performance et soumis à un mécanisme incitatif ou à des plans de mesures correctrices;
- 7) «transporteur aérien», une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre conformément au droit de l'Union européenne;
- 8) «coûts fixés», les coûts définis à l'article 15, paragraphe 2, points a) et b), du règlement (CE) n° 550/2004;

⁽¹⁾ JO L 167 du 4.7.2003, p. 23.

⁽²⁾ JO L 294 du 13.11.2007, p. 3.

⁽³⁾ JO L 295 du 14.11.2007, p. 7.

- 9) «autorité nationale», l'autorité réglementaire ou de surveillance au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels dont les coûts, lorsqu'ils sont supportés dans le cadre de la fourniture de services de navigation aérienne en application de l'article 6, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013, peuvent être recouverts auprès des usagers de l'espace aérien;
- 10) «culture juste», une culture dans laquelle les opérateurs situés en première ligne ne sont pas punis pour des actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et leur formation, mais aussi une culture dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés;
- 11) «coordonnateur de l'aéroport», la personne physique ou morale désignée par un État membre pour exécuter des tâches de coordination dans des aéroports coordonnés, telles que définies à l'article 4 du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ⁽¹⁾;
- 12) «suivi des performances», le processus continu de collecte et d'analyse de données permettant de mesurer les résultats effectifs d'un système par rapport aux objectifs de performance (clés) et plans de performance pertinents au moyen des indicateurs de performance (clés) définis à l'article 9 et à l'annexe I;
- 13) «période de référence», la période de validité et d'application des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et des plans de performance, telle que définie à l'article 11, paragraphe 3, point d), du règlement (CE) n° 549/2004;
- 14) «incursion sur piste», toute situation sur un aérodrome, qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage ou au décollage d'aéronefs;
- 15) «unité des services de la circulation aérienne» (unité ATS), une unité, civile ou militaire, chargée de fournir des services de circulation aérienne;
- 16) «services CNS, MET et AIS», les services de communication, de navigation et de surveillance, les services météorologiques destinés à la navigation aérienne et les services d'information aéronautique;
- 17) «événement exceptionnel», les circonstances dans lesquelles la capacité de gestion du trafic aérien (ATM) est anormalement réduite de façon que le niveau des retards ATFM est anormalement élevé en raison d'une limitation planifiée induite par un changement opérationnel ou technique, ou de conditions météorologiques très défavorables, ou d'une indisponibilité de grandes parties de l'espace aérien pour des raisons naturelles ou politiques, ou de mouvements sociaux et du déclenchement, par le gestionnaire de réseau, de l'intervention de la CECAC à la suite de l'une ou plusieurs de ces causes;
- 18) «coûts de restructuration», les coûts ponctuels significatifs supportés par les prestataires de services de navigation aérienne lors d'un processus de restructuration par l'introduction de nouvelles technologies et procédures et des modèles d'entreprise associés pour stimuler la fourniture

de services intégrés lorsqu'un État membre souhaite recouvrer les coûts sur une ou plusieurs périodes de référence. Ils peuvent comprendre les coûts supportés pour le versement d'indemnités au personnel, la fermeture de centres de contrôle de la circulation aérienne, le transfert d'activités sur de nouveaux sites et la sortie du bilan d'éléments d'actifs ou l'acquisition de participations stratégiques dans d'autres prestataires de services de navigation aérienne.

Article 3

Organe d'évaluation des performances

1. Lorsque la Commission décide de désigner un organe d'évaluation des performances pour l'assister dans la mise en œuvre du système de performance, l'organe est désigné pour une durée déterminée, compatible avec les périodes de référence. La Commission désigne le président et les membres de l'organe d'évaluation des performances.
2. L'organe d'évaluation des performances a les compétences et l'impartialité requises pour effectuer en toute indépendance les tâches qui lui sont confiées par la Commission, en particulier dans les domaines de performance clés pertinents.
3. L'organe d'évaluation des performances assiste la Commission dans la mise en œuvre du système de performance, notamment en ce qui concerne:
 - a) la collecte, l'examen, la validation et la diffusion des données relatives aux performances;
 - b) la définition ou l'adaptation des domaines de performance clés, conformément à ceux recensés dans le cadre de performance du plan directeur ATM, comme prévu à l'article 9, paragraphe 1, et des indicateurs de performance clés correspondants;
 - c) la définition d'indicateurs de performance clés appropriés couvrant, dans tous les domaines de performance clés, les performances des fonctions de réseau et des services de navigation aérienne dans les services de route et terminaux;
 - d) la fixation et la révision des objectifs de performance à l'échelle de l'Union;
 - e) la fixation du ou des seuils d'alerte visés à l'article 10, paragraphe 4, pour l'activation des mécanismes d'alerte définis à l'article 19;
 - f) l'évaluation de la compatibilité des plans de performance adoptés, y compris des objectifs de performance, avec les objectifs à l'échelle de l'Union;
 - g) le cas échéant, l'évaluation de la compatibilité des seuils d'alerte adoptés en application de l'article 19, paragraphe 3, avec les seuils d'alerte pour l'ensemble de l'Union européenne visés à l'article 10, paragraphe 4;
 - h) le cas échéant, l'évaluation des objectifs de performance révisés ou des mesures correctrices prises par les États membres concernés;
 - i) le suivi, l'analyse comparative et l'évaluation des performances des services de navigation aérienne, y compris les investissements et les dépenses en capital, au niveau local et à l'échelle de l'Union;
 - j) le suivi, l'analyse comparative et l'évaluation des performances des fonctions de réseau;

⁽¹⁾ JO L 14 du 22.1.1993, p. 1.

- k) le suivi des performances globales du réseau européen ATM, y compris la préparation des rapports annuels destinés au comité du ciel unique;
- l) l'évaluation de la réalisation des objectifs de performance au terme de chaque période de référence en vue de préparer la période suivante;
- m) l'évaluation du plan de performance du gestionnaire de réseau, y compris sa compatibilité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union;
- n) la mise à jour et l'appui à la coordination d'un calendrier de consultation des parties intéressées concernant les plans de performance et les obligations en matière de consultation visées à l'article 9, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013.

4. À la demande de la Commission, l'organe d'évaluation des performances fournit des informations ou des rapports ad hoc sur les questions relatives aux performances.

5. L'organe d'évaluation des performances peut faire rapport et formuler des recommandations à la Commission pour améliorer le système.

6. En ce qui concerne les relations avec les autorités nationales de surveillance:

- a) aux fins du suivi des performances globales du réseau européen ATM, l'organe d'évaluation des performances obtient des autorités nationales de surveillance les informations nécessaires ayant trait aux plans de performance;
- b) l'organe d'évaluation des performances assiste les autorités nationales de surveillance, à la demande de celles-ci, en fournissant des éléments objectifs sur les questions de performance, tels que des comparaisons factuelles entre les prestataires de services de navigation aérienne opérant dans des environnements analogues (analyse comparative), des analyses de l'évolution des performances au cours des cinq dernières années, ou des analyses de projections;
- c) les autorités nationales de surveillance peuvent demander l'assistance de l'organe d'évaluation des performances pour déterminer des fourchettes de valeurs indicatives permettant de fixer des objectifs, compte tenu des objectifs à l'échelle de l'Union. Ces valeurs sont mises à la disposition des autorités nationales de surveillance, des prestataires de services de navigation aérienne, des exploitants d'aéroport et des usagers de l'espace aérien.

7. Afin d'assurer la compatibilité avec les objectifs et les normes instaurés et appliqués conformément au règlement (CE) n° 216/2008, l'organe d'évaluation des performances coopère, dans la mesure nécessaire, avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) pour exécuter les tâches visées au paragraphe 3, lorsqu'elles ont trait à la sécurité.

8. Aux fins du suivi des performances globales du réseau européen ATM, l'organe d'évaluation des performances élabore des modes opératoires avec les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroport, les coordonnateurs d'aéroport et les transporteurs aériens.

Article 4

Autorités nationales de surveillance

1. Les autorités nationales de surveillance sont responsables de l'élaboration des plans de performance, de la supervision des

performances et du suivi des plans et objectifs de performance. Elles effectuent ces tâches en toute impartialité, indépendance et transparence.

2. Les États membres veillent à ce que, dans tous les domaines de performance clés, les autorités nationales de surveillance disposent des ressources et moyens nécessaires, ou y aient accès, pour effectuer les tâches prévues par le présent règlement, notamment des pouvoirs de vérification pour effectuer les tâches visées à l'article 20.

3. Lorsqu'un État membre a plusieurs autorités nationales de surveillance, il indique à la Commission celle qui est responsable de la coordination nationale en ce qui concerne la mise en œuvre du présent règlement.

Article 5

Blocs d'espace aérien fonctionnels

1. Les États membres établissent des plans de performance au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.

2. Afin de respecter l'obligation prévue au paragraphe 1, les États membres:

- a) veillent à ce que le plan de performance soit conforme au modèle figurant à l'annexe II;
- b) indiquent à la Commission l'autorité nationale de surveillance ou l'organe qui est responsable de la coordination dans le bloc d'espace aérien fonctionnel et des relations avec la Commission en ce qui concerne la mise en œuvre du plan de performance;
- c) prennent les dispositions nécessaires pour que:
 - i) un objectif unique soit fixé pour chaque indicateur de performance clé, sous réserve des dispositions du point e) et de l'annexe I;
 - ii) pour des raisons de transparence, le plan de performance contienne des informations quant à la contribution de chaque prestataire de services de navigation aérienne opérant dans le bloc d'espace aérien fonctionnel à la réalisation des objectifs de performance fixés pour celui-ci, contrôlée au niveau le plus approprié;
 - iii) lorsque les objectifs ne sont pas atteints, les mesures visées à l'article 11, paragraphe 3, point d), du règlement (CE) n° 549/2004 soient définies et appliquées au cours de la période de référence. À cette fin, les valeurs annuelles figurant dans le plan de performance sont utilisées;

d) sont chargés de déterminer et de réaliser les objectifs de performance fixés aux niveaux locaux, à savoir au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, au niveau national, au niveau de la zone tarifaire et au niveau de l'aéroport;

e) lorsque aucune zone tarifaire de route commune n'a été établie au sens de l'article 4 du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 et lorsque, en conséquence, les objectifs d'efficacité économique pour les services de route sont fixés pour plusieurs zones tarifaires dans un bloc d'espace aérien fonctionnel, agrègent ces objectifs en une valeur unique pour

les services de navigation aérienne de route et fournissent, à des fins d'information, un chiffre global traduisant l'effort d'efficacité économique produit au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel;

- f) lorsqu'une zone tarifaire est remaniée au cours d'une période de référence, démontrent que ce remaniement n'empêche pas d'atteindre les objectifs de performance adoptés pour cette période;
- g) veillent à ce que le plan de performance soit compatible avec le champ d'application du présent règlement, conformément aux dispositions de l'article 1^{er}, paragraphe 6, du présent règlement et de l'article 7 du règlement (CE) n° 549/2004.

Article 6

Gestionnaire de réseau

Le gestionnaire de réseau institué conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 551/2004 et à l'article 3 du règlement (UE) n° 677/2011 est investi des missions suivantes en ce qui concerne le système de performance:

- a) assister la Commission en fournissant les informations de base nécessaires à l'élaboration des objectifs de performance à l'échelle de l'Union avant les périodes de référence et au suivi de la réalisation des objectifs de performance pendant la période de référence. Le gestionnaire de réseau attire notamment l'attention de la Commission sur les baisses significatives et persistantes des performances opérationnelles;
- b) conformément à l'article 21, paragraphe 5, permettre à la Commission d'accéder à toutes les données énumérées à l'annexe V;
- c) apporter un appui aux blocs d'espace aérien fonctionnels et à leurs prestataires de services de navigation aérienne dans la réalisation de leurs objectifs de performance pendant les périodes de référence en assurant la compatibilité des plans de performance, du plan de réseau stratégique et du plan de réseau opérationnel;
- d) établir un plan de performance, à savoir le plan de performance du gestionnaire de réseau, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 1, et de l'article 16, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) n° 677/2011, qui est soumis à la Commission au moins six mois avant le début de chaque période de référence et adopté par la Commission avant le début de chaque période de référence. Ce plan de performance est public et:
- i) contient des objectifs de performance pour tous les domaines de performance clés et pour tous les indicateurs, qui sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union sur la totalité de la période de référence, des valeurs annuelles étant utilisées à des fins de suivi;
 - ii) contient une description des actions visant à réaliser les objectifs;
 - iii) contient, s'il y a lieu ou si la Commission le décide, des indicateurs de performance clés et des objectifs de performance supplémentaires.

Article 7

Coordination avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)

En application de l'article 13 bis du règlement (CE) n° 549/2004 et conformément au règlement (CE) n° 216/2008, les États membres et la Commission assurent, le cas échéant, une coordination appropriée avec l'AESA pour veiller à ce que les aspects suivants soient dûment pris en compte:

- a) les aspects du système de performance relatifs à la sécurité, y compris la fixation, la révision et l'application d'indicateurs de performance clés et d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union en la matière, ainsi que la soumission de propositions d'actions et de mesures appropriées à la suite de l'activation d'un mécanisme d'alerte;
- b) la compatibilité des indicateurs clés et objectifs de performance en matière de sécurité avec la mise en œuvre du Programme européen de sécurité aérienne.

Article 8

Durée des périodes de référence

1. La première période de référence du système de performance couvre les années civiles 2012 à 2014 incluses. La deuxième période de référence couvre les années civiles 2015 à 2019 incluses. Les périodes de référence suivantes couvrent cinq années civiles, sauf décision contraire arrêtée par modification du présent règlement.
2. La même période de référence s'applique aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union et aux plans et objectifs de performance.

Article 9

Domaines et indicateurs de performance clés

1. Aux fins de la fixation des objectifs, l'adaptation et l'ajout éventuels de domaines de performance clés, conformément à l'article 11, paragraphe 4, point b), du règlement (CE) n° 549/2004, sont arrêtés par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, dudit règlement.
2. Aux fins de la fixation des objectifs, un ou plusieurs indicateurs de performance clés, en nombre limité, correspondent à chaque domaine de performance clé. La performance des services de navigation aérienne est évaluée au regard d'objectifs contraignants pour chaque indicateur de performance clé.
3. L'annexe I, partie 1, définit les indicateurs de performance clés pour la fixation des objectifs et les indicateurs de performance au niveau de l'Union, sélectionnés pour chaque domaine de performance clé.
4. L'annexe I, partie 2, définit les indicateurs de performance clés locaux pour la fixation des objectifs locaux et les indicateurs de performance au niveau local, utilisés pour fixer les objectifs de performance. Les niveaux locaux, à savoir le niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, le niveau national, le niveau de la zone tarifaire et le niveau de l'aéroport, sont précisés à l'annexe I, partie 2.

5. Les indicateurs de performance clés restent inchangés au cours de la période de référence. Les changements sont adoptés par modification du présent règlement au plus tard six mois avant l'adoption de nouveaux objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

6. Pour le suivi de leurs propres performances ou dans le cadre du plan de performance, les États membres peuvent décider d'instaurer des indicateurs de performance et des objectifs associés en plus des domaines et indicateurs de performance clés visés au présent article et fixés à l'annexe I, partie 2. Ces indicateurs et objectifs supplémentaires appuient la réalisation des objectifs à l'échelle de l'Union et des objectifs qui en résultent au niveau local. Ils peuvent, par exemple, intégrer et développer la dimension civil-militaire ou météorologique du plan de performance et s'accompagner de mécanismes incitatifs appropriés.

7. Afin de faciliter la mise en œuvre et la mesure des indicateurs de performance (clés) de sécurité, l'AESA, en consultation avec l'organe d'évaluation des performances, adopte des moyens acceptables de conformité et des documents d'orientation conformément aux procédures prévues à l'article 52 du règlement (CE) n° 216/2008, avant le début de la deuxième période de référence.

CHAPITRE II

PRÉPARATION DES PLANS DE PERFORMANCE

Article 10

Objectifs de performance à l'échelle de l'Union

1. La Commission adopte des objectifs de performance à l'échelle de l'Union, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004, en tenant compte des éléments pertinents fournis par le gestionnaire de réseau et les autorités nationales de surveillance et après consultation des parties intéressées comme prévu à l'article 10 de ce règlement, d'autres organismes concernés et de l'AESA pour les aspects de la performance relatifs à la sécurité.

2. Sous réserve de l'article 9, paragraphe 3, les objectifs à l'échelle de l'Union sont proposés par la Commission au plus tard quinze mois avant le début de la période de référence et adoptés au plus tard douze mois avant le début de cette période.

3. La fixation des objectifs à l'échelle de l'Union pour l'indicateur de performance clé déterminé à l'annexe I, partie 1, point 4.1 b), commence la troisième année de la deuxième période de référence, sous réserve d'une décision de la Commission, à l'issue de la procédure visée au paragraphe 1.

4. Lorsqu'elle adopte les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, la Commission définit le ou les seuils d'alerte au-delà desquels les mécanismes d'alerte visés à l'article 19 peuvent être activés.

5. La Commission étaye chaque objectif de performance à l'échelle de l'Union par une description des hypothèses et des motifs qui ont servi à fixer ces objectifs, tels que l'utilisation faite des éléments fournis par le gestionnaire de réseau, les autorités nationales de surveillance et d'autres données factuelles, les prévisions de trafic, la composition des groupes de prestataires de services de navigation aérienne ou de blocs d'espace aérien fonctionnels présentant des caractéristiques d'exploitation et économiques similaires.

Article 11

Élaboration des plans de performance

1. Les autorités nationales de surveillance, au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, élaborent des plans de performance contenant des objectifs compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et conformes aux critères d'évaluation définis à l'annexe IV.

Sans préjudice du modèle figurant à l'annexe II, le plan de performance peut contenir différentes parties en rapport avec les niveaux locaux, à savoir le niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, le niveau national, le niveau de la zone tarifaire et le niveau de l'aéroport.

2. Pour faciliter la préparation des plans de performance, les autorités nationales de surveillance veillent à ce que:

- a) les prestataires de services de navigation aérienne leur soumettent leurs plans d'entreprise;
- b) les parties intéressées soient consultées à propos des plans et objectifs de performance, conformément à l'article 10 du règlement (CE) n° 549/2004. Les informations utiles sont fournies aux parties intéressées au moins trois semaines avant la réunion de consultation.

3. Les plans de performance contiennent notamment:

- a) les prévisions de trafic, exprimées en unités de services, à fournir pour chaque année de la période de référence, au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et pour chaque zone tarifaire dans le bloc d'espace aérien fonctionnel, avec la justification des chiffres utilisés;
- b) les coûts fixés pour les services de navigation aérienne pour chaque année de la période de référence et pour chaque zone tarifaire, conformément aux dispositions de l'article 15, paragraphe 2, points a) et b), du règlement (CE) n° 550/2004;
- c) une description des investissements, y compris ceux nécessaires à la réalisation des objectifs de performance, précisant leur pertinence par rapport au plan directeur ATM européen, au plan de réseau stratégique et aux projets communs visés à l'article 15 bis, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 550/2004. Cette description met en lumière les avantages obtenus et les synergies réalisées au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels;
- d) des objectifs de performance dans chaque domaine clé pertinent, fixés en fonction de chaque indicateur clé, pour toute la période de référence, avec des valeurs annuelles à utiliser pour le suivi et les mesures incitatives;
- e) la prise en compte des interdépendances entre les domaines de performance clés, y compris une évaluation de l'impact du plan de performance sur la sécurité, assortie de toute mesure d'atténuation requise pour maintenir l'assurance de la sécurité;
- f) une description de la dimension civil-militaire du plan, exposant comment le concept de gestion souple de l'espace aérien (FUA) est appliqué afin d'accroître la capacité en tenant dûment compte de l'efficacité des missions militaires et, si

nécessaire, des indicateurs et objectifs de performance pertinents compatibles avec d'autres indicateurs et objectifs du plan de performance;

- g) une description et une justification de la façon dont les objectifs de performance visés au point d) rejoignent les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et les performances du réseau européen ATM et y contribuent;
- h) une identification de chaque prestataire de services de navigation aérienne concerné et sa contribution individuelle à la réalisation des objectifs, contrôlée, pour des raisons de transparence, au niveau le plus approprié, comme prévu à l'article 5, paragraphe 2, point c) ii);
- i) une description des mécanismes incitatifs à appliquer aux prestataires de services de navigation aérienne concernés afin de les encourager à atteindre les objectifs sur la période de référence;
- j) les mesures prises par les autorités nationales de surveillance pour contrôler que les objectifs de performance sont atteints;
- k) une description des résultats de la consultation des parties intéressées, y compris des questions soulevées par les participants et des mesures convenues.

4. Les plans de performance sont fondés sur le modèle figurant à l'annexe II et peuvent, si les États membres le décident en application de l'article 9, paragraphe 6, contenir des indicateurs supplémentaires avec des objectifs associés.

5. Le gestionnaire de réseau établit un plan de performance du gestionnaire de réseau contenant des objectifs compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et, mutatis mutandis, les critères d'évaluation définis à l'annexe IV.

6. Afin de préparer le plan de performance du gestionnaire de réseau, le gestionnaire de réseau:

- a) garantit la consultation conformément à l'article 14 du règlement (UE) n° 677/2011;
- b) utilise le modèle figurant à l'annexe III.

Article 12

Mécanismes incitatifs

1. Les mécanismes incitatifs appliqués par les États membres dans le cadre de leur plan de performance respectent les principes généraux suivants:

- a) ils sont effectifs et proportionnels et restent inchangés au cours de la période de référence;
- b) ils sont appliqués de façon non discriminatoire et transparente afin de contribuer à l'amélioration des performances des services fournis;
- c) ils entrent dans le cadre réglementaire connu à l'avance par toutes les parties intéressées et sont applicables durant toute la période de référence;
- d) ils incitent les entités soumises à la fixation d'objectifs à atteindre un niveau élevé de performance et à réaliser les objectifs associés.

2. Les mécanismes incitatifs concernant les objectifs d'efficacité économique sont de nature financière et sont régis par les dispositions applicables des articles 13 et 14 du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013. Ils consistent en un mécanisme de partage des risques au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels.

3. Les mécanismes incitatifs concernant les objectifs de capacité sont de nature financière et sont régis par les dispositions de l'article 15 du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013. Ils peuvent être complétés par des mécanismes incitatifs d'une autre nature, tels que des plans de mesures correctrices prévoyant des délais et des mesures associées, arrêtés par les autorités nationales de surveillance compte tenu de la situation locale.

4. Les mécanismes incitatifs concernant les objectifs environnementaux peuvent être de nature financière et sont régis par les dispositions de l'article 15 du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013. Ils peuvent être complétés par des mécanismes incitatifs d'une autre nature, tels que des plans de mesures correctrices prévoyant des délais et des mesures associées, arrêtés par les autorités nationales de surveillance compte tenu de la situation locale.

5. Par ailleurs, les États membres peuvent, au niveau local, moduler les redevances de navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'article 16 du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013.

CHAPITRE III

ADOPTION DES PLANS DE PERFORMANCE

Article 13

Adoption initiale des plans de performance

Sur proposition des autorités nationales de surveillance, les États membres adoptent des plans de performance contenant des objectifs de performance contraignants et les soumettent à la Commission au plus tard six mois avant le début de la période de référence.

Article 14

Évaluation et révision des plans et objectifs de performance

1. La Commission évalue les plans de performance, leurs objectifs et, en particulier, leur compatibilité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et leur contribution utile à ces objectifs, ainsi que leur compatibilité avec les critères définis à l'annexe IV, compte tenu de l'évolution de la situation qui a pu se produire entre la date d'adoption des objectifs à l'échelle de l'Union et la date d'évaluation du plan de performance. Lorsque les objectifs sont fixés au niveau local sans référence à un objectif de performance à l'échelle de l'Union, l'évaluation se fonde sur les critères définis à l'annexe IV.

2. Lorsque la Commission juge qu'un plan de performance, ou une partie de celui-ci, et ses objectifs sont compatibles avec les objectifs à l'échelle de l'Union et y contribuent utilement, et qu'ils sont compatibles avec l'ensemble des critères définis à l'annexe IV, elle le notifie à l'État membre ou aux États membres concernés dans les cinq mois suivant la réception du plan de performance.

3. Lorsque la Commission juge qu'un plan de performance, ou une partie de celui-ci, et certains ou l'ensemble de ses objectifs ne sont pas compatibles avec les objectifs à l'échelle de

l'Union et n'y contribuent pas utilement, ou qu'ils ne sont pas compatibles avec l'un ou plusieurs des critères définis à l'annexe IV, elle publie, dans les cinq mois suivant la réception du plan de performance et conformément à la procédure prévue à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004, une recommandation à l'État membre ou aux États membres concernés d'adopter un plan ou une partie de plan de performance révisé ou un ou des objectifs révisés. Une telle recommandation est formulée après consultation de l'État membre ou des États membres concernés et indique précisément les parties du plan de performance ou l'objectif ou les objectifs qui doivent être révisés ainsi que les motifs de l'évaluation de la Commission.

4. Dans ce cas, le ou les États membres concernés adoptent un plan ou une partie de plan de performance révisé ou un ou des objectifs révisés, compte tenu de l'avis de la Commission, ainsi que les mesures appropriées pour atteindre ces objectifs, et en informent la Commission dans les quatre mois suivant la notification de la recommandation.

Article 15

Évaluation des plans et objectifs de performance révisés et adoption de mesures correctrices

1. La Commission évalue chaque plan ou partie de plan de performance révisé et ses objectifs de performance révisés en fonction des critères définis à l'annexe IV.

2. Lorsque la Commission juge qu'un plan ou une partie de plan de performance révisé et ses objectifs de performance sont compatibles avec les objectifs à l'échelle de l'Union et y contribuent utilement, et qu'ils sont compatibles avec l'ensemble des critères définis à l'annexe IV, elle le notifie à l'État membre ou aux États membres concernés dans les cinq mois suivant la réception du plan de performance révisé.

3. Lorsque la Commission juge qu'un plan ou une partie de plan de performance révisé et certains ou l'ensemble de ses objectifs de performance ne sont toujours pas compatibles avec les objectifs à l'échelle de l'Union et n'y contribuent pas utilement, ou qu'ils ne sont toujours pas compatibles avec l'un ou plusieurs des critères définis à l'annexe IV, elle décide, dans les cinq mois suivant la réception du plan ou de la partie de plan de performance révisé et conformément à la procédure prévue à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004, que l'État membre ou les États membres concernés doivent prendre des mesures correctrices.

4. Une telle décision indique précisément, au regard des critères définis à l'annexe IV, la partie du plan et l'objectif ou les objectifs qui doivent être révisés ainsi que les motifs de l'évaluation de la Commission. Cette décision peut stipuler le niveau de performance attendu pour ces objectifs de façon à permettre à l'État membre ou aux États membres concernés de prendre les mesures correctrices appropriées, et peut contenir des suggestions concernant ces mesures correctrices.

5. Dans les deux mois suivant la décision de la Commission, les mesures correctrices adoptées par l'État membre ou les États membres concernés sont communiquées à la Commission, en même temps que les éléments établissant leur compatibilité avec la décision de la Commission.

Article 16

Plans de performance ou mesures correctrices adoptés après le début de la période de référence

Les plans de performance ou les mesures correctrices adoptés après le début de la période de référence du fait de l'application des procédures visées aux articles 14 et 15 s'appliquent rétroactivement à partir du premier jour de la période de référence.

Article 17

Révision des objectifs

1. Conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004, la Commission peut décider de réviser les objectifs à l'échelle de l'Union ou autoriser, à la demande d'un État membre, la révision d'un ou de plusieurs objectifs locaux:

- a) lorsque, sur la base de son compte rendu visé à l'article 18, paragraphe 4, elle a des preuves suffisantes que les données, hypothèses et motifs qui ont servi à fixer les objectifs initiaux ne sont plus valables; ou
- b) du fait de l'activation d'un mécanisme d'alerte comme prévu à l'article 19; ou
- c) à la suite d'une décision de la Commission conformément à l'article 10, paragraphe 3, en ce qui concerne l'indicateur de performance clé fixé à l'annexe I, partie 1, point 4.1 b).

2. Une révision des objectifs à l'échelle de l'Union peut entraîner une modification des plans de performance existants. Dans ce cas, la Commission peut décider d'ajuster en conséquence les échéances fixées aux chapitres II et III du présent règlement.

CHAPITRE IV

SUIVI DE LA RÉALISATION DES PERFORMANCES

Article 18

Suivi permanent et compte rendu

1. Les autorités nationales de surveillance et la Commission suivent la mise en œuvre des plans de performance. À cette fin, les valeurs annuelles figurant dans le plan de performance sont utilisées. Si, au cours de la période de référence, des objectifs ne sont pas atteints, l'État membre ou les États membres concernés définissent et appliquent les mesures correctrices destinées à remédier à la situation et les communiquent à la Commission. Lorsque la Commission juge que de telles mesures correctrices ne suffisent pas à remédier à la situation, elle le notifie à l'État membre ou aux États membres concernés dans les cinq mois suivant la réception des mesures et conformément à la procédure prévue à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004 en proposant des mesures correctrices.

2. Lorsque la Commission constate une baisse de performance significative et constante au niveau local ou des blocs d'espace aérien fonctionnels qui affecte d'autres États parties au ciel unique européen ou l'ensemble de l'espace aérien européen, elle peut demander à l'État membre ou aux États membres concernés de définir, d'appliquer et de communiquer à la Commission les mesures correctrices destinées à atteindre les objectifs fixés dans leur plan de performance. Lorsque la

Commission juge que de telles mesures ne suffisent pas à remédier à la situation, elle le notifie à l'État membre ou aux États membres concernés, dans les cinq mois suivant la réception des mesures et conformément à la procédure prévue à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004 en proposant des mesures correctrices.

3. La Commission surveille la mise en œuvre du plan de performance du gestionnaire de réseau. À cette fin, les valeurs annuelles figurant dans le plan de performance sont utilisées. Si, au cours de la période de référence, des objectifs ne sont pas atteints, la Commission demande au gestionnaire de réseau de définir, d'appliquer et de communiquer à la Commission les mesures correctrices destinées à atteindre les objectifs fixés dans le plan de performance du gestionnaire de réseau. La Commission informe les autorités nationales de surveillance ou les organes définis à l'article 5, paragraphe 2, point b), de ces mesures correctrices.

4. Au plus tard le 1^{er} juin de chaque année, et chaque fois que des objectifs de performance risquent de ne pas être atteints, les autorités nationales de surveillance ou les organes définis à l'article 5, paragraphe 2, point b), rendent compte à la Commission du suivi des plans et objectifs de performance. Les comptes rendus se fondent sur les recommandations qui seront élaborées par la Commission avant le début de la période de référence. La Commission rend compte au comité du ciel unique de la réalisation des objectifs de performance au moins une fois par an.

Article 19

Mécanismes d'alerte

1. Lorsque, en raison de circonstances qui étaient imprévisibles au moment de l'adoption des plans de performance et qui sont à la fois inévitables et hors du contrôle des États membres, des prestataires de services de navigation aérienne et du gestionnaire de réseau, le ou les seuils d'alerte visés à l'article 10, paragraphe 4, sont atteints au niveau de l'Union européenne sur une année civile, la Commission examine la situation en concertation avec les États membres au sein du comité du ciel unique et soumet, dans les quatre mois, des propositions de mesures appropriées. Celles-ci peuvent comprendre la révision des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et, en conséquence, la révision des objectifs de performance au niveau local.

2. Lorsque, en raison de circonstances qui étaient imprévisibles au moment de l'adoption des plans de performance et qui sont à la fois inévitables et hors du contrôle des États membres, des prestataires de services de navigation aérienne et du gestionnaire de réseau, le ou les seuils d'alerte visés à l'article 10, paragraphe 4, sont atteints au niveau local sur une année civile, les autorités nationales de surveillance concernées examinent la situation en liaison avec la Commission et soumettent, dans les quatre mois, des propositions de mesures appropriées. Celles-ci peuvent comprendre la révision des objectifs de performance au niveau local.

3. Les États membres peuvent décider d'adopter des seuils d'alerte différents de ceux visés à l'article 10, paragraphe 4, afin de tenir compte de la situation ou des particularités locales. Dans ce cas, ces seuils sont fixés dans le plan de performance et compatibles avec les seuils adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 4. Les écarts sont justifiés de façon détaillée. Lorsque ces seuils sont activés, la procédure visée au paragraphe 1 s'applique.

4. Lorsque la mise en œuvre d'un mécanisme d'alerte entraîne la révision de plans et d'objectifs de performance, la Commission facilite cette révision par un ajustement approprié des échéances applicables conformément à la procédure visée aux chapitres II et III.

Article 20

Facilitation du contrôle du respect des exigences

1. Les prestataires de services de navigation aérienne et le gestionnaire de réseau facilitent les inspections et enquêtes, ainsi que les visites sur site, effectuées par la Commission et les autorités nationales de surveillance concernées, ou par toute entité qualifiée agissant au nom de ces dernières, ou par l'AESA le cas échéant. Sans préjudice des pouvoirs de surveillance conférés aux autorités nationales de surveillance et à l'AESA, les personnes autorisées sont habilitées à:

- a) examiner, relativement à tous les domaines de performance clés, les documents et tout autre matériel pertinents ayant servi à l'établissement des plans et objectifs de performance;
- b) faire des copies de tout ou partie de ces documents;
- c) demander une explication orale sur place.

2. Les inspections et enquêtes visées au paragraphe 1 sont effectuées conformément aux procédures en vigueur dans l'État membre où elles ont lieu.

3. Les autorités nationales de surveillance contrôlent la mise en œuvre du présent règlement dans le domaine de performance relatif à la sécurité, conformément aux procédures en matière de surveillance de la sécurité établies par le règlement (UE) n° 1034/2011 de la Commission⁽¹⁾.

4. Dans le cadre de ses inspections de normalisation, l'AESA contrôle la mise en œuvre du présent règlement par les États membres dans le domaine de performance clé relatif à la sécurité, conformément aux méthodes de travail prévues à l'article 24, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 216/2008.

CHAPITRE V

COLLECTE, VALIDATION, EXAMEN, ÉVALUATION ET DIFFUSION DES INFORMATIONS RELATIVES AUX PERFORMANCES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE POUR LE CIEL UNIQUE EUROPÉEN

Article 21

Collecte et validation des données pour l'évaluation des performances

1. Les autorités nationales, les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroport, les coordonnateurs d'aéroport et les transporteurs aériens veillent à fournir à la Commission les données visées à l'annexe V, conformément aux exigences posées dans cette annexe, en plus des données déjà recueillies par la Commission à l'aide d'autres instruments de l'Union pouvant aussi servir à l'évaluation des performances.

⁽¹⁾ JO L 271 du 18.10.2011, p. 15.

2. Les autorités nationales peuvent déléguer ou répartir l'ensemble ou une partie de la tâche de fourniture des données entre leurs autorités nationales de surveillance, prestataires de services de navigation aérienne, exploitants d'aéroport et coordonnateurs d'aéroport, afin de tenir compte de la situation locale et des voies de notification existantes.

3. Les fournisseurs de données prennent les mesures nécessaires pour assurer la qualité et la validation des données et les transmettre en temps utile, accompagnées de la preuve des contrôles de qualité et des processus de validation, d'explications en réponse aux demandes spécifiques de la Commission concernant la qualité des données et, si nécessaire, de plans d'action pour l'améliorer. Les données sont fournies gratuitement, sous forme électronique le cas échéant, dans le format spécifié par la Commission.

4. La Commission évalue la qualité des données transmises conformément au paragraphe 1 et les valide. Lorsque les données ne permettent pas une évaluation correcte des performances, la Commission peut, en coopération avec les États membres et, en particulier, avec leurs autorités nationales de surveillance, prendre les mesures appropriées pour évaluer et améliorer la qualité des données.

5. Aux fins du présent règlement, les données visées au paragraphe 1 qui sont déjà fournies à Eurocontrol sont réputées être fournies à la Commission. Lorsque les données ne sont pas déjà fournies à Eurocontrol, la Commission et Eurocontrol prennent les dispositions nécessaires pour faire en sorte que ces données soient mises à la disposition de la Commission selon les exigences prévues au paragraphe 3.

6. Chaque fois que de nouvelles exigences importantes sont identifiées en matière de données ou que des données de qualité insuffisante sont à prévoir, la Commission peut lancer des études pilotes que les États membres ou les parties intéressées réaliseront sur une base volontaire avant que les nouvelles exigences ne soient instaurées par modification du présent règlement. De telles études pilotes sont réalisées afin d'évaluer la faisabilité de la collecte des données en question, en évaluant les avantages de la disponibilité des données par rapport aux coûts de la collecte et à la charge imposée aux répondants.

Article 22

Diffusion des informations

1. La Commission diffuse des informations aux fins des objectifs fixés à l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004, conformément au règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission⁽¹⁾, et notamment à son article 4, et à l'article 18 du règlement (CE) n° 550/2004.

2. Les informations visées à l'article 3, paragraphe 3, point a), sont rendues publiques, en particulier par voie électronique. À cette fin, la Commission prend une décision relative à la poli-

tique de traitement, de protection, de confidentialité et de diffusion des données collectées pour le calcul des performances en application de l'article 21, et aux droits de propriété intellectuelle associés.

3. Les comptes rendus de la Commission visés à l'article 18, paragraphe 4, sont rendus publics et une référence à ces comptes rendus est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*. La Commission peut décider de fournir régulièrement, en particulier par voie électronique, d'autres informations générales aux parties concernées.

4. Les objectifs à l'échelle de l'Union visés à l'article 10 et une référence aux plans de performance adoptés visés au chapitre III sont rendus publics et publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*.

5. L'accès à titre individuel à des informations spécifiques, telles que des données et des statistiques validées, est accordé au fournisseur de données auquel les informations et activités ont directement trait.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 23

Dérogations

Lorsqu'il a été établi, conformément aux procédures visées à l'article 3 du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013, que certains ou l'ensemble des services de navigation aérienne terminaux ou des services CNS, MET et AIS d'un État membre sont soumis à des conditions de marché, et que l'État membre a décidé, en vertu de ce règlement, de ne pas calculer les coûts fixés pour ces services, de ne pas calculer ni fixer les redevances pour services terminaux et de ne pas appliquer de mécanismes incitatifs de nature financière à ces services, les objectifs d'efficacité économique ne s'appliquent pas à ces services.

Article 24

Recours

Les États membres veillent à ce que les décisions prises en vertu du présent règlement soient correctement expliquées et fassent l'objet d'une procédure effective d'examen ou de recours.

Article 25

Réexamen du système

À la fin de chaque période de référence, la Commission réexamine le système de performance et, notamment, en analyse l'impact, l'efficacité et le champ d'application, compte tenu des travaux effectués par l'OACI dans ce domaine.

Article 26

Modifications du règlement (UE) n° 677/2011

Le règlement (UE) n° 677/2011 est modifié comme suit:

1) Le considérant 28 est supprimé.

⁽¹⁾ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

2) À l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Pour encadrer ses perspectives à long terme, le gestionnaire de réseau élabore, tient à jour et met en œuvre un plan de réseau stratégique, qui est aligné sur la période de référence prévue à l'article 8 du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013 de la Commission (*).

(*) JO L 128 du 9.5.2013, p. 1.»

3) À l'article 5, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Le plan de réseau stratégique est régulièrement actualisé, au moins 12 mois avant le début de chaque période de référence.»

4) À l'article 20, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Le gestionnaire de réseau soumet chaque année un rapport à la Commission et à l'Agence sur les mesures prises pour remplir sa mission. Le rapport porte sur les diverses fonctions de réseau considérées isolément ainsi que sur la situation globale du réseau et s'articule étroitement avec le contenu du plan de réseau stratégique, du plan de réseau opérationnel et du plan de performance du gestionnaire de réseau visé à l'article 6, point d), du règlement d'exécution (UE) n° 390/2013. La Commission informe le comité du ciel unique.»

5) L'annexe IV est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE IV

MODÈLE POUR LE PLAN DE RÉSEAU STRATÉGIQUE

Le plan de réseau stratégique se fonde sur la structure suivante.

1. INTRODUCTION

1.1. Champ d'application du plan de réseau stratégique (portée géographique et durée)

1.2. Élaboration du plan et processus de validation

2. CONTEXTE GÉNÉRAL ET EXIGENCES

2.1. Description de la situation actuelle et prévue du réseau, y compris en ce qui concerne l'ERND, l'ATFM, les aéroports et les ressources limitées

2.2. Défis et perspectives en rapport avec la durée du plan (y compris les prévisions et l'évolution mondiale de la demande de trafic)

2.3. Objectifs de performance et exigences opérationnelles exprimés par les différentes parties prenantes et objectifs de performance à l'échelle de l'Union

3. VISION STRATÉGIQUE

3.1. Description de la stratégie selon laquelle le réseau se développera et progressera pour réaliser les objectifs de performance et répondre aux exigences opérationnelles

3.2. Conformité avec le système de performance

3.3. Respect du plan directeur ATM européen

4. OBJECTIFS STRATÉGIQUES

4.1. Description des objectifs stratégiques du réseau:

a) comprenant les aspects coopératifs des parties prenantes opérationnelles participantes en termes de rôles et de responsabilités,

b) indiquant de quelle manière les objectifs stratégiques répondront aux exigences,

c) déterminant la manière de mesurer les progrès accomplis vers la réalisation de ces objectifs,

d) indiquant l'effet que produiront les objectifs stratégiques sur le secteur d'activité et les autres secteurs concernés.

5. PLANIFICATION STRATÉGIQUE

5.1. Description de la planification à court/moyen terme:

a) les priorités pour chacun des objectifs stratégiques,

- b) la mise en œuvre de chacun des objectifs stratégiques en termes de déploiement de technologie nécessaire, d'impact architectural, d'aspects humains, de coûts exposés, d'avantages, ainsi que pour la gouvernance, les ressources et la réglementation nécessaires,
 - c) la participation requise des parties prenantes opérationnelles sur chaque élément du plan, y compris leurs rôles et responsabilités,
 - d) le niveau convenu de participation du gestionnaire de réseau pour soutenir la mise en œuvre de chaque élément du plan pour chaque fonction.
- 5.2. Description de la planification à long terme:
- a) l'intention de réaliser chacun des objectifs stratégiques sur le plan des technologies requises et des aspects de R&D correspondants, de l'impact architectural, des aspects humains, de l'analyse de rentabilité, de la gouvernance et de la réglementation nécessaires, ainsi que de la justification connexe de ces investissements en termes de sécurité et d'enjeux économiques,
 - b) la participation requise des parties prenantes opérationnelles sur chaque élément du plan, y compris leurs rôles et responsabilités.
6. ÉVALUATION DES RISQUES
- 6.1. Description des risques liés à la mise en œuvre du plan
- 6.2. Description du processus de suivi (y compris les divergences éventuelles par rapport aux objectifs initiaux)
7. RECOMMANDATIONS
- 7.1. Détermination des mesures à prendre par l'Union et les États membres pour soutenir la mise en œuvre du plan.»

Article 27

Entrée en vigueur

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Le présent règlement s'applique à partir de la deuxième période de référence, telle que définie à l'article 8, et durant cette période. En ce qui concerne l'application du système de performance, afin de permettre l'adoption d'objectifs à l'échelle de l'Union en application de l'article 10, paragraphe 2, avant le début de la deuxième période de référence, ainsi que la préparation et l'adoption de plans de performance conformément aux dispositions du présent règlement, l'article 1^{er}, paragraphes 3 et

4, l'article 3, paragraphe 3, points i) et n), l'article 5, l'article 6, l'article 9, paragraphes 3 et 4, l'article 26, les chapitres II et III, ainsi que les annexes I, II, III, IV et V s'appliquent à partir de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 28

Abrogation

Le règlement (UE) n° 691/2010, l'article 26 du règlement (UE) n° 677/2011 et le règlement d'exécution (UE) n° 1216/2011 sont abrogés avec effet au 1^{er} janvier 2015, sans préjudice de l'obligation des États membres de mettre en œuvre le système de performance au cours de la première période de référence, telle que définie à l'article 8.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 3 mai 2013.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS (KPI) ET INDICATEURS DE PERFORMANCE (PI)

PARTIE 1

Fixation des objectifs à l'échelle de l'Union et suivi des performances au niveau de l'Union

1. SÉCURITÉ

1.1. Indicateurs de performance clés

- a) Le niveau minimal de l'efficacité de la gestion de la sécurité, telle que définie à la partie 2, point 1.1 a).
- b) Le taux d'application de la classification par degré de gravité basée sur la méthode utilisant l'outil d'analyse des risques (RAT) pour rendre compte, au minimum, de trois catégories d'événements: non-respect des minimums de séparation, incursions sur piste et événements spécifiques de l'ATM dans toutes les unités de services de la circulation aérienne, de la manière définie à la partie 2, point 1.1 b).

2. ENVIRONNEMENT

2.1. Indicateurs de performance clés

- a) L'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, définie comme suit:
 - i) l'indicateur est la comparaison entre la longueur de la partie *en route* de la trajectoire réelle établie à partir de données de surveillance et la partie correspondante de la distance orthodromique en additionnant tous les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien européen ou le traversant;
 - ii) la partie «en route» correspond à la distance parcourue hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour d'un aéroport;
 - iii) lorsque le point de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien européen, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien européen est prise en compte.
- b) L'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé, définie comme suit:
 - i) la différence entre la longueur de la partie *en route* de la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé et la partie correspondante de la distance orthodromique en additionnant tous les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien européen ou le traversant;
 - ii) la partie «en route» correspond à la distance parcourue hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour d'un aéroport;
 - iii) lorsque le point de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien européen, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien européen est prise en compte.

2.2. Indicateurs de performance

- a) L'efficacité des procédures de réservation pour la gestion souple de l'espace aérien (FUA), définie comme suit:
 - i) l'indicateur est la part du temps où l'espace aérien a été réservé ou ségrégué de la circulation aérienne générale durant laquelle il a été effectivement utilisé pour l'activité nécessitant une telle séparation ou ségrégation;
 - ii) l'indicateur est calculé séparément pour les répartitions de l'espace aérien sur une base préactuelle et tactique et comprenant toutes les répartitions notifiées au gestionnaire de réseau.
- b) Le taux de planification des routes conditionnelles (CDR), défini comme étant le rapport entre les aéronefs déposant des plans de vol via des CDR et le nombre d'aéronefs qui auraient pu les planifier.
- c) L'utilisation efficace des CDR, définie comme étant le rapport entre les aéronefs empruntant des CDR et le nombre d'aéronefs qui auraient pu les planifier.

3. CAPACITÉ

3.1. Indicateur de performance clé

Le nombre moyen de minutes de retard ATFM (gestion des courants de trafic aérien) *en route* par vol imputable aux services de navigation aérienne, défini comme suit:

- i) le retard ATFM *en route* est le retard calculé par l'unité centrale d'ATFM, telle que définie dans le règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien⁽¹⁾, et exprimé par la différence entre l'heure estimée de décollage demandée par l'exploitant de l'aéronef dans le dernier plan de vol soumis et l'heure de décollage calculée et attribuée par l'unité centrale d'ATFM;

⁽¹⁾ JO L 80 du 26.3.2010, p. 10.

ii) l'indicateur porte sur tous les vols IFR à l'intérieur de l'espace aérien européen et toutes les causes de retard ATFM, à l'exclusion des événements exceptionnels;

iii) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

3.2. Indicateur de performance

Le nombre moyen de minutes de retard ATFM à l'arrivée par vol imputable aux services de navigation aérienne terminaux et aéroportuaires et dû à des limitations à l'atterrissage à l'aéroport de destination, défini comme suit:

i) l'indicateur est le nombre moyen de minutes de retard ATFM à l'arrivée par vol IFR à l'arrivée;

ii) l'indicateur porte sur tous les vols IFR atterrissant à l'aéroport de destination et toutes les causes de retard ATFM, à l'exclusion des événements exceptionnels;

iii) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

4. EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

4.1. Indicateurs de performance clés

a) Le coût unitaire fixé (DUC) moyen à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne *de route*, défini comme suit:

i) l'indicateur est le rapport entre les coûts fixés pour les services *de route* et le trafic *en route* prévu durant la période, exprimé en unités de services de route, au niveau de l'Union, tel qu'il figure dans les hypothèses de la Commission pour la fixation des objectifs à l'échelle de l'Union en application de l'article 10, paragraphe 5;

ii) l'indicateur est exprimé en euros et en termes réels;

iii) l'indicateur est fourni pour chaque année de la période de référence.

b) Le coût unitaire fixé (DUC) moyen à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne terminaux, défini comme suit:

i) l'indicateur est le résultat du rapport entre les coûts fixés et le trafic prévu, exprimé en unités de services terminaux, tel qu'il figure dans les hypothèses de la Commission pour la fixation des objectifs à l'échelle de l'Union en application de l'article 10, paragraphe 5;

ii) l'indicateur est exprimé en euros et en termes réels;

iii) l'indicateur est fourni pour chaque année de la période de référence;

iv) l'indicateur s'applique à partir du début de la troisième année de la deuxième période de référence, sous réserve de la décision visée à l'article 10, paragraphe 3.

4.2. Indicateur de performance

Les coûts d'Eurocontrol et notamment leur évolution par rapport à celle du KPI visé au point 4.1 a). À cet effet, les États membres veillent à ce qu'Eurocontrol communique à la Commission son budget adopté, son budget réel et son assiette de coûts réelle durant la période de référence, ainsi que l'évolution du coût unitaire résultant du rapport entre l'assiette de coûts adoptée et l'évolution prévue du trafic, accompagnés d'une ventilation montrant l'évolution de ses différents éléments et recensant séparément les diverses activités de fourniture de services.

PARTIE 2

Fixation des objectifs locaux et suivi des performances au niveau local

1. SÉCURITÉ

1.1. Indicateurs de performance clés

a) L'efficacité de la gestion de la sécurité, en ce qui concerne les États membres et leurs autorités nationales de surveillance, ainsi que les prestataires de services de navigation aérienne agréés pour la fourniture de services de navigation aérienne ou de services de communication, de navigation et de surveillance. Ce KPI est mesuré par le niveau de réalisation des objectifs de gestion suivants:

i) politique et objectifs de sécurité;

ii) gestion des risques pour la sécurité;

iii) assurance de la sécurité;

iv) promotion de la sécurité;

- v) culture de la sécurité.
- b) L'application de la classification par degré de gravité basée sur la méthode utilisant l'outil d'analyse des risques pour rendre compte, au minimum, du non-respect des minimums de séparation, des incursions sur piste et des événements spécifiques de l'ATM dans toutes les unités de services de la circulation aérienne. Lorsqu'ils rendent compte des événements susmentionnés, les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne utilisent la classification par degré de gravité suivante:
 - i) incident grave
 - ii) incident majeur
 - iii) incident significatif
 - iv) pas d'incidence sur la sécurité
 - v) non déterminé; par exemple, les informations disponibles sont insuffisantes, ou bien des éléments non concluants ou contradictoires ont empêché cette détermination.

Chaque événement fait l'objet d'un compte rendu sur l'application de la méthode.

- c) Le compte rendu des États membres et de leurs prestataires de services de navigation aérienne sur le niveau d'existence, ou l'insuffisance, d'une culture juste.

Aux fins des présents indicateurs, «local» signifie au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels avec une indication, à des fins de suivi, de la contribution au niveau national.

1.2. Indicateurs de performance

- a) L'application, par les prestataires de services de navigation aérienne, de systèmes d'enregistrement automatique des données relatives à la sécurité, lorsqu'ils existent, prévoyant au moins le suivi du non-respect des minimums de séparation et des incursions sur piste.
- b) Le compte rendu par les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne sur le niveau de compte rendu d'événements, tous les ans, afin de mesurer le niveau de compte rendu et de traiter la question de l'amélioration de la culture de compte rendu.
- c) Le nombre, au minimum, de non-respect des minimums de séparation, d'incursions sur piste, de violations de l'espace aérien et d'événements spécifiques de l'ATM dans toutes les unités de services de la circulation aérienne

Aux fins des présents indicateurs, «local» signifie au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels avec une indication, à des fins de suivi, de la contribution au niveau national.

2. ENVIRONNEMENT

2.1. Indicateur de performance clé

L'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, définie comme suit:

- i) l'indicateur est la comparaison entre la longueur de la partie *en route* de la trajectoire réelle établie à partir de données de surveillance et la distance parcourue en additionnant tous les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien européen ou traversant l'espace aérien local;
- ii) la partie «en route» correspond à la distance parcourue hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour d'un aéroport;
- iii) lorsque le point de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien local, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien local est prise en compte;
- iv) la «distance parcourue» est fonction de la position des points d'entrée et de sortie du vol dans et hors de l'espace aérien local. La distance parcourue représente la contribution de ces points à la distance utilisée dans l'indicateur à l'échelle de l'Union. Le total de ces distances pour tous les espaces aériens locaux traversés est égal à la distance utilisée dans l'indicateur à l'échelle de l'Union.

Aux fins du présent indicateur, «local» signifie au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels.

2.2. Indicateurs de performance

- a) Le temps supplémentaire passé en phase de roulage au départ, défini comme suit:
 - i) l'indicateur est la différence entre le temps réel de roulage au départ et le temps en l'absence de contraintes basé sur les temps de roulage au départ en périodes de faible trafic;
 - ii) l'indicateur est exprimé en minutes par départ pour l'ensemble de l'année civile.
- b) Le temps supplémentaire passé dans l'espace aérien terminal, défini comme suit:
 - i) l'indicateur est la différence entre le temps de transit passé en zone ASMA (zone de séquençage des arrivées/zone de guidage radar) et le temps en l'absence de contraintes basé sur les temps de transit passés en zone ASMA en périodes de faible trafic;
 - ii) l'indicateur est exprimé en minutes par arrivée pour toute l'année civile;
 - iii) La «zone ASMA» est définie comme un cylindre virtuel d'un rayon de 40 milles nautiques autour de l'aéroport d'arrivée.

c) Les indicateurs, tels que définis à la partie 1, point 2.2.

Aux fins des indicateurs a) et b), «local» signifie au niveau national avec une ventilation au niveau des aéroports. Aux fins de l'indicateur c), «local» signifie au niveau national.

3. CAPACITÉ

3.1. Indicateurs de performance clés

a) Le nombre moyen de minutes de retard ATFM *en route* par vol, défini comme suit:

i) le retard ATFM *en route* est le retard calculé par l'unité centrale d'ATFM, telle que définie dans le règlement (UE) n° 255/2010, et exprimé par la différence entre l'heure estimée de décollage demandée par l'exploitant de l'aéronef dans le dernier plan de vol soumis et l'heure de décollage calculée et attribuée par l'unité centrale d'ATFM;

ii) l'indicateur porte sur tous les vols IFR traversant l'espace aérien local et toutes les causes de retard ATFM, à l'exclusion des événements exceptionnels;

iii) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

Aux fins du présent indicateur, «local» signifie au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels avec une ventilation contrôlée, pour des raisons de transparence, au niveau le plus approprié.

b) Le nombre moyen de minutes de retard ATFM à l'arrivée par vol imputable aux services de navigation aérienne terminaux et aéroportuaires et dû à des limitations à l'atterrissage à l'aéroport de destination, défini comme suit:

i) l'indicateur est le nombre moyen de minutes de retard ATFM à l'arrivée par vol IFR à l'arrivée;

ii) l'indicateur porte sur tous les vols IFR atterrissant à l'aéroport de destination et toutes les causes de retard ATFM, à l'exclusion des événements exceptionnels;

iii) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

Aux fins du présent indicateur, «local» signifie au niveau national avec, à des fins de suivi, une ventilation au niveau des aéroports.

3.2. Indicateurs de performance

a) Le respect des créneaux horaires ATFM, conformément à l'article 11 du règlement (UE) n° 255/2010 de la Commission.

b) Le nombre moyen de minutes de retard avant-départ lié au contrôle du trafic aérien par vol dû à des limitations au décollage à l'aéroport de départ, défini comme suit:

i) l'indicateur est le nombre moyen de minutes de retard avant-départ lié au contrôle du trafic aérien par vol IFR au départ;

ii) l'indicateur porte sur tous les vols IFR décollant de l'aéroport de départ et les retards à la mise en route liés à des contraintes du contrôle du trafic aérien lorsque l'aéronef est prêt à quitter la porte d'embarquement;

iii) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

Aux fins des présents indicateurs, «local» signifie au niveau national avec, à des fins de suivi, une ventilation au niveau des aéroports.

4. EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

4.1. Indicateurs de performance clés

a) Le coût unitaire fixé (DUC) pour les services de navigation aérienne *de route*, défini comme suit:

i) l'indicateur est le rapport entre les coûts fixés pour les services *de route* et le trafic prévu dans la zone tarifaire durant la période, exprimé en unités de services *de route*, au niveau local, figurant dans les plans de performance, conformément à l'article 11, paragraphe 3, points a) et b);

ii) l'indicateur est exprimé en termes réels et en monnaie nationale;

iii) l'indicateur est fourni pour chaque année de la période de référence.

b) Le ou les coûts unitaires fixés (DUC) pour les services de navigation aérienne terminaux, définis comme suit:

i) l'indicateur est le résultat du rapport entre les coûts fixés et le trafic prévu, exprimé en unités de services terminaux, figurant dans les plans de performance, conformément à l'article 11, paragraphe 3, points a) et b);

- ii) l'indicateur est exprimé en termes réels et en monnaie nationale;
 - iii) l'indicateur est fourni pour chaque année de la période de référence;
- Aux fins de ces deux indicateurs, «local» signifie au niveau de la zone tarifaire.
-

ANNEXE II

MODÈLE DES PLANS DE PERFORMANCE

Les plans de performance sont établis selon la structure suivante.

1. INTRODUCTION

- 1.1. Description de la situation (champ d'application du plan, liste des prestataires de services de navigation aérienne couverts, etc.).
- 1.2. Description du scénario macroéconomique pour la période de référence, y compris des hypothèses globales (prévisions de trafic, etc.)
- 1.3. Description des résultats de la consultation des parties intéressées afin de préparer le plan de performance et des compromis obtenus, ainsi que des points de désaccord et leurs motifs.
- 1.4. Description des mesures prises par les prestataires de services de navigation aérienne pour mettre en œuvre le plan de réseau stratégique au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels et autres principes directeurs de l'exploitation du bloc d'espace aérien fonctionnel dans une perspective à long terme.
- 1.5. Liste des aéroports soumis au système de performance en application de l'article 1^{er} du présent règlement, ainsi que, pour chaque aéroport, le nombre moyen de mouvements de transport aérien IFR.
- 1.6. Liste des aéroports bénéficiant d'une dérogation conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013, ainsi que, pour chaque aéroport, le nombre moyen de mouvements de transport aérien IFR.

2. INVESTISSEMENT

- 2.1. Description et justification du coût, de la nature et de la contribution à la réalisation des objectifs de performance en matière d'investissement dans des nouveaux systèmes ATM et dans des remaniements en profondeur des systèmes ATM existants, y compris leur pertinence et leur compatibilité avec le plan directeur ATM européen, les projets communs visés à l'article 15 bis du règlement (CE) n° 550/2004 et, le cas échéant, le plan de réseau stratégique.
- 2.2. La description et la justification visées au point 2.1 doivent notamment:
 - i) rapporter le montant des investissements, dont la description et la justification sont données conformément au point 2.1, au montant total des investissements;
 - ii) distinguer les investissements dans de nouveaux systèmes, les investissements dans des remaniements des systèmes existants et l'investissement de remplacement;
 - iii) référencer chaque investissement dans de nouveaux systèmes ATM et dans des remaniements en profondeur des systèmes ATM existants par rapport au plan directeur ATM européen, aux projets communs visés à l'article 15 bis du règlement (CE) n° 550/2004 et, le cas échéant, au plan de réseau stratégique;
 - iv) détailler les synergies réalisées au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ou, s'il y a lieu, avec d'autres États membres ou blocs d'espace aérien fonctionnels, notamment en termes d'infrastructures communes et de procédures communes de passage des marchés publics;
 - v) détailler les avantages attendus de ces investissements en termes de performance dans les quatre domaines de performance clés, les répartissant entre la phase en route et la phase terminale/aéroport d'un vol, et la date à partir de laquelle les avantages sont attendus;
 - vi) fournir des informations sur le processus décisionnel sous-tendant l'investissement, telles que l'existence d'une analyse coûts-avantages documentée, l'organisation d'une consultation des utilisateurs, ses résultats et toute opinion divergente exprimée.

3. OBJECTIFS DE PERFORMANCE AU NIVEAU LOCAL

- 3.1. Objectifs de performance dans chaque domaine de performance clé, fixés en fonction de chaque indicateur de performance clé comme prévu à l'annexe I, partie 2, pour toute la période de référence, avec des valeurs annuelles à utiliser pour le suivi et les mesures incitatives:
 - a) Sécurité
 - i) niveau d'efficacité de la gestion de la sécurité: objectifs locaux pour chaque année de la période de référence;
 - ii) application de la classification par degré de gravité basée sur la méthode utilisant l'outil d'analyse des risques: objectifs locaux pour chaque année de la période de référence (pourcentage);
 - iii) culture juste: objectifs locaux pour la dernière année de la période de référence.

- b) Environnement
- i) description du processus d'amélioration de la conception des routes;
 - ii) efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle.
- c) Capacité
- i) nombre moyen de minutes de retard ATFM *en route* par vol;
 - ii) nombre moyen de minutes de retard ATFM à l'arrivée par vol pour les services terminaux;
 - iii) plan de capacité établi par le ou les prestataires de services de navigation aérienne.
- d) Efficacité économique
- i) coûts fixés pour les services de navigation aérienne de route et terminaux déterminés conformément aux dispositions de l'article 15, paragraphe 2, points a) et b), du règlement (CE) n° 550/2004 et en application des dispositions du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 pour chaque année de la période de référence;
 - ii) prévisions d'unités de services *de route* et terminaux pour chaque année de la période de référence;
 - iii) en conséquence, les coûts unitaires fixés pour la période de référence;
 - iv) description et justification du rendement des capitaux propres des prestataires de services de navigation aérienne concernés, ainsi que du ratio d'endettement sur capitaux propres et du niveau/de la composition de la base des actifs utilisée pour calculer le coût du capital inclus dans les coûts fixés;
 - v) description et explication des reports des exercices précédant la période de référence;
 - vi) description des hypothèses économiques, notamment:
 - les hypothèses d'inflation utilisées dans le plan par rapport à celles d'une source internationale telle que l'indice des prix à la consommation (IPC) du FMI (Fonds monétaire international) pour les prévisions et l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) pour les chiffres réels. La justification de tout écart par rapport à ces sources;
 - les hypothèses ayant servi à calculer les coûts de pension inclus dans les coûts fixés, y compris une description des réglementations nationales pertinentes sur les pensions et des réglementations sur la comptabilisation des pensions en vigueur et sur lesquelles se fondent les hypothèses, ainsi que des informations permettant de déterminer si des modifications de ces réglementations sont attendues;
 - les hypothèses de taux d'intérêt pour les prêts destinés au financement de la fourniture de services de navigation aérienne, y compris des informations pertinentes sur les prêts (montants, durée, etc.) et une explication de la moyenne (pondérée) des intérêts débiteurs utilisée pour calculer le coût du capital avant impôt et le coût du capital inclus dans les coûts fixés;
 - les ajustements au-delà des dispositions des normes comptables internationales;
 - vii) le cas échéant, description relative à la période de référence précédente des événements et circonstances pertinents visés à l'article 14, paragraphe 2, point a), du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 à l'aide des critères définis à l'article 14, paragraphe 2, point b), dudit règlement d'exécution, y compris une évaluation du niveau, la composition et la justification des coûts auxquels ne s'appliquent pas les points a) et b) de l'article 14, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013;
 - viii) le cas échéant, une description de toute restructuration importante planifiée durant la période de référence, y compris le niveau des coûts de restructuration et une justification de ces coûts par rapport aux avantages nets pour les usagers de l'espace aérien à terme;
 - ix) le cas échéant, les coûts de restructuration approuvés pour des périodes de référence précédentes et à recouvrer.
- 3.2. Description et explication de la compatibilité des objectifs de performance avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Lorsqu'il n'existe pas d'objectif de performance à l'échelle de l'Union, description et explication des objectifs inscrits dans le plan et de la manière dont ils contribuent à améliorer les performances du réseau européen ATM.
- 3.3. Description et explication des interdépendances et des compromis entre les domaines de performance clés, y compris des hypothèses utilisées pour évaluer les compromis.
- 3.4. Contribution de chaque prestataire de services de navigation aérienne concerné à la réalisation des objectifs de performance fixés pour le bloc d'espace aérien fonctionnel, conformément à l'article 5, paragraphe 2, point c) ii).

4. MÉCANISMES INCITATIFS

4.1. Description et explication des mécanismes incitatifs à appliquer aux prestataires de services de navigation aérienne.

5. DIMENSION MILITAIRE DU PLAN

Description de la dimension civil-militaire du plan, exposant comment le concept de gestion souple de l'espace aérien est appliqué afin d'accroître la capacité en tenant dûment compte de l'efficacité des missions militaires et, si nécessaire, des indicateurs et objectifs de performance pertinents compatibles avec ceux du plan de performance.

6. ANALYSE DE SENSIBILITÉ ET COMPARAISON AVEC LE PLAN DE PERFORMANCE PRÉCÉDENT

6.1. Sensibilité aux hypothèses extérieures.

6.2. Comparaison avec le plan de performance précédent.

7. MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE PERFORMANCE

Description des mesures mises en place par les autorités nationales de surveillance pour atteindre les objectifs de performance, telles que:

- i) mécanismes de suivi pour garantir que les programmes de sécurité et les plans d'entreprise des ANS sont mis en œuvre,
 - ii) mesures pour contrôler la mise en œuvre des plans de performance et en rendre compte, y compris concernant les moyens de remédier à la situation si les objectifs ne sont pas atteints au cours de la période de référence.
-

ANNEXE III

MODÈLE DE PLAN DE PERFORMANCE DU GESTIONNAIRE DE RÉSEAU

Le plan de performance pour le gestionnaire de réseau est établi selon la structure suivante.

1. INTRODUCTION

- 1.1. Description de la situation (champ d'application du plan, fonctions couvertes, etc.)
- 1.2. Description du scénario macroéconomique pour la période de référence, y compris des hypothèses globales (prévisions de trafic, etc.)
- 1.3. Description de la compatibilité avec le plan de réseau stratégique
- 1.4. Description des résultats de la consultation des parties intéressées afin de préparer le plan de performance (principales questions soulevées par les participants et, si possible, compromis obtenus)

2. OBJECTIFS DE PERFORMANCE

- 2.1. Description des indicateurs de performance clés dans chaque domaine de performance clé pertinent
- 2.2. Objectifs de performance dans chaque domaine de performance clé pertinent, fixés en fonction de chaque indicateur de performance clé pertinent, pour toute la période de référence, avec des valeurs annuelles à utiliser pour le suivi et les mesures incitatives
- 2.3. Description et explication de la contribution et de l'incidence des objectifs de performance sur les objectifs de performance pour l'ensemble de l'Union européenne
- 2.4. Description de la contribution et de l'incidence des objectifs de performance sur les blocs d'espace aérien fonctionnels

3. CONTRIBUTION DE CHAQUE FONCTION

- 3.1. Objectifs de performance individuels pour chaque fonction (ATFM, ERND, codes de transpondeur pour le SSR, fréquences)

4. DIMENSION MILITAIRE

- 4.1. Description de la dimension civil-militaire du plan, exposant comment le concept de gestion souple de l'espace aérien est appliqué afin d'accroître la capacité en tenant dûment compte de l'efficacité des opérations militaires et, si nécessaire, des indicateurs et objectifs de performance pertinents compatibles avec ceux du plan de performance

5. ANALYSE DE SENSIBILITÉ ET COMPARAISON AVEC LE PLAN DE PERFORMANCE PRÉCÉDENT

- 5.1. Sensibilité aux hypothèses extérieures
- 5.2. Comparaison avec le plan de performance précédent

6. MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE PERFORMANCE

- 6.1. Description des mesures mises en place pour atteindre les objectifs de performance, telles que:
 - mécanismes de suivi pour garantir que les activités de sécurité et les plans d'entreprise sont mis en œuvre,
 - mesures pour contrôler la mise en œuvre des plans de performance et en rendre compte, y compris concernant les moyens de remédier à la situation si les objectifs ne sont pas atteints au cours de la période de référence.

ANNEXE IV

PRINCIPES POUR L'ÉVALUATION DES PLANS ET OBJECTIFS DE PERFORMANCE

La Commission utilise les critères d'évaluation suivants:

1. CRITÈRES GÉNÉRAUX

- a) Respect des exigences relatives à la préparation et à l'adoption du plan de performance et, en particulier, évaluation des justifications fournies dans le plan de performance
- b) Analyse factuelle compte tenu de la situation globale de chaque État, y compris des évolutions économiques et prévisions de trafic les plus récentes
- c) Niveau de performance au début de la période de référence et marge d'amélioration envisageable
- d) Niveau de performance atteint au cours de la période de référence précédente
- e) Pertinence des investissements et des dépenses en capital relativement au plan directeur ATM européen, aux projets communs visés à l'article 15 bis du règlement (CE) n° 550/2004, et, le cas échéant, au plan de réseau stratégique, ainsi qu'aux synergies réalisées au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels ou au niveau régional
- f) Résultats de la consultation des parties intéressées sur les objectifs proposés

2. SÉCURITÉ

- a) Comparaison du niveau d'efficacité de la gestion de la sécurité au niveau local avec l'objectif à l'échelle de l'Union
- b) Comparaison des résultats de l'application de la classification par degré de gravité basée sur la méthode utilisant l'outil d'analyse des risques au niveau local avec l'objectif à l'échelle de l'Union
- c) Niveau d'existence d'une culture juste au niveau local

3. ENVIRONNEMENT

Efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle:

- a) comparaison avec la performance passée atteinte les années précédentes;
- b) comparaison avec une valeur de référence basée sur les informations fournies par le gestionnaire de réseau;
- c) compatibilité avec le plan d'amélioration du réseau de routes européen élaboré par le gestionnaire de réseau.

4. CAPACITÉ

Niveau de retard *en route*. Comparaison du niveau attendu de retard ATFM *en route* utilisé dans les plans de performance avec:

- a) une valeur de référence basée sur les informations figurant dans le plan de réseau opérationnel du gestionnaire de réseau;
- b) le plan de capacité établi par le ou les prestataires de services de navigation aérienne *de route*, comme présenté dans le plan de réseau opérationnel du gestionnaire de réseau.

Nombre moyen de minutes de retard ATFM à l'arrivée au niveau national. Évaluation de la justification fournie dans les plans de performance, et notamment:

- c) comparaison avec la performance passée atteinte les cinq dernières années;
- d) contribution de chaque aéroport à la réalisation de l'objectif local et comparaison des performances avec d'autres aéroports similaires;
- e) avantages opérationnels attendus des initiatives envisagées.

5. EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

- a) Évolution du coût unitaire fixé: évaluation afin de déterminer si les coûts unitaires fixés qui ont été soumis devraient évoluer de façon compatible avec l'objectif d'efficacité économique pour l'ensemble de l'Union et s'ils contribuent de façon adéquate à la réalisation dudit objectif durant toute la période de référence ainsi que chaque année, en tenant compte des coûts de restructuration le cas échéant

- b) Évolution du coût unitaire pour les services terminaux: évaluation afin de déterminer si les coûts unitaires fixés qui ont été soumis devraient évoluer de façon compatible avec l'objectif d'efficacité économique pour l'ensemble de l'Union et s'ils contribuent de façon adéquate à la réalisation dudit objectif durant toute la période de référence ainsi que chaque année. Par ailleurs, l'évaluation se base sur les critères suivants:
- i) la compatibilité avec l'évolution des coûts unitaires fixés pour les services *de route*, compte tenu de tous les éléments communs entre ces coûts;
 - ii) la compatibilité avec les hypothèses qui ont servi à fixer les objectifs d'efficacité économique pour les services de route (hypothèses d'inflation et économiques, évolutions du trafic);
 - iii) les efforts envisagés par rapport aux évolutions passées des coûts pour les services de navigation aérienne terminaux;
 - iv) les évolutions des coûts fixés globaux des services de navigation aérienne de porte à porte;
 - v) une description et une justification de tout changement dans la répartition des coûts entre les services de navigation aérienne de route et terminaux, par rapport à la période de référence précédente et sur la période de référence en cours; et
 - vi) toute situation locale particulière.
- c) Niveau du coût unitaire fixé: comparaison des coûts unitaires locaux qui ont été soumis avec les coûts unitaires moyens des États membres ou des blocs d'espace aérien fonctionnels présentant des caractéristiques d'exploitation et économiques similaires, selon la définition de la Commission en application de l'article 10, paragraphe 5
- d) Coût du capital:
- i) le niveau/la composition de la base des actifs utilisée pour calculer le coût du capital;
 - ii) le coût du capital avant impôt, y compris les intérêts débiteurs et le rendement des capitaux propres; et
 - iii) le rendement des capitaux propres des prestataires de services de navigation aérienne.
- e) Le niveau/la composition des coûts supportés conformément à l'article 6, paragraphe 2, points a) et b), du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013 et inclus dans les coûts fixés
- f) Hypothèses de prévision du trafic: comparaison des prévisions locales d'unités de services, utilisées dans le plan de performance, avec les prévisions de trafic du STATFOR (service de statistiques et de prévision) d'Eurocontrol disponibles trois mois avant la soumission du plan de performance
- g) Hypothèses économiques:
- i) vérification que les hypothèses d'inflation utilisées dans le plan de performance sont conformes à la prévision de référence constituée par l'indice des prix à la consommation (IPC) du FMI (Fonds monétaire international) et vérification des justifications de tout écart;
 - ii) vérification de la description et de la justification des hypothèses ayant servi à calculer les coûts de pension inclus dans les coûts fixés;
 - iii) vérification de la description des réglementations nationales pertinentes sur les pensions et des réglementations sur la comptabilisation des pensions en vigueur et sur lesquelles se fondent les hypothèses;
 - iv) vérification de la description et de la justification des hypothèses de taux d'intérêt pour les prêts destinés au financement de la fourniture de services de navigation aérienne, y compris des informations pertinentes sur les prêts (montants, durée, etc.) et rapprochement avec la moyenne (pondérée) des intérêts débiteurs utilisée pour calculer le coût du capital avant impôt et le coût du capital inclus dans les coûts fixés;
 - v) vérification de la description et de la justification d'éventuels ajustements au-delà des dispositions des normes comptables internationales.
- h) Le niveau, la composition et la justification des coûts auxquels ne s'appliquent pas les points a) et b) de l'article 14, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 391/2013
- i) Le cas échéant, au terme de la restructuration, l'octroi d'un avantage net aux usagers de l'espace aérien à terme par rapport aux coûts de restructuration recouverts.
-

ANNEXE V

LISTE DES DONNÉES DEVANT ÊTRE FOURNIES AUX FINS DU PRÉSENT RÈGLEMENT

Aux fins de l'évaluation des performances, les données suivantes sont fournies ou mises à disposition.

1. PAR LES AUTORITÉS NATIONALES DE SURVEILLANCE**1.1. Spécification de la série de données**

Les autorités nationales de surveillance fournissent les données suivantes:

- a) informations nécessaires pour satisfaire aux indicateurs de performance clés en matière de sécurité visés à l'annexe I.

Par ailleurs, les autorités nationales de surveillance veillent à ce que les données suivantes soient mises à disposition:

- b) données utilisées et calculées par l'unité centrale d'ATFM telle que définie dans le règlement (UE) n° 255/2010 sur l'ATFM, comme les plans de vol pour la circulation aérienne générale en IFR, l'itinéraire réel, les données de surveillance basées sur une fréquence des rapports de 30 secondes, les retards ATFM *en route* et liés aux aéroports, les exemptions des mesures ATFM, le respect des créneaux horaires ATFM, la fréquence d'utilisation des routes conditionnelles;
- c) événements liés à la sécurité en matière d'ATM;
- d) informations sur les recommandations de sécurité et les mesures correctrices prises sur la base des analyses et enquêtes sur les incidents liés à l'ATM, conformément au règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ concernant les enquêtes sur les accidents et à la directive 2003/42/CE concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile;
- e) informations sur les éléments mis en place pour promouvoir l'application d'une culture juste;
- f) données à l'appui des tâches visées à l'article 4, paragraphe 1, points m) et n), du règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien (FUA) ⁽²⁾;
- g) données à l'appui des tâches visées à l'annexe V, paragraphe 8, du règlement (UE) n° 677/2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien.

Aux fins de l'analyse des événements, les autorités nationales de surveillance veillent à rendre obligatoire l'utilisation d'une liste commune des facteurs qui ont contribué à l'événement ou qui en sont la cause.

Les autorités nationales de surveillance collectent et mettent à disposition les éléments suivants:

- h) les informations collectées par les prestataires de services de navigation aérienne par l'intermédiaire de systèmes d'enregistrement automatique des données relatives à la sécurité, lorsqu'ils existent;
- i) les évolutions, au minimum, du non-respect des minimums de séparation, des incursions sur piste, des violations de l'espace aérien et des événements spécifiques de l'ATM dans toutes les unités de services de la circulation aérienne;
- j) les informations sur la manière dont le concept de FUA est appliqué par les autorités nationales ou par celles responsables des blocs d'espace aérien fonctionnels pour en tirer des avantages optimaux pour les usagers civils et militaires de l'espace aérien.

1.2. Périodicité et délais de fourniture des données

Les données visées au paragraphe 1.1, points a), c), d), e), f), h) et i), sont fournies tous les ans. Avant le 1^{er} février de chaque année, les autorités nationales de surveillance soumettent un rapport à l'AESA sur la mesure annuelle des questionnaires sur l'efficacité de la gestion de la sécurité [paragraphe 1.1, point a)] et la culture juste [paragraphe 1.1, point e)] pour l'année précédente. En cas de changement de la mesure annuelle des KPI, les autorités nationales de surveillance en font part avant la date à laquelle le rapport annuel suivant doit être soumis.

Les données visées au paragraphe 1.1, points b) et g), sont mises à disposition tous les mois.

Avant le 1^{er} février de chaque année, les autorités nationales de surveillance soumettent leur enquête annuelle sur l'application du concept de FUA, comme prévu au paragraphe 1.1, point j), pour l'année précédente.

⁽¹⁾ JO L 319 du 12.12.1994, p. 14.

⁽²⁾ JO L 342 du 24.12.2005, p. 20.

2. PAR LES PRESTATAIRES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Cette partie concerne les prestataires de services de navigation aérienne fournissant les services visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2. Dans certains cas particuliers, les autorités nationales peuvent appliquer cette partie à des prestataires de services de navigation aérienne visés par l'article 1^{er}, paragraphe 3. Ils en informent la Commission.

2.1. Spécification de la série de données

Les prestataires de services de navigation aérienne mettent à disposition les éléments suivants:

- a) données visées dans la spécification d'Eurocontrol intitulée «Spécification relative à la divulgation d'informations économiques», édition 2.6 du 31 décembre 2008 portant la référence EUROCONTROL-SPEC-0117 pour la fourniture de données jusqu'à l'année 2013 comprise, et édition 3.0 du 4 décembre 2012 pour la fourniture de données à partir de l'année 2014;
- b) rapports annuels et partie consacrée aux performances des plans d'entreprise et du plan annuel établis par le prestataire de services de navigation aérienne conformément à l'annexe I, points 2.2 et 9, du règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011 de la Commission (1);
- c) leur plan d'investissement pour la période de référence;
- d) informations nécessaires pour satisfaire aux KPI en matière de sécurité visés à l'annexe I, partie 2, paragraphe 1.1, point a);
- e) informations sur les éléments mis en place pour promouvoir l'application d'une culture juste.

Les prestataires de services de navigation aérienne collectent et fournissent les données suivantes:

- f) les informations collectées par l'intermédiaire de systèmes d'enregistrement automatique des données relatives à la sécurité, lorsqu'ils existent;
- g) les évolutions, au minimum, du non-respect des minimums de séparation, des incursions sur piste, des violations de l'espace aérien et des événements spécifiques de l'ATM dans toutes les unités de services de la circulation aérienne.

2.2. Périodicité et délais de fourniture des données

Les données pour l'année n visées au paragraphe 2.1, point a), sont fournies tous les ans avant le 15 juillet de l'année n + 1 sauf les données prévisionnelles qui sont fournies avant le 1^{er} novembre de l'année n + 1.

Les données visées au paragraphe 2.1, points b), c), d), e) et f), sont fournies tous les ans.

Avant le 1^{er} février de chaque année, les prestataires de services de navigation aérienne soumettent un rapport à l'AESA sur la mesure annuelle des questionnaires sur l'efficacité de la gestion de la sécurité [paragraphe 1.1, point d)] et la culture juste [paragraphe 1.1, point e)] pour l'année précédente. En cas de changement de la mesure annuelle des KPI, les autorités nationales de surveillance en font part avant la date à laquelle le rapport annuel suivant doit être soumis.

Les données visées au paragraphe 2.1, point g), sont fournies tous les ans.

3. PAR LES EXPLOITANTS D'AÉROPORT

Cette partie concerne les exploitants d'aéroport qui relèvent du champ d'application de l'article 1^{er} du présent règlement.

3.1. Définitions

Aux fins de cette annexe spécifique, on entend par:

- a) «identification de l'aéroport», la description de l'aéroport à l'aide du code standard à 4 lettres de l'OACI tel qu'il est défini dans le document n° 7910 de l'OACI;
- b) «paramètres de coordination», les paramètres de coordination définis dans le règlement (CEE) n° 95/93;
- c) «capacité déclarée de l'aéroport», les paramètres de coordination exprimés en nombre maximal de créneaux horaires par unité de temps (période bloc) qui peuvent être attribués par le coordonnateur;
- d) «immatriculation de l'aéronef», les caractères alphanumériques correspondant à l'immatriculation réelle de l'aéronef;
- e) «type d'aéronef», un identifiant du type d'appareil (4 caractères au maximum) tel qu'indiqué dans le document n° 8643 de l'OACI;
- f) «identifiant du vol», un groupe de caractères alphanumériques servant à identifier un vol. Élément 7 du plan de vol OACI;

(1) JO L 271 du 18.10.2011, p. 23.

- g) «code de l'aérodrome de départ» et «code de l'aérodrome d'arrivée», le code de l'aéroport constitué par l'identifiant à 4 lettres de l'OACI ou à 3 lettres de l'IATA;
- h) «horodatage OOOI (Out-Off-On-In)», les données suivantes:
- i) heure de départ du bloc réalisée,
 - ii) heure de décollage réalisée,
 - iii) heure d'atterrissage réalisée,
 - iv) heure d'arrivée au bloc réalisée;
- i) «heure programmée de départ (du bloc)», la date et l'heure à laquelle est programmé le départ d'un aéronef de la porte d'embarquement;
- j) «heure de départ du bloc réalisée», la date et l'heure à laquelle l'aéronef a quitté le poste de stationnement (par repoussage ou aux moteurs);
- k) «heure de décollage réalisée», la date et l'heure à laquelle l'aéronef a quitté la piste (train rentré);
- l) «heure d'atterrissage réalisée», la date et l'heure à laquelle l'aéronef a atterri (prise de contact);
- m) «heure programmée d'arrivée (au bloc)», la date et l'heure à laquelle est programmée l'arrivée d'un aéronef à la porte de débarquement;
- n) «heure d'arrivée au bloc réalisée», la date et l'heure à laquelle les freins de stationnement ont été enclenchés à la porte de débarquement;
- o) «règles de vol», les règles observées pour effectuer le vol. «IFR» pour les aéronefs volant selon les règles de vol aux instruments telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago; «VFR» pour les aéronefs volant selon les règles de vol à vue telles que définies à la même annexe; ou «OAT» (circulation opérationnelle militaire) pour les aéronefs d'État ne respectant pas les règles de l'annexe 2 de la convention de Chicago. (Élément 8 du plan de vol OACI);
- p) «type de vol», le type de vol tel que défini à l'appendice 2 du document n° 4444 de l'OACI (15^e édition – juin 2007);
- q) «créneau horaire d'aéroport d'arrivée» et «créneau horaire d'aéroport de départ», un créneau horaire d'aéroport attribué à un vol soit à l'arrivée soit au départ, tel que défini dans le règlement (CEE) n° 95/93;
- r) «identifiant de piste d'arrivée» et «identifiant de piste de départ», l'identifiant de l'OACI servant à désigner la piste d'atterrissage ou de décollage (par exemple 10L);
- s) «porte de débarquement», l'identifiant du premier poste de stationnement occupé par l'aéronef à son arrivée;
- t) «porte d'embarquement», l'identifiant du dernier poste de stationnement occupé par l'aéronef avant de quitter l'aéroport;
- u) «causes de retard», les codes de retard standard de l'IATA, tels que définis à la partie F du document du CODA sur les retards du transport aérien en Europe (Digest Annual 2011 Delays to Air Transport in Europe ⁽¹⁾) avec la durée du retard. Lorsque plusieurs causes peuvent être associées au retard, la liste en est fournie;
- v) «informations sur le dégivrage ou l'antigivrage», le fait d'indiquer si des activités de dégivrage ou d'antigivrage ont eu lieu et, si oui, où (avant que l'aéronef ne quitte la porte d'embarquement ou à distance de celle-ci, après que l'aéronef l'a quittée, c'est-à-dire hors du bloc de départ);
- w) «annulation opérationnelle», un vol dont l'arrivée ou le départ est programmé et qui remplit les conditions suivantes:
- i) le vol a reçu un créneau horaire d'aéroport, et

⁽¹⁾ <http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011>

- ii) le vol a été confirmé par le transporteur aérien la veille des opérations ou figurait sur la liste quotidienne des vols programmés établie par l'exploitant d'aéroport la veille des opérations, mais
- iii) l'atterrissage ou le décollage effectif n'a jamais eu lieu;
- x) «heure d'annulation réalisée», la date et l'heure à laquelle l'arrivée ou le départ d'un vol programmé a été annulé.

3.2. Spécification de la série de données

3.2.1. Les exploitants d'aéroport fournissent les données suivantes:

- a) l'identification de l'aéroport,
- b) la capacité déclarée de l'aéroport,
- c) tous les paramètres de coordination utiles aux services de navigation aérienne,
- d) le niveau prévu de qualité de service (retard, ponctualité, etc.) associé à la déclaration de capacité de l'aéroport, lorsque ce niveau est établi,
- e) la description détaillée des indicateurs, lorsque ceux-ci sont établis, qui servent à établir le niveau prévu de qualité de service.

3.2.2. Les exploitants d'aéroport fournissent les données opérationnelles suivantes pour chaque vol à l'atterrissage ou au décollage:

- a) l'immatriculation de l'aéronef,
- b) le type d'aéronef,
- c) l'identifiant du vol,
- d) le code de l'aérodrome de départ ou de destination,
- e) l'heure programmée de départ (du bloc),
- f) l'heure programmée d'arrivée (au bloc),
- g) l'horodatage OOOI,
- h) les règles et type de vol,
- i) le créneau horaire d'aéroport d'arrivée ou de départ, le cas échéant,
- j) les identifiants des pistes d'arrivée ou de départ,
- k) la porte de débarquement ou d'embarquement,
- l) les causes de retard, le cas échéant (pour les vols au départ seulement),
- m) les informations sur le dégivrage ou l'antigivrage, le cas échéant.

3.2.3. Les exploitants d'aéroport fournissent les données opérationnelles suivantes pour chaque annulation opérationnelle:

- a) l'identifiant du vol,
- b) le type d'aéronef,
- c) l'heure programmée de départ (du bloc),
- d) l'heure programmée d'arrivée (au bloc),
- e) les aéroports de départ et de destination programmés,
- f) les créneaux horaires d'aéroport d'arrivée et de départ, le cas échéant,
- g) la raison de l'annulation,
- h) l'heure d'annulation réalisée.

3.2.4. Les exploitants d'aéroport peuvent fournir les documents suivants:

- a) rapports volontaires concernant la dégradation ou l'interruption d'ANS dans les aéroports,
- b) rapports volontaires concernant les événements liés à la sécurité des ANS,
- c) rapports volontaires concernant l'insuffisance de capacité des terminaux,

- d) rapports volontaires concernant les réunions de consultation avec les prestataires de services de navigation aérienne et les États.
- 3.2.5. Les exploitants d'aéroport collectent et fournissent les informations collectées par l'intermédiaire de systèmes d'enregistrement automatique des données relatives à la sécurité, lorsqu'ils existent, au minimum en ce qui concerne les incursions sur piste.
- 3.3. **Périodicité et délais de fourniture des données**
- Les données visées au paragraphe 3.2.1 sont fournies deux fois par an, conformément au calendrier établi à l'article 6 du règlement (CEE) n° 95/93.
- Lorsque les données visées aux paragraphes 3.2.2 et 3.2.3 sont fournies, elles le sont tous les mois, dans le mois suivant le mois du vol.
- Lorsque les données visées au paragraphe 3.2.4 sont fournies, elles le sont tous les ans.
- Les rapports visés au paragraphe 3.2.4 peuvent être fournis à tout moment.
4. PAR LES COORDONNATEURS D'AÉROPORT
- 4.1. **Spécification de la série de données**
- Les coordonnateurs d'aéroport fournissent les données visées à l'article 4, paragraphe 8, du règlement (CEE) n° 95/93.
- 4.2. **Périodicité et délais de fourniture des données**
- Les données sont mises à disposition deux fois par an, conformément au calendrier établi à l'article 6 du règlement (CEE) n° 95/93.
5. PAR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS
- Cette partie concerne les transporteurs aériens qui effectuent, dans l'espace aérien européen, un nombre de vols annuels, calculé en moyenne sur les trois années précédentes, supérieur à 35 000.
- 5.1. **Définitions**
- 5.1.1. Aux fins de cette annexe spécifique, les mêmes définitions qu'au paragraphe 3.1 s'appliquent. De plus, on entend par:
- a) «consommation de carburant», la quantité réelle de carburant qui a été consommée au cours du vol (porte à porte);
 - b) «masse réelle au décollage», le poids réel de l'aéronef, en tonnes métriques, avant allumage des moteurs.
- 5.2. **Spécification de la série de données**
- 5.2.1. Les transporteurs aériens fournissent les données suivantes pour chaque vol qu'ils effectuent dans le champ d'application géographique du présent règlement:
- a) l'immatriculation de l'aéronef,
 - b) le type d'aéronef,
 - c) l'identifiant du vol,
 - d) les règles et type de vol,
 - e) les codes des aéroports de départ et de destination,
 - f) les identifiants des pistes d'arrivée et de départ, le cas échéant,
 - g) les portes de débarquement et d'embarquement, le cas échéant,
 - h) l'heure programmée de départ (du bloc),
 - i) l'heure programmée d'arrivée (au bloc),
 - j) les horodatages OOOI, programmés et effectifs,
 - k) les causes de retard,
 - l) les informations sur le dégivrage ou l'antigivrage, le cas échéant.
- 5.2.2. Les transporteurs aériens fournissent les données visées au paragraphe 3.2.3 pour chaque annulation opérationnelle dans le champ d'application géographique du présent règlement.

5.2.3. Les transporteurs aériens peuvent fournir à la Commission, outre les données exigées à l'annexe IV, partie B, de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil ⁽¹⁾, les données suivantes pour chaque vol qu'ils effectuent dans le champ d'application géographique du présent règlement:

- a) la consommation de carburant,
- b) la masse réelle au décollage.

5.2.4. Les transporteurs aériens peuvent fournir les documents suivants:

- a) rapports volontaires concernant l'accès à l'espace aérien,
- b) rapport volontaire concernant la dégradation ou l'interruption d'ANS dans les aéroports,
- c) rapports volontaires concernant les événements liés à la sécurité des ANS,
- d) rapports volontaires concernant les insuffisances de capacité *en route*, le plafonnement du niveau de vol ou les réacheminements,
- e) rapports volontaires concernant les réunions de consultation avec les prestataires de services de navigation aérienne et les États.

5.2.5. Les transporteurs aériens fournissent les informations collectées par l'intermédiaire de systèmes d'enregistrement automatique des données relatives à la sécurité, lorsqu'ils existent, au minimum en ce qui concerne le non-respect des minimums de séparation et les incursions sur piste.

5.3. Périodicité de la fourniture de données

Les données visées aux paragraphes 5.2.1, 5.2.2 et 5.2.3 sont fournies tous les mois.

Les rapports visés au paragraphe 5.2.4 peuvent être fournis à tout moment.

Les données visées au paragraphe 5.2.5 sont fournies tous les ans.

⁽¹⁾ JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.