

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO (UE) N° 691/2010 DE LA COMISIÓN

de 29 de julio de 2010

**que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red y que modifica el Reglamento (CE) n° 2096/2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 11,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 549/2004 requiere que se establezca por medio de disposiciones de aplicación un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red.
- (2) El sistema de evaluación del rendimiento debe contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte europeo mejorando la eficacia global de los servicios de navegación aérea en los ámbitos de rendimiento clave, a saber, el de la seguridad, el del medio ambiente, el de la capacidad y el de la rentabilidad, que, junto con los identificados en el marco de rendimiento del Plan Maestro ATM y en comunión con ellos, han de respetar los objetivos de seguridad prioritarios.
- (3) El sistema de evaluación ha de establecer para algunos de esos ámbitos de rendimiento unos indicadores y unos objetivos obligatorios que permitan alcanzar plenamente y mantener los niveles de seguridad requeridos, así como fijar objetivos en otros ámbitos de rendimiento clave.
- (4) Dicho sistema tiene que establecerse y aplicarse con una visión a largo plazo de las aspiraciones superiores de la sociedad.
- (5) Además, con el fin de mejorar el rendimiento global de la red, el sistema debe aplicarse a los servicios de navegación aérea siguiendo un enfoque de puerta a puerta que incluya los aeropuertos.

- (6) En la elaboración y seguimiento del sistema de evaluación, han de tenerse debidamente en cuenta las interdependencias entre el nivel nacional y el de los bloques funcionales de espacio aéreo, por un lado, y el nivel de la red, por el otro, así como las interdependencias entre los objetivos de rendimiento, siempre en el respeto de los objetivos de seguridad prioritarios.
- (7) Los planes de rendimiento deben recoger el compromiso de los Estados miembros de alcanzar durante el período de referencia los objetivos del Cielo Único Europeo y el equilibrio entre las necesidades del conjunto de usuarios del espacio aéreo y el suministro de servicios prestados por los proveedores de servicios de navegación aérea.
- (8) Las autoridades nacionales de supervisión tienen un papel fundamental que desempeñar en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento. Es preciso por tanto que los Estados miembros garanticen que dichas autoridades puedan ejercer efectivamente esas competencias suplementarias.
- (9) Los planes de rendimiento han de describir aquellas medidas que, como los sistemas de incentivos, se destinan a orientar el comportamiento de los interesados a la mejora del rendimiento a nivel nacional, a nivel de bloques funcionales de espacio aéreo y a nivel europeo.
- (10) Para los casos en que concurren circunstancias que hayan sido imprevisibles en el momento de la adopción de los planes de rendimiento y que, además de insuperables, escapen al control de los Estados miembros y de las entidades sujetas a los objetivos de rendimiento, la creación de unos mecanismos de alerta adecuados ha de permitir aplicar las medidas oportunas para preservar las exigencias de seguridad y la continuidad en la prestación de los servicios.
- (11) Es necesario proceder a una consulta efectiva de los interesados a nivel nacional y/o de los bloques funcionales de espacio aéreo, así como a nivel de la Unión Europea.

<sup>(1)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

- (12) Teniendo debidamente en cuenta la eficacia de la misión militar, revisten la máxima importancia para alcanzar los objetivos de rendimiento la cooperación y la coordinación entre civiles y militares.
- (13) El sistema de evaluación del rendimiento debe aplicarse sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento (CE) n° 549/2004, que tiene por objeto salvaguardar los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa.
- (14) Es preciso seleccionar indicadores de rendimiento clave que sean específicos y medibles y que permitan atribuir responsabilidades para la consecución de los objetivos de rendimiento. Los objetivos asociados han de ser alcanzables, realistas y adecuados y deben orientarse a favorecer efectivamente el rendimiento sostenible de los servicios de navegación aérea.
- (15) La aplicación de unos objetivos de rendimiento obligatorios, apoyados en incentivos que puedan ser de carácter financiero, exige arbitrar una vinculación adecuada con el Reglamento (CE) n° 1794/2006 de la Comisión, de 6 de diciembre de 2006, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea <sup>(1)</sup>.
- (16) El establecimiento y aplicación de esos indicadores de rendimiento clave y de esos objetivos de rendimiento requiere la necesaria coherencia tanto con los objetivos y normas de seguridad que dispone el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE <sup>(2)</sup>, como con sus disposiciones de aplicación y con las medidas adoptadas por la Unión Europea para alcanzar y mantener esos objetivos.
- (17) Durante los períodos de referencia, debe ponerse en marcha un proceso efectivo de seguimiento del rendimiento para garantizar que la evolución de este permita alcanzar los objetivos e introducir, en caso necesario, las medidas que sean oportunas.
- (18) Al adoptar para toda la Unión Europea los objetivos de rendimiento del primer período de referencia, la Comisión ha de tener debidamente en cuenta la situación financiera real en la que se encuentren los proveedores de servicios de navegación aérea como resultado de las medidas de contención de costes ya adoptadas, en especial desde 2009, así como los importes en concepto de derechos de ruta que, habiéndose cobrado en exceso o en defecto en ejercicios anteriores, tengan que transferirse al corriente. También ha de prestarse la debida atención a los avances que hayan conseguido ya los bloques funcionales de espacio aéreo existentes.
- (19) De conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 549/2004, el presente Reglamento debe aplicarse a las funciones de red de gestión del tránsito aéreo a las que se refiere el artículo 6 del Reglamento

(CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup> introduciendo la oportuna modificación en ese Reglamento.

- (20) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Cielo Único.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### CAPÍTULO I

#### DISPOSICIONES GENERALES

##### Artículo 1

#### Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece las disposiciones necesarias para que, en respuesta a las exigencias de todos los usuarios del espacio aéreo, mejore el rendimiento global de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red en el tránsito aéreo general de las regiones EUR y AFI de la OACI en las que los Estados miembros son responsables de la prestación de servicios de navegación aérea.

2. Para la fijación de los objetivos, el presente Reglamento se aplicará a los servicios de navegación aérea prestados por los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados de acuerdo con el artículo 8 del Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup> y por los proveedores de servicios meteorológicos que se designen con arreglo al artículo 9, apartado 1, del mismo Reglamento.

3. Los Estados miembros podrán decidir no aplicar el presente Reglamento a los servicios de navegación aérea de aproximación que se presten en los aeropuertos con menos de 50 000 movimientos de transporte aéreo comerciales al año. Si tal fuere el caso, se lo comunicarán a la Comisión. Si ninguno de los aeropuertos de un Estado miembro alcanzare ese umbral, los objetivos de rendimiento se aplicarán como mínimo a aquel aeropuerto que presente el mayor número de movimientos de transporte aéreo comercial.

4. Cuando un Estado miembro considere que la totalidad o una parte de sus servicios de navegación aérea de aproximación esté sujeta a las condiciones de mercado, procederá, con una antelación mínima de 12 meses respecto del inicio de cada período de referencia, a evaluar, con el apoyo de la autoridad nacional de supervisión y por el procedimiento establecido en el artículo 1, número 6, del Reglamento (CE) n° 1794/2006, si se cumplen o no las condiciones que dispone el anexo I de ese Reglamento. Si el Estado miembro comprobare el cumplimiento efectivo de esas condiciones, independientemente del número de movimientos de transporte aéreo comercial a los que se atiende, podrá decidir no fijar costes determinados en virtud de aquel Reglamento, ni imponer objetivos obligatorios a la rentabilidad de esos servicios.

5. De conformidad con el artículo 11, apartado 6, letra c), inciso ii), del Reglamento (CE) n° 549/2004 y con el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), del Reglamento (CE) n° 550/2004, y sin perjuicio del artículo 4, apartado 2, del presente Reglamento, la fijación de objetivos de rentabilidad se aplicará a todos los costes determinados que sean imputables a los usuarios del espacio aéreo.

<sup>(1)</sup> DO L 341 de 7.12.2006, p. 3.

<sup>(2)</sup> DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

<sup>(4)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

6. Los Estados miembros podrán aplicar también el presente Reglamento:

- a) al espacio aéreo que esté sometido a su responsabilidad dentro de otras regiones de la OACI, siempre que informen de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros y sin perjuicio de los derechos y obligaciones que incumben a los Estados miembros en virtud del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago);
- b) a los proveedores de servicios de navegación aérea que, de conformidad con el artículo 7, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 550/2004, hayan recibido permiso para prestar esos servicios sin certificación.

7. No obstante las disposiciones sobre protección de la información contenidas en la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup> y en sus Reglamentos de aplicación (CE) n° 1321/2007 <sup>(2)</sup> y (CE) n° 1330/2007 <sup>(3)</sup> de la Comisión, los requisitos en materia de suministro de datos que se establecen en el capítulo V del presente Reglamento se aplicarán a las autoridades nacionales, a los proveedores de servicios de navegación aérea, a los operadores de aeropuerto, a los coordinadores de aeropuerto y a las compañías aéreas en las condiciones que dispone el anexo IV de este Reglamento.

#### Artículo 2

##### Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones del artículo 2 del Reglamento (CE) n° 549/2004.

Junto a ellas, se aplicarán también las definiciones siguientes:

- a) «operador de aeropuerto»: el «organismo de gestión de un aeropuerto» que se define en el Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios <sup>(4)</sup>;
- b) «datos»: toda información pertinente, ya sea cualitativa, cuantitativa o de otra índole, que, relacionándose con el rendimiento de la navegación aérea, sea recogida y procesada de forma sistemática por la Comisión o en nombre de ella con vistas a la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento;
- c) «indicadores de rendimiento»: los que se utilicen para el seguimiento, evaluación comparativa y revisión del rendimiento;
- d) «indicadores de rendimiento clave»: los que se utilicen para la fijación de objetivos de rendimiento;
- e) «movimientos de transporte aéreo comerciales»: la suma de despegues y aterrizajes que se efectúen, a cambio de una remuneración o en virtud de un alquiler, para el transporte de pasajeros, mercancías o correo, calculada como la media de los tres años anteriores a la adopción del plan de rendi-

miento, independientemente de la masa máxima de despegue y del número de asientos de pasaje utilizados;

- f) «objetivo obligatorio»: cualquier objetivo de rendimiento que adopte un Estado miembro como parte de un plan de rendimiento a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo y que esté sujeto a un sistema de incentivos que prevea recompensas, medidas disuasorias y/o paquetes de medidas correctoras;
- g) «compañía aérea»: toda empresa de transporte aéreo que disponga de una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro de conformidad con el Derecho de la Unión Europea;
- h) «representante de los usuarios del espacio aéreo»: cualquier persona física o jurídica que represente los intereses de una o varias categorías de usuarios de los servicios de navegación aérea;
- i) «costes determinados»: los costes que se definen en el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), del Reglamento (CE) n° 550/2004;
- j) «autoridades nacionales»: las autoridades reguladoras a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo cuyos costes puedan cobrarse a los usuarios del espacio aéreo si se producen en el marco de la prestación de servicios de navegación aérea en aplicación del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1794/2006;
- k) «cultura justa»: aquella en la que no se castigue a los operadores y demás personal de primera línea por sus acciones, omisiones o decisiones cuando sean acordes con su experiencia y capacitación, pero en la cual no se toleren la negligencia flagrante, las infracciones intencionadas ni los actos destructivos;
- l) «coordinador de aeropuerto»: la función establecida en los aeropuertos coordinados en aplicación del Reglamento (CEE) n° 95/93;
- m) «seguimiento del rendimiento»: el proceso continuo de recogida y análisis de datos para medir los resultados efectivos de un sistema en comparación con los objetivos fijados previamente para él.

#### Artículo 3

##### Organismo de evaluación del rendimiento

1. En caso de que la Comisión decida designar a un organismo de evaluación del rendimiento para que le preste su asistencia en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento, la duración del mandato de este organismo será fija y guardará correlación con los períodos de referencia.

2. El organismo de evaluación del rendimiento tendrá las competencias y la imparcialidad necesarias para llevar a cabo con independencia las tareas que le haya asignado la Comisión, particularmente en los ámbitos de rendimiento clave que sean aplicables.

<sup>(1)</sup> DO L 167 de 4.7.2003, p. 23.

<sup>(2)</sup> DO L 294 de 13.11.2007, p. 3.

<sup>(3)</sup> DO L 295 de 14.11.2007, p. 7.

<sup>(4)</sup> DO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

3. El organismo asistirá a la Comisión en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento y, en especial, en la realización de las tareas siguientes:

- a) la recogida, examen, validación y difusión de datos sobre el rendimiento;
- b) la definición de nuevos ámbitos de rendimiento clave o la adaptación de los ya existentes, tal y como prevé el artículo 8, apartado 1 —manteniendo la coherencia con los recogidos en el marco de rendimiento del Plan Maestro ATM (siglas inglesas de «gestión del tráfico aéreo»)—, y el establecimiento de los indicadores de rendimiento clave correspondientes;
- c) para el segundo período de referencia y para los siguientes, la definición de unos indicadores de rendimiento clave que permitan cubrir, en todos los ámbitos de rendimiento clave, el rendimiento de las funciones de red y de los servicios de navegación aérea tanto en los servicios en ruta como en los de aproximación;
- d) el establecimiento de objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea o la revisión de estos;
- e) la fijación de los umbrales de activación de los mecanismos de alerta contemplados en el artículo 9, apartado 3;
- f) la evaluación de la compatibilidad de los planes de rendimiento adoptados, así como de los objetivos de rendimiento, con los objetivos fijados a nivel de la Unión Europea;
- g) en su caso, la evaluación de la compatibilidad de los umbrales de alerta adoptados en aplicación del artículo 18, apartado 3, con los umbrales de alerta que se establezcan a nivel de la Unión Europea en virtud del artículo 9, apartado 3;
- h) en su caso, la evaluación de los objetivos de rendimiento revisados o de las medidas correctoras adoptadas por los Estados miembros;
- i) el seguimiento, la evaluación comparativa y la revisión del rendimiento de los servicios de navegación aérea a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo y a nivel de la Unión Europea;
- j) el seguimiento, la evaluación comparativa y la revisión del rendimiento de las funciones de red;
- k) el seguimiento permanente del rendimiento global de la red ATM, incluida la elaboración de informes anuales destinados al Comité del Cielo Único;
- l) la evaluación del grado de consecución de los objetivos de rendimiento al término de cada período de referencia con vistas a la preparación del período siguiente.

4. A petición de la Comisión, el organismo de evaluación del rendimiento deberá facilitar información o presentar informes *ad hoc* sobre las cuestiones relacionadas con el rendimiento.

5. El organismo podrá facilitar información a la Comisión y hacerle recomendaciones con objeto de mejorar el sistema.

6. En lo que atañe a las relaciones con las autoridades nacionales de supervisión:

- a) para poder ejercer su función de seguimiento permanente del rendimiento global de la red ATM, el organismo de evaluación del rendimiento obtendrá de esas autoridades la información necesaria sobre los planes de rendimiento nacionales o de los bloques funcionales de espacio aéreo;
- b) el organismo asistirá a dichas autoridades, si estas así se lo solicitan, ofreciéndoles, a propósito de las cuestiones que conciernan al rendimiento a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo, una visión independiente apoyada en bases tales como estudios prospectivos, comparaciones fácticas entre proveedores de servicios de navegación aérea que operen en medios similares (evaluación comparativa) o análisis consagrados a los cambios de rendimiento en el curso de los últimos cinco años;
- c) dichas autoridades podrán pedir la asistencia del organismo para definir series de valores indicativos que permitan fijar, teniendo presente la perspectiva europea, los objetivos a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo; a esos valores tendrán acceso las autoridades nacionales de supervisión, los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de aeropuertos y los usuarios del espacio aéreo.

7. Para garantizar la coherencia con las normas y objetivos establecidos y aplicados en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008, el organismo de evaluación del rendimiento cooperará, en su caso, con la Agencia Europea de Seguridad Aérea en la realización de las tareas que estando previstas en el apartado 3 se relacionen con la seguridad.

8. Para ejercer su función de seguimiento permanente del rendimiento global de la red ATM, el organismo de evaluación del rendimiento desarrollará métodos de trabajo adecuados con los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores de aeropuerto, los coordinadores de aeropuerto y las compañías aéreas.

#### Artículo 4

##### **Autoridades nacionales de supervisión**

1. Las autoridades nacionales de supervisión serán responsables de la elaboración, a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo, de los planes de rendimiento, de la supervisión de este y del seguimiento de esos planes y de los objetivos de rendimiento. En el ejercicio de estas funciones, dichas autoridades actuarán con imparcialidad, independencia y transparencia.

2. Los Estados miembros garantizarán que en todos los ámbitos de rendimiento clave las autoridades nacionales de supervisión posean o tengan acceso a los recursos y capacidades necesarios para desempeñar las funciones previstas en el presente Reglamento, incluidas las facultades de investigación que sean adecuadas para el ejercicio de las tareas dispuestas en el artículo 19.

3. En caso de que un Estado miembro tenga más de una autoridad nacional de supervisión, deberá notificar a la Comisión cuál de ellas es la responsable de las tareas de coordinación nacional y de las relaciones con ella para la aplicación del presente Reglamento.

### Artículo 5

#### Bloques funcionales de espacio aéreo

1. Los Estados miembros fomentarán una estrecha cooperación entre sus autoridades nacionales de supervisión con vistas al establecimiento de planes de rendimiento a nivel de bloques funcionales de espacio aéreo.

2. En caso de que decidan adoptar un plan de rendimiento a nivel de bloque funcional de espacio aéreo, los Estados miembros:

- a) garantizarán que el plan adoptado se ajuste al modelo establecido en el anexo II;
- b) notificarán a la Comisión la identidad de la autoridad nacional de supervisión o del órgano que vaya a responsabilizarse de la coordinación dentro del bloque funcional de espacio aéreo, así como de las relaciones con ella misma para la aplicación del plan;
- c) tomarán las medidas pertinentes para garantizar que:
  - i) se fije un objetivo único para cada indicador de rendimiento clave,
  - ii) cuando no se cumplan los objetivos, se fijen y apliquen durante el período de referencia las medidas a las que se refiere el artículo 11, apartado 3, letra d), del Reglamento (CE) n° 549/2004; a tal fin, se utilizarán los valores anuales que figuren en el plan de rendimiento,
  - iii) las consecuencias del cumplimiento o no cumplimiento de los objetivos se distribuyan convenientemente dentro del bloque funcional de espacio aéreo;
- d) serán responsables conjuntamente de la consecución de los objetivos de rendimiento fijados para el bloque funcional de espacio aéreo;
- e) en caso de que no se haya establecido ninguna zona de tarificación común siguiendo el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 1794/2006, agregarán los objetivos nacionales en materia de rentabilidad y facilitarán a título informativo una cifra global que refleje el esfuerzo realizado en esa materia a nivel del bloque funcional de espacio aéreo.

3. Cuando los Estados miembros de un bloque funcional de espacio aéreo no adopten a nivel de ese bloque un plan de rendimiento con objetivos, dichos Estados comunicarán a la Comisión para su información los objetivos de rendimiento agregados, destacando su compatibilidad a dicho nivel con los objetivos de rendimiento fijados a nivel de la Unión Europea.

### Artículo 6

#### Coordinación con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA)

En aplicación del artículo 13 bis del Reglamento (CE) n° 549/2004 y de conformidad con el Reglamento (CE) n° 216/2008, la Comisión coordinará, en su caso, con la AESA:

- a) los distintos aspectos del sistema de evaluación del rendimiento en el ámbito de la seguridad, incluyendo el establecimiento, aplicación y revisión en ese ámbito de los indicadores de rendimiento clave y de los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea, así como la presentación de propuestas con las acciones y medidas que sean adecuadas tras la activación de un mecanismo de alerta;
- b) la compatibilidad de los indicadores clave y de los objetivos de rendimiento en materia de seguridad con la aplicación del Programa europeo de seguridad aérea que pueda adoptar la Unión Europea.

### Artículo 7

#### Duración de los períodos de referencia

1. El primer período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento cubrirá los años civiles de 2012 a 2014, ambos inclusive. Los períodos de referencia siguientes abarcarán cinco años civiles, a menos que una modificación del presente Reglamento disponga otra cosa.

2. En cada caso se aplicará el mismo período de referencia a los objetivos de rendimiento fijados a nivel de la Unión Europea y a los planes y objetivos de rendimiento establecidos a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo.

### Artículo 8

#### Ámbitos e indicadores de rendimiento clave

1. A efectos de la fijación de los objetivos, la posible incorporación y adaptación de otros ámbitos de rendimiento clave de conformidad con el artículo 11, apartado 4, letra b), del Reglamento (CE) n° 549/2004 será decidida por la Comisión siguiendo el procedimiento al que hace referencia el artículo 5, apartado 3, de ese Reglamento.

2. A esos mismos efectos, a cada ámbito de rendimiento clave corresponderá un solo indicador de rendimiento clave o un número limitado de ellos. El rendimiento de los servicios de navegación aérea se evaluará atendiendo a los objetivos obligatorios que se hayan fijado para cada indicador de rendimiento clave.

3. Los indicadores de rendimiento clave que se aplicarán para la fijación de los objetivos a nivel de la Unión Europea dentro de cada ámbito de rendimiento clave serán los que figuran en la sección 1 del anexo I.

4. Los indicadores de rendimiento clave que se aplicarán para la fijación de los objetivos de rendimiento a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo serán los que figuran en la sección 2 del anexo I.

5. Los indicadores de rendimiento clave no cambiarán en el transcurso de un período de referencia. Los cambios que sean necesarios se introducirán modificando el presente Reglamento no después de los seis meses anteriores a la adopción de nuevos objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea.

6. Además de los ámbitos e indicadores de rendimiento clave contemplados en el presente artículo, los Estados miembros podrán decidir establecer y aplicar, a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo, indicadores de rendimiento complementarios y objetivos asociados a los dispuestos en la sección 2 del anexo I, a fin de emplearlos para su propio seguimiento del rendimiento y/o como parte de sus planes de rendimiento. Esos indicadores y objetivos complementarios deberán contribuir a la consecución de los objetivos de la Unión Europea y de los que se deriven de estos a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo. Así, por ejemplo, podrán integrar y reflejar la dimensión cívico-militar o meteorológica del plan de rendimiento y podrán ir acompañados de sistemas de incentivos adecuados que se decidan a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo.

## CAPÍTULO II

### PREPARACIÓN DE LOS PLANES DE RENDIMIENTO

#### Artículo 9

##### Objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea

1. La Comisión adoptará los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea por el procedimiento al que se refiere el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 549/2004; tal adopción tendrá lugar atendiendo a las aportaciones de las autoridades nacionales de supervisión y, como prevé el artículo 10 de ese Reglamento, previa consulta a las partes interesadas, así como, en su caso, a otras instancias pertinentes y a la Agencia Europea de Seguridad Aérea para los aspectos del rendimiento relacionados con la seguridad.

2. Los objetivos de la Unión Europea serán propuestos por la Comisión Europea no después de los quince meses anteriores al inicio del período de referencia y se adoptarán a más tardar 12 meses antes de ese inicio.

3. Al adoptar los objetivos de rendimiento de la Unión Europea, la Comisión definirá también para cada uno de los indicadores de rendimiento clave los umbrales a partir de los cuales se podrán activar los mecanismos de alerta previstos en el artículo 18. En el caso del indicador de rendimiento clave de la rentabilidad, esos umbrales abarcarán tanto la evolución del tránsito como la de los costes.

4. La Comisión sustentará cada objetivo de rendimiento de la Unión Europea con una descripción de las hipótesis y de los motivos en los que se haya basado su fijación, como, por ejemplo, el uso hecho de las aportaciones de las autoridades nacionales de supervisión y de otros datos fácticos o, también, las previsiones de tránsito y, en su caso, los niveles que se prevea sean eficaces para los costes determinados de la Unión Europea.

#### Artículo 10

##### Elaboración de los planes de rendimiento

1. Las autoridades nacionales de supervisión, bien a nivel nacional, bien a nivel de bloque funcional de espacio aéreo, elaborarán planes de rendimiento que establezcan objetivos coherentes con los de la Unión Europea y con los criterios de evaluación dispuestos en el anexo III. Habrá un solo plan de rendimiento por Estado miembro o por bloque funcional de espacio aéreo cuando, en aplicación del artículo 5, apartados 1 y 2, los Estados miembros interesados decidan elaborar un plan de rendimiento a nivel de bloque funcional de espacio aéreo.

2. Para facilitar la elaboración de los planes de rendimiento, las autoridades nacionales de supervisión garantizarán que:

- a) los proveedores de servicios de navegación aérea comuniquen los aspectos pertinentes de sus planes de empresa, acordes con los objetivos de la Unión Europea;
- b) en aplicación del artículo 10 del Reglamento (CE) n° 549/2004, se celebren consultas con las partes interesadas sobre los planes y objetivos de rendimiento y que a estas se les facilite la información oportuna al menos tres semanas antes de la reunión de consulta.

3. Los planes de rendimiento describirán especialmente:

- a) las previsiones anuales de tránsito, expresadas en unidades de servicio, a las que deba atenderse en cada año del período de referencia, con la justificación de las cifras utilizadas;
- b) los costes determinados para los costes de los servicios de navegación aérea que fijen el Estado o Estados miembros de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), del Reglamento (CE) n° 550/2004;
- c) las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento, indicando su pertinencia con relación al Plan Maestro ATM y su coherencia con los principales ámbitos y orientaciones de este en materia de avances y cambios;
- d) los objetivos de rendimiento en cada uno de los ámbitos de rendimiento clave que se hayan fijado con referencia a cada indicador de rendimiento clave para la totalidad del período de referencia, con los valores anuales que deban utilizarse para los fines de seguimiento y de incentivos;
- e) la dimensión cívico-militar del plan, con una indicación de la contribución que haga al aumento de la capacidad la aplicación del concepto de utilización flexible del espacio aéreo, teniendo debidamente en cuenta la eficacia de la misión militar y añadiendo, si procede, indicadores y objetivos de rendimiento que, además de pertinentes, sean compatibles con los indicadores y objetivos del plan de rendimiento;
- f) la forma en que los objetivos de rendimiento contemplados en la letra d) se ajusten y contribuyan a los objetivos de rendimiento establecidos a nivel de la Unión Europea, con la justificación correspondiente;
- g) las entidades concretas que sean responsables del cumplimiento de los objetivos, así como su contribución específica;
- h) los mecanismos de incentivos que deban aplicarse a esas entidades para favorecer la consecución de los objetivos durante el período de referencia;

- i) las medidas adoptadas por las autoridades nacionales de supervisión para controlar la consecución de los objetivos de rendimiento;
- j) los resultados de la consulta a las partes interesadas, incluyendo las cuestiones planteadas por los participantes y las medidas acordadas.

4. Los planes de rendimiento se basarán en el modelo establecido en el anexo II y podrán contener indicadores complementarios y objetivos asociados si así lo deciden los Estados miembros en aplicación del artículo 8, apartado 6.

#### Artículo 11

##### Sistemas de incentivos

1. Los sistemas de incentivos aplicados por los Estados miembros como parte de sus planes de rendimiento respetarán los principios generales siguientes:

- a) serán efectivos, proporcionales y creíbles y no se modificarán durante el período de referencia;
- b) se aplicaran de forma no discriminatoria y transparente para contribuir a mejorar el rendimiento en la prestación de los servicios;
- c) formarán parte del marco reglamentario que conozcan con antelación todas las partes interesadas y se aplicarán durante todo el período de referencia;
- d) orientarán el comportamiento de las entidades sujetas a los objetivos fijados para que alcancen un alto nivel de rendimiento y cumplan los objetivos asociados.

2. Los incentivos aplicados en materia de seguridad tenderán a favorecer que los objetivos requeridos en esa materia se alcancen plenamente y se mantengan, permitiendo al mismo tiempo la mejora en otros ámbitos de rendimiento clave. Dichos incentivos, que no serán de carácter financiero, consistirán en planes de acción que dispongan plazos y/o medidas asociadas en aplicación del Reglamento (CE) n° 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea<sup>(1)</sup>, y/o reglas de aplicación del Reglamento (CE) n° 216/2008.

3. Los incentivos aplicados a los objetivos de rentabilidad serán de carácter financiero y estarán regulados por las disposiciones pertinentes del artículo 11, apartados 1 y 2, del Reglamento (CE) n° 1794/2006. Dichos incentivos consistirán en un mecanismo de distribución de riesgos que funcione a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo.

4. Los incentivos aplicados a los objetivos de capacidad podrán ser de carácter financiero o de otro tipo y consistir, por ejemplo, en planes de medidas correctoras, adoptados por los Estados miembros, que dispongan plazos y medidas asociadas, incluidas primas y sanciones. Cuando sean de carácter financiero, estos incentivos estarán regulados por lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 1794/2006.

5. Los incentivos aplicados en materia medioambiental tenderán a favorecer la consecución de los objetivos de rendimiento requeridos en esa materia, permitiendo al mismo tiempo la mejora en otros ámbitos de rendimiento clave. Estos incentivos, que podrán ser de carácter financiero o de otro tipo, los decidirán los Estados miembros teniendo en cuenta las circunstancias locales.

6. Además, como prevé el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 1794/2006, los Estados miembros podrán establecer o aprobar, a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo, sistemas de incentivos para los usuarios del espacio aéreo.

#### CAPÍTULO III

##### ADOPCIÓN DE LOS PLANES DE RENDIMIENTO

#### Artículo 12

##### Adopción inicial de los planes de rendimiento

A propuesta de las autoridades nacionales de supervisión, los Estados miembros adoptarán, a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo, sus planes de rendimiento, acompañados de objetivos de rendimiento obligatorios, y se los comunicarán a la Comisión dentro de los seis meses siguientes a la adopción de los objetivos que se hayan fijado a nivel de la Unión Europea.

#### Artículo 13

##### Evaluación de los planes de rendimiento y revisión de los objetivos

1. Sobre la base de los criterios establecidos en el anexo III, la Comisión evaluará los planes de rendimiento y sus objetivos y analizará su compatibilidad con los objetivos de rendimiento de la Unión Europea y su contribución a ellos, teniendo debidamente en cuenta la evolución que haya podido registrar la situación entre la fecha de adopción de esos objetivos de la Unión y la fecha de evaluación del plan de rendimiento.

2. Si considerare que los objetivos de rendimiento contenidos en un plan de rendimiento son compatibles con los objetivos de la Unión Europea y contribuyen adecuadamente a ellos, la Comisión se lo notificará al Estado o Estados miembros interesados dentro de los cuatro meses siguientes a la recepción del plan.

3. Si, por el contrario, considerare que uno o varios de los objetivos de rendimiento contenidos en un plan no son compatibles con los objetivos de la Unión Europea ni contribuyen adecuadamente a ellos, la Comisión podrá, dentro de los cuatro meses siguientes a la recepción de ese plan, decidir, por el procedimiento al que se refiere el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 549/2004, dirigir al Estado o Estados miembros interesados una recomendación para que procedan a la revisión de ese objetivo u objetivos. Tal decisión, que se tomará tras consultar a ese Estado o Estados miembros, indicará con precisión el objetivo u objetivos que deban revisarse así como los motivos de ello.

4. En ese caso, dentro de los dos meses siguientes a la publicación de la recomendación, el Estado o Estados miembros interesados deberán proceder, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por la Comisión, a la adopción de objetivos de rendimiento revisados y de medidas adecuadas para su consecución, así como a la notificación a aquella de estos objetivos.

<sup>(1)</sup> DO L 335 de 21.12.2005, p. 13.

#### Artículo 14

### Evaluación de los objetivos de rendimiento revisados y adopción de medidas correctoras

1. Dentro de los dos meses siguientes a la notificación de los objetivos de rendimiento revisados, la Comisión procederá a su evaluación sobre la base de los criterios establecidos en el anexo III, examinando en particular si son compatibles o no con los objetivos de rendimiento de la Unión Europea y si contribuyen adecuadamente a ellos.
2. Si considerare que los objetivos revisados que se contemplan en el artículo 13, apartado 4, son compatibles con los objetivos de la Unión Europea y contribuyen adecuadamente a ellos, la Comisión se lo notificará al Estado o Estados miembros interesados dentro de los dos meses siguientes a la recepción de la notificación de esos objetivos.
3. En caso de que los objetivos revisados y las medidas que los acompañen sigan sin ser compatibles con los objetivos de la Unión Europea y sin contribuir adecuadamente a ellos, la Comisión podrá, dentro de los dos meses siguientes a la recepción de esos objetivos, decidir, por el procedimiento al que se refiere el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 549/2004, que el Estado o Estados miembros interesados adopten medidas correctoras.
4. Tal decisión indicará con precisión el objetivo u objetivos que deban revisarse, así como los motivos de ello. La decisión podrá determinar el nivel de rendimiento que se espere de esos objetivos, a fin de que el Estado o Estados miembros interesados tomen las medidas correctoras adecuadas, o podrá también contener sugerencias a propósito de esas medidas.
5. Dentro de los dos meses siguientes a la decisión de la Comisión, las medidas correctoras adoptadas por ese Estado o Estados miembros serán notificadas a la Comisión junto con los elementos que muestren la forma en que se garantice su coherencia con dicha decisión.

#### Artículo 15

### Planes y objetivos de rendimiento adoptados tras el inicio del período de referencia

Los planes de rendimiento y las medidas correctoras que se adopten tras el inicio del período de referencia como resultado de los procedimientos dispuestos en los artículos 13 y 14 se aplicarán con carácter retroactivo desde el primer día de ese período.

#### Artículo 16

### Revisión de los objetivos de la Unión Europea

1. La Comisión podrá decidir revisar los objetivos de la Unión Europea por el procedimiento al que se refiere el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 549/2004:
  - a) antes del inicio del período de referencia, si dispusiere de pruebas concluyentes de que hayan perdido su validez los datos, hipótesis y motivaciones que se manejaron inicialmente para la fijación de esos objetivos;

- b) en el transcurso del período de referencia, si se produjere la aplicación de alguno de los mecanismos de alerta previstos en el artículo 18.

2. La revisión de los objetivos de la Unión Europea podrá determinar la modificación de los planes de rendimiento existentes. En tal caso, la Comisión podrá ajustar como convenga los plazos dispuestos en los capítulos II y III del presente Reglamento.

#### CAPÍTULO IV

### SEGUIMIENTO DE LA CONSECUCCIÓN DE LOS RENDIMIENTOS

#### Artículo 17

### Seguimiento permanente e información

1. Las autoridades nacionales de supervisión, a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo, y la Comisión se encargarán del seguimiento de la aplicación de los planes de rendimiento. Si los objetivos no se cumplieren durante el período de referencia, dichas autoridades aplicarán las medidas adecuadas que se recojan en el plan de rendimiento para corregir la situación. A tal fin, se utilizarán los valores anuales que figuren en el plan.
2. En caso de que la Comisión observe en un Estado miembro o en un bloque funcional de espacio aéreo un descenso significativo y persistente del rendimiento que afecte a otros Estados parte del Cielo Único Europeo y/o a la totalidad del espacio aéreo europeo, podrá pedir a dicho Estado miembro y a la autoridad de supervisión u órgano que sea competente a nivel nacional o de ese bloque funcional que determinen y apliquen las medidas oportunas para alcanzar los objetivos fijados en su plan de rendimiento y que se las comunican a la Comisión.
3. Al menos una vez al año, así como en todos los casos en que exista el riesgo de que no se cumplan los objetivos de rendimiento, los Estados miembros informarán a la Comisión del seguimiento al que sometan sus autoridades de supervisión a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo los planes de rendimiento y sus objetivos. También al menos una vez al año, la Comisión informará al Comité del Cielo Único del nivel de consecución de los objetivos de rendimiento.

#### Artículo 18

### Mecanismos de alerta

1. Cuando, por circunstancias que, habiendo sido imprevisibles al comienzo del período, resulten insuperables y escapen del control de los Estados miembros, se alcancen a nivel de la Unión Europea los umbrales de alerta contemplados en el artículo 9, apartado 3, la Comisión revisará la situación en consulta con los Estados miembros dentro del Comité del Cielo Único y presentará en un plazo de tres meses propuestas con las medidas que sean oportunas, incluyendo, en su caso, la revisión de los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea y, como consecuencia de ella, la de los objetivos de rendimiento a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo.



2. Asimismo, cuando, por circunstancias que, habiendo sido imprevisibles al comienzo del período, resulten insuperables y escapen del control de los Estados miembros y de las entidades sujetas a los objetivos de rendimiento, se alcancen a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo los umbrales de alerta contemplados en el artículo 9, apartado 3, la autoridad nacional de supervisión o el órgano competente revisará la situación en conjunción con la Comisión y podrá presentar en un plazo de tres meses propuestas con las medidas que sean oportunas, incluyendo, en su caso, la revisión de los objetivos de rendimiento a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo.

3. Los Estados miembros podrán decidir a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo adoptar unos umbrales de alerta diferentes de los contemplados en el artículo 9, apartado 3, con el fin de dar cabida a las circunstancias locales y a otras particularidades. En ese caso, los umbrales se establecerán en los planes de rendimiento y deberán ser compatibles con los adoptados en virtud del artículo 9, apartado 3. Las diferencias introducidas por ellos deberán justificarse detalladamente. En caso de que se activen estos umbrales, se aplicará el procedimiento que dispone el apartado 2.

4. Cuando la aplicación de un mecanismo de alerta conlleve la revisión de los planes y objetivos de rendimiento, la Comisión facilitará esa revisión ajustando adecuadamente los plazos que sean aplicables en el marco del procedimiento previsto en los capítulos II y III del presente Reglamento.

#### Artículo 19

##### Facilitación del seguimiento

Los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán las inspecciones e investigaciones y las visitas sobre el terreno efectuadas por la Comisión y las autoridades nacionales de supervisión responsables de su control, o por cualquier otra entidad cualificada que actúe en nombre de estas últimas o, en la medida en que ello proceda, por la AESA. Sin perjuicio de las competencias de control conferidas a las autoridades nacionales de supervisión y a la AESA, las personas autorizadas estarán facultadas para:

- a) examinar, con relación a todos los ámbitos de rendimiento clave, los documentos y demás materiales que sean pertinentes para el establecimiento de los planes y objetivos de rendimiento;
- b) sacar copias o extractos de esos documentos;
- c) pedir explicaciones verbales sobre el terreno.

Las inspecciones e investigaciones seguirán los procedimientos que estén vigentes en el Estado miembro en el que deban efectuarse.

#### CAPÍTULO V

### RECOGIDA, VALIDACIÓN, EXAMEN, EVALUACIÓN Y DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE EL RENDIMIENTO DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN EL CIELO ÚNICO EUROPEO

#### Artículo 20

##### Recogida y validación de datos para la evaluación del rendimiento

1. Además de la información que haya recogido ya la Comisión a través de otros instrumentos de la Unión Europea y que pueda utilizarse también para evaluar el rendimiento, las autoridades nacionales, los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores y los coordinadores de aeropuerto y las compañías aéreas garantizarán que los datos contemplados en el anexo IV sean transmitidos a la Comisión de acuerdo con los requisitos establecidos en ese mismo anexo.

2. Las autoridades nacionales podrán delegar la tarea de suministro de datos o repartirla, en todo o en parte, entre sus autoridades nacionales de supervisión y entre los proveedores de servicios de navegación aérea y los operadores y coordinadores de aeropuerto, con el fin de tener en cuenta las particularidades locales y los canales de información que ya existan.

3. Quienes suministren los datos tomarán las medidas necesarias para garantizar su calidad y validación y su puntual transmisión, incluyendo en esta las pruebas de los controles de calidad y de los procedimientos de validación a los que se hayan sometido esos datos, así como las explicaciones que deban ofrecerse en respuesta a las peticiones concretas de la Comisión Europea relativas a la calidad de los datos y los planes de acción que sean, en su caso, necesarios para mejorarla. Los datos se suministrarán gratuitamente en el formato que haya especificado la Comisión, utilizando, en su caso, medios electrónicos.

4. La Comisión evaluará la calidad de los datos que se le hayan transmitido en aplicación del apartado 1 y procederá a su validación. En caso de que esos datos no sean adecuados para evaluar el rendimiento, la Comisión podrá tomar las medidas oportunas para determinar y mejorar la calidad de aquellos en cooperación con los Estados miembros y, en especial, con sus autoridades nacionales de supervisión.

5. A los efectos del presente Reglamento, se considerarán transmitidos a la Comisión los datos relativos al rendimiento contemplados en el apartado 1 que se hayan suministrado ya a Eurocontrol. Si este no fuere el caso, la Comisión y Eurocontrol tomarán las medidas necesarias para garantizar que esos datos se pongan a disposición de la primera con arreglo a los mismos requisitos que dispone el apartado 3.

6. En caso de que se identifiquen nuevas necesidades en materia de datos, o de que se prevean datos de calidad insuficiente, y antes de que se modifique el presente Reglamento para introducir en él esas nuevas necesidades, la Comisión podrá emprender estudios piloto para que los Estados miembros los completen con carácter voluntario. El objetivo de los estudios será evaluar la viabilidad de la recogida de esos nuevos datos, teniendo en cuenta las ventajas que su disponibilidad represente con relación a los costes de su recogida y a la carga que se imponga a quienes deban suministrarlos.

## Artículo 21

**Difusión de información**

1. A los efectos de los objetivos contemplados en el artículo 11 del Reglamento (CE) n° 549/2004, la Comisión difundirá información de carácter general con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión <sup>(1)</sup>, y, en particular, en su artículo 4, así como en el artículo 18 del Reglamento (CE) n° 550/2004.

2. Los datos a los que se refiere el artículo 3, apartado 3, letra a), se pondrán libremente a disposición de las partes interesadas, en especial por medios electrónicos.

3. Los informes anuales previstos en el artículo 3, apartado 3, letra k), serán libremente accesibles, y en el *Diario Oficial de la Unión Europea* se publicará una referencia a ellos. La Comisión, además, podrá decidir facilitar de forma regular a las partes interesadas otros datos de carácter general, en especial por medios electrónicos.

4. Los objetivos fijados a nivel de la Unión Europea a los que se refiere el artículo 9, así como una referencia a la adopción de los planes de rendimiento contemplados en el capítulo III, serán libremente accesibles y se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

5. Los suministradores de datos a los que atañan directamente actividades e informaciones específicas, tales como estadísticas y datos validados, podrán acceder de forma individual a esas informaciones.

## CAPÍTULO VI

**DISPOSICIONES FINALES**

## Artículo 22

**Medios de recurso**

Los Estados miembros garantizarán que las decisiones que se adopten en virtud del presente Reglamento estén debidamente motivadas y queden sujetas a un procedimiento efectivo de revisión y/o recurso.

## Artículo 23

**Medidas transitorias**

Si en el transcurso del primer período de referencia decidieren adoptar a nivel de bloque funcional de espacio aéreo un plan de rendimiento con objetivos, los Estados miembros garantizarán que:

- dicho plan sustituya a los planes nacionales a partir del 1 de enero de uno de los años del período de referencia;
- la duración del plan no sobrepase lo que reste del período de referencia;
- el plan demuestre que sus objetivos de rendimiento son al menos tan ambiciosos como el conjunto de los objetivos nacionales anteriores.

## Artículo 24

**Revisión del sistema**

La Comisión procederá no después del 1 de julio de 2013 a una revisión del nivel de efectividad del proceso. Además, antes de que finalice 2014 y con carácter periódico a partir de entonces, revisará el sistema de evaluación del rendimiento y analizará en especial su impacto, efectividad y alcance, teniendo debidamente en cuenta el trabajo realizado en este campo por la OACI.

## Artículo 25

**Modificaciones del Reglamento (CE) n° 2096/2005**

El Reglamento (CE) n° 2096/2005 queda modificado como sigue:

1) La sección 2.2 del anexo I se sustituye por el texto siguiente:

«2.2. **Gestión organizativa**

Cada proveedor de servicios de navegación aérea deberá presentar un plan empresarial que cubra un período mínimo de cinco años. El plan:

- establecerá los objetivos y metas generales del proveedor y su estrategia para alcanzarlos, manteniendo la coherencia con cualquier otro plan general de plazo más largo que pueda tener aquel, así como con los requisitos de la Unión Europea aplicables para el desarrollo de las infraestructuras o de otras tecnologías;
- contendrá unos objetivos de rendimiento adecuados en materia de seguridad, capacidad, medio ambiente y rentabilidad, según el caso.

Los elementos previstos en las letras a) y b) serán coherentes con los planes de rendimiento nacionales o de bloques funcionales de espacio aéreo a los que se refiere el artículo 11 del Reglamento (CE) n° 549/2004, así como, en el caso de los datos de seguridad, coherentes, cuando proceda, con el programa de seguridad estatal previsto en la norma 2.27.1 del anexo 11 de la OACI, modificada desde el 20 de julio de 2009 por la enmienda 47B-A.

El proveedor de servicios de navegación aérea presentará para los principales proyectos de inversión los oportunos justificantes en materia económica y de seguridad, incluyendo, en su caso, el impacto estimado de esos proyectos en los objetivos de rendimiento previstos en la letra b) anterior e indicando las inversiones que obedezcan a los requisitos legales relacionados con la aplicación del programa SESAR.

El proveedor, además, presentará cada año para el siguiente un plan anual que precise con más detalle los diferentes aspectos del plan empresarial y describa cualquier cambio introducido en él.

El plan anual contendrá los elementos siguientes sobre el nivel y calidad del servicio que se espere en materia de capacidad, seguridad, medio ambiente y rentabilidad, según el caso:

<sup>(1)</sup> DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

- a) información sobre la aplicación de nuevas infraestructuras u otros avances y una explicación de la forma en que aquellas o estos vayan a contribuir a mejorar el rendimiento del proveedor, incluidos el nivel y la calidad de sus servicios;
- b) unos indicadores de rendimiento que, siendo coherentes con el plan de rendimiento nacional o de bloque funcional de espacio aéreo al que se refiere el artículo 11 del Reglamento (CE) n° 549/2004, sirvan para realizar una evaluación razonable del nivel y calidad de los servicios;
- c) información sobre las medidas previstas para limitar los riesgos identificados en el plan de seguridad del proveedor, incluyendo unos indicadores que sirvan para controlar los riesgos de seguridad y, en su caso, el coste estimado de las medidas para limitarlos;
- d) la situación financiera que se prevea a corto plazo para el proveedor, así como cualquier cambio o impacto que afecte al plan empresarial.

El contenido de la parte del plan empresarial y del plan anual que esté consagrada al rendimiento deberá ser puesto a disposición de la Comisión, a solicitud suya, por el proveedor de servicios de navegación aérea en las condiciones que establezca la autoridad nacional de supervisión de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional.».

2) La sección 9 del anexo I se sustituye por el texto siguiente:

#### «9. REQUISITOS DE INFORMACIÓN

Los proveedores de servicios de navegación aérea deberán poder presentar un informe anual de sus actividades a la autoridad nacional de supervisión que sea competente. Dicho informe incluirá los resultados financieros del proveedor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 550/2004, así como su rendimiento operativo y cualquier actividad o cambio que sea significativo, particularmente en el ámbito de la seguridad.

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

Hecho en Bruselas, el 29 de julio de 2010.

El informe anual contendrá como mínimo:

- una evaluación del nivel de rendimiento del servicio prestado,
- una comparación del rendimiento del proveedor con los objetivos de rendimiento fijados en el plan empresarial, contrastando los rendimientos efectivos con el plan anual por medio de los indicadores de rendimiento establecidos en este,
- una explicación de las diferencias registradas respecto de los objetivos fijados y una indicación de las medidas adoptadas para solventar esas diferencias durante el período de referencia contemplado en el artículo 11 del Reglamento (CE) n° 549/2004,
- la evolución registrada en materia de operaciones e infraestructura,
- los resultados financieros, siempre que no se publiquen por separado en aplicación del artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 550/2004,
- información sobre el proceso de consultas formal con los usuarios de los servicios del proveedor,
- información sobre la política de recursos humanos.

Los proveedores de servicios de navegación aérea pondrán el contenido de estos informes anuales a disposición de la Comisión Europea, a solicitud suya, así como del público en las condiciones que establezca la autoridad nacional de supervisión de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional.».

#### Artículo 26

##### Entrada en vigor

1. El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. El capítulo V se aplicará a partir del 1 de enero de 2011. El primer período de referencia se iniciará el 1 de enero de 2012.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO

## ANEXO I

## INDICADORES DE RENDIMIENTO CLAVE (IRC)

**Sección 1: Indicadores para la fijación de los objetivos a nivel de la Unión Europea:**

## 1. INDICADORES DE RENDIMIENTO CLAVE EN MATERIA DE SEGURIDAD

- a) A nivel de la Unión Europea, el primer IRC en materia de seguridad será el nivel mínimo del primer IRC en esa materia que se define más abajo en la sección 2, punto 1, letra a), para los proveedores de servicios de navegación aérea y para las autoridades nacionales de supervisión.
- b) El segundo IRC de la Unión Europea en materia de seguridad será el porcentaje de aplicación de la escala de gravedad del instrumento de análisis de riesgos que se define más abajo en la sección 2, punto 1, letra b), dentro de los Estados donde esta reglamentación se aplique, con el fin de hacer posible una notificación armonizada de la evaluación de la gravedad que representen las infracciones de los mínimos de separación, las incursiones en pista y los sucesos técnicos específicos de ATM (siglas inglesas de «gestión del tránsito aéreo»).
- c) El tercer IRC de la Unión Europea en materia de seguridad será el nivel mínimo, al final del período de referencia, de la medida de cultura justa que se define más abajo en la sección 2, punto 1, letra c).

En el primer período de referencia, no habrá para los IRC arriba indicados ningún objetivo a nivel de la Unión Europea. Durante dicho período, la Comisión utilizará los datos que se recojan para validar esos IRC y evaluarlos a fin de garantizar que los riesgos de seguridad se identifiquen, limiten y gestionen adecuadamente. Sobre esta base, la Comisión revisará el presente anexo para adoptar, si fuere necesario, nuevos IRC de seguridad.

## 2. INDICADOR EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE

## 2.1. En el primer período de referencia:

A nivel de la Unión Europea, el primer IRC en materia de medio ambiente será la eficacia media del vuelo en ruta horizontal, entendida de la forma siguiente:

- el indicador de la eficacia media del vuelo en ruta horizontal es la diferencia entre la longitud de la parte en ruta de la trayectoria efectiva y la trayectoria óptima, que, en términos generales, viene representada por la ruta ortodrómica,
- el término «en ruta» se define como la distancia recorrida fuera de un círculo de 40 millas náuticas alrededor del aeropuerto,
- los vuelos que se toman en consideración a los efectos de este indicador son los siguientes:
  - a) todos los vuelos IFR (siglas inglesas de «reglas de vuelo por instrumentos») comerciales que se efectúen dentro del espacio aéreo europeo;
  - b) cuando el punto de salida o de llegada de un vuelo se sitúa fuera del espacio aéreo europeo, solo se tiene en cuenta la parte del vuelo que corresponda a dicho espacio,
- los vuelos que no se toman en consideración son los circulares y aquellos otros que tengan lugar entre terminales separadas por una distancia ortodrómica inferior a 80 millas náuticas.

El segundo IRC de la Unión Europea en materia de medio ambiente será el uso eficaz de las estructuras de espacio aéreo cívico/militar, como, por ejemplo, las rutas condicionales (CDR). Durante el primer período de referencia, este indicador será controlado por la Comisión. La fijación de objetivos se iniciará a partir del segundo período de referencia.

## 2.2. A partir del segundo período de referencia, se desarrollará un tercer IRC de medio ambiente a nivel de la Unión Europea para abordar las cuestiones medioambientales específicas relativas a los servicios de navegación aérea aeroportuarios.

## 3. INDICADOR EN MATERIA DE CAPACIDAD

## 3.1. En el primer período de referencia:

A nivel de la Unión Europea, el IRC en materia de capacidad serán los minutos de retraso ATFM (siglas inglesas de «gestión de afluencia del tránsito aéreo») en ruta por vuelo, entendido de la forma siguiente:

- a) el retraso ATFM en ruta es el calculado por la unidad central de ATFM, prevista en el Reglamento (UE) nº 255/2010 de la Comisión, de 25 de marzo de 2010, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo <sup>(1)</sup>, y que se expresa como la diferencia entre la hora de despegue solicitada por el operador de la aeronave en el último plan de vuelo presentado y la hora de despegue calculada y atribuida por la unidad central de ATFM;

(1) DO L 80 de 26.3.2010, p. 10.

- b) el indicador incluye todos los vuelos IFR dentro del espacio aéreo europeo y cubre las causas de retraso ATFM;
- c) el indicador se calcula para todo el año civil.

Con el fin de preparar el desarrollo de un segundo IRC de la Unión Europea en materia de capacidad, la Comisión procederá desde el primer período de referencia a la recogida, refundición y seguimiento de los datos que se indican a continuación:

- a) el total de retrasos ATFM imputables a los servicios de navegación aérea de aproximación y aeroportuarios;
- b) el tiempo suplementario en fase de rodaje de salida;
- c) en el caso de los aeropuertos con más de 100 000 movimientos comerciales al año, el tiempo suplementario pasado en la zona ASMA (siglas inglesas de zona de secuenciación y cómputo de llegadas).

3.2. A partir del segundo período de referencia y sobre la base del seguimiento descrito en el punto 3.1, se desarrollará un segundo IRC de capacidad a nivel de la Unión Europea para abordar las cuestiones de capacidad específicas relativas a los servicios de navegación aérea aeroportuarios.

#### 4. INDICADOR EN MATERIA DE RENTABILIDAD

4.1. En el primer período de referencia:

A nivel de la Unión Europea, el IRC en materia de rentabilidad será el tipo unitario medio determinado a ese nivel para los servicios de navegación aérea en ruta, entendido de la forma siguiente:

- a) el indicador es el resultado de la relación entre los costes determinados y el tránsito, expresado en unidades de servicio, que se espere durante el período a nivel de la Unión Europea, tal y como figure en las hipótesis manejadas por la Comisión para establecer los objetivos a ese nivel en aplicación del artículo 9, apartado 4;
- b) el indicador debe expresarse en euros y en términos reales;
- c) el indicador ha de establecerse para cada uno de los años del período de referencia.

Durante el primer período de referencia, la Comisión procederá, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1794/2006, a la recogida, refundición y seguimiento de los costes y los tipos unitarios de los servicios de navegación aérea de aproximación.

4.2. A partir del segundo período de referencia, el segundo IRC de la Unión Europea en materia de rentabilidad será el tipo unitario medio determinado a nivel de la Unión para los servicios de navegación aérea de aproximación.

### **Sección 2: Indicadores para la fijación de los objetivos a nivel nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo (BFEA):**

#### 1. INDICADORES DE RENDIMIENTO CLAVE EN MATERIA DE SEGURIDAD

- a) A nivel nacional/de BFEA, el primer IRC en materia de seguridad será el grado de eficacia de la gestión de la seguridad, medido con un método que se base en el *Safety Maturity Survey Framework* (marco de examen de la madurez de seguridad) de la gestión del tránsito aéreo. Desarrollado conjuntamente por la Comisión, los Estados miembros, la AESA y Eurocontrol, este indicador será adoptado por la Comisión antes de iniciarse el primer período de referencia. Durante ese período, las autoridades nacionales de supervisión procederán al seguimiento y publicación de estos IRC, y los Estados miembros podrán fijar los objetivos correspondientes.
- b) El segundo IRC nacional/de BFEA en materia de seguridad será la aplicación de la escala de gravedad del instrumento de análisis de riesgos para hacer posible una notificación armonizada de la evaluación a la que se someta la gravedad de las infracciones de los mínimos de separación, de las incursiones en pista y de los sucesos técnicos específicos de ATM en todos los centros de control del tránsito aéreo y en los aeropuertos con más de 150 000 movimientos de transporte aéreo comerciales al año comprendidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento (valores sí/no). Desarrollada conjuntamente por la Comisión, los Estados miembros, la AESA y Eurocontrol, la escala de gravedad será adoptada por la Comisión antes de que se inicie el primer período de referencia. Durante ese período, las autoridades nacionales de supervisión procederán al seguimiento y publicación de estos IRC, y los Estados miembros podrán fijar los objetivos correspondientes.
- c) El tercer IRC nacional/de BFEA en materia de seguridad será la notificación de la cultura justa. Desarrollada conjuntamente por la Comisión, los Estados miembros, la AESA y Eurocontrol, esta medida será adoptada por la Comisión antes de que comience el primer período de referencia. Durante ese período, las autoridades nacionales de supervisión procederán al seguimiento y publicación de la medida, y los Estados miembros podrán fijar los objetivos correspondientes.

## 2. INDICADOR EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE

- 2.1. En el primer período de referencia, no habrá ningún IRC obligatorio a nivel nacional/de BFEA en materia de medio ambiente.

Sin perjuicio de las disposiciones locales en materia de medio ambiente, los Estados miembros colaborarán con la Comisión para establecer en esa materia un IRC que, permitiendo abordar las cuestiones medioambientales específicas relativas a los servicios de navegación aérea aeroportuarios, comience a aplicarse a partir del segundo período de referencia.

- 2.2. Durante el segundo período de referencia, el IRC medioambiental a nivel nacional/de BFEA será el desarrollo a ese nivel de un proceso de mejora del diseño de las rutas antes de que finalice el período, incluida la eficacia en el uso de las estructuras de espacio aéreo cívico/militar, como, por ejemplo, las rutas condicionales (CDR).

## 3. INDICADOR EN MATERIA DE CAPACIDAD

- 3.1. En el primer período de referencia:

A nivel nacional/de BFEA, el IRC de capacidad serán los minutos de retraso ATFM en ruta por vuelo, entendido de la forma siguiente:

- a) el indicador es el que se define en la sección 1, punto 3.1;
- b) el indicador ha de establecerse para cada uno de los años del período de referencia.

Con el fin de preparar el desarrollo de un segundo IRC de capacidad a nivel nacional/de BFEA, los Estados miembros notificarán a partir del primer período de referencia:

- a) el total de retrasos ATFM imputables a los servicios de navegación aérea de aproximación y aeroportuarios;
  - b) el tiempo suplementario en fase de rodaje de salida;
  - c) en el caso de los aeropuertos con más de 100 000 movimientos comerciales al año, el tiempo suplementario pasado en la zona ASMA (siglas inglesas de zona de secuenciación y cómputo de llegadas).
- 3.2. A partir del segundo período de referencia, se aplicará un segundo IRC de capacidad a nivel nacional/de BFEA para abordar las cuestiones de capacidad específicas relativas a los servicios de navegación aérea de aproximación y aeroportuarios.

## 4. INDICADOR EN MATERIA DE RENTABILIDAD

- 4.1. En el primer período de referencia, el IRC de rentabilidad a nivel nacional/de BFEA será el tipo unitario determinado a ese nivel para los servicios de navegación aérea en ruta, entendido de la forma siguiente:

- a) el indicador es el resultado de la relación entre los costes determinados y el tránsito previsto que figure en los planes de rendimiento en aplicación del artículo 10, apartado 3, letras a) y b);
- b) el indicador debe expresarse en moneda nacional y en términos reales;
- c) el indicador ha de establecerse para cada uno de los años del período de referencia.

Además, de acuerdo con el Reglamento (CE) n° 1794/2006, los Estados miembros notificarán a la Comisión los costes y los tipos unitarios de sus servicios de navegación aérea de aproximación, justificando cualquier desviación que se produzca respecto de las previsiones.

- 4.2. A partir del segundo período de referencia, se aplicará un segundo IRC de capacidad a nivel nacional/de BFEA, que será el tipo o tipos unitarios determinados a ese nivel para los servicios de navegación aérea de aproximación.

## ANEXO II

**MODELO DE PLAN DE RENDIMIENTO**

Los planes de rendimiento a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo (BFEA) se basarán en la estructura siguiente:

**1. INTRODUCCIÓN**

- 1.1. Descripción de la situación (ámbito de aplicación del plan, entidades cubiertas, plan nacional o de BFEA, etc.).
- 1.2. Descripción del contexto macroeconómico previsto para el período de referencia, incluyendo hipótesis generales (previsiones de tránsito, tendencia del tipo unitario, etc.).
- 1.3. Descripción de los resultados de la consulta realizada a las partes interesadas para preparar el plan de rendimiento (principales cuestiones planteadas por los participantes y, en su caso, compromisos acordados).

**2. OBJETIVOS DE RENDIMIENTO A NIVEL NACIONAL Y/O DE BLOQUE FUNCIONAL DE ESPACIO AÉREO**

- 2.1. Objetivos de rendimiento en cada ámbito de rendimiento clave, fijados con referencia a cada indicador de rendimiento clave, durante la totalidad del período de referencia, con indicación de valores anuales para su utilización en las tareas de seguimiento y de incentivación:

**a) Seguridad**

- Eficacia de la gestión de la seguridad: objetivos a nivel nacional/de BFEA, definidos de conformidad con la sección 2, punto 1, letra a), del anexo I para cada año del período de referencia (facultativo en el caso del primer período).
- Aplicación de la escala de gravedad del instrumento de análisis de riesgos: objetivos a nivel nacional/de BFEA, definidos de conformidad con la sección 2, punto 1, letra b), del anexo I para cada año del período de referencia (valores sí/no).
- Cultura justa: objetivos a nivel nacional/de BFEA, definidos de conformidad con la sección 2, punto 1, letra c), del anexo I para cada año del período de referencia (facultativo en el caso del primer período).

**b) Capacidad**

- Minutos de retraso ATFM en ruta por vuelo.

**c) Medio ambiente**

- Descripción del proceso de mejora a nivel nacional/de BFEA del diseño de rutas (facultativo en el caso del primer período de referencia).

**d) Rentabilidad**

- Costes determinados, para cada año del período de referencia, de los servicios de navegación aérea en ruta y de aproximación fijados de conformidad con las disposiciones del artículo 15, apartado 2, letras a) y b), del Reglamento (CE) n° 550/2004 y en aplicación de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1794/2006.
- Previsiones relativas a las unidades de servicio en ruta para cada año del período de referencia.
- Como consecuencia, tipos unitarios determinados para el período de referencia.
- Descripción y justificación del rendimiento del capital accionario de los proveedores de servicios de navegación aérea en relación con los riesgos efectivos que estos corran.
- Descripción de las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento, con un análisis de su pertinencia respecto del Plan Maestro ATM Europeo y de su coherencia con los principales ámbitos y orientaciones de avance y cambio establecidos en él.

- 2.2. Descripción y explicación de la coherencia de los objetivos de rendimiento con los objetivos de rendimiento fijados a nivel de la Unión Europea.

- 2.3. Descripción y explicación de los importes prorrogados de los años anteriores al período de referencia.

- 2.4. Descripción de los parámetros utilizados por los Estados miembros para determinar la distribución de riesgos y los incentivos.

### 3. CONTRIBUCIÓN DE CADA ENTIDAD RESPONSABLE

- 3.1. Objetivos de rendimiento individuales de cada entidad responsable.
- 3.2. Descripción de los mecanismos de incentivación que vayan a aplicarse a cada entidad con el fin de impulsar el cumplimiento de los objetivos dentro del período de referencia.

### 4. DIMENSIÓN MILITAR DEL PLAN

Descripción de la dimensión cívico-militar del plan, indicando la contribución que haga al aumento de la capacidad la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo, con la debida atención a la eficacia de la misión militar, y precisando, si se considerare necesario, unos indicadores y unos objetivos de rendimiento que, además de pertinentes, sean acordes con los indicadores y objetivos del plan de rendimiento.

### 5. ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD Y COMPARACIÓN CON EL PLAN DE RENDIMIENTO ANTERIOR

- 5.1. Sensibilidad a las hipótesis exteriores.
- 5.2. Comparación con el plan de rendimiento anterior (no aplicable en el caso del primer período de referencia).

### 6. APLICACIÓN DEL PLAN DE RENDIMIENTO

Descripción de las medidas establecidas por las autoridades nacionales de supervisión para alcanzar los objetivos de rendimiento, como, por ejemplo:

- mecanismos de seguimiento para garantizar la aplicación de los programas de seguridad de los servicios de navegación aérea y de los planes empresariales,
  - dispositivos para el seguimiento y la notificación de la aplicación de los planes de rendimiento, incluidas las pautas que deban seguirse para corregir la situación en caso de que los objetivos no se cumplan durante el período de referencia.
-



## ANEXO III

**CRITERIOS PARA EVALUAR LA COHERENCIA ENTRE LOS OBJETIVOS DE RENDIMIENTO A NIVEL DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS FIJADOS A NIVEL NACIONAL O DE BLOQUE FUNCIONAL DE ESPACIO AÉREO**

La Comisión utilizará los criterios de evaluación siguientes:

**1. Criterios generales**

- a) Cumplimiento de los requisitos relativos a la elaboración y adopción del plan de rendimiento, con especial atención a la motivación que se recoja en él.
- b) Análisis de los hechos, teniendo en cuenta la situación general de cada Estado.
- c) Interrelaciones entre todos los objetivos de rendimiento.
- d) Niveles de rendimiento al comienzo del período de referencia y margen consiguiente de posibles mejoras.

**2. Seguridad**

- a) Eficacia de la gestión de la seguridad: el margen complementario tanto para los proveedores de servicios de navegación aérea como para las autoridades nacionales de supervisión, manejado en el plan de rendimiento y evaluado por la Comisión, deberá ser, al final del período de referencia, igual o superior a los valores del indicador correspondiente a nivel de la Unión Europea (facultativo en el caso del primer período de referencia).
- b) Aplicación de la escala de gravedad del instrumento de análisis de riesgos: el indicador de rendimiento clave local que se define en la sección 2, punto 1, letra b), del anexo I deberá ser coherente en cada año del período de referencia con el indicador establecido a nivel de la Unión Europea.
- c) Cultura justa: el nivel del objetivo de rendimiento a nivel nacional/de BFEA medido al final del período de referencia con el indicador de rendimiento clave que se define en la sección 2, punto 1, letra c), del anexo I deberá ser igual o superior al objetivo a nivel de la Unión Europea que se haya definido de conformidad con la sección 1, punto 1, letra c) del anexo I (facultativo en el caso del primer período de referencia).

**3. Medio ambiente**

*Diseño de rutas*: no aplicable durante el primer período de referencia. Durante el segundo, se evaluará el procedimiento de diseño de rutas utilizado en el plan de rendimiento.

**4. Capacidad**

Nivel de retrasos: comparación entre el nivel de retrasos ATFM en ruta previsto en el plan de rendimiento y un valor de referencia determinado por el procedimiento de planificación de capacidad de Eurocontrol.

**5. Rentabilidad**

- a) Tendencia de los tipos unitarios: evaluación de las posibilidades de que los tipos unitarios determinados que se presenten en el plan de rendimiento evolucionen de forma coherente con el objetivo de rentabilidad a nivel de la Unión Europea y contribuyan convenientemente a la consecución de ese objetivo tanto durante la totalidad del período referencia como en cada uno de los años que lo compongan.
- b) Nivel de los tipos unitarios determinados: comparación entre los tipos unitarios locales presentados en el plan de rendimiento y el tipo unitario medio de los Estados miembros o de los bloques funcionales de espacio aéreo que tengan un entorno operativo y económico similar definido por la Comisión.
- c) Rendimiento del capital accionario: evaluación del rendimiento del capital accionario de los proveedores de servicios de navegación aérea en relación con los riesgos efectivos que estos corran.
- d) Hipótesis manejadas en las previsiones de tránsito: comparación entre las previsiones de unidades de servicio locales utilizadas en el plan de rendimiento y alguna previsión de referencia, como las previsiones de tránsito del *Statistics and Forecast Service* (servicio de estadísticas y previsiones) (STATFOR) de Eurocontrol.
- e) Hipótesis económicas: comprobación de que las hipótesis de inflación utilizadas en el plan de rendimiento sean acordes con alguna previsión de referencia, como las efectuadas por el Fondo Monetario Internacional (FMI) o por Eurostat.

## ANEXO IV

**LISTA DE LOS DATOS QUE HAN DE FACILITARSE A LOS EFECTOS DEL PRESENTE REGLAMENTO****1. POR PARTE DE LAS AUTORIDADES NACIONALES:****1.1. Tipos de datos**

A los efectos de la evaluación del rendimiento, las autoridades nacionales facilitarán los datos siguientes:

- a) la información requerida para cumplir el indicador de rendimiento clave en materia de seguridad que se define en la sección 2, punto 1, letra a) del anexo I;
- b) el programa de seguridad estatal exigido en la norma 2.27.1 del anexo 11 de la OACI, modificada desde el 20 de julio de 2009 por la enmienda 47-B.

Además, las autoridades nacionales garantizarán que los datos siguientes se hallen disponibles para los fines de la evaluación del rendimiento:

- c) los datos manejados y calculados por la unidad central ATFM (siglas inglesas de «gestión de afluencia del tránsito aéreo») definida en el Reglamento (UE) n° 255/2010, como, por ejemplo, planes de vuelo para el tránsito aéreo general en virtud de las reglas IFR («reglas de vuelo por instrumentos»), información sobre el encaminamiento real, datos de vigilancia, retrasos ocasionados por la gestión del tránsito aéreo en ruta y en aeropuertos, excepciones aplicadas a las medidas de gestión de la afluencia del tránsito aéreo, respeto de las franjas horarias en esa gestión o frecuencia del uso de rutas condicionales;
- d) las incidencias de seguridad relacionadas con la gestión del tránsito aéreo que se definen en el requisito reglamentario de seguridad de Eurocontrol —norma ESARR 2, edición 3.0— sobre información y evaluación de incidentes de seguridad ATM;
- e) los informes de seguridad de las autoridades nacionales de supervisión a las que se refieren los artículos 6, 7 y 14 del Reglamento (CE) n° 1315/2007 de la Comisión <sup>(1)</sup>, así como los informes de esas mismas autoridades sobre la resolución de las deficiencias de seguridad que se sometan a planes de acciones correctivas;
- f) la información pertinente sobre las recomendaciones de seguridad y las acciones correctivas que se adopten a partir de los análisis e investigaciones consagrados a los incidentes ATM, de conformidad con la Directiva 94/56/CE del Consejo <sup>(2)</sup>, sobre la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, y la Directiva 2003/42/CE, relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil;
- g) la información oportuna sobre los elementos establecidos para impulsar la aplicación de una cultura justa;
- h) los datos necesarios para apoyar las funciones contempladas en el artículo 4, letras m) y n), del Reglamento (CE) n° 2150/2005 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2005, por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo <sup>(3)</sup>.

**1.2. Periodicidad y plazos del suministro de datos**

Los datos previstos en el punto 1.1, letras a), b), d), e), g) y h), se facilitarán anualmente.

Los datos previstos en el punto 1.1, letras c) y f), se facilitarán mensualmente.

**2. POR PARTE DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

La presente sección se aplicará a los proveedores de servicios de navegación aérea que presten los servicios contemplados en el artículo 1, apartado 2. En casos concretos, las autoridades nacionales podrán someter a esta sección a algún proveedor que no entre en el ámbito de aplicación de esa disposición. De hacerlo así, deberán comunicárselo a la Comisión.

**2.1. Tipos de datos**

A los efectos de la evaluación del rendimiento, los proveedores de servicios de navegación aérea facilitarán los datos siguientes:

- a) los datos previstos en la Especificación de Eurocontrol relativa a la difusión de información económica, edición 2.6 de 31 de diciembre de 2008 (referencia EUROCONTROL-SPEC-0117);
- b) los informes anuales y la parte relativa al rendimiento de los planes empresariales y de los planes anuales establecidos por los proveedores de servicios de navegación aérea de conformidad con las secciones 2.2 y 9 del anexo I del Reglamento por el que se establecen requisitos comunes;

<sup>(1)</sup> DO L 291 de 9.11.2007, p. 16.

<sup>(2)</sup> DO L 319 de 12.12.1994, p. 14.

<sup>(3)</sup> DO L 342 de 24.12.2005, p. 20.

c) la información requerida para cumplir el indicador de rendimiento clave en materia de seguridad que se define en la sección 2, punto 1, letra a) del anexo I;

d) la información oportuna sobre los elementos establecidos para impulsar la aplicación de una cultura justa.

## 2.2. Periodicidad y plazos del suministro de datos

Los datos del año (n) previstos en el punto 2.1, letra a), se facilitarán anualmente antes del 15 de julio del año (n + 1), salvo los de carácter prospectivo, que se facilitarán a más tardar el 1 de noviembre del año (n + 1). El primer año (n) de referencia será 2010.

Los datos previstos en el punto 2.1, letras b) y c), se facilitarán anualmente.

## 3. POR PARTE DE LOS OPERADORES DE AEROPUERTO

La presente sección se aplicará a los operadores de aeropuerto que presten servicios en aeropuertos de la Unión Europea con más de 150 000 movimientos de transporte aéreo comerciales al año, así como a todos los aeropuertos coordinados y con horarios facilitados que tengan más de 50 000 de esos movimientos al año. En casos concretos, los Estados miembros podrán someter a esta sección a aeropuertos que no lleguen a ese umbral. De hacerlo así, deberán comunicárselo a la Comisión.

### 3.1. Definiciones

A los efectos de este anexo concreto, se aplicarán las definiciones siguientes:

- a) «identificación de aeropuerto»: la designación de un aeropuerto con el código estándar de cuatro letras de la OACI que se define en el Doc. 7910 de esta Organización (120ª edición – junio de 2006);
- b) «parámetros de coordinación»: las condiciones de coordinación que se definen en el Reglamento (CEE) n° 95/93;
- c) «capacidad aeroportuaria declarada»: los parámetros de coordinación presentados de una forma que describa el número máximo de franjas horarias por unidad de tiempo (período bloque) que pueda ser atribuido por el coordinador; la duración de los bloques puede variar y es posible, además, que varios bloques de diferente duración se superpongan para controlar la concentración de vuelos dentro de un determinado período de tiempo; el uso de valores de capacidad declarada para el conjunto de una estación significa que se ha fijado en una fase temprana la capacidad infraestructural estacional del aeropuerto;
- d) «matrícula de aeronave»: los caracteres alfanuméricos correspondientes al registro efectivo de una aeronave;
- e) «tipo de aeronave»: el código de designación del tipo de aeronave (de hasta 4 caracteres) indicado en las directrices de la OACI;
- f) «identificador de vuelo»: el grupo de caracteres alfanuméricos que se utiliza para identificar un vuelo;
- g) «aeródromo de salida codificado y aeródromo de destino codificado»: el aeropuerto que utilice el código de designación de aeropuertos de la OACI (4 letras) o de la IATA (3 letras);
- h) «sellos de tiempo *Out-Off-On-In* (fuera-aire-tierra-dentro)»: los datos siguientes, redondeados al minuto más próximo:
  - hora prevista de salida (fuera de calzos),
  - hora real fuera de calzos,
  - hora real de despegue,
  - hora real de aterrizaje,
  - hora prevista de llegada (en calzos),
  - hora real en calzos;
- i) «hora prevista de salida (fuera de calzos)»: la fecha y la hora programadas para que un vuelo salga del puesto de salidas;
- j) «hora real fuera de calzos»: la fecha y la hora efectivas en que la aeronave abandona la posición de estacionamiento (remolcada o con su propio motor);
- k) «hora real de despegue»: la fecha y la hora efectivas en que la aeronave despegue de la pista (repliegue del tren);

- l) «hora real de aterrizaje»: la fecha y la hora efectivas en que la aeronave aterriza (toma de contacto);
- m) «hora prevista de llegada (en calzos)»: la fecha y la hora programadas para que un vuelo llegue al puesto de llegadas;
- n) «hora real en calzos»: la fecha y la hora efectivas en que se accionan los frenos de estacionamiento en el puesto de llegadas;
- o) «reglas de vuelo»: las normas utilizadas para conducir el vuelo: «IFR» para las aeronaves que vuelan de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos definidas en el anexo 2 del Convenio de Chicago; «VFR» para las aeronaves que vuelan de acuerdo con las reglas de vuelo visual que se definen en ese mismo anexo; y «OAT» (tráfico aéreo militar) para las aeronaves estatales que no siguen las reglas definidas en el anexo 2 del Convenio de Chicago;
- p) «tipo de vuelo»: el tipo «IFR», correspondiente a las aeronaves que vuelan de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos definidas en el anexo 2 del Convenio de Chicago de 1944 (décima edición – julio de 2005), y el tipo «VFR», correspondiente a las aeronaves que vuelan de acuerdo con las reglas de vuelo visual que se definen en ese mismo anexo;
- q) «turno de llegada al aeropuerto y turno de salida del aeropuerto»: la franja horaria asignada en un aeropuerto a un vuelo de llegada o de salida tal y como se define en el Reglamento (CEE) n° 95/93;
- r) «designador de pista de llegada y designador de pista de salida»: el identificador de la OACI que designa la pista de aterrizaje y la de despegue (por ejemplo, 10L);
- s) «puesto de llegada»: el designador de la primera posición de estacionamiento ocupada por la aeronave a su llegada al aeropuerto;
- t) «puesto de salida»: el designador de la última posición de estacionamiento ocupada por la aeronave antes de su salida del aeropuerto;
- u) «causas de retraso»: los códigos de retraso estándar de la IATA que se recogen en el anexo 2 del documento de la ecoDa sobre los retrasos del transporte aéreo en Europa (Digest – Annual 2008 Delays to Air Transport in Europe) <sup>(1)</sup>, junto con la duración del retraso; cuando el retraso puede atribuirse a varias causas, es preciso facilitar una lista de estas;
- v) «información sobre deshielo/antihielo»: la indicación de si se han realizado o no operaciones de deshielo o de antihielo y, en caso afirmativo, en qué lugar (antes de abandonar el puesto de salida o a distancia de este, después de que la aeronave lo haya abandonado, es decir, ya fuera de calzos);
- w) «cancelación operativa»: cualquier vuelo programado de llegada o de salida en el que se reúnan las condiciones siguientes:
  - el vuelo recibió una franja horaria de aeropuerto, y
  - fue confirmado por la compañía aérea el día antes de las operaciones y/o figuraba ese día en la lista diaria de vuelos programados elaborada por el operador del aeropuerto, pero
  - su aterrizaje o su despegue no llega a tener lugar.

### 3.2. Tipos de datos

#### 3.2.1. Los operadores de aeropuertos coordinados y con horarios facilitados suministrarán los datos siguientes:

- la identificación del aeropuerto,
- la capacidad aeroportuaria declarada,
- todos los parámetros de coordinación pertinentes para los servicios de navegación aérea,
- en su caso, el nivel de calidad previsto para el servicio (retraso, puntualidad, etc.) asociado a la declaración de la capacidad aeroportuaria,
- una descripción detallada de los indicadores que se utilicen para determinar, en su caso, el nivel de calidad previsto para el servicio.

#### 3.2.2. A los efectos de la evaluación del rendimiento, los operadores de aeropuerto facilitarán los datos operativos siguientes por cada vuelo que aterrice o que despegue:

- la matrícula de la aeronave,
- el tipo de aeronave,
- el identificador del vuelo,

<sup>(1)</sup> [https://extranet.eurocontrol.int/http://prisme-web.hq.corp.eurocontrol.int/ecoda/coda/public/estándar\\_page/codarep/2008/2008DIGEST.pdf](https://extranet.eurocontrol.int/http://prisme-web.hq.corp.eurocontrol.int/ecoda/coda/public/estándar_page/codarep/2008/2008DIGEST.pdf)

- el código del aeródromo de salida y de destino,
  - los sellos de tiempo *Out-Off-On-In*,
  - las reglas de vuelo y el tipo de vuelo,
  - los turnos de llegada al aeropuerto y de salida de él, en su caso,
  - el designador de la pista de llegada y de la pista de salida,
  - los puestos de llegada y de salida,
  - las causas de retraso, en su caso (únicamente para los vuelos de salida),
  - la información sobre las operaciones de deshielo/antihielo, en su caso.
- 3.2.3. A los efectos de la evaluación del rendimiento, los operadores de aeropuerto facilitarán los datos operativos siguientes por cada cancelación operativa:
- el identificador del vuelo,
  - el tipo de aeronave,
  - los aeropuertos de salida y de destino programados,
  - los turnos de llegada al aeropuerto y de salida de él, en su caso,
  - el motivo de la cancelación.
- 3.2.4. A los efectos, asimismo, de la evaluación del rendimiento, los operadores de aeropuerto podrán facilitar lo siguiente:
- informes voluntarios sobre la degradación o interrupción de los servicios de navegación aérea en los aeropuertos,
  - informes voluntarios sobre los incidentes que afecten a la seguridad de los servicios de navegación aérea,
  - informes voluntarios sobre las deficiencias de capacidad de una terminal,
  - informes voluntarios sobre las reuniones de consulta con los proveedores de servicios de navegación aérea y los Estados.
- 3.3. **Periodicidad y plazos del suministro de datos**
- Los datos contemplados en el punto 3.2.1 se facilitarán dos veces al año de acuerdo con el calendario previsto en el artículo 6 del Reglamento (CEE) n° 95/93.
- Los datos contemplados en los puntos 3.2.2 y 3.2.3 se facilitarán, en su caso, mensualmente, dentro del mes siguiente a aquel en que haya tenido lugar el vuelo.
- Los informes contemplados en el punto 3.2.4 podrán facilitarse en cualquier momento.
4. POR PARTE DE LOS COORDINADORES DE AEROPUERTO
- 4.1. **Tipos de datos**
- A los efectos de la evaluación del rendimiento, los coordinadores de aeropuerto facilitarán los datos siguientes:
- Los datos previstos en el artículo 4, apartado 8, del Reglamento (CEE) n° 95/93.
- 4.2. **Periodicidad y plazos del suministro de datos**
- Los datos se facilitarán dos veces al año de acuerdo con el calendario previsto en el artículo 6 del Reglamento (CEE) n° 95/93.
5. POR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS
- La presente sección se aplicará a las compañías aéreas que operen dentro del espacio aéreo europeo más de 35 000 vuelos al año, calculados como media de los tres años anteriores.

### 5.1. Definiciones

5.1.1. A los efectos de este anexo, se aplicarán las mismas definiciones que las recogidas en el punto 3.1 del presente anexo, así como las dos siguientes:

- a) «combustible quemado»: la cantidad real de combustible que se consume durante el vuelo (de puerta a puerta);
- b) «peso real en rampa»: el número efectivo de toneladas métricas que pesa la aeronave antes del encendido de los motores.

### 5.2. Tipos de datos

5.2.1. A los efectos de la evaluación del rendimiento, las compañías aéreas facilitarán los datos siguientes por cada uno de los vuelos que operen dentro del ámbito geográfico del presente Reglamento:

- la matrícula de la aeronave,
- el identificador del vuelo,
- las reglas de vuelo y el tipo de vuelo,
- el código del aeropuerto de salida y de destino,
- el designador de la pista de llegada y de la pista de salida, en su caso,
- los puestos de llegada y de salida, en su caso,
- los sellos de tiempo *Out-Off-On-In* programados y efectivos,
- las causas de retraso,
- la información sobre las operaciones de deshielo/antihielo, en su caso.

5.2.2. A los efectos de la evaluación del rendimiento, las compañías aéreas facilitarán los datos contemplados en el punto 3.2.3 por cada cancelación operativa que se produzca dentro del ámbito geográfico del presente Reglamento.

5.2.3. Además de los datos que se suministren en cumplimiento de lo dispuesto en el anexo IV, parte B, de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo <sup>(1)</sup>, las compañías aéreas podrán facilitar a la Comisión los datos siguientes por cada uno de los vuelos que operen dentro del ámbito geográfico del presente Reglamento:

- el combustible quemado,
- el peso real en rampa.

5.2.4. A los efectos, asimismo, de la evaluación del rendimiento, las compañías aéreas podrán facilitar lo siguiente:

- informes voluntarios sobre el acceso al espacio aéreo,
- informes voluntarios sobre la degradación o interrupción de los servicios de navegación aérea en los aeropuertos,
- informes voluntarios sobre los incidentes que afecten a la seguridad de los servicios de navegación aérea,
- informes voluntarios sobre las deficiencias de capacidad en ruta, la limitación del nivel de los vuelos o los cambios de ruta,
- informes voluntarios sobre las reuniones de consulta con los proveedores de servicios de navegación aérea y los Estados.

### 5.3. Periodicidad del suministro de datos

Los datos contemplados en los puntos 5.2.1, 5.2.2 y 5.2.3 se facilitarán mensualmente.

Los informes contemplados en el punto 5.2.4 podrán facilitarse en cualquier momento.

---

<sup>(1)</sup> DO L 275 de 25.10.2003, p. 32.