

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 390/2013 DE LA COMISIÓN

de 3 de mayo de 2013

por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red

(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>, modificado por el Reglamento (CE) n° 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 11,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 549/2004 requiere que se establezca un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red. Para definir los detalles del funcionamiento del sistema de evaluación del rendimiento, la Comisión debe adoptar normas de ejecución.
- (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, en consonancia con el marco de evaluación del Plan Maestro europeo de gestión del tránsito aéreo (ATM), teniendo al mismo tiempo debidamente en cuenta los objetivos de seguridad prioritarios.
- (3) El Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios) <sup>(3)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) n° 1070/2009, prevé el establecimiento de un sistema de tarificación y de proyectos comunes para ejecutar el Plan Maestro ATM. Tanto el sistema de tarificación como los proyectos comunes son determinantes para el éxito de la implementación del sistema de evaluación del rendimiento.

- (4) 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 relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo) <sup>(4)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) n° 1070/2009.
- (5) La Comisión puede ser asistida en la implementación del sistema de evaluación del rendimiento por un organismo de evaluación del rendimiento. Este organismo debe poder ofrecer asesoramiento independiente a la Comisión en todos los ámbitos que influyen en el rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red.
- (6) A la vista del hecho de que las autoridades nacionales de supervisión tienen un papel fundamental que desempeñar en la implementación del sistema de evaluación del rendimiento, los Estados miembros deben garantizar que estas estén en condiciones de ejercer eficazmente sus responsabilidades.
- (7) Para garantizar mejoras a largo plazo en el sentido del cumplimiento de las aspiraciones superiores de la sociedad, reflejados en el Plan Maestro Europeo ATM, el sistema de evaluación del rendimiento debe implementarse con una perspectiva que sobrepase un único período de referencia.
- (8) 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 servicios en ruta y los servicios de navegación aérea de aproximación.
- (9) El sistema de evaluación del rendimiento debe prever indicadores y objetivos vinculantes en todos los ámbitos de rendimiento clave, exigiendo el pleno logro y mantenimiento de los niveles de seguridad establecidos.

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

<sup>(2)</sup> DO L 300 de 14.11.2009, p. 34.

<sup>(3)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

<sup>(4)</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

- (10) Al adoptar los objetivos de rendimiento para toda la Unión en relación con un determinado período de referencia, la Comisión debe tener debida cuenta del nivel de rendimiento logrado en los períodos de referencia anteriores.
- (11) Dada la estrecha relación entre los diferentes ámbitos de rendimiento clave, las interdependencias entre los objetivos de rendimiento, habida cuenta de los objetivos de seguridad prioritarios, han de ser tenidas debidamente en cuenta en la preparación y control del sistema de evaluación del rendimiento.
- (12) Deben elaborarse planes de evaluación del rendimiento a nivel de los bloques funcionales de espacio aéreo que muestren, por razones de transparencia, la contribución de cada proveedor de servicios de navegación aérea dentro de un bloque funcional de espacio aéreo al logro de los objetivos, planes que deben ser monitorizados al nivel más adecuado.
- (13) Los planes de evaluación del rendimiento deben describir las medidas, tales como los sistemas de incentivos, dirigidas a las partes interesadas para que mejoren el rendimiento a todos los niveles. Debido a su carácter prioritario, la seguridad no debe ser objeto de incentivos.
- (14) Para que los puntos de vista de las partes interesadas sean oídos, deben realizarse consultas eficaces a los niveles nacional, de bloque funcional de espacio aéreo y de la Unión.
- (15) Para los casos en que concurran circunstancias que hayan sido imprevisibles en el momento de la adopción de los sistemas de evaluación del 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, lo que puede incluir la revisión de los objetivos de rendimiento de la Unión o locales.
- (16) La cooperación y coordinación civil-militar revisten la máxima importancia para la consecución de los objetivos del sistema de evaluación del rendimiento, teniendo debidamente en cuenta la eficacia de las misiones militares.
- (17) El sistema de evaluación del rendimiento debe aplicarse sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 549/2004, que tiene por objeto salvaguardar los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa.
- (18) Es preciso seleccionar indicadores de rendimiento clave que sean específicos y mensurables y que permitan atribuir responsabilidades para la consecución de los objetivos de rendimiento. Los objetivos asociados han de ser alcanzables, realistas y sujetos a un calendario y deben orientarse a favorecer efectivamente el rendimiento sostenible de los servicios de navegación aérea.
- (19) La implementación de objetivos de rendimiento vinculantes apoyada por incentivos de naturaleza financiera exige una relación adecuada con el Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea <sup>(1)</sup>.
- (20) Los indicadores clave de rendimiento y los objetivos de rendimiento deben establecerse e implementarse en sintonía con los objetivos y las normas de seguridad establecidos en el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup> y de sus normas de ejecución, así como con las medidas tomadas por la Unión para alcanzar y mantener estos objetivos.
- (21) La Comisión debe evaluar los planes y objetivos de rendimiento y confirmar su coherencia con los objetivos de la Unión y con el rendimiento global de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) europea, así como su contribución adecuada a los mismos. Si esta coherencia y contribución adecuadas no pueden confirmarse, la Comisión debe pedir que los planes y objetivos de rendimiento sean revisados y/o que se tomen medidas correctoras.
- (22) Durante los períodos de referencia, debe ponerse en marcha un proceso efectivo de control del rendimiento, incluida la recogida y difusión de datos, para garantizar que la evolución de este permita alcanzar los objetivos e introducir, en caso necesario, medidas correctoras.
- (23) Cuando, atendiendo a los resultados del control, la Comisión disponga de pruebas sustanciales de que los datos, los supuestos y las razones en el origen de la fijación de los objetivos iniciales ya no sean válidos, la Comisión puede decidir revisar los objetivos de rendimiento para la Unión o autorizar, a petición de un Estado miembro, la revisión de los objetivos locales.
- (24) La ejecución de las funciones de la red debe estar sujeta a objetivos de rendimiento. Por consiguiente, el presente Reglamento debe aplicarse al Gestor de la Red establecido con arreglo al artículo 3 del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red ATM y por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 691/2010 <sup>(3)</sup>. Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n° 677/2011 en consecuencia.
- (25) El 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 <sup>(4)</sup>, el artículo 26 del Reglamento (UE) n° 677/2011, y el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1216/2011 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 691/2010 de la Comisión, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red <sup>(5)</sup>, deben derogarse con efecto a partir del 1 de enero de 2015.
- (26) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Cielo Único.

<sup>(1)</sup> Véase la página 31 del presente Diario Oficial.

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

<sup>(3)</sup> DO L 185 de 15.7.2011, p. 1.

<sup>(4)</sup> DO L 201 de 3.8.2010, p. 1.

<sup>(5)</sup> DO L 310 de 25.11.2011, p. 3.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## CAPÍTULO 1

### DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 1

#### Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece las disposiciones 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 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en las que los Estados miembros son responsables de la prestación de servicios de navegación aérea.

2. A efectos de la definición de los objetivos y del control del rendimiento, el presente Reglamento se aplicará a los servicios de navegación aérea prestados:

- a) por los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (CE) n° 550/2004;
- b) por los proveedores de servicios meteorológicos, si han sido designados de conformidad con el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 550/2004;
- c) por el Gestor de la Red establecido de conformidad con el artículo 3, del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión.

El presente Reglamento será también de aplicación a los efectos de la definición de objetivos y del seguimiento del rendimiento en materia de rentabilidad a las autoridades o entidades cuyos costes puedan cobrarse a través de tasas de utilización conforme a lo especificado en el artículo 15, apartado 2, letra b) del Reglamento (CE) n° 550/2004 y en el artículo 6, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, los Estados miembros podrán decidir no aplicar el presente Reglamento a los servicios de navegación aérea de aproximación que se presten en algunos o en todos los aeropuertos con menos de 70 000 movimientos de transporte aéreo IFR al año. Además, informarán de ello a la Comisión.

4. Si ninguno de los aeropuertos de un Estado miembro alcanzase el umbral de 70 000 movimientos de transporte aéreo IFR al año, el presente Reglamento se aplicará como mínimo a aquel aeropuerto que presente el mayor número de movimientos de transporte aéreo IFR.

5. La fijación de los objetivos en materia de rentabilidad deberá aplicarse a los costes determinados definidos en el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), del Reglamento (CE) n° 550/2004.

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

- a) en el 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 aeropuertos, a los coordinadores de aeropuertos y a las compañías aéreas.

#### Artículo 2

#### Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «operador de aeropuerto»: el organismo gestor de un aeropuerto que, en conjunción o no con otras actividades, tiene asignada, conforme a la reglamentación nacional, la función de administrar y gestionar las instalaciones aeroportuarias, y la de coordinar y controlar las actividades de los diferentes operadores presentes en el aeropuerto o sistema aeroportuario correspondiente;
- 2) «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 implementación del sistema de evaluación del rendimiento;
- 3) «indicadores de rendimiento»: los que se utilicen para el control, evaluación comparativa y revisión del rendimiento;
- 4) «indicadores de rendimiento clave»: los que se utilicen para la fijación de objetivos de rendimiento;
- 5) «movimientos de transporte aéreo IFR»: la suma de los despegues y aterrizajes efectuados según las reglas de vuelo por instrumentos calculada como la media anual de los tres años civiles anteriores a la presentación de los planes de rendimiento;
- 6) «objetivo vinculante»: cualquier objetivo de rendimiento que adopte un Estado miembro como parte de un plan de rendimiento y que esté sujeto a un sistema de incentivos y/o a planes de medidas correctoras;
- 7) «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;
- 8) «costes determinados»: los costes que se definen en el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), del Reglamento (CE) n° 550/2004;

<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.

- 9) «autoridad nacional»: la autoridad reguladora y/o supervisora a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo cuyos costes puedan cobrarse a los usuarios del espacio aéreo si se incurren en el marco de la prestación de servicios de navegación aérea en aplicación del artículo 6, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013;
- 10) «cultura justa»: aquella en la que no se castigue a los operadores o 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;
- 11) «coordinador de aeropuerto»: la persona física o jurídica nombrada por un Estado miembro para llevar a cabo las funciones de coordinación en los aeropuertos coordinados indicados en el artículo 4 del 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>(1)</sup>;
- 12) «control del rendimiento»: el proceso continuo de recogida y análisis de datos para medir los resultados reales de un sistema en relación con los objetivos (clave) de rendimiento pertinentes y con los planes de rendimiento utilizando los indicadores (clave) de rendimiento enumerados en el artículo 9 y el anexo I;
- 13) «período de referencia»: el período de validez y aplicación de los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión y de los planes de rendimiento, tal como vienen definidos en el artículo 11, apartado 3, letra d), del Reglamento (CE) n° 549/2004;
- 14) «incurción en pista»: cualquier incidencia en un aeródromo que implique la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en la zona protegida de una superficie designada para el aterrizaje y despegue de aeronaves;
- 15) «dependencia de servicios de tránsito aéreo» («dependencia ATS»): la dependencia, ya sea civil o militar, responsable de prestar servicios de tránsito aéreo;
- 16) «servicios CNS, MET y AIS»: servicios de comunicación, navegación y vigilancia, servicios meteorológicos para la navegación aérea y servicios de información aeronáutica;
- 17) «acontecimiento excepcional»: circunstancias en que la capacidad ATM es anormalmente reducida de forma que el nivel de atrasos ATFM es anormalmente elevado a consecuencia de una limitación prevista inducida por un cambio operacional o técnico, de circunstancias meteorológicas adversas graves, de la indisponibilidad de grandes partes del espacio aéreo por causas o bien naturales, o bien políticas, de una huelga, y de la activación de la CCCAE (Célula de Coordinación de Crisis de la Aviación Europea) por el Gestor de la Red a consecuencia de una o de varias de estas causas;
- 18) «costes de reestructuración»: costes puntuales significativos incurridos por los proveedores de servicios de navegación aérea en el proceso de reestructuración debido a la introducción de nuevas tecnologías y procedimientos y modelos empresariales asociados para estimular la prestación integrada de servicios cuando el Estado miembro desea recu-

perar los costes en uno o más períodos de referencia; estos costes pueden ser los incurridos en el pago de indemnizaciones a los empleados, el cierre de centros de control del tráfico aéreo, la transferencia de actividades a nuevas localizaciones y la amortización de activos y/o la adquisición de participaciones estratégicas en otros proveedores de servicios de navegación aérea.

### 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. La Comisión nombrará el presidente y los miembros del organismo de evaluación del rendimiento.
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.
3. El organismo asistirá a la Comisión en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento, en particular en lo que se refiere a lo siguiente:
  - a) recogida, examen, validación y difusión de datos de rendimiento;
  - b) definición o adaptación de nuevos ámbitos de rendimiento clave en consonancia con los indicados en el Plan Maestro ATM, tal y como prevé el artículo 9, apartado 1, y de los indicadores de rendimiento clave correspondientes;
  - c) definición de unos indicadores de rendimiento clave que cubran, 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 de ruta como en los de aproximación;
  - d) establecimiento y revisión de los objetivos de rendimiento para toda la Unión;
  - e) fijación del umbral o de los umbrales de alerta a que se refiere el artículo 10, apartado 4, para activar los mecanismos establecidos en el artículo 19;
  - f) 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;
  - g) en su caso, evaluación de la compatibilidad de los umbrales de alerta adoptados en aplicación del artículo 19, apartado 3, con los umbrales de alerta que se establezcan a nivel de la Unión Europea en virtud del artículo 10, apartado 4;
  - h) en su caso, evaluación de los objetivos de rendimiento revisados o de las medidas correctoras adoptadas por los Estados miembros;
  - i) control, evaluación comparativa y análisis del rendimiento de los servicios de navegación aérea, incluidos la inversión y el gasto de capital, a los niveles local y de la Unión;
  - j) control, evaluación comparativa y análisis del rendimiento de las funciones de red;

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



- k) control permanente del rendimiento global de la red europea de gestión del tránsito aéreo (ATM), incluida la elaboración de informes anuales destinados al Comité del Cielo Único;
- l) 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;
- m) evaluación del plan de rendimiento del Gestor de la Red, incluida su coherencia con los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión;
- n) mantenimiento y apoyo en la coordinación de un calendario de consultas a las partes interesadas sobre los planes de rendimiento y las obligaciones de consulta referidas en el artículo 9, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013.
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 de evaluación del rendimiento 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) a los efectos del control del rendimiento global de la red europea de ATM, el organismo de evaluación del rendimiento deberá obtener de las autoridades nacionales de supervisión la información necesaria sobre los planes de rendimiento;
- b) el organismo de evaluación del rendimiento asistirá a las autoridades nacionales de supervisión, si estas así se lo solicitan, ofreciéndoles, a propósito de las cuestiones que conciernen al rendimiento, 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 de las variaciones en el rendimiento en el curso de los últimos cinco años, o análisis de proyecciones;
- c) las autoridades nacionales de supervisión podrán solicitar la asistencia del organismo de evaluación del rendimiento para determinar gamas de valores indicativos para la fijación de objetivos, teniendo en cuenta los objetivos a nivel de la Unión. A estos 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 los objetivos y normas establecidos y aplicados en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008, el organismo de evaluación del rendimiento cooperará, en su caso, con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) en la realización de las tareas previstas en el apartado 3 cuando estén relacionadas con la seguridad.
8. Para ejercer su función de control 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 aeropuertos, los coordinadores de aeropuertos y las compañías aéreas.

#### Artículo 4

##### Autoridades nacionales de supervisión

- Las autoridades nacionales de supervisión serán responsables de la elaboración 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.
- 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 competencias de inspección que sean adecuadas para el ejercicio de las tareas dispuestas en el artículo 20.
- 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 para la aplicación del presente Reglamento.

#### Artículo 5

##### Bloques funcionales de espacio aéreo

- Los Estados miembros deberán establecer planes de rendimiento a nivel de bloque funcional de espacio aéreo.
- Para cumplir la obligación prevista en el apartado 1, los Estados miembros:
  - garantizarán que el plan de rendimiento se ajuste al modelo establecido en el anexo II;
  - notificarán a la Comisión la identidad de la autoridad nacional de supervisión o del organismo que vaya a responsabilizarse de la coordinación dentro del bloque funcional de espacio aéreo, así como de las relaciones con la Comisión en lo que respecta a la aplicación del plan;
  - tomarán las medidas pertinentes para garantizar que:
    - sin perjuicio de las disposiciones de la letra e) y el anexo I, se establezca un único objetivo para cada indicador clave de rendimiento,
    - por razones de transparencia, se indique en el plan de rendimiento la contribución -controlada al nivel más adecuado- de cada proveedor de servicios de navegación aérea dentro del bloque funcional de espacio aéreo a la consecución de los objetivos de rendimiento definidos para dicho bloque,
    - 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;
- serán responsables de la determinación y realización de los objetivos de rendimiento fijados a los niveles local —en particular de bloque funcional de espacio aéreo—, nacional, de zona de tarificación y de aeropuerto;
- cuando no se haya establecido una zona común de tarificación en ruta en la acepción del artículo 4 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013 y cuando, en consecuencia, se hayan establecido objetivos de rentabilidad en ruta para más

de una zona de tarificación dentro del bloque funcional de espacio aéreo, consolidarán estos objetivos en un valor único a nivel agregado para los servicios de navegación aérea en ruta y facilitarán con fines informativos una cifra global que demuestre el esfuerzo de rentabilidad a nivel del bloque funcional de espacio aéreo;

- f) cuando una zona tarifaria sea modificada en el curso de un período de referencia, demostrarán que la modificación todavía permite el cumplimiento de los objetivos de rendimiento adoptados para el período;
- g) garantizarán que el plan de rendimiento sea coherente con el ámbito de aplicación del presente Reglamento de conformidad con el artículo 1, apartado 6, del mismo y con el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 549/2004.

#### Artículo 6

##### Gestor de la Red

El Gestor de la Red establecido por el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 551/2004 y el artículo 3 del Reglamento (UE) n° 677/2011 desempeñará las siguientes tareas en relación con el sistema de evaluación del rendimiento:

- a) Apoyar a la Comisión proporcionándole datos útiles para la preparación de los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión antes de los períodos de referencia y para la realización del seguimiento de la consecución de los objetivos de rendimiento durante el período de referencia. En particular, el Gestor de la Red llamará la atención de la Comisión sobre cualquier disminución persistente y significativa del rendimiento operacional.
- b) De conformidad con el artículo 21, apartado 5, proporcionar acceso a la Comisión a todos los datos enumerados en el anexo V.
- c) Ayudar a los bloques funcionales de espacio aéreo y a los proveedores de servicios de navegación aérea a alcanzar sus objetivos de rendimiento durante los períodos de referencia, garantizando la coherencia entre los planes de rendimiento, el Plan Estratégico de la Red y el Plan de Operaciones de la Red.
- d) Elaborar un plan de rendimiento, el Plan de Rendimiento de la Red, de conformidad con el artículo 5, apartado 1, y el artículo 16, apartado 1, del Reglamento (UE) n° 677/2011, que deberá ser presentado a la Comisión a más tardar seis meses antes del inicio de cada período de referencia y ser adoptado por la Comisión antes del inicio de cada período de referencia. Este plan de rendimiento deberá hacerse público y contener:
  - i) objetivos de rendimiento para todos los ámbitos e indicadores clave de rendimiento coherentes con los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión para todo el período de referencia y con valores anuales con fines de seguimiento;
  - ii) contener una descripción de las acciones previstas para cumplir los objetivos;
  - iii) contener, en caso necesario o si así lo decide la Comisión, objetivos e indicadores clave de rendimiento adicionales.

#### Artículo 7

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

En aplicación del artículo 13 bis del Reglamento (CE) n° 549/2004 y de conformidad con el Reglamento (CE) n° 216/2008, los Estados miembros y la Comisión coordinarán, en su caso, con la EASA a fin de garantizar que los siguientes aspectos sean debidamente tenidos en cuenta:

- a) los distintos aspectos del sistema de evaluación del rendimiento en el ámbito de la seguridad, incluidos el establecimiento, aplicación y revisión en ese ámbito de los indicadores clave de rendimiento y de los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión, 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 de rendimiento y de los objetivos de rendimiento en materia de seguridad con la implementación del Programa Europeo de Seguridad de la Aviación.

#### Artículo 8

##### Duración de los períodos de referencia

1. El primer período de referencia del sistema de evaluación del rendimiento abarcará los años civiles 2012 a 2014, ambos inclusive. El segundo período de referencia abarcará los años civiles 2015 a 2019, ambos inclusive. Los períodos de referencia siguientes abarcarán cinco años civiles, a menos que una modificación del presente Reglamento disponga otra cosa.

2. El mismo período de referencia será aplicable a los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión y a los planes y objetivos de rendimiento.

#### Artículo 9

##### Ámbitos e indicadores clave de rendimiento

1. A efectos de la fijación de objetivos, la posible incorporación y adaptación de otros ámbitos clave de rendimiento 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 clave de rendimiento 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. La sección 1 del anexo 1 presenta los indicadores de rendimiento clave para la fijación de objetivos y los indicadores de rendimiento clave a nivel de la Unión, seleccionados para cada ámbito clave de rendimiento.

4. La sección 2 del anexo 1 presenta los indicadores de rendimiento clave locales para la fijación de objetivos locales y los indicadores de rendimiento clave a nivel local utilizados para establecer los objetivos de rendimiento. El nivel local, en particular el bloque funcional de espacio aéreo, nacional, zona de tarificación y aeropuerto, viene indicado en la sección 2 del anexo I.

5. Los indicadores de rendimiento clave no deberán cambiar en el transcurso de un período de referencia. Los cambios que sean necesarios se introducirán modificando el presente Reglamento como muy tarde seis meses antes de la adopción de nuevos objetivos de rendimiento a nivel de la Unión.

6. Para su propio control del rendimiento y/o como parte de su plan de rendimiento, el Estado miembro podrá decidir establecer indicadores de rendimiento y los objetivos correspondientes además de los ámbitos y de los indicadores clave de rendimiento a que se refiere el presente artículo y presentados en la sección 2 del anexo I. Estos indicadores y objetivos adicionales deberán apoyar la consecución de los objetivos de la Unión y de los objetivos correspondientes a nivel local. Podrán, por ejemplo, integrar y describir la dimensión civil-militar o meteorológica del plan de rendimiento, y podrán ir acompañados de sistemas de incentivos adecuados.

7. Con el fin de facilitar la implementación y medición de los indicadores de rendimiento clave en materia de seguridad, la EASA, en consulta con el organismo de evaluación del rendimiento, adoptará, antes del inicio del segundo período de referencia, medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa de acuerdo con el procedimiento aprobado de conformidad con el artículo 52 del Reglamento (CE) n° 216/2008.

## CAPÍTULO II

### PREPARACIÓN DE LOS PLANES DE RENDIMIENTO

#### Artículo 10

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

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; 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. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9, apartado 3, los objetivos de la Unión serán propuestos por la Comisión Europea como muy tarde quince meses antes del inicio del período de referencia y se adoptarán a más tardar doce meses antes de ese inicio.

3. La fijación de objetivos a nivel de la Unión para los indicadores de rendimiento clave establecidos en el apartado 4.1, letra b), de la sección 1 del anexo I deberá iniciarse a partir del tercer año del segundo período de referencia, a reserva de una decisión de la Comisión, de conformidad con el procedimiento referido en el apartado 1.

4. Al adoptar los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión, la Comisión determinará 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 19.

5. La Comisión deberá motivar cada objetivo de rendimiento de la Unión con una descripción de los supuestos de base y la justificación para la fijación de estos objetivos, como la utilización de datos del Gestor de la Red, de las autoridades nacionales de supervisión y otros datos factuales, previsiones de tránsito, la composición de los grupos de proveedores de servicios de na-

vegación aérea o de los bloques funcionales de espacio aéreo que tengan un contexto operacional y económico similar y el entorno económico.

#### Artículo 11

##### Elaboración de los planes de rendimiento

1. Las autoridades nacionales de supervisión, a nivel de bloque funcional de espacio aéreo, elaborarán planes de rendimiento que establezcan objetivos coherentes con los de la Unión y con los criterios de evaluación dispuestos en el anexo IV.

Sin perjuicio del modelo indicado en el anexo II, el plan de rendimiento podrá incluir diferentes secciones relativas al nivel local, en particular bloque funcional de espacio aéreo, nacional, zona de tarificación y aeropuerto.

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 presenten sus planes empresariales a las autoridades nacionales de supervisión;
- b) las partes interesadas sean consultadas sobre el plan y los objetivos de rendimiento de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (CE) n° 549/2004. Deberá proporcionarse la información adecuada a las partes interesadas al menos tres semanas antes de la reunión de consulta.

3. Los planes de rendimiento deberán contener, en particular:

- a) la previsión de tránsito, expresada en unidades de servicio, que deberá presentarse en relación con cada año del período de referencia, a nivel del bloque funcional de espacio aéreo y para cada zona de tarificación del bloque funcional de espacio aéreo, con una justificación de las cifras utilizadas;
- b) los costes determinados de los servicios de navegación aérea para cada año del período de referencia y para cada zona de tarificación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), del Reglamento (CE) n° 550/2004;
- c) una descripción de la inversión, en particular la necesaria para la consecución de los objetivos de rendimiento, especificando su pertinencia en relación con el Plan Maestro Europeo ATM, el Plan Estratégico de la Red y los proyectos comunes referidos en el artículo 15 bis, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 550/2004 y en la que se pongan de relieve los beneficios y sinergias logrados a nivel del bloque funcional de espacio aéreo;
- d) los objetivos de rendimiento en cada uno de los ámbitos clave de rendimiento 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 a los fines de seguimiento e incentivación;
- e) una consideración de las interdependencias entre ámbitos clave de rendimiento, incluida una evaluación del impacto sobre la seguridad del plan de rendimiento y las medidas de mitigación que puedan ser necesarias para mantener la garantía de seguridad;
- f) una descripción de la dimensión civil-militar del plan, con una indicación de la contribución que aporte 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 demás indicadores y objetivos del plan de rendimiento;

- g) una descripción y justificación de 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 y al rendimiento de la red europea de ATM;
- h) la identificación de cada proveedor de servicios de navegación aérea interesado y de su contribución específica a la consecución de los objetivos, controlada por razones de transparencia al nivel más adecuado, con arreglo a lo referido en el artículo 5, apartado 2, letra c), punto ii);
- i) una descripción de los mecanismos de incentivación que deberán aplicarse a esas entidades para favorecer la consecución de los objetivos durante el período de referencia;
- j) las medidas adoptadas por las autoridades nacionales de supervisión para controlar la consecución de los objetivos de rendimiento;
- k) una descripción de los resultados de la consulta a las partes interesadas, incluidas 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 9, apartado 6.

5. El Gestor de la Red elaborará un Plan de Rendimiento de la Red con objetivos compatibles con los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión y, *mutatis mutandis*, con los criterios de evaluación que figuran en el anexo IV.

6. Para preparar el Plan de Rendimiento de la Red, el Gestor de la Red deberá.

- a) garantizar la realización de consultas de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión;
- b) utilizar el modelo establecido en el anexo III.

#### Artículo 12

##### 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 y proporcionales y no se modificarán durante el período de referencia;
- b) se aplicarán 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) inducirán a las entidades sujetas a los objetivos fijados a alcanzar un alto nivel de rendimiento y a cumplir los objetivos asociados.

2. Los incentivos aplicados a los objetivos de rentabilidad serán de carácter financiero y estarán regulados por las disposiciones pertinentes de los artículos 13 y 14 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013. Dichos incentivos consistirán en un mecanismo de distribución de riesgos que funcione a nivel nacional o de bloque funcional de espacio aéreo.

3. Los incentivos aplicados a los objetivos de capacidad serán de carácter financiero y estarán regulados por las disposiciones pertinentes del artículo 15 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013. Podrán ser complementados con incentivos de otra naturaleza, como, por ejemplo, planes de acciones correctoras con plazos y medidas asociadas, decididos por las autoridades nacionales de supervisión, teniendo en cuenta las circunstancias locales.

4. Los incentivos al cumplimiento de los objetivos medioambientales podrán ser de carácter financiero y estarán regulados por las disposiciones pertinentes del artículo 15 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013. Podrán ser complementados con incentivos de otra naturaleza, como, por ejemplo, planes de acciones correctoras con plazos y medidas asociadas, decididos por las autoridades nacionales de supervisión, teniendo en cuenta las circunstancias locales.

5. Además, los Estados miembros, a nivel local, podrán modular las tarifas de navegación aérea, conforme a lo previsto en el artículo 16 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013.

#### CAPÍTULO III

##### ADOPCIÓN DE LOS PLANES DE RENDIMIENTO

#### Artículo 13

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

A propuesta de las autoridades nacionales de supervisión, los Estados miembros deberán adoptar planes de rendimiento que prevean objetivos de rendimiento vinculantes y presentarlos a la Comisión a más tardar seis meses antes del inicio del período de referencia.

#### Artículo 14

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

1. La Comisión evaluará los planes de rendimiento y sus objetivos y analizará su contribución adecuada a los objetivos de rendimiento de la Unión, así como su compatibilidad con los mismos y con los criterios establecidos en el anexo IV, teniendo debidamente en cuenta la evolución que haya podido registrar el contexto entre la fecha de adopción de esos objetivos de la Unión y la fecha de evaluación del plan de rendimiento. En los casos en que se hayan fijado objetivos a nivel local sin referencia a un objetivo de rendimiento a nivel de la Unión, la evaluación deberá basarse en los criterios establecidos en el anexo IV.

2. Cuando se considere que un plan de rendimiento, o parte del mismo, y sus objetivos son compatibles con los objetivos a nivel de la Unión y contribuyen adecuadamente a su cumplimiento y son compatibles con todos los criterios enunciados en el anexo IV, la Comisión lo comunicará al Estado o a los Estados miembros interesados en el plazo de cinco meses a partir de la fecha de recepción del plan de rendimiento.

3. Cuando la Comisión considere que un plan de rendimiento, o parte del mismo, y algunos de sus objetivos, o todos ellos, son incompatibles con los objetivos a nivel de la Unión y no



contribuyen adecuadamente a su cumplimiento y/o son incompatibles con uno o varios de los criterios establecidos en el anexo IV, la Comisión, en el plazo de cinco meses a partir de la fecha de recepción del plan de rendimiento y de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 549/2004, emitirá una recomendación al Estado o a los Estados miembros interesados para que adopten un plan de rendimiento y/o objetivos total o parcialmente revisados. Esa recomendación deberá hacerse tras consultar al Estado o a los Estados miembros interesados e indicará con precisión las partes del plan de rendimiento y/o del objetivo u objetivos que deban revisarse, así como los motivos de la evaluación de la Comisión.

4. En tal caso, el Estado o Estados miembros interesados procederán, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por la Comisión, a la adopción de un plan de rendimiento y/o de objetivos total o parcialmente revisados, así como de las medidas adecuadas para la consecución de dichos objetivos, e informarán de ello a la Comisión en el plazo de cuatro meses desde la notificación de la recomendación.

#### Artículo 15

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

1. La Comisión evaluará cada plan de rendimiento total o parcialmente revisado y sus objetivos de rendimiento atendiendo a los criterios establecidos en el anexo IV.

2. Cuando se considere que un plan de rendimiento revisado, o parte del mismo, y sus objetivos de rendimiento son compatibles con los objetivos a nivel de la Unión, contribuyen adecuadamente a su cumplimiento y son compatibles con todos los criterios enunciados en el anexo IV, la Comisión lo comunicará al Estado o a los Estados miembros interesados en el plazo de cinco meses a partir de la fecha de recepción del plan de rendimiento revisado.

3. Cuando la Comisión considere que un plan de rendimiento revisado, o parte del mismo, y/o algunos de sus objetivos, o todos ellos, siguen siendo incompatibles con los objetivos a nivel de la Unión, no contribuyen adecuadamente a su cumplimiento y/o siguen siendo incompatibles con uno o varios de los criterios establecidos en el anexo IV, la Comisión, en el plazo de cinco meses a partir de la fecha de recepción del plan de rendimiento y de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 549/2004, decidirá que el Estado o los Estados miembros interesados tomen medidas correctoras.

4. Tal decisión indicará con exactitud, en relación con los criterios establecidos en el anexo IV, la parte del plan y de los objetivos que deberá revisarse y los motivos de la evaluación de la Comisión. La decisión podrá determinar el nivel de rendimiento que se espere de esos objetivos, a fin de que el Estado o los Estados miembros interesados puedan tomar 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 comunicadas a la Comisión junto con los elementos que demuestren su coherencia con dicha decisión.

#### Artículo 16

#### Planes de rendimiento o medidas correctoras 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 14 y 15 se aplicarán con carácter retroactivo desde el primer día de ese período.

#### Artículo 17

#### Revisión de los objetivos

1. De conformidad con el procedimiento referido en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 549/2004, la Comisión podrá decidir revisar los objetivos a nivel de la Unión y/o podrá, a petición de un Estado miembro, permitir que uno o varios objetivos locales sean revisados:

- a) cuando, atendiendo a su informe mencionado en el artículo 18, apartado 4, disponga de pruebas sustanciales de que los datos, los supuestos y las razones en el origen de la fijación de los objetivos iniciales ya no sean válidos; o
- b) de resultados de la aplicación de alguno de los mecanismos de alerta previstos en el artículo 19; o
- c) como consecuencia de una Decisión de la Comisión de conformidad con el artículo 10, apartado 3, en relación con el indicador clave de rendimiento mencionado en el punto 4.1, letra b), de la sección 1 del anexo I.

2. Una revisión de los objetivos a nivel de la Unión podrá determinar la modificación de los planes de rendimiento existentes. En tal caso, la Comisión podrá ajustar como convenga el calendario previsto en los capítulos II y III del presente Reglamento.

#### CAPÍTULO IV

#### SEGUIMIENTO DE LA CONSECUCCIÓN DEL RENDIMIENTO

#### Artículo 18

#### Seguimiento permanente e información

1. Las autoridades nacionales de supervisión y la Comisión deberán controlar la implementación de los planes de rendimiento. A tal fin, se utilizarán los valores anuales que figuren en el plan. Si, durante el período de referencia, no se alcanzasen los objetivos de referencia, el Estado o los Estados miembros interesados deberán definir y aplicar medidas correctoras destinadas a rectificar la situación y comunicarlas a la Comisión. Cuando considere que dichas medidas no son suficientes para rectificar la situación, la Comisión deberá, en el plazo de cinco meses desde la recepción de las medidas y de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 549/2004, comunicar esa circunstancia al Estado o a los Estados miembros interesados, sugiriendo medidas correctoras.

2. En caso de que la Comisión observe un descenso significativo y persistente del rendimiento a nivel local o de bloque funcional de espacio aéreo que afecte a otros Estados partes del

Cielo Único Europeo y/o a la totalidad del espacio aéreo europeo, podrá pedir a dicho Estado o Estados miembros interesados que determinen y apliquen las medidas oportunas para alcanzar los objetivos fijados en su plan de rendimiento y que las comuniquen a la Comisión. Cuando considere que dichas medidas no son suficientes para rectificar la situación, la Comisión deberá, en el plazo de cinco meses desde la recepción de las medidas y de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 549/2004, comunicar esa circunstancia al Estado o a los Estados miembros interesados sugiriendo medidas correctoras.

3. La Comisión se encargará del seguimiento de la implementación del Plan de Rendimiento de la Red del Gestor de la Red. A tal fin, se utilizarán los valores anuales que figuren en el plan. Si durante el período de referencia no se alcanzan los objetivos, la Comisión pedirá al Gestor de la Red que defina, aplique y comunique a la Comisión medidas correctoras destinadas a lograr los objetivos fijados en el Plan de Rendimiento de la Red. La Comisión informará a las autoridades u organismos nacionales de supervisión definidos en el artículo 5, apartado 2, letra b), de tales medidas correctoras.

4. A más tardar el 1 de junio de cada año y siempre que exista el riesgo de que no se alcancen los objetivos de rendimiento, las autoridades nacionales de supervisión o los organismos definidos en el artículo 5, apartado 2, letra b), deberán presentar un informe a la Comisión sobre el control de los planes y objetivos de rendimiento. Los informes deberán basarse en las recomendaciones elaboradas por la Comisión antes del inicio de período de referencia. La Comisión informará al Comité del Cielo Único del nivel de consecución de los objetivos de rendimiento al menos una vez al año.

#### Artículo 19

##### Mecanismos de alerta

1. Cuando, debido a circunstancias imprevisibles en el momento de la adopción de los planes e insuperables e incontrolables por los Estados miembros, los proveedores de servicios de navegación aérea y el Gestor de la Red, los umbrales de alerta referidos en el artículo 10, apartado 4, se alcancen al nivel de la Unión a lo largo de un año civil, la Comisión analizará la situación en consulta con los Estados miembros a través del Comité del Cielo Único y, en cooperación con las autoridades nacionales competentes, presentará en el plazo de cuatro meses propuestas de acciones adecuadas, como la revisión de los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión y, en consecuencia, a nivel local.

2. Cuando, debido a circunstancias imprevisibles en el momento de la adopción de los planes e insuperables e incontrolables por los Estados miembros, los proveedores de servicios de navegación aérea y el Gestor de la Red, los umbrales de alerta referidos en el artículo 10, apartado 4, se alcancen al nivel local a lo largo de un año civil, las autoridades nacionales de supervisión competentes analizarán la situación en consulta con la Comisión y presentarán en el plazo de cuatro meses propuestas de acciones adecuadas, como la revisión de los objetivos de rendimiento a nivel local.

3. Los Estados miembros podrán decidir adoptar umbrales de alerta diferentes de los contemplados en el artículo 10, apartado 4, con el fin de tener en cuenta las circunstancias y especificidades locales. En tal caso, los umbrales se establecerán en el plan de rendimiento y deberán ser compatibles con los umbrales adoptados en virtud del artículo 10, apartado 4. Las desvia-

ciones deberán justificarse detalladamente. En caso de que se activen estos umbrales, se aplicará el procedimiento que dispone el apartado 1.

4. Cuando la implementación 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 de conformidad con el procedimiento previsto en los capítulos II y III.

#### Artículo 20

##### Facilitación del control del cumplimiento

1. Los proveedores de servicios de navegación aérea y el Gestor de la Red facilitarán las inspecciones y reconocimientos, incluidas las visitas sobre el terreno, realizadas por la Comisión y la autoridad nacional de supervisión competente, o por una entidad cualificada que actúe en nombre de la autoridad nacional de supervisión, o, llegado el caso, por la EASA. Sin perjuicio de las competencias de supervisión conferidas a las autoridades nacionales de supervisión y a la EASA, las personas autorizadas estarán facultadas para:

- a) examinar, en relación con todos los ámbitos clave de rendimiento, 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.

2. Las inspecciones e investigaciones referidas en el apartado 1 seguirán los procedimientos vigentes en el Estado miembro en el que deban efectuarse.

3. Las autoridades nacionales de supervisión controlarán la aplicación del presente Reglamento en el ámbito de rendimiento de la seguridad de conformidad con los procedimientos de supervisión de la seguridad establecidos por el Reglamento (UE) n° 1034/2011 <sup>(1)</sup>.

4. En el marco de sus inspecciones de normalización, la EASA supervisará la aplicación del presente Reglamento por los Estados miembros en el ámbito clave de rendimiento de la seguridad de conformidad con los métodos de trabajo a que se hace referencia en el artículo 24, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 216/2008.

#### CAPÍTULO V

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

#### Artículo 21

##### 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 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 aeropuertos y las compañías aéreas garantizarán que los datos contemplados en el anexo V sean transmitidos a la Comisión de acuerdo con los requisitos establecidos en ese mismo anexo.

<sup>(1)</sup> DO L 271 de 18.10.2011, p. 15.

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 aeropuertos, 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 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 con arreglo al 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. Cuando los datos no hayan sido remitidos ya a Eurocontrol, la Comisión y Eurocontrol tomarán las medidas necesarias para garantizar que esos datos se pongan a disposición de la primera con arreglo a los 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 o las partes interesadas los completen con carácter voluntario. Esos estudios piloto se llevarán a cabo a fin de evaluar la viabilidad de la recogida de los datos pertinentes, ponderando los beneficios de la disponibilidad de los datos en relación con los costes de la recogida y la carga para los consultados.

#### Artículo 22

##### Difusión de la 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 pública, en particular por medios electrónicos. A tal fin, la Comisión deberá

tomar una decisión sobre la política de tratamiento, protección, confidencialidad y difusión de los datos recogidos a efectos del rendimiento en aplicación del artículo 21, y los respectivos derechos de propiedad intelectual.

3. Los informes de la Comisión previstos en el artículo 18, apartado 4, serán libremente accesibles, y en el *Diario Oficial de la Unión Europea* se publicará una referencia a ellos. La Comisión podrá además 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 a los que se refiere el artículo 10, 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 23

##### Exenciones

Cuando, de conformidad con los procedimientos establecidos en el artículo 3 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013, se haya establecido que algunos o todos los servicios de navegación aérea de aproximación y/o servicios CNS, MET y AIS de un Estado miembro están sujetos a las condiciones del mercado, y el Estado miembro haya decidido al amparo de ese Reglamento no calcular los costes determinados de estos servicios, ni calcular ni fijar las tasas de aproximación, ni aplicar incentivos financieros a estos servicios, los objetivos de rentabilidad no se aplicarán a estos servicios.

##### Artículo 24

##### Recurso

Los Estados miembros se asegurarán de que las decisiones adoptadas con arreglo al presente Reglamento sean debidamente motivadas y se ajusten a un procedimiento efectivo de revisión y/o de recurso.

##### Artículo 25

##### Revisión del sistema

Al final de cada período de referencia, la Comisión revisará el sistema de evaluación del rendimiento y analizará en especial su impacto, eficacia y alcance, teniendo debidamente en cuenta el trabajo realizado en este campo por la OACI.

##### Artículo 26

##### Modificación del Reglamento (UE) n° 677/2011

El Reglamento (UE) n° 677/2011 queda modificado como sigue:

1) Se suprime el considerando 28.

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

2) En el artículo 5, el apartado 1 pasa a tener la siguiente redacción:

«1. Para orientar su perspectiva a largo plazo, el Gestor de la Red elaborará, mantendrá e implementará un Plan Estratégico de la Red, que se alineará con el período de referencia previsto en el artículo 8 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013 de la Comisión (\*).

(\*) DO L 128, de 9.5.2013, p. 1.»

3) En el artículo 5, el apartado 4 pasa a tener la siguiente redacción:

«4. El Plan Estratégico de la Red se actualizará periódicamente, al menos 12 meses antes del inicio de cada período de referencia.»

«ANEXO IV

#### MODELO DE PLAN ESTRATÉGICO DE LA RED

El Plan Estratégico de la Red se basará en la estructura siguiente:

##### 1. INTRODUCCIÓN

1.1. Ámbito de aplicación del Plan Estratégico de la Red (ámbito geográfico y temporal)

1.2. Elaboración del plan y proceso de validación

##### 2. CONTEXTO Y REQUISITOS GENERALES

2.1. Descripción de la situación actual y prevista de la red, incluidos DRER, ATFM, aeropuertos y recursos escasos.

2.2. Retos y oportunidades en relación con el plazo de vigencia del plan (incluidas las previsiones de la demanda de tránsito y su evolución a nivel mundial).

2.3. Objetivos de rendimiento y requisitos comerciales expresados por las diferentes partes interesadas y objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea.

##### 3. VISIÓN ESTRATÉGICA

3.1. Descripción de la estrategia de desarrollo y evolución de la red a fin de cumplir los objetivos de rendimiento y responder a los requisitos comerciales.

3.2. Conformidad con el sistema de evaluación del rendimiento

3.3. Conformidad con el Plan Maestro ATM europeo

##### 4. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

4.1. Descripción de los objetivos estratégicos de la red:

a) abordar, entre otras cosas, los aspectos relativos a la cooperación de las partes interesadas operativas participantes, en términos de funciones y responsabilidades;

b) indicar la forma en que los objetivos estratégicos cumplirán los requisitos;

c) determinar la forma de medir los avances hacia estos objetivos, e

d) indicar la forma en que los objetivos estratégicos incidirán en el sector y en otros ámbitos relacionados.

##### 5. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

5.1. Descripción de la planificación a corto/medio plazo:

a) prioridades de cada uno de los objetivos estratégicos;

4) En el artículo 20, el apartado 3 pasa a tener la siguiente redacción:

«3. El Gestor de la Red presentará cada año un informe a la Comisión y a la Agencia sobre las medidas adoptadas en el ejercicio de sus tareas. El informe abordará cada una de las funciones de la red y la situación global de la misma, y deberá guardar una estrecha relación con el contenido del Plan Estratégico de la Red, el Plan de Operaciones de la Red y el Plan de Rendimiento de la Red referidos en el artículo 6, letra d), del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013 de la Comisión. La Comisión informará al Comité del Cielo Único.»

5) El anexo IV pasa a tener la siguiente redacción:



- b) implementación de cada uno de los objetivos estratégicos en términos de despliegue de tecnología requerido, impacto arquitectónico, aspectos humanos, costes, beneficios, así como la gobernanza, recursos y reglamentación necesarios;
- c) participación necesaria de las partes interesadas operativas en cada elemento del plan, incluidas sus funciones y responsabilidades, y
- d) nivel acordado de participación del Gestor de la Red para apoyar la implementación de cada elemento del plan para cada función.

#### 5.2. Descripción de la planificación a largo plazo:

- a) intención de alcanzar cada uno de los objetivos estratégicos en términos de tecnología requerida y los correspondientes aspectos de I + D, impacto arquitectónico, aspectos humanos, análisis de rentabilidad, gobernanza y reglamentación necesarias y justificación económica y desde el punto de vista de la seguridad de estas inversiones;
- b) participación requerida de las partes interesadas operativas en cada elemento del plan, incluidas sus funciones y responsabilidades.

#### 6. EVALUACIÓN DE RIESGOS

##### 6.1. Descripción de los riesgos asociados a la ejecución del plan.

##### 6.2. Descripción del proceso de seguimiento (incluida una desviación potencial con respecto a los objetivos iniciales).

#### 7. RECOMENDACIONES

##### 7.1. Determinación de las medidas que deben adoptar la Unión y los Estados miembros para apoyar la ejecución del plan.».

#### Artículo 27

##### 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 Reglamento se aplicará a partir del segundo período de referencia definido en el artículo 8 y durante ese período. En lo que se refiere a la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento y a fin de permitir la adopción de objetivos de rendimiento a nivel de la Unión en aplicación del artículo 10, apartado 2 antes del inicio del segundo período de referencia y la elaboración y adopción de planes de rendimiento de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento, el artículo 1, apartados 3 y 4, el artículo 3, apartado 3, letras i) y n), los

artículos 5 y 6, el artículo 9, apartado 4, el artículo 26, los capítulos II y III, así como los anexos I, II, III, IV y V se aplicarán a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

#### Artículo 28

##### Derogación

El Reglamento (UE) n° 691/2010, el artículo 26 del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión y el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1216/2011 de la Comisión serán derogados con efectos a partir del 1 de enero de 2015, sin perjuicio de la obligación de los Estados miembros de implementar el sistema de evaluación del rendimiento durante el primer período de referencia, tal como se indica en el artículo 8.

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

Hecho en Bruselas, el 3 de mayo de 2013.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO

## ANEXO I

## INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO (KPI) E INDICADORES DE RENDIMIENTO

## SECCIÓN 1

## Para la definición de los objetivos y el control del rendimiento a nivel de la Unión

## 1. SEGURIDAD

## 1.1. Indicadores clave de rendimiento

- a) El nivel mínimo de eficacia de la gestión de la seguridad, en la acepción de la sección 2, punto 1.1, letra a).
- b) El porcentaje de aplicación de la clasificación por nivel de gravedad basada en la metodología Herramienta de Análisis del Riesgo (RAT) a la comunicación de, como mínimo, tres categorías de sucesos: infracciones de la distancia mínima de separación, incursiones en pista y sucesos específicos de la ATM en todas las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, tal como se definen en la sección 2, punto 1.1, letra b).

## 2. MEDIO AMBIENTE

## 2.1. Indicadores clave de rendimiento

- a) La eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, definida del siguiente modo:
  - i) el indicador de la comparación entre la longitud de la parte en ruta de la trayectoria real obtenida a partir de los datos de vigilancia y la parte correspondiente de la distancia ortodrómica, suma de todos los vuelos IFR realizados en espacio aéreo europeo o a través de este,
  - ii) por «en ruta» se entiende la distancia recorrida fuera de un círculo de 40 NM en torno a los aeropuertos,
  - iii) 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.
- b) La eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria del último plan de vuelo presentado, definida del siguiente modo:
  - i) la diferencia entre la longitud de la parte en ruta de la trayectoria del último plan de vuelo presentado y la parte correspondiente de la distancia ortodrómica, suma de todos los vuelos IFR realizados en el espacio aéreo europeo o a través de este,
  - ii) por «en ruta» se entiende la distancia recorrida fuera de un círculo de 40NM en torno a los aeropuertos,
  - iii) 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.

## 2.2. Indicadores de rendimiento

- a) La eficacia de los procedimientos de reserva para la utilización flexible del espacio aéreo (FUA), definida del siguiente modo:
  - i) el indicador es la relación entre el tiempo que el espacio aéreo fue asignado para reserva o segregación del tránsito aéreo general y el tiempo que el espacio aéreo fue utilizado para la actividad que requiere tal segregación o reserva,
  - ii) el indicador se calcula separadamente para las asignaciones de espacio aéreo sobre una base pretáctica y táctica e incluyendo todas las asignaciones notificadas al Gestor de la Red.
- b) La tasa de planificación de rutas condicionales (CDR) definida como la relación entre los planes de vuelo presentados por las aeronaves a través del CDR y el número de aeronaves que podrían haberlos planificado.
- c) El uso eficaz de las CDR definido como la relación entre las aeronaves que utilizan CDR y el número de aeronaves que podrían haberlas planificado.

## 3. CAPACIDAD

## 3.1. Indicador clave de rendimiento

El número medio de minutos de retraso ATFM (gestión de afluencia del tránsito aéreo) en ruta por vuelo imputables a los servicios de navegación aérea, definido del siguiente modo:

- i) 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 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 estimada 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,

<sup>(1)</sup> DO L 80 de 26.3.2010, p. 10.

- ii) el indicador abarca todos los vuelos IFR dentro del espacio aéreo europeo y todas las causas de retraso ATFM, excluidas las situaciones excepcionales,
- iii) el indicador se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

### 3.2. Indicador de rendimiento

El número medio de minutos de retraso ATFM en llegada por vuelo imputables a los servicios de navegación aérea de aproximación y de aeropuerto y causados por restricciones al aterrizaje en el aeropuerto de destino, definido del siguiente modo:

- i) el indicador es el retraso medio generado ATFM a la llegada por vuelo IFR de llegada,
- ii) el indicador incluye todos los vuelos IFR que aterrizan en el aeropuerto de destino y abarca todas las causas de retraso ATFM, excluidas las situaciones excepcionales,
- iii) el indicador se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

## 4. RENTABILIDAD

### 4.1. Indicadores clave de rendimiento

- a) El coste unitario determinado (DUC) medio en la Unión de los servicios de navegación aérea en ruta, definido del siguiente modo:
  - i) el indicador es la relación entre los costes determinados en ruta y el tránsito previsto en ruta, expresado en unidades de servicio en ruta, previsto para el período a nivel de la Unión, tal y como figure en las hipótesis manejadas por la Comisión para establecer los objetivos a ese nivel en aplicación del artículo 10, apartado 5,
  - ii) el indicador debe expresarse en euros y en términos reales,
  - iii) el indicador ha de establecerse para cada uno de los años del período de referencia.
- b) El coste unitario determinado (DUC) medio en la Unión de los servicios de navegación aérea de aproximación, definido del siguiente modo:
  - i) el indicador es el resultado de la relación entre los costes determinados y el tránsito, expresado en unidades de servicio de aproximación, que se espere durante el período a nivel de la Unión, tal y como figure en las hipótesis manejadas por la Comisión para establecer los objetivos a ese nivel en aplicación del artículo 10, apartado 5,
  - ii) el indicador debe expresarse en euros y en términos reales,
  - iii) el indicador ha de establecerse para cada uno de los años del período de referencia,
  - iv) el indicador es aplicable desde el inicio del tercer año del segundo período de referencia, sin perjuicio de la decisión referida en el artículo 10, apartado 3.

### 4.2. Indicador de rendimiento

Los costes de Eurocontrol y, en particular, su evolución en comparación con la evolución del indicador clave de rendimiento (KPI) referido en el punto 4.1, letra a). A este efecto, los Estados miembros garantizarán que Eurocontrol comunique a la Comisión su presupuesto adoptado y el presupuesto y la base de costes reales durante el período de referencia, así como la evolución de los costes unitarios resultantes de la relación entre la base de costes y la evolución prevista del tránsito, con un desglose que muestre la evolución de sus diversos componentes e identifique separadamente las diferentes actividades de prestación de servicios.

## SECCIÓN 2

### Para la fijación de los objetivos y el control del rendimiento a nivel de la Unión

## 1. SEGURIDAD

### 1.1. Indicadores clave de rendimiento

- a) La eficacia de la gestión de la seguridad, en lo que respecta a los Estados miembros y a sus autoridades nacionales de supervisión y a los proveedores de servicios de navegación aérea, autorizados a prestar servicios de tránsito aéreo o servicios de comunicación, navegación y vigilancia. Este indicador clave de rendimiento se medirá teniendo en cuenta el nivel de ejecución de los siguientes objetivos de gestión:
  - i) política y objetivos de seguridad,
  - ii) gestión de riesgos de seguridad,
  - iii) garantía de seguridad,
  - iv) fomento de la seguridad,

- v) cultura de seguridad.
- b) La aplicación de la clasificación por grado de gravedad basada en la metodología del instrumento de análisis de riesgos (RAT) a la comunicación de, como mínimo, las infracciones de las distancias mínimas de separación, las incursiones en pista y los sucesos específicos de la ATM en todas las unidades de los servicios de tránsito aéreo. Al notificar los sucesos indicados anteriormente, los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea deberán utilizar los siguientes grados de gravedad:
- i) incidente grave,
  - ii) incidente de envergadura,
  - iii) incidente importante,
  - iv) sin efecto en la seguridad,
  - v) indeterminado; por ejemplo, insuficiente información disponible o indicios no concluyentes o contradictorios que hayan imposibilitado su determinación.

La notificación sobre la aplicación del método se realizará para cada uno de los sucesos.

- c) La comunicación por parte de los Estados miembros y de sus proveedores de servicios de navegación aérea del nivel de presencia y del correspondiente nivel de ausencia de una cultura justa.

A efectos de estos indicadores, «local» significa a nivel del bloque funcional de espacio aéreo con una indicación con fines de seguimiento de la contribución a nivel nacional.

## 1.2. Indicadores de rendimiento

- a) La aplicación por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea de sistemas de registro automatizado de los datos de seguridad, cuando estén disponibles, que deban incluirse, como mínimo, en el seguimiento de las infracciones de las distancias mínimas de separación y de las incursiones en pista.
- b) La presentación de informes por los Estados miembros y los proveedores de servicios de navegación aérea sobre la comunicación del nivel de sucesos, con periodicidad anual, con vistas a medir el nivel de comunicación y resolver el aspecto de la mejora de la cultura de comunicación.
- c) El número de, como mínimo, infracciones de las distancias mínimas de separación, incursiones en pista, violaciones del espacio aéreo y sucesos específicos de la ATM en todas las unidades de los servicios de tránsito aéreo.

A efectos de estos indicadores, «local» significa a nivel del bloque funcional de espacio aéreo con una indicación con fines de seguimiento de la contribución a nivel nacional.

## 2. MEDIO AMBIENTE

### 2.1. Indicador clave de rendimiento

La eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, definida del siguiente modo:

- i) el indicador de la comparación entre la longitud de la parte en ruta de la trayectoria real obtenida a partir de los datos de vigilancia y la distancia conseguida, suma de todos los vuelos IFR realizados en espacio aéreo europeo o a través de este,
- ii) por «en ruta» se entiende la distancia recorrida fuera de un círculo de 40NM en torno a los aeropuertos,
- iii) cuando el punto de salida o de llegada de un vuelo se sitúa fuera del espacio aéreo local, solo se tiene en cuenta la parte del vuelo que corresponda a dicho espacio,
- iv) la «distancia conseguida» es función de la posición de los puntos de entrada y salida del vuelo en el espacio aéreo local. La distancia conseguida representa la contribución que estos puntos hacen a la distancia utilizada en el indicador a nivel de la Unión. La suma de estas distancias en todos los espacios aéreos locales atravesados es igual a la distancia utilizada en el indicador a nivel de la Unión.

A efectos de este indicador, «local» significa a nivel del bloque funcional de espacio aéreo.

### 2.2. Indicadores de rendimiento

- a) El tiempo adicional en la fase de rodaje de salida, definido del siguiente modo:
  - i) el indicador es la diferencia entre el tiempo real de rodaje de salida y el tiempo de rodaje sin obstáculos basado en los tiempos de rodaje de salida en períodos de poco tránsito,
  - ii) el indicador se expresa en minutos por salida para todo el año civil.
- b) El tiempo adicional en espacio aéreo terminal, definido del siguiente modo:
  - i) el indicador es la diferencia entre el tiempo de tránsito en la zona ASMA (zona de secuenciación y cómputo de llegadas) y el tiempo de rodaje sin obstáculos basado en los tiempos de tránsito en la zona ASMA en períodos de poco tránsito,
  - ii) el indicador se expresa en minutos por llegada para todo el año civil,
  - iii) La zona ASMA se define como un cilindro virtual con un radio de 40 NM alrededor del aeropuerto de llegada.



c) Los indicadores definidos en la sección 1, punto 2.2.

A efectos de los indicadores de las letras a) y b), «local» significa a nivel nacional desglosado por aeropuertos. A efectos del indicador c), «local» significa a nivel nacional.

### 3. CAPACIDAD

#### 3.1. Indicadores clave de rendimiento

a) El número de minutos de retraso ATFM en ruta por vuelo, definido del siguiente modo:

- i) el retraso ATFM en ruta es el calculado por la unidad central de ATFM, prevista en el Reglamento (UE) n° 255/2010 por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo y que se expresa como la diferencia entre la hora de despegue estimada 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,
- ii) el indicador abarca todos los vuelos IFR que atraviesan el espacio aéreo local y todas las causas de retraso ATFM, excluidas las situaciones excepcionales,
- iii) el indicador se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

A efectos de este indicador, «local» significa a nivel del bloque funcional de espacio aéreo, desglosado por razones de transparencia al nivel más adecuado.

b) El número medio de minutos de retraso ATFM a la llegada por vuelo imputables a los servicios de navegación aérea de aproximación y de aeropuerto y causados por restricciones al aterrizaje en el aeropuerto de destino, definido del siguiente modo:

- i) el indicador es el retraso medio generado ATFM a la llegada por vuelo IFR de llegada,
- ii) el indicador incluye todos los vuelos IFR que aterrizan en el aeropuerto de destino y abarca todas las causas de retraso ATFM, excluidas las situaciones excepcionales,
- iii) el indicador se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

A efectos de este indicador, «local» significa a nivel nacional desglosado por aeropuertos con fines de seguimiento.

#### 3.2. Indicadores de rendimiento

a) El cumplimiento de las franjas horarias ATFM, conforme a lo exigido por el artículo 11 del Reglamento (UE) n° 255/2010.

b) El número medio de minutos de salida retrasada del control del tránsito aéreo por vuelo causado por restricciones de despegue en el aeropuerto de salida, definido del siguiente modo:

- i) el indicador es la media de salidas retrasadas del control del tránsito aéreo por vuelo IFR de salida,
- ii) el indicador incluye todos los vuelos IFR que despegan del aeropuerto de salida y abarca los retrasos en el arranque debido a condicionantes del control del tránsito aéreo cuando la aeronave está lista para abandonar la posición de estacionamiento,
- iii) el indicador se calcula para todo el año civil y para cada año del período de referencia.

A efectos de estos indicadores, «local» significa a nivel nacional desglosado por aeropuertos con fines de seguimiento.

### 4. RENTABILIDAD

#### 4.1. Indicadores clave de rendimiento

a) El coste unitario determinado (DUC) de los servicios de navegación aérea en ruta, definido del siguiente modo:

- i) el indicador es la relación entre los costes determinados en ruta y el tránsito previsto en la zona de tarificación, expresada en unidades de servicio en ruta, prevista durante el período a nivel local, indicada en los planes de rendimiento de conformidad con el artículo 11, apartado 3, letras a) y b),
- ii) el indicador debe expresarse en términos reales y en moneda nacional,
- iii) el indicador ha de establecerse para cada uno de los años del período de referencia.

b) El coste unitario determinado (DUC) de los servicios de navegación aérea de aproximación, definido del siguiente modo:

- i) el indicador es el resultado de la relación entre los costes determinados y el tránsito previsto, expresada en unidades de servicio de aproximación, que figure en los planes de rendimiento en aplicación del artículo 11, apartado 3, letras a) y b),

- ii) el indicador debe expresarse en términos reales y en moneda nacional,
  - iii) el indicador ha de establecerse para cada uno de los años del período de referencia.
- A efectos de estos dos indicadores, «local» significa a nivel de zona de tarificación.

---

## ANEXO II

**MODELO DE PLAN DE RENDIMIENTO**

Los planes de rendimiento se basarán en la estructura siguiente:

**1. INTRODUCCIÓN**

- 1.1. Descripción de la situación (ámbito de aplicación del plan, lista de proveedores de servicios de navegación aérea cubiertos, etc.).
- 1.2. Descripción del contexto macroeconómico previsto para el período de referencia, incluyendo hipótesis generales (previsiones de tránsito, etc.).
- 1.3. Descripción de los resultados de la consulta de los interesados para elaborar el plan de rendimiento y los compromisos acordados, así como los puntos de desacuerdo y de los motivos de tales desacuerdos.
- 1.4. Descripción de las medidas tomadas por los proveedores de servicios de navegación aérea para implementar el Plan Estratégico de la Red a nivel de bloque funcional de espacio aéreo y otros principios rectores para la gestión del bloque funcional de espacio aéreo en una perspectiva a largo plazo.
- 1.5. Lista de aeropuertos sujetos al sistema de evaluación del rendimiento en aplicación del artículo 1 del Reglamento, con la correspondiente media del número de movimientos de transporte aéreo IFR.
- 1.6. Lista de aeropuertos exentos de conformidad con el artículo 5, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013 junto con su número medio de movimientos de transporte aéreo IFR.

**2. INVERSIÓN**

- 2.1. Descripción y justificación del coste de la consecución de los objetivos de rendimiento de las inversiones –así como de su naturaleza y de la contribución a los mismos- en nuevos sistemas ATM y en revisiones importantes de los sistemas ATM existentes, incluida su pertinencia y coherencia con el Plan Maestro Europeo ATM, los proyectos comunes referidos en el artículo 15 bis del Reglamento (CE) n° 550/2004 y, llegado el caso, con el Plan Estratégico de la Red.
- 2.2. La descripción y justificación referidas en el punto 2.1 deberán en particular:
  - i) indicar la relación entre el importe de las inversiones, cuya descripción y justificación se facilitarán en cumplimiento del punto 2.1, y el importe total de las inversiones,
  - ii) diferenciar entre inversiones en sistemas nuevos, en revisión de sistemas existentes, y en sustitución de sistemas,
  - iii) remitir cada inversión en nuevos sistemas ATM y en la revisión en profundidad de sistemas ATM existentes al Plan Maestro Europeo ATM, a los proyectos comunes referidos en el artículo 15 bis del Reglamento (CE) n° 550/2004 y, llegado el caso, al Plan Estratégico de la Red,
  - iv) detallar las sinergias conseguidas a nivel de bloque funcional de espacio aéreo o, llegado el caso, con otros Estados miembros o bloques funcionales de espacio aéreo, en particular en términos de infraestructura común y de adjudicación común de contratos públicos,
  - v) detallar los beneficios esperados de esas inversiones en términos de rendimiento en los cuatro ámbitos clave de rendimiento, repartiéndolos entre las fases de ruta y aproximación y aeropuerto del vuelo, y la fecha a partir de la cual se esperan dichos beneficios,
  - vi) facilitar información sobre el proceso decisorio en que se asienta la inversión, como la existencia de un análisis documentado de rentabilidad, la realización de consultas a los usuarios, sus resultados y las posibles opiniones discordantes expresadas.

**3. OBJETIVOS DE RENDIMIENTO A NIVEL LOCAL**

- 3.1. Objetivos de rendimiento en cada ámbito de rendimiento clave, fijados con referencia a cada indicador clave de rendimiento, tal como se establece en el anexo I, sección 2, 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
    - i) nivel de eficacia de la gestión de la seguridad: objetivos locales para cada año del período de referencia,
    - ii) aplicación de la clasificación por grado de gravedad basada en la metodología del instrumento de análisis de riesgos (RAT): objetivos locales para cada año del período de referencia (porcentaje),
    - iii) cultura justa: objetivos locales para el último año del período de referencia.

- b) Medio ambiente
- i) descripción del proceso de mejora del diseño de rutas,
  - ii) eficiencia media del vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real.
- c) Capacidad
- i) número medio de minutos de retraso ATFM en ruta por vuelo,
  - ii) número medio de minutos de retraso ATFM en llegada por vuelo imputable a los servicios de aproximación,
  - iii) el plan de capacidad establecido por el proveedor o los proveedores de servicios de navegación aérea.
- d) Rentabilidad
- i) 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 de Ejecución (UE) n° 391/2013,
  - ii) previsión de las unidades de servicio en ruta para cada año del período de referencia,
  - iii) en consecuencia, los costes unitarios determinados para el período de referencia,
  - iv) descripción y justificación del rendimiento del capital propio de los proveedores de servicios de navegación aérea interesados, así como de la proporción entre deuda y capital y del nivel y composición de la base de activos utilizada para calcular el coste del capital incluido en los costes determinados,
  - v) descripción y explicación de los importes prorrogados de los años anteriores al período de referencia,
  - vi) descripción de los supuestos económicos, incluidos:
    - los supuestos de inflación utilizados en el plan comparados con una fuente internacional, como el índice de precios al consumo (IPC) del FMI (Fondo Monetario Internacional) para las previsiones y el índice de precios de consumo armonizado de Eurostat para los valores reales; la justificación de cualquier desviación respecto a esas fuentes,
    - los supuestos de los que se parte para el cálculo de los costes de las pensiones comprendidos en los costes determinados, incluida una descripción de la normativa nacional sobre pensiones y de la normativa en vigor sobre la contabilidad de las pensiones sobre las que se basan los supuestos, así como información sobre las posibles modificaciones previstas de dichas normativas,
    - los supuestos de tipos de interés de préstamos para la financiación de la prestación de servicios de navegación aérea, incluida información pertinente sobre los préstamos (importes, duración, etc.) y una explicación de la media (ponderada) del tipo de interés sobre la deuda utilizada para el cálculo del coste del capital antes de impuestos y el coste del capital comprendido en los costes determinados,
    - los ajustes más allá de las disposiciones de las normas internacionales de contabilidad,
  - vii) si procede, una descripción, en relación con el período de referencia anterior, de los sucesos y circunstancias pertinentes indicados en el artículo 14, apartado 2, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013 empleando los criterios fijados en el artículo 14, apartado 2, letra b), del mismo Reglamento, incluida una evaluación del nivel, la composición y la justificación de los costes exentos de la aplicación del artículo 14, apartado 1, letras a) y b), del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013,
  - viii) si procede, la descripción de cualquier reestructuración significativa eventualmente prevista durante el período de referencia, incluidos el nivel de los costes de reestructuración y la justificación de estos costes en relación con los beneficios netos para los usuarios del espacio aéreo a largo plazo;
  - ix) si procede, los costes de reestructuración aprobados de períodos de referencia anteriores pendientes de cobro.
- 3.2. Descripción y explicación de la coherencia de los objetivos de rendimiento con los objetivos de rendimiento fijados a nivel de la Unión. Si no hubiera objetivos de rendimiento a nivel de la Unión, descripción y explicación de los objetivos previstos en el plan y de su contribución a la mejora del rendimiento de la red europea de ATM.
- 3.3. Descripción y explicación de las interdependencias y de las soluciones de compromiso entre los ámbitos clave de rendimiento, incluidos los supuestos utilizados para evaluar dichas soluciones de compromiso.
- 3.4. Contribución de cada proveedor de servicios de navegación aérea interesado a la consecución de los objetivos de rendimiento definidos para el bloque funcional de espacio aéreo, de conformidad con el artículo 5, apartado 2, letra c), párrafo ii).



#### 4. SISTEMAS DE INCENTIVOS

- 4.1. Descripción y explicación de los sistemas de incentivos que se aplicarán a los proveedores de servicios de navegación aérea.

#### 5. DIMENSIÓN MILITAR DEL PLAN

Descripción de la dimensión civil-militar del plan, indicando la contribución al aumento de la capacidad de 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 considerase necesario, unos indicadores y unos objetivos de rendimiento que, además de pertinentes, sean acordes con los indicadores y objetivos del plan de rendimiento.

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

- 6.1. Sensibilidad a las hipótesis externas.
- 6.2. Comparación con el plan de rendimiento anterior.

#### 7. IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE RENDIMIENTO

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

- i) mecanismos de seguimiento para garantizar la implementación de los programas de seguridad de los servicios de navegación aérea y de los planes empresariales;
  - ii) medidas de seguimiento y notificación de la implementación 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

**MODELO DE PLAN DE RENDIMIENTO DE LA RED**

El plan de rendimiento del Gestor de la Red se basará en la estructura siguiente:

**1. INTRODUCCIÓN**

- 1.1. Descripción de la situación (ámbito de aplicación del plan, funciones cubiertas, etc.).
- 1.2. Descripción del contexto macroeconómico previsto para el período de referencia, incluyendo hipótesis generales (previsiones de tránsito, etc.).
- 1.3. Descripción de la coherencia con el Plan Estratégico de la Red
- 1.4. 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 adquiridos).

**2. OBJETIVOS DE RENDIMIENTO**

- 2.1. Descripción de los indicadores clave de rendimiento en cada ámbito clave de rendimiento pertinente.
- 2.2. Objetivos de rendimiento en cada ámbito clave de rendimiento pertinente, fijados con referencia a cada indicador clave de rendimiento pertinente, durante la totalidad del período de referencia, con indicación de valores anuales para su utilización con fines de seguimiento y de incentivación.
- 2.3. Descripción y explicación de la contribución y el impacto de los objetivos de rendimiento en los objetivos de rendimiento a nivel de la Unión Europea.
- 2.4. Descripción de la contribución y del impacto de los objetivos de rendimiento en los bloques funcionales de espacio aéreo.

**3. CONTRIBUCIÓN DE CADA FUNCIÓN**

- 3.1. Diferentes objetivos de rendimiento de cada función (ATFM, DRER, códigos de transpondedor SSR, frecuencias).

**4. DIMENSIÓN MILITAR**

- 4.1. Descripción de la dimensión civil-militar del plan, indicando la contribución al aumento de la capacidad de la aplicación del concepto de uso flexible del espacio aéreo, con la debida atención a la eficacia de la operación militar, y precisando, si se considerase 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 externas.
- 5.2. Comparación con el plan de rendimiento anterior.

**6. IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE RENDIMIENTO**

- 6.1. Descripción de las medidas establecidas para alcanzar los objetivos de rendimiento, por ejemplo:
  - mecanismos de seguimiento para garantizar la implementación de las actividades de seguridad y de los planes empresariales;
  - medidas de seguimiento y notificación de la implementación 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 IV

**PRINCIPIOS PARA LA EVALUACIÓN DE LOS PLANES Y OBJETIVOS DE RENDIMIENTO**

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 objetivo teniendo en cuenta la situación general de cada Estado, incluida la evolución reciente de la economía y las previsiones de tránsito.
- c) Nivel de rendimiento al comienzo del período de referencia y margen consiguiente de posibles mejoras.
- d) Nivel de rendimiento logrado en el período de referencia anterior.
- e) Pertinencia de las inversiones y los gastos de capital en lo que se refiere al Plan Maestro Europeo de ATM, a los proyectos comunes referidos en el artículo 15 bis del Reglamento (CE) nº 550/2004 y, llegado el caso, al Plan Estratégico de la Red, así como las sinergias logradas a nivel de bloque funcional de espacio aéreo o regional.
- f) Resultados de la consulta de las partes interesadas sobre los objetivos propuestos.

**2. SEGURIDAD**

- a) Comparación del nivel de eficacia de la gestión de la seguridad a nivel local con el objetivo a nivel de la Unión.
- b) Comparación de los resultados de la aplicación a nivel local de la clasificación por grado de gravedad sobre la base de la metodología del instrumento de análisis de riesgos (RAT) con el objetivo a nivel de la Unión.
- c) Nivel de presencia de la cultura justa a nivel local.

**3. MEDIO AMBIENTE**

Eficiencia media del vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real:

- a) comparación con el rendimiento histórico logrado en años anteriores;
- b) comparación con un valor de referencia basado en la información facilitada por el Gestor de la Red;
- c) coherencia con el Plan de Mejora de la Red Europea de Rutas elaborado por el Gestor de la Red.

**4. CAPACIDAD**

Nivel de retrasos en ruta. Comparación del nivel esperado de retrasos ATFM en ruta utilizado en los planes de rendimiento con:

- a) un valor de referencia basado en información del Plan de Operaciones de la Red del Gestor de la Red;
- b) el plan de capacidad establecido por el proveedor o los proveedores de servicios de navegación aérea en ruta en la forma reflejada en el Plan de Operaciones de la Red del Gestor de la Red.

Retraso ATFM medio en llegadas a nivel nacional. Evaluación de la justificación aportada en los planes de rendimiento y, en particular:

- a) comparación con el rendimiento histórico conseguido en los últimos cinco años;
- b) contribución de cada aeropuerto al objetivo local y comparación del rendimiento con el de otros aeropuertos similares;
- c) beneficios operacionales esperados de las iniciativas previstas.

**5. RENTABILIDAD**

- a) Tendencia de los costes unitarios determinados: evaluación de la probabilidad de que los costes unitarios determinados presentados evolucionen en consonancia con el objetivo de rentabilidad a nivel de la Unión y contribuyan adecuadamente a la consecución de ese objetivo a lo largo de todo el período de referencia, así como en cada año considerado separadamente, teniendo en cuenta los costes de reestructuración en su caso.

- b) Tendencia de los costes unitarios de aproximación: evaluación de la probabilidad de que los costes unitarios determinados presentados evolucionen en consonancia con el objetivo de rentabilidad a nivel de la Unión y contribuyan adecuadamente a la consecución de ese objetivo a lo largo de todo el período de referencia, así como en cada año considerado separadamente. Además, para la evaluación se utilizarán los siguientes criterios:
- i) la coherencia con la evolución de los costes unitarios determinados en ruta, considerando todos los elementos comunes entre estos costes,
  - ii) la coherencia con los supuestos utilizados para la fijación del objetivo de rentabilidad en ruta (tales como la inflación, los supuestos económicos, las tendencias de tránsito),
  - iii) los esfuerzos previstos comparados con las tendencias históricas en materia de costes de los servicios de navegación aérea de aproximación,
  - iv) las tendencias de los costes determinados de los SNA puerta a puerta,
  - v) descripción y justificación de cualquier cambio en la atribución de los costes entre los servicios de navegación aérea en ruta y de aproximación, en comparación con el período de referencia anterior y durante el período de referencia en curso, y
  - vi) cualquier circunstancia local especial.
- c) Nivel de costes unitarios determinados: comparación entre los costes unitarios locales presentados y los costes unitarios medios de los Estados miembros o de los bloques funcionales de espacio aéreo que tengan un entorno operacional y económico similar, tal como los defina la Comisión en aplicación del artículo 10, apartado 5.
- d) Coste del capital:
- i) el nivel/composición de la base de activos utilizada para calcular el coste del capital,
  - ii) el coste del capital antes de impuestos, incluido el tipo de interés sobre la deuda y el rendimiento del capital, y
  - iii) el rendimiento del capital propio de los proveedores de servicios aéreos.
- e) El nivel/composición de los costes habidos como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 6, apartado 2, letras a) y b), del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013 e incluidos en los costes determinados.
- f) Supuestos de la previsión de tránsito: comparación de las previsiones de la unidad de servicio local utilizadas en el plan de rendimiento con las previsiones de tránsito del Servicio de Estadísticas y Previsiones de Eurocontrol disponibles tres meses antes de la presentación del plan de rendimiento.
- g) Supuestos económicos:
- i) verificación de que las hipótesis de inflación utilizadas en el plan de rendimiento concuerden con la previsión de referencia del índice de precios al consumo del FMI (Fondo Monetario Internacional) y verificación de las justificaciones dadas para cualquier desviación,
  - ii) verificación de la descripción y justificación de los supuestos de los que se parte para el cálculo de los costes de las pensiones incluidos en los costes determinados,
  - iii) verificación de la descripción de la normativa nacional de pensiones pertinente y de la normativa en vigor de contabilidad de las pensiones en que se basan los supuestos relativos a las pensiones,
  - iv) verificación de la descripción y justificación de los supuestos de tipos de interés de préstamos para la financiación de la prestación de servicios de navegación aérea, incluida información pertinente sobre los préstamos (importes, duración, etc.) y conciliación de la media (ponderada) del tipo de interés sobre la deuda utilizada para el cálculo del coste del capital antes de impuestos y el coste del capital comprendido en los costes determinados,
  - v) verificación de la descripción y justificación de los posibles ajustes más allá de las disposiciones de las Normas Internacionales de Contabilidad.
- h) Nivel, composición y justificación de los costes exentos de la aplicación del artículo 14, apartado 1, letras a) y b), del Reglamento de Ejecución (UE) n° 391/2013.
- i) Llegado el caso, una vez finalizada la reestructuración, la entrega progresiva de un beneficio neto a los usuarios del espacio aéreo en comparación con los costes de reestructuración recuperados.

## ANEXO V

**LISTA DE LOS DATOS QUE HAN DE FACILITARSE A LOS EFECTOS DEL PRESENTE REGLAMENTO**

A efectos de la evaluación del rendimiento, deberán facilitarse o ponerse a disposición los siguientes datos:

**1. POR PARTE DE LAS AUTORIDADES NACIONALES DE SUPERVISIÓN****1.1. Especificación del conjunto de datos**

Las autoridades nacionales de supervisión deberán facilitar los siguientes datos:

- a) la información necesaria para ajustarse a los indicadores clave de rendimiento en materia de seguridad referidos en el anexo I;

Además, las autoridades nacionales de supervisión deberán garantizar que se pongan a disposición los siguientes datos:

- b) los datos manejados y calculados por la unidad central ATFM definidos en el Reglamento (UE) n° 255/2010 por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo, 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 basados en un intervalo de transmisión de 30 segundos, retrasos ocasionados por la gestión del tránsito aéreo en ruta y en aeropuertos, exenciones del cumplimiento de 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;
- c) incidencias de seguridad relacionadas con la ATM;
- d) la información pertinente sobre las recomendaciones de seguridad y las acciones correctivas que se adopten a partir de los análisis e investigaciones de los incidentes relacionados con la ATM, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup> sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y con la Directiva 2003/42/CE, relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil;
- e) la información oportuna sobre los elementos establecidos para impulsar la aplicación de una cultura justa;
- f) datos de apoyo a las funciones referidas en el artículo 4, apartado 1, letras m) y n), del Reglamento (CE) n° 2150/2005 de la Comisión por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo <sup>(2)</sup>;
- g) datos de apoyo a las funciones referidas en el apartado 8 del anexo V del Reglamento (UE) n° 677/2011 por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM).

Las autoridades nacionales de supervisión deberán garantizar que, para el análisis de las incidencias, sea obligatorio el uso de una lista común de factores causantes/coadyuvantes.

Las autoridades nacionales de supervisión deberán recoger y poner a disposición lo siguiente:

- h) la información recogida por los proveedores de servicios de navegación aérea a través de sistemas de registro automatizado de datos de seguridad, si estuvieran disponibles;
- i) las tendencias a nivel de, como mínimo, las infracciones de las distancias mínimas de separación, las incursiones en pista, las violaciones del espacio aéreo y las incidencias específicas de la ATM en todas las unidades de los servicios de tránsito aéreo;
- j) la información sobre la forma en que el concepto de utilización flexible del espacio aéreo es aplicado por las autoridades nacionales o del bloque funcional de espacio aéreo para ofrecer el máximo beneficio a los usuarios civiles y militares del espacio aéreo.

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

Los datos previstos en el punto 1.1, letras a), c), d), e), f), h) e i), se facilitarán anualmente. Antes del 1 de febrero de cada año, las autoridades nacionales de supervisión notificarán a la EASA la medición anual de los cuestionarios sobre la eficacia de la gestión de la seguridad [punto 1.1, letra a)] y la cultura justa [punto 1.1, letra e)] correspondiente al año anterior. De producirse algún cambio en la medición anual de los KPI (indicadores clave de rendimiento), las autoridades nacionales de supervisión lo presentarán antes del plazo del siguiente informe anual.

Los datos previstos en el punto 1.1, letras b) y g), se facilitarán mensualmente.

Antes del 1 de febrero de cada año, las autoridades nacionales de supervisión deberán presentar su estudio anual sobre la aplicación, en el año anterior, del concepto de utilización flexible del espacio aéreo conforme a lo referido en el punto 1.1, letra j).

<sup>(1)</sup> DO L 319 de 12.12.1994, p. 14.

<sup>(2)</sup> DO L 342 de 24.12.2005, p. 20.



## 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 alcance el límite establecido en el artículo 1, apartado 3. Además, informarán de ello a la Comisión.

### 2.1. Especificación del conjunto de datos

Los proveedores de servicios de navegación aérea deberá poner a disposición lo siguiente:

- a) los datos referidos en la Especificación Eurocontrol titulada «EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure», edición 2.6 de 31 de diciembre de 2008 con la referencia EUROCONTROL-SPEC-0117, para el suministro de datos hasta 2013 inclusive, y la edición 3.0 de 4 de diciembre de 2012 a partir de 2014;
- 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 (UE) n° 1035/2011;
- c) su plan de inversión para el período de referencia;
- d) la información necesaria para ajustarse al indicador de rendimiento clave en materia de seguridad que se define en la sección 2, punto 1.1, letra a), del anexo I;
- e) la información oportuna sobre los elementos establecidos para impulsar la aplicación de una cultura justa.

Los proveedores de servicios de navegación aérea deberán recoger y suministrar los siguientes datos:

- f) la información obtenida a través de sistemas de registro automatizado de datos de seguridad, si estuvieran disponibles;
- g) las tendencias a nivel de, como mínimo, las infracciones de las distancias mínimas de separación, las incursiones en pista, las violaciones del espacio aéreo y las incidencias específicas de la ATM en todas las unidades de los servicios de tránsito aéreo.

### 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.

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

Antes del 1 de febrero de cada año, los proveedores de servicios de navegación aérea notificarán a la EASA la medición anual de los cuestionarios sobre la eficacia de la gestión de la seguridad (punto 1.1, letra d)) y la cultura justa (punto 1.1, letra e)) correspondiente al año anterior. De producirse algún cambio en la medición anual de los KPI, las autoridades nacionales de supervisión lo presentarán antes del plazo del siguiente informe anual.

Los datos a que se refiere el punto 2.1, letra g), deberán presentarse anualmente.

## 3. POR PARTE DE LOS OPERADORES DE AEROPUERTOS

La presente sección se aplicará a los operadores de aeropuertos incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 1 del presente Reglamento.

### 3.1. Definiciones

A los efectos de lo dispuesto en el presente anexo 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;
- 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 expresados en número máximo de franjas horarias por unidad de tiempo (período bloque) que pueda ser atribuido por el coordinador;
- 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 cuatro caracteres) conforme a lo indicado en el Doc. n° 8643 de la OACI;
- f) «identificador de vuelo»: el grupo de caracteres alfanuméricos que se utiliza para identificar un vuelo; punto 7 del plan de vuelo de la OACI;

- g) «código del aeródromo de salida» y «código del aeródromo de destino»: el código del aeropuerto mediante el identificador aeroportuario de cuatro letras de la OACI o de tres letras de la IATA;
- h) «sellos de tiempo Out-Off-On-In (fuera-aire-tierra-dentro)»: los siguientes datos:
- i) hora real fuera de calzos,
  - ii) hora real de despegue,
  - iii) hora real de aterrizaje,
  - iv) 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 hora en que la aeronave abandona la posición de estacionamiento (remolcada o con su propio motor);
- k) «hora real de despegue»: la fecha y hora efectivas en que la aeronave despega de la pista (repliegue del tren);
- l) «hora real de aterrizaje»: la fecha y hora en que la aeronave aterriza (toma de contacto);
- m) «hora prevista de llegada (en calzos)»: la fecha y hora programadas para que un vuelo llegue al puesto de llegadas;
- n) «hora real en calzos»: la fecha y hora en que se accionan los frenos de estacionamiento en el puesto de llegadas;
- o) «reglas de vuelo»: las normas utilizadas para realizar 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 o «VFR» para las aeronaves que vuelan de acuerdo con las reglas de vuelo visual que se definen en ese mismo anexo; «OAT (tráfico aéreo operacional)» se refiere a las aeronaves estatales que no siguen las reglas definidas en el anexo 2 del Convenio de Chicago; punto 8 del plan de vuelo de la OACI;
- p) «tipo de vuelo»: el tipo de vuelo definido en el apéndice 2 del Doc OACI 4444 (15ª edición – junio de 2007);
- 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 demora normalizados de la IATA que se recogen en la sección F del documento CODA *Digest Annual* de 2011-«*Delays to Air Transport in Europe*»<sup>(1)</sup>, junto con la duración del retraso; cuando el retraso pueda atribuirse a varias causas, es preciso facilitar una lista de estas;
- v) «información sobre deshielo/antihielo»: indicaciones 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 operacional»: cualquier vuelo programado de llegada o de salida en el que se reúnan las condiciones siguientes:
- i) el vuelo recibió una franja horaria de aeropuerto, y

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

- ii) 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
- iii) su aterrizaje o despegue no llegaron a realizarse;
- x) «hora real de cancelación»: la fecha y hora efectivas en que una llegada o salida de un vuelo programado fue cancelada.

### 3.2. Especificación del conjunto de datos

#### 3.2.1. Los operadores de aeropuerto facilitarán los siguientes datos:

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

#### 3.2.2. Los operadores de aeropuerto facilitarán los datos operativos siguientes por cada vuelo que aterrice o que despegue:

- a) matrícula de la aeronave;
- b) tipo de aeronave;
- c) identificador del vuelo;
- d) código del aeródromo de salida y de destino;
- e) hora prevista de salida (fuera de calzos);
- f) hora prevista de llegada (en calzos);
- g) sellos de tiempo Out-Off-On-In;
- h) reglas de vuelo y tipo de vuelo;
- i) turno de llegada al aeropuerto y de salida de él, en su caso;
- j) designador de la pista de llegada y de la pista de salida;
- k) puesto de llegada y salida;
- l) causas de retraso, en su caso (únicamente para los vuelos de salida);
- m) información sobre las operaciones de deshielo/antihielo, en su caso.

#### 3.2.3. Los operadores de aeropuerto facilitarán los siguientes datos operacionales relativos a cada cancelación operacional:

- a) identificador del vuelo;
- b) tipo de aeronave;
- c) hora prevista de salida (fuera de calzos);
- d) hora prevista de llegada (en calzos);
- e) aeropuertos de salida y de destino programados;
- f) turnos de llegada al aeropuerto y de salida de él, en su caso;
- g) motivo de la cancelación;
- h) hora real de la cancelación.

#### 3.2.4. Los operadores de aeropuerto podrán presentar:

- a) informes voluntarios sobre la degradación o interrupción de los servicios de navegación aérea en los aeropuertos;
- b) informes voluntarios sobre los incidentes de seguridad de los servicios de navegación aérea;
- c) informes voluntarios sobre las deficiencias de capacidad de una terminal;

- d) informes voluntarios sobre las reuniones de consulta con los proveedores de servicios de navegación aérea y los Estados.
- 3.2.5. Los operadores de aeropuertos deberán recoger y facilitar la información obtenida a través de los sistemas de registro automatizado de datos de seguridad, en su caso, como mínimo sobre las incursiones en pista.
- 3.3. Periodicidad y plazos del suministro de datos**
- Los datos referidos 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 referidos en los puntos 3.2.2 y 3.2.3 se facilitarán, en su caso, mensualmente, dentro del mes siguiente al final de aquel en que haya tenido lugar el vuelo.
- Los datos a que se refiere el punto 3.2.4 deberán presentarse anualmente.
- Los informes contemplados en el punto 3.2.4 podrán facilitarse en cualquier momento.
- 4. POR PARTE DE LOS COORDINADORES DE AEROPUERTOS**
- 4.1. Especificación del conjunto de datos**
- Los coordinadores de aeropuertos deberán facilitar 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 LOS OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO**
- 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 la 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, así como las 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. Especificación del conjunto de datos**
- 5.2.1. Los operadores de transporte aéreo deberán facilitar los siguientes datos relativos a cada vuelo que operen en el ámbito geográfico del presente Reglamento:
- a) matrícula de la aeronave;
  - b) tipo de aeronave;
  - c) identificador del vuelo;
  - d) reglas de vuelo y tipo de vuelo;
  - e) códigos del aeropuerto de salida y de destino;
  - f) designador de la pista de llegada y de salida, en su caso;
  - g) puestos de llegada y de salida, en su caso;
  - h) hora prevista de salida (fuera de calzos);
  - i) hora prevista de llegada (en calzos);
  - j) sellos de tiempo Out-Off-On-In programados y efectivos;
  - k) causas de los retrasos;
  - l) información sobre las operaciones de deshielo/antihielo, en su caso.
- 5.2.2. Los operadores de transporte aéreo deberán facilitar los datos referidos en el punto 3.2.3 en relación con cada cancelación operacional en el ámbito geográfico del presente Reglamento.

5.2.3. Además de los datos exigidos en la parte B del anexo IV 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 relativos a cada vuelo que operen dentro del ámbito geográfico del presente Reglamento:

- a) combustible quemado;
- b) peso real en rampa.

5.2.4. Los operadores de transporte aéreo podrán presentar:

- a) informes voluntarios sobre el acceso al espacio aéreo;
- b) informes voluntarios sobre la degradación o interrupción de los servicios de navegación aérea en los aeropuertos;
- c) informes voluntarios sobre los incidentes de seguridad de los servicios de navegación aérea;
- d) informes voluntarios sobre las deficiencias de capacidad en ruta, la limitación del nivel de los vuelos o los reencaminamientos;
- e) informes voluntarios sobre las reuniones de consulta con los proveedores de servicios de navegación aérea y los Estados.

5.2.5. Los operadores de transporte aéreo deberán recoger y facilitar la información obtenida a través de los sistemas de registro automatizado de datos de seguridad, en su caso, como mínimo sobre las infracciones de distancia mínima de separación y las incursiones en pista.

### 5.3. Periodicidad del suministro de datos

Los datos referidos en los puntos 5.2.1, 5.2.2 y 5.2.3 se presentarán mensualmente.

Los informes referidos en el punto 5.2.4 podrán presentarse en cualquier momento.

Los datos referidos en el punto 5.2.5 se presentarán anualmente.

---

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