Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2024/3128

17.12.2024

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2024/3128 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Δεκεμβρίου 2024

για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 όσον αφορά νέους και αναθεωρημένους δείκτες παρακολούθησης για τον μηχανισμό επιδόσεων και το σύστημα χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο») ([1]), και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 6,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο μηχανισμός επιδόσεων και το σύστημα χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό που θεσπίστηκαν σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής ([2]) περιέχουν ρυθμιστικά μέσα για τον καθορισμό στόχων, καθώς και για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου στα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας. Εκτός από τους κύριους δείκτες επιδόσεων βάσει των οποίων καθορίζονται οι στόχοι, ο μηχανισμός επιδόσεων και το σύστημα χρέωσης τελών περιλαμβάνουν δείκτες παρακολούθησης των επιδόσεων και στα τέσσερα κύρια πεδία επιδόσεων, τόσο για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή όσο και για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, καθώς και για τις λειτουργίες δικτύου, με σκοπό τη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων του δικτύου.

(2) Οι νέες εξελίξεις στη μέτρηση των επιδόσεων και στη διαθεσιμότητα των δεδομένων κατέστησαν δυνατή τη βελτίωση των υφιστάμενων δεικτών και την προσθήκη νέων δεικτών για την παρακολούθηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου. Οι πληροφορίες που μπορούν να παρέχουν οι νέοι και βελτιωμένοι δείκτες είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης σε μελλοντικές περιόδους αναφοράς.

(3) Το έργο του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 κατέδειξε ότι είναι αναγκαίο να διερευνηθούν τρόποι βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων του δικτύου ώστε να συμβάλει στην εφαρμογή των απαιτήσεων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας ([3]). Επί του παρόντος, μόνο ορισμένα στοιχεία της τροχιάς πτήσης καλύπτονται από τους δείκτες. Ως εκ τούτου, απαιτούνται νέοι δείκτες για την ακριβέστερη μέτρηση των περιβαλλοντικών επιδόσεων ορισμένων στοιχείων, όπως η λειτουργία συνεχούς ανόδου, ο χρόνος τροχοδρόμησης εισόδου και η αποδοτικότητα της πτήσης σε κάθετη διαδρομή. Επιπλέον, για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών και συνολικών επιδόσεων, θα πρέπει να συμπεριληφθούν δείκτες παρακολούθησης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας που να αποτυπώνουν τον ρυθμό εξυπηρέτησης.

(4) Η εισαγωγή νέων ή τροποποιημένων δεικτών δεν θα πρέπει να αυξήσει τον φόρτο υποβολής εκθέσεων, καθώς οι εν λόγω δείκτες θα πρέπει να υπολογίζονται σε μεγάλο βαθμό με βάση δεδομένα που είναι ήδη διαθέσιμα στον Eurocontrol.

(5) Λόγω του αριθμού των τροποποιήσεων που χρειάζεται να γίνουν στο παράρτημα Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 και προκειμένου να βελτιωθεί η διαρθρωτική και γλωσσική συνοχή του, το εν λόγω παράρτημα θα πρέπει να αντικατασταθεί πλήρως.

(6) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται από την τέταρτη περίοδο αναφοράς και κατά τις επόμενες περιόδους αναφοράς.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και με την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013 (ΕΕ L 56 της 25.2.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» [COM(2019) 640 final].

(7) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής Ενιαίου Ουρανού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/317 τροποποιείται ως εξής:

Το παράρτημα Ι αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

Στο παράρτημα VI σημείο 3 στοιχείο α), ο αριθμός «2018» αντικαθίσταται από τον αριθμό «2019».

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2025.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 16 Δεκεμβρίου 2024.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΚΥΡΙΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ (KEY PERFORMANCE INDICATORS/KPI) ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΣΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ 1

KPI για τον καθορισμό στόχων σε κλίμακα Ένωσης και δείκτες παρακολούθησης σε κλίμακα Ένωσης

1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

1.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

Ελάχιστο επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων που πρέπει να επιτυγχάνουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που έχουν πιστοποιηθεί για να παρέχουν υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Ο παρών KPI μετρά το επίπεδο υλοποίησης των κάτωθι στόχων διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων:

α) την πολιτική και τους στόχους ασφάλειας πτήσεων,

β) τη διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων,

γ) τη διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων,

δ) την προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων,

ε) την καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων.

1.2. **Δείκτες παρακολούθησης**

α) Το ποσοστό παρεισφρήσεων σε διάδρομο σε κλίμακα Ένωσης που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια πτήσεων, όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 1.2 στοιχείο α) του τμήματος 2·

β) το ποσοστό παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού σε κλίμακα Ένωσης που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια πτήσεων, όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 1.2 στοιχείο β) του τμήματος 2.

2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

Ο παρών KPI μετρά τη μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

α) η σύγκριση μεταξύ του μήκους του τμήματος της πραγματικής τροχιάς κατά τη διαδρομή όπως προκύπτει από τα δεδομένα επιτήρησης με τη διανυόμενη απόσταση, αθροιστικά για όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή διέρχονται από αυτόν, όπως ορίζει το άρθρο 1·

β) ως "τμήμα κατά τη διαδρομή" νοείται η διανυόμενη απόσταση πτήσης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες·

γ) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εκτός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται το σημείο εισόδου στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο ή το σημείο εξόδου από αυτόν, ως αφετηρία ή προορισμός, αντιστοίχως, αντί του αερολιμένα αναχώρησης ή προορισμού·

δ) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου και φθάνει σε αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου διερχόμενη από μη ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται μόνον το τμήμα εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου·

ε) "διανυόμενη απόσταση" είναι συνάρτηση της θέσης του σημείου εισόδου της πτήσης σε κάθε τμήμα του εναερίου χώρου και του σημείου εξόδου της πτήσης από αυτό για όλα τα τμήματα της τροχιάς. Η διανυόμενη απόσταση αντιπροσωπεύει τη συμβολή των σημείων αυτών στην απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού της πτήσης·

στ) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, ως μέσος όρος. Κατά τον υπολογισμό αυτού του μέσου όρου, εξαιρούνται οι δέκα υψηλότερες ημερήσιες τιμές και οι δέκα χαμηλότερες ημερήσιες τιμές.

2.2. **Δείκτες παρακολούθησης**

α) Η μέση αποδοτικότητα της τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

i) η διαφορά μεταξύ του μήκους του τμήματος της τροχιάς κατά τη διαδρομή σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης και του αντίστοιχου τμήματος της απόστασης ορθοδρομίας, αθροιστικά σε όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή διέρχονται από αυτόν·

ii) ως "τμήμα κατά τη διαδρομή" νοείται η διανυόμενη απόσταση πτήσης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες·

iii) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εκτός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται το σημείο εισόδου στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο ή το σημείο εξόδου από αυτόν, ως αφετηρία ή προορισμός, αντιστοίχως, αντί του αερολιμένα αναχώρησης ή προορισμού·

iv) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου και φθάνει σε αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου διερχόμενη από μη ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται μόνον το τμήμα εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου·

v) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, ως μέσος όρος. Κατά τον υπολογισμό αυτού του μέσου όρου, εξαιρούνται οι δέκα υψηλότερες ημερήσιες τιμές και οι δέκα χαμηλότερες ημερήσιες τιμές.

β) Η μέση οριζόντια αποδοτικότητα της συντομότερης υπό περιορισμούς τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

i) η διαφορά του μήκους του τμήματος κατά τη διαδρομή της συντομότερης υπό περιορισμούς διαδρομής διαθέσιμης για τον προγραμματισμό πτήσεων, όπως υπολογίζεται με τους αλγορίθμους προσδιορισμού του ίχνους και με τα συστήματα επικύρωσης του σχεδίου πτήσης του διαχειριστή δικτύου, από το αντίστοιχο τμήμα της απόστασης ορθοδρομίας, αθροιστικά για όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή διέρχονται από αυτόν·

ii) ο εν λόγω δείκτης αφορά τους περιορισμούς του εναερίου χώρου κατά τις ημέρες με και χωρίς στρατιωτικές δραστηριότητες που δημοσιεύονται στο έγγραφο διαθεσιμότητας διαδρομής (RAD) που εκδίδει ο διαχειριστής δικτύου και την πραγματική κατάσταση των διαδρομών υπό όρους κατά την υποβολή του τελευταίου σχεδίου πτήσης·

iii) ως "τμήμα κατά τη διαδρομή" νοείται το τμήμα της απόστασης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες·

iv) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εκτός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται το σημείο εισόδου στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο ή το σημείο εξόδου από αυτόν, ως αφετηρία ή προορισμός, αντιστοίχως, αντί του αερολιμένα αναχώρησης ή προορισμού·

v) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου και φθάνει σε αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου διερχόμενη από μη ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται μόνον το τμήμα εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου·

vi) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, ως μέσος όρος. Κατά τον υπολογισμό αυτού του μέσου όρου, εξαιρούνται οι δέκα υψηλότερες ημερήσιες τιμές και οι δέκα χαμηλότερες ημερήσιες τιμές.

γ) Η αποδοτικότητα της πτήσης σε κάθετη διαδρομή της πραγματικής τροχιάς μεταξύ του ύψους της ανόδου και του ύψους της καθόδου, που υπολογίζεται ως εξής:

i) ο παρών δείκτης είναι το ποσοστό του μήκους της πραγματικής τροχιάς που εκτελείται σε ύψος κάτω των 1 000 ft ή σε οποιοδήποτε ύψος άνω του προγραμματισμένου επιπέδου πτήσης σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης, αθροιστικά για όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή διέρχονται από αυτόν·

ii) ο δείκτης υπολογίζεται ως ποσοστό για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

δ) Η αποτελεσματική χρήση δεσμευμένου ή απομονωμένου εναερίου χώρου, που υπολογίζεται ως ο λόγος του χρόνου που χρησιμοποιείται τελικά για την απομόνωση ή τη δέσμευση από τη γενική εναέρια κυκλοφορία προς τον αρχικά χορηγηθέντα χρόνο για τη δραστηριότητα για την οποία απαιτείται απομόνωση ή δέσμευση. Ο δείκτης υπολογίζεται για κάθε χορήγηση εναερίου χώρου που κοινοποιείται στον διαχειριστή δικτύου.

ε) Το ποσοστό προγραμματισμού μέσω των διαθέσιμων δομών εναερίου χώρου, όπου συμπεριλαμβάνεται δεσμευμένος ή απομονωμένος εναέριος χώρος, για τη γενική εναέρια κυκλοφορία, το οποίο υπολογίζεται ως το επί τοις εκατό ποσοστό των αεροσκαφών που υποβάλλουν σχέδια πτήσης μέσω αυτών των δομών εναερίου χώρου επί του αριθμού αεροσκαφών που θα μπορούσαν να είχαν προγραμματισθεί μέσω αυτών των δομών εναερίου χώρου. Ο δείκτης υπολογίζεται για κάθε χορήγηση εναερίου χώρου που κοινοποιείται στον διαχειριστή δικτύου.

στ) Το ποσοστό χρήσης των διαθέσιμων δομών εναερίου χώρου, όπου συμπεριλαμβάνεται δεσμευμένος ή απομονωμένος εναέριος χώρος, από τη γενική εναέρια κυκλοφορία, που υπολογίζεται ως το επί τοις εκατό ποσοστό των αεροσκαφών που διέρχονται από αυτές τις δομές εναερίου χώρου επί του αριθμού αεροσκαφών που θα μπορούσαν να είχαν προγραμματισθεί μέσω αυτών των δομών εναερίου χώρου. Ο δείκτης υπολογίζεται για κάθε χορήγηση εναερίου χώρου που κοινοποιείται στον διαχειριστή δικτύου.

3. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

3.1. **Κύριος δείκτης επιδόσεων**

Η μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση σε πρώτα λεπτά που καταλογίζεται στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

α) η καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή είναι η καθυστέρηση που υπολογίζει ο διαχειριστής δικτύου, εκφραζόμενη ως η διαφορά μεταξύ του εκτιμώμενου χρόνου απογείωσης και του υπολογιζόμενου χρόνου απογείωσης που έχει χορηγήσει ο διαχειριστής δικτύου·

β) για τους σκοπούς του παρόντος δείκτη νοείται ως:

"εκτιμώμενος χρόνος απογείωσης": ο προβλεπόμενος χρόνος κατά τον οποίο το αεροσκάφος θα καταστεί αερομεταφερόμενο όπως τον έχει υπολογίσει ο διαχειριστής δικτύου με βάση τον τελευταίο εκτιμώμενο χρόνο αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης, ή ο στοχευόμενος χρόνος αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης για τους αερολιμένες που υπόκεινται σε διαδικασίες συνεργατικής λήψης αποφάσεων των αερολιμένων, συν τον εκτιμώμενο χρόνο τροχοδρόμησης εξόδου όπως τον έχει υπολογίσει ο διαχειριστής δικτύου·

"υπολογιζόμενος χρόνος απογείωσης": ο χρόνος που χορηγεί ο διαχειριστής δικτύου για την ημέρα της πτητικής λειτουργίας, συνεπεία τακτικής κατανομής χρονοθυρίδων, κατά τον οποίο η πτήση αναμένεται να καταστεί αερομεταφερόμενη·

"εκτιμώμενος χρόνος τροχοδρόμησης εξόδου": ο εκτιμώμενος χρόνος μεταξύ της αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης και της απογείωσης. Η εκτίμηση αυτή περιλαμβάνει κάθε ενδιάμεση καθυστέρηση στο σημείο αναμονής ή λόγω εξ αποστάσεως αποπάγωσης πριν από την απογείωση·

γ) ο παρών δείκτης καλύπτει όλες τις πτήσεις IFR και όλες τις αιτίες καθυστέρησης ATFM, εξαιρούμενων των εξαιρετικών συμβάντων·

δ) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

3.2. **Δείκτες παρακολούθησης**

α) Ο μέσος χρόνος, εκφραζόμενος σε πρώτα λεπτά, καθυστέρησης ATFM κατά την άφιξη ανά πτήση που καταλογίζεται στις τερματικές και στις αερολιμενικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας και οφείλεται σε περιορισμούς προσγείωσης στον αερολιμένα προορισμού, ο οποίος υπολογίζεται ως εξής:

i) η μέση δημιουργούμενη καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη ανά εισερχόμενη πτήση IFR·

ii) ο παρών δείκτης περιλαμβάνει όλες τις πτήσεις IFR που προσγειώνονται στον αερολιμένα προορισμού και καλύπτει όλες τις αιτίες καθυστέρησης ATFM κατά την άφιξη, εξαιρούμενων των εξαιρετικών συμβάντων·

iii) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

β) Το ποσοστό των πτήσεων με καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή άνω των 15 λεπτών, το οποίο υπολογίζεται ως εξής:

i) η καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 3.1 στοιχείο α)·

ii) ο παρών δείκτης καλύπτει όλες τις πτήσεις IFR και όλες τις αιτίες καθυστέρησης ATFM, εξαιρουμένων των εξαιρετικών συμβάντων·

iii) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

γ) Ο μέσος χρόνος, εκφραζόμενος σε πρώτα λεπτά, των καθυστερήσεων πάσης φύσεως κατά την αναχώρηση ανά πτήση, ο οποίος υπολογίζεται ως εξής:

i) η μέση καθυστέρηση που οφείλεται σε:

— καθυστερήσεις λόγω λειτουργιών της αεροπορικής εταιρείας·

— καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή που αναφέρθηκε από τους χρήστες του εναερίου χώρου·

— αντιδραστική (αλυσιδωτή) καθυστέρηση·

— καθυστέρηση λειτουργιών του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένης της καθυστέρησης ATFM του αερολιμένα που ανέφεραν χρήστες του εναερίου χώρου, η οποία προκλήθηκε από ρύθμιση με βάση τον όγκο της κυκλοφορίας σε τοποθεσία αναφοράς ταξινομημένη ως ζώνη αεροδρομίου ή αεροδρόμιο·

ii) καλύπτει όλες τις πτήσεις IFR και υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

4.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

Η χρόνο με τον χρόνο μεταβολή του μέσου "καθορισμένου κόστους μονάδας (DUC)" σε κλίμακα Ένωσης για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

α) ποσοστό που αποτυπώνει τις ετήσιες διακυμάνσεις του μέσου καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, με αφετηρία τη βασική τιμή που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο α)·

β) υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·

γ) το μέσο καθορισμένο κόστος μονάδας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή σε κλίμακα Ένωσης είναι ο λόγος του καθορισμένου κόστους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή προς την προβλεπόμενη κυκλοφορία κατά τη διαδρομή, εκφραζόμενο σε μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή, που αναμένεται κατά τη διάρκεια κάθε έτους της περιόδου αναφοράς σε κλίμακα Ένωσης, όπως περιλαμβάνεται στις παραδοχές της Επιτροπής για τον καθορισμό των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 3·

δ) το μέσο καθορισμένο κόστος μονάδας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή σε κλίμακα Ένωσης υπολογίζεται σε ευρώ και σε πραγματικούς όρους.

4.2. **Δείκτες παρακολούθησης**

Το πραγματικό κόστος μονάδας με το οποίο επιβαρύνονται οι χρήστες χωριστά για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε κλίμακα Ένωσης, το οποίο υπολογίζεται ως εξής:

α) ο σταθμισμένος μέσος όρος του αθροίσματος του καθορισμένου κόστους μονάδας για κάθε κράτος μέλος για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και των προσαρμογών κατά το άρθρο 25 παράγραφος 2 που προκύπτουν για το εν λόγω έτος·

β) εκφράζεται σε ευρώ και σε ονομαστικούς όρους·

γ) υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

ΤΜΗΜΑ 2

Κύριοι δείκτες επιδόσεων για τον καθορισμό στόχων σε τοπικό επίπεδο και δείκτες παρακολούθησης σε τοπικό επίπεδο

1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

1.1. **Κύριος δείκτης επιδόσεων**

Επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων κατά το σημείο 1.1 του τμήματος 1.

Για τους σκοπούς του παρόντος δείκτη, ο όρος "τοπικός" αφορά το επίπεδο των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

1.2. **Δείκτες παρακολούθησης**

α) Το ποσοστό παρεισφρήσεων σε διάδρομο σε αερολιμένες ευρισκόμενους σε κράτος μέλος, το οποίο υπολογίζεται ως ο συνολικός αριθμός παρεισφρήσεων σε διάδρομο με επίπτωση στην ασφάλεια που σημειώθηκαν στους αερολιμένες αυτούς, διαιρούμενο διά του συνολικού αριθμού κινήσεων σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) και τους κανόνες πτήσης εξ όψεως (VFR) στους αερολιμένες αυτούς.

β) Το ποσοστό παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού εντός του εναερίου χώρου όλων των μονάδων υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας σε κράτος μέλος, το οποίο υπολογίζεται ως ο συνολικός αριθμός παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού με επίπτωση στην ασφάλεια που σημειώθηκαν στον εν λόγω εναέριο χώρο διαιρούμενος διά του συνολικού αριθμού των ωρών πτήσης που ελέγχθηκαν εντός του εν λόγω εναερίου χώρου.

γ) Το ποσοστό παρεισφρήσεων σε διάδρομο σε αερολιμένα, το οποίο υπολογίζεται ως το συνολικό πλήθος παρεισφρήσεων σε διάδρομο που σημειώθηκαν στον αερολιμένα αυτόν με επίπτωση στην ασφάλεια, στις οποίες συνέβαλαν ενδεχομένως οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ή οι υπηρεσίες επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS), διαιρούμενο διά του συνολικού αριθμού κινήσεων IFR και VFR στον αερολιμένα αυτόν.

δ) Το ποσοστό παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού εντός του εναερίου χώρου στον οποίο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας παρέχει υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, το οποίο υπολογίζεται ως ο συνολικός αριθμός παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού με επίπτωση στην ασφάλεια στις οποίες συνέβαλαν ενδεχομένως οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ή οι υπηρεσίες CNS, διαιρούμενος διά του συνολικού αριθμού των ωρών πτήσης που ελέγχθηκαν εντός του εν λόγω εναερίου χώρου.

Οι δείκτες παρακολούθησης που αναφέρονται στο παρόν στοιχείο υπολογίζονται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

Για τους σκοπούς των δεικτών κατά τα στοιχεία α) και γ), ο όρος "τοπικός" αφορά το επίπεδο αερολιμένα. Για τους σκοπούς του δείκτη κατά το στοιχείο β), ο όρος "τοπικός" αφορά το εθνικό επίπεδο. Για τους σκοπούς του δείκτη κατά το στοιχείο δ), ο όρος "τοπικός" αφορά το επίπεδο των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.1. **Κύριος δείκτης επιδόσεων**

Η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

α) η σύγκριση του μήκους του τμήματος κατά τη διαδρομή της πραγματικής τροχιάς που προκύπτει από τα δεδομένα επιτήρησης με τη διανυόμενη απόσταση, αθροιστικά για όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του τοπικού εναερίου χώρου ή διέρχονται από αυτόν·

β) ως "τμήμα κατά τη διαδρομή" νοείται η διανυόμενη απόσταση πτήσης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες προέλευσης και προορισμού·

γ) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εκτός του τοπικού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται το σημείο εισόδου στον τοπικό εναέριο χώρο ή το σημείο εξόδου από αυτόν·

δ) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του τοπικού εναερίου χώρου και φθάνει σε αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του τοπικού εναερίου χώρου διερχόμενη από μη τοπικό εναέριο χώρο, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται μόνον το τμήμα εντός του τοπικού εναερίου χώρου·

ε) "διανυόμενη απόσταση" είναι συνάρτηση της θέσης του σημείου εισόδου στον τοπικό εναέριο χώρο και του σημείου εξόδου της πτήσης από αυτόν. Η διανυόμενη απόσταση αντιπροσωπεύει τη συμβολή των σημείων αυτών στην απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού της πτήσης·

στ) για τους σκοπούς του παρόντος δείκτη, ο όρος "τοπικός" αφορά το εθνικό επίπεδο ή το επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου, αναλόγως με το επίπεδο στο οποίο έχει καταρτισθεί το σχέδιο επιδόσεων·

ζ) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, ως μέσος όρος. Κατά τον υπολογισμό αυτού του μέσου όρου, εξαιρούνται οι δέκα υψηλότερες ημερήσιες τιμές και οι δέκα χαμηλότερες ημερήσιες τιμές.

2.2. **Δείκτες παρακολούθησης**

α) Η μέση αποδοτικότητα της τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο ως εξής:

i) η διαφορά του μήκους του τμήματος κατά τη διαδρομή της τροχιάς σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης από το αντίστοιχο τμήμα της απόστασης ορθοδρομίας, αθροιστικά για όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του τοπικού εναερίου χώρου ή διέρχονται από αυτόν·

ii) ως "τμήμα κατά τη διαδρομή" νοείται η διανυόμενη απόσταση πτήσης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες·

iii) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εκτός του τοπικού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται το σημείο εισόδου στον τοπικό εναέριο χώρο ή το σημείο εξόδου από αυτόν·

iv) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του τοπικού εναερίου χώρου και φθάνει σε αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του τοπικού εναερίου χώρου διερχόμενη από μη τοπικό εναέριο χώρο, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται μόνον το τμήμα εντός του τοπικού εναερίου χώρου·

v) υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, ως μέσος όρος. Κατά τον υπολογισμό αυτού του μέσου όρου, εξαιρούνται οι δέκα υψηλότερες ημερήσιες τιμές και οι δέκα χαμηλότερες ημερήσιες τιμές.

β) Η μέση αποδοτικότητα της συντομότερης υπό περιορισμούς τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, η οποία υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο ως εξής:

i) η διαφορά του μήκους του τμήματος κατά τη διαδρομή της συντομότερης υπό περιορισμούς διαδρομής διαθέσιμης για τον προγραμματισμό πτήσεων, όπως υπολογίζεται με τους αλγορίθμους προσδιορισμού του ίχνους και με τα συστήματα επικύρωσης του σχεδίου πτήσης του διαχειριστή δικτύου, από τη διανυόμενη απόσταση, αθροιστικά για όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του τοπικού εναερίου χώρου ή διέρχονται από αυτόν·

ii) ο παρών δείκτης αφορά τους περιορισμούς εναερίου χώρου που δημοσιεύονται στο έγγραφο διαθεσιμότητας διαδρομών που εκδίδει ο διαχειριστής δικτύου και την πραγματική κατάσταση των διαδρομών υπό όρους κατά την υποβολή του τελευταίου σχεδίου πτήσης·

iii) ως "τμήμα κατά τη διαδρομή" νοείται το τμήμα εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες προέλευσης και προορισμού·

iv) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εκτός του τοπικού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται το σημείο εισόδου στον τοπικό εναέριο χώρο ή το σημείο εξόδου από αυτόν·

v) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του τοπικού εναερίου χώρου και φθάνει σε αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του τοπικού εναερίου χώρου διερχόμενη από μη τοπικό εναέριο χώρο, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται μόνον το τμήμα εντός του τοπικού εναερίου χώρου·

vi) "διανυόμενη απόσταση" είναι συνάρτηση της θέσης του σημείου εισόδου στον τοπικό εναέριο χώρο και του σημείου εξόδου της πτήσης από αυτόν. Η διανυόμενη απόσταση αντιπροσωπεύει τη συμβολή των σημείων αυτών στην απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού της πτήσης·

vii) υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, ως μέσος όρος. Κατά τον υπολογισμό αυτού του μέσου όρου, εξαιρούνται οι δέκα υψηλότερες ημερήσιες τιμές και οι δέκα χαμηλότερες ημερήσιες τιμές.

γ) Η αποδοτικότητα της πτήσης σε κάθετη διαδρομή της πραγματικής τροχιάς μεταξύ του ύψους της ανόδου και του ύψους της καθόδου, που υπολογίζεται ως εξής:

i) ο παρών δείκτης είναι το ποσοστό του μήκους της πραγματικής τροχιάς που εκτελείται σε ύψος κάτω των 1 000 ft ή σε οποιοδήποτε ύψος άνω του προγραμματισμένου επιπέδου πτήσης σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης, αθροιστικά για όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του τοπικού εναέριου χώρου ή διέρχονται από αυτόν·

ii) ο δείκτης υπολογίζεται ως ποσοστό για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

δ) Ο πρόσθετος χρόνος κατά τη φάση τροχοδρόμησης εξόδου, ο οποίος υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο ως εξής:

i) η διαφορά του πραγματικού χρόνου τροχοδρόμησης εξόδου από τον χρόνο τροχοδρόμησης εξόδου αναφοράς·

ii) ο χρόνος τροχοδρόμησης εξόδου αναφοράς αντιπροσωπεύει τον βέλτιστο χρόνο μετάβασης που απαιτείται για την τροχοδρόμηση εξόδου χωρίς αναμονή·

iii) εκφράζεται σε πρώτα λεπτά ανά αναχώρηση και υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

ε) Ο πρόσθετος χρόνος κατά τη φάση τροχοδρόμησης εισόδου, ο οποίος υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο ως εξής:

i) η διαφορά του πραγματικού χρόνου τροχοδρόμησης εισόδου από τον χρόνο τροχοδρόμησης εισόδου αναφοράς·

ii) ο χρόνος τροχοδρόμησης εισόδου αναφοράς αντιπροσωπεύει τον βέλτιστο χρόνο μετάβασης που απαιτείται για την τροχοδρόμηση εισόδου χωρίς αναμονή·

iii) εκφράζεται σε πρώτα λεπτά ανά άφιξη και υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

στ) Ο πρόσθετος χρόνος στον τερματικό εναέριο χώρο, ο οποίος υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο ως εξής:

i) η διαφορά του χρόνου μετάβασης από την ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area/Περιοχή ακολουθίας και μέτρησης αφίξεων) από τον χρόνο αναφοράς με βάση τους χρόνους μετάβασης ASMA·

ii) ο χρόνος αναφοράς ASMA αντιπροσωπεύει τον χρόνο μετάβασης που απαιτείται για την εκτέλεση της προσέγγισης χωρίς αναμονή ή καθοδήγηση·

iii) εκφράζεται σε πρώτα λεπτά ανά άφιξη και υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·

iv) ως ASMA νοείται κύλινδρος ακτίνας 40 NM περί τον αερολιμένα άφιξης.

ζ) Η αποδοτικότητα της πτήσης σε κάθετη διαδρομή κατά την κάθοδο, η οποία υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο ως εξής:

i) η διάρκεια της οριζόντιας πτήσης από το ύψος καθόδου έως την προσγείωση όλων των αφικνούμενων πτήσεων IFR·

ii) εκφραζόμενη ως μέση διάρκεια οριζόντιας πτήσης σε δευτερόλεπτα ανά άφιξη·

iii) υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

η) Η αποδοτικότητα της πτήσης σε κάθετη διαδρομή κατά την άνοδο, υπολογιζόμενη σε τοπικό επίπεδο ως εξής:

i) η διάρκεια της οριζόντιας πτήσης από την απογείωση έως το ύψος ανόδου όλων των αναχωρουσών πτήσεων IFR·

ii) εκφραζόμενη ως μέση διάρκεια οριζόντιας πτήσης σε δευτερόλεπτα ανά αναχώρηση·

iii) υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

θ) Η αποτελεσματική χρήση δεσμευμένου ή απομονωμένου τοπικού εναερίου χώρου, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.2 στοιχείο δ) του τμήματος 1.

ι) Το ποσοστό προγραμματισμού μέσω των διαθέσιμων δομών τοπικού εναερίου χώρου, το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.2 στοιχείο ε) του τμήματος 1.

ια) Το ποσοστό χρήσης των διαθέσιμων δομών τοπικού εναερίου χώρου, το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.2 στοιχείο στ) του τμήματος 1.

Για τους σκοπούς των δεικτών των στοιχείων α), β) και γ), ο όρος "τοπικός" αφορά το εθνικό επίπεδο ή το επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου, ανάλογα με το επίπεδο στο οποίο έχει καταρτισθεί το σχέδιο επιδόσεων, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων ανάθεσης της αρμοδιότητας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας συνεπεία συνεργατικών διασυνοριακών ρυθμίσεων.

Για τους σκοπούς των δεικτών των στοιχείων δ), ε) και στ), ο όρος "τοπικός" αφορά το επίπεδο αερολιμένα με τουλάχιστον 80 000 κινήσεις αεροπορικής μεταφοράς IFR ανά έτος.

Για τους σκοπούς των δεικτών των στοιχείων ζ) και η), ο όρος "τοπικός" αφορά το επίπεδο αερολιμένα.

Για τους σκοπούς των δεικτών των στοιχείων θ), ι) και ια), ο όρος "τοπικός" αφορά το εθνικό επίπεδο με ανάλυση στο επίπεδο της περιοχής αρμοδιότητας των κέντρων ελέγχου περιοχής, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων ανάθεσης της αρμοδιότητας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας συνεπεία συνεργατικών διασυνοριακών ρυθμίσεων.

3. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

3.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

α) Ο μέσος χρόνος, εκφραζόμενος σε πρώτα λεπτά, καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση που καταλογίζεται στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, ο οποίος υπολογίζεται ως εξής:

i) η καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 3.1 του τμήματος 1·

ii) ο παρών δείκτης καλύπτει όλες τις πτήσεις IFR που διέρχονται από τον τοπικό εναέριο χώρο και όλες τις αιτίες καθυστέρησης ATFM, εξαιρούμενων των εξαιρετικών συμβάντων· καλύπτει επίσης τις πτήσεις IFR που διέρχονται από άλλους εναέριους χώρους, όταν εφαρμόζονται διορθώσεις της καθυστέρησης συνεπεία της διαδικασίας προσαρμογής των καθυστερήσεων μετά τις πτητικές λειτουργίες υπό τον συντονισμό του διαχειριστή δικτύου μέσω της οποίας οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι κοινοποιούν στον διαχειριστή δικτύου θέματα που σχετίζονται με τη μέτρηση της καθυστέρησης, την κατάταξη και την ανάθεση της ATFM·

iii) υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·

iv) για την παρακολούθηση, οι τιμές που υπολογίζονται για τον παρόντα δείκτη κατανέμονται σε εθνικό επίπεδο σε περίπτωση που το σχέδιο επιδόσεων έχει καταρτισθεί σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων ανάθεσης της αρμοδιότητας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας συνεπεία συνεργατικών διασυνοριακών ρυθμίσεων.

β) Ο μέσος χρόνος, εκφραζόμενος σε πρώτα λεπτά, καθυστέρησης ATFM κατά την άφιξη ανά πτήση που καταλογίζεται στις τερματικές και στις αερολιμενικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, ο οποίος υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο ως εξής:

i) η μέση καθυστέρηση άφιξης στον αερολιμένα προορισμού που οφείλεται σε ρυθμίσεις ATFM ανά εισερχόμενη πτήση IFR·

ii) καλύπτει όλες τις πτήσεις IFR που προσγειώνονται στον αερολιμένα προορισμού και όλες τις αιτίες καθυστέρησης ATFM, εξαιρούμενων των εξαιρετικών συμβάντων·

iii) υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·

iv) για την παρακολούθηση, οι τιμές που υπολογίζονται για τον παρόντα δείκτη κατανέμονται σε επίπεδο αερολιμένα.

Για τους σκοπούς του δείκτη του στοιχείου α), ο όρος "τοπικός" αφορά το εθνικό επίπεδο ή το επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου, ανάλογα με το επίπεδο στο οποίο έχει καταρτισθεί το σχέδιο επιδόσεων. Για τους σκοπούς του δείκτη κατά το στοιχείο β), ο όρος "τοπικός" αφορά το εθνικό επίπεδο.

3.2. **Δείκτες παρακολούθησης**

α) Το ποσοστό των πτήσεων IFR που τηρούν τις οικείες χρονοθυρίδες αναχώρησης ATFM σε τοπικό επίπεδο, το οποίο υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

β) Ο μέσος χρόνος, εκφραζόμενος σε πρώτα λεπτά, καθυστέρησης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ανά πτήση προ αναχώρησης που οφείλεται σε περιορισμούς απογείωσης στον αερολιμένα αναχώρησης, ο οποίος υπολογίζεται ως εξής:

i) η μέση καθυστέρηση προ αναχώρησης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ανά εξερχόμενη πτήση IFR·

ii) περιλαμβάνει όλες τις πτήσεις IFR που απογειώνονται από τον αερολιμένα αναχώρησης και καλύπτει καθυστερήσεις κατά την εκκίνηση λόγω περιορισμών του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, όταν το αεροσκάφος είναι έτοιμο να εγκαταλείψει τη θέση αναχώρησης·

iii) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

γ) Ο μέσος χρόνος, εκφραζόμενος σε πρώτα λεπτά, πάσης φύσεως καθυστέρησης της αναχώρησης ανά πτήση υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο γ) του τμήματος 1.

δ) Το ποσοστό της συνολικής καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή σε πρώτα λεπτά που σημειώθηκε τις ημέρες κατά τις οποίες ο ημερήσιος ρυθμός εξυπηρέτησης ήταν υψηλότερος από την αναμενόμενη ημερήσια κυκλοφορία, υπολογιζόμενο ως εξής:

i) η καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 3.1 του τμήματος 1·

ii) η αναμενόμενη ημερήσια κυκλοφορία αναφέρεται στο προφίλ ημερήσιας κυκλοφορίας (ενδεικτική κυκλοφορία) που υπολογίζεται από τον διαχειριστή δικτύου τον Ιανουάριο κάθε έτους·

iii) ο ρυθμός εξυπηρέτησης του εναέριου χώρου και η ζήτηση κυκλοφορίας μετρώνται ως ημερήσιες είσοδοι πτήσεων IFR στον εναέριο χώρο·

iv) ο εναέριος χώρος είναι η περιοχή αρμοδιότητας που ορίζεται για τον υπολογισμό των καθυστερήσεων ATFM κατά τη διαδρομή.

ε) Ο ετήσιος σταθμισμένος μέσος όρος της ημερήσιας αιχμής του ρυθμού εξυπηρέτησης, εκφραζόμενος ως αριθμός πτήσεων IFR ανά ώρα, ο οποίος υπολογίζεται ως εξής:

i) η ημερήσια αιχμή του ρυθμού εξυπηρέτησης είναι ο αριθμητικός μέσος όρος του αριθμού των πτήσεων IFR κατά τις τρεις ώρες κάθε ημέρας με τον μεγαλύτερο αριθμό πτήσεων·

ii) η τιμή που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της στάθμισης είναι ο αριθμός πτήσεων IFR ημερησίως.

Για τους σκοπούς του δείκτη του στοιχείου α), ο όρος "τοπικός" αφορά το εθνικό επίπεδο με ανάλυση σε επίπεδο αερολιμένα.

Για τους σκοπούς των δεικτών των στοιχείων β) και γ), ο όρος "τοπικός" αφορά το επίπεδο αερολιμένα με 80 000 ή περισσότερες κινήσεις αεροπορικής μεταφοράς IFR ανά έτος.

Για τους σκοπούς των δεικτών των στοιχείων δ) και ε), ο όρος "τοπικός" αφορά το επίπεδο κέντρου ελέγχου περιοχής.

4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

4.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

α) Το καθορισμένο κόστος μονάδας υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, το οποίο υπολογίζεται ως εξής:

i) ο λόγος του καθορισμένου κόστους κατά τη διαδρομή προς την προβλεπόμενη κυκλοφορία στη ζώνη χρέωσης, εκφραζόμενος σε μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή, που αναμένεται κατά τη διάρκεια κάθε έτους της περιόδου αναφοράς, σε τοπικό επίπεδο, όπως περιλαμβάνεται στα σχέδια επιδόσεων·

ii) εκφράζεται σε πραγματικούς όρους και σε εθνικό νόμισμα·

iii) υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

β) Το καθορισμένο κόστος μονάδας των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, το οποίο υπολογίζεται ως εξής:

i) ο λόγος του καθορισμένου κόστους προς την προβλεπόμενη κυκλοφορία, εκφραζόμενος σε μονάδες τερματικής εξυπηρέτησης, που αναμένεται κατά τη διάρκεια κάθε έτους της περιόδου αναφοράς, σε τοπικό επίπεδο, όπως περιλαμβάνεται στα σχέδια επιδόσεων·

ii) εκφράζεται σε πραγματικούς όρους και σε εθνικό νόμισμα·

iii) υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

Για τους σκοπούς των δεικτών των στοιχείων α) και β), ο όρος "τοπικός" αφορά το επίπεδο ζώνης χρέωσης.

4.2. **Δείκτες παρακολούθησης**

Το πραγματικό κόστος μονάδας με το οποίο επιβαρύνονται οι χρήστες χωριστά για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, το οποίο υπολογίζεται ως εξής:

α) το άθροισμα του καθορισμένου κόστους μονάδας για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και των προσαρμογών κατά το άρθρο 25 παράγραφος 2 που προκύπτουν για το εν λόγω έτος·

β) εκφράζεται σε ονομαστικούς όρους και σε εθνικό νόμισμα·

γ) υπολογίζεται για το επίπεδο της ζώνης χρέωσης για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

ΤΜΗΜΑ 3

Κύριοι δείκτες επιδόσεων για τον καθορισμό στόχων και δείκτες παρακολούθησης των λειτουργιών δικτύου

1. Όλοι οι δείκτες που καθορίζονται στο παρόν τμήμα εφαρμόζονται στη γεωγραφική περιοχή που υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

2.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

Επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων από τον διαχειριστή δικτύου κατά το σημείο 1.1 του τμήματος 1.

2.2. **Δείκτες παρακολούθησης**

Τα πλεονασματικά παραδοτέα ATFM που υπερβαίνουν τα όρια χωρητικότητας ενός τομέα που έχει δηλώσει ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας εφόσον εφαρμόζονται ρυθμίσεις ATFM, τα οποία υπολογίζονται ως εξής:

α) ο λόγος του χρόνου κατά τον οποίο ο αριθμός πτήσεων υπερβαίνει περισσότερο από 10 % τα όρια χωρητικότητας ενός τομέα που έχει δηλώσει ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, εφόσον εφαρμόζονται ρυθμίσεις ATFM, προς τον συνολικό χρόνο επιβολής των ρυθμίσεων ATFM, ο οποίος υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·

β) για τους σκοπούς του παρόντος δείκτη, ο ρυθμιζόμενος χρόνος διαιρείται σε επικαλυπτόμενα ωριαία διαστήματα των 20 λεπτών.

3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

3.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

Η βελτίωση της αποδοτικότητας πτήσης κατά τη διαδρομή λόγω της λειτουργίας σχεδιασμού του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών για την τροχιά σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης, εκφραζόμενη ως ποσοστιαία μονάδα της χρόνο με τον χρόνο διακύμανσης της αποδοτικότητας της τροχιάς στο τμήμα πτήσης κατά τη διαδρομή σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.2 στοιχείο α) του τμήματος 1.

3.2. **Δείκτες παρακολούθησης**

Το ετήσιο άθροισμα των επεκτάσεων διαδρομών που προκύπτουν από τις διαδικασίες του δικτύου συνεργατικής λήψης αποφάσεων και τις δράσεις του κέντρου επιχειρήσεων του διαχειριστή δικτύου για την αποφυγή καθυστερήσεων ATFM κατά τη διαδρομή. Οι επεκτάσεις διαδρομών μετρώνται σε ναυτικά μίλια ως οι διαφορές μεταξύ της απόστασης των πραγματικών τροχιών αφότου οι πτήσεις αποδεχθούν προτάσεις αλλαγής δρομολογίου από τον διαχειριστή δικτύου και της απόστασης των τροχιών σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης πριν από την αποδοχή της πρότασης αλλαγής δρομολογίου.

4. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

4.1. **Κύριοι δείκτες επιδόσεων**

α) Το ποσοστό των συνολικών λεπτών αρχικής καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή που αποφεύχθηκαν ως αποτέλεσμα των διαδικασιών του δικτύου συνεργατικής λήψης αποφάσεων και των δράσεων του κέντρου επιχειρήσεων του διαχειριστή δικτύου. Η αποφευχθείσα καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή υπολογίζεται ως η διαφορά της αρχικής καθυστέρησης της πτήσης IFR χωρίς τα μέτρα από την καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή της εν λόγω πτήσης κατόπιν των δράσεων αποφυγής της καθυστέρησης. Η καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 3.1 του τμήματος 1.

β) Το ποσοστό των συνολικών λεπτών αρχικής καθυστέρησης ATFM κατά την άφιξη που αποφεύχθηκαν ως αποτέλεσμα των διαδικασιών του δικτύου συνεργατικής λήψης αποφάσεων και των δράσεων του κέντρου επιχειρήσεων του διαχειριστή δικτύου. Η αποφευχθείσα καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη υπολογίζεται ως η διαφορά της αρχικής καθυστέρησης της άφιξης IFR χωρίς τα μέτρα από την καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη της εν λόγω πτήσης στον αερολιμένα κατόπιν των δράσεων αποφυγής της καθυστέρησης. Η καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο α) του τμήματος 1.

4.2. **Δείκτες παρακολούθησης**

α) Ο μέσος όρος, σε ένα ημερολογιακό έτος, του ημερήσιου αριθμού ρυθμίσεων ATFM, η καθεμιά από τις οποίες παράγει λιγότερο από 200 λεπτά καθυστέρησης.

β) Ο μέσος όρος, σε ένα ημερολογιακό έτος, καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή το σαββατοκύριακο σε λεπτά καθυστέρησης ανά πτήση.

γ) Το ετήσιο ποσοστό όλων των καθυστερήσεων ATFM πρώτης περιστροφής για την προεπιλογή των κέντρων ελέγχου περιοχής και αερολιμένων με το σημαντικότερο δυναμικό μείωσης της καθυστέρησης, το οποίο προσδιορίζεται σε ετήσια βάση από τον διαχειριστή δικτύου, υπολογιζόμενο ως εξής:

i) η καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 3.1 του τμήματος 1·

ii) ο καταλογισμός της καθυστέρησης ATFM ανά ώρα βασίζεται στον εκτιμώμενο χρόνο εισόδου στον επηρεαζόμενο εναέριο χώρο κατά τη διαδρομή·

iii) η καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο α) του τμήματος 1.

5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

5.1. **Δείκτες παρακολούθησης**

Το κόστος μονάδας για την εκτέλεση των καθηκόντων του διαχειριστή δικτύου, το οποίο υπολογίζεται ως εξής:

α) ο λόγος του πραγματικού κόστους εκτέλεσης των καθηκόντων του διαχειριστή δικτύου προς την κυκλοφορία κατά τη διαδρομή, σε μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, στο επίπεδο της γεωγραφικής περιοχής στην οποία ο διαχειριστής δικτύου εκτελεί τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου·

β) εκφράζεται σε ευρώ και σε πραγματικούς όρους·

γ) υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.»