Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/3128

17.12.2024

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2024/3128 DE LA COMMISSION

du 16 décembre 2024

modifiant le règlement d'exécution (UE) 2019/317 en ce qui concerne des indicateurs nouveaux et révisés à utiliser pour le suivi dans le cadre du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ([1]), et notamment son article 11, paragraphe 6,

considérant ce qui suit:

(1) Le système de performance et de tarification dans le ciel unique européen établi conformément au règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission ([2]) comprend des instruments réglementaires permettant de fixer des objectifs ainsi que d'assurer le suivi et de rendre compte des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau dans les domaines de performance clés de la sécurité, de l'environnement, de la capacité et de l'efficacité économique. Outre les indicateurs de performance clés sur la base desquels sont définis les objectifs, le système comprend des indicateurs à utiliser pour le suivi des performances dans les quatre domaines de performance clés pour les services de navigation aérienne en route et terminaux, ainsi que pour les fonctions de réseau, afin d'améliorer les performances globales du réseau.

(2) Des progrès en matière de mesure des performances et de disponibilité des données ont permis d'améliorer les indicateurs existants et d'ajouter de nouveaux indicateurs à utiliser pour le suivi des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau. Les informations que peuvent fournir les indicateurs nouveaux et améliorés seront essentielles au développement du système de performance et de tarification au cours des futures périodes de référence.

(3) Les travaux de l'organe d'évaluation des performances mentionné à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 549/2004 ont montré qu'il était nécessaire de réfléchir à des moyens d'améliorer les performances environnementales du réseau afin de participer à la mise en œuvre des exigences du pacte vert pour l'Europe ([3]). Pour le moment, les indicateurs ne couvrent que certains éléments de la trajectoire de vol. De nouveaux indicateurs sont donc nécessaires pour mesurer plus précisément les performances environnementales de certains éléments tels que les opérations en montée continue, le temps de roulage à l'arrivée et l'efficacité verticale des vols. En outre, il convient d'inclure des indicateurs à utiliser pour le suivi du domaine de performance clé de la capacité afin d'améliorer les performances environnementales et globales.

(4) L'introduction d'indicateurs nouveaux ou modifiés ne devrait pas alourdir la charge de déclaration étant donné que ces indicateurs seraient calculés en grande partie sur la base de données auxquelles Eurocontrol a déjà accès.

(5) Compte tenu du nombre de modifications qui doivent être apportées à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2019/317 et afin d'améliorer sa cohérence structurelle et linguistique, il y a lieu de remplacer cette annexe dans son intégralité.

(6) Le présent règlement devrait s'appliquer à la quatrième période de référence et aux périodes de références ultérieures.

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([2]) Règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) nº 390/2013 et (UE) nº 391/2013 (JO L 56 du 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» [COM(2019) 640 final].

(7) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement d'exécution (UE) 2019/317 est modifié comme suit:

1) L'annexe I est remplacée par le texte figurant à l'annexe du présent règlement.

2) À l'annexe VI, point 3, a), l'année «2018» est remplacée par «2019».

Article 2

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

Il est applicable à partir du 1er janvier 2025.

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

Fait à Bruxelles, le 16 décembre 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

«ANNEXE I

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS (IPC) POUR LA FIXATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS À UTILISER POUR LE SUIVI

PARTIE 1

IPC pour la fixation des objectifs à l'échelle de l'Union et indicateurs à utiliser pour le suivi au niveau de l'Union

1. SÉCURITÉ

1.1. Indicateurs de performance clés

Le niveau minimal d'efficacité de la gestion de la sécurité devant être atteint par les prestataires de services de navigation aérienne agréés pour la fourniture de services de la circulation aérienne. Cet IPC mesure le niveau de réalisation des objectifs en matière de gestion de la sécurité suivants:

a) politique et objectifs de sécurité;

b) gestion des risques pour la sécurité;

c) assurance de la sécurité;

d) promotion de la sécurité;

e) culture de la sécurité.

1.2. Indicateurs à utiliser pour le suivi

a) Le taux des incursions sur piste au niveau de l'Union avec une incidence sur la sécurité, calculé conformément au point 1.2, a), de la partie 2;

b) le taux de non-respect des minimums de séparation au niveau de l'Union avec une incidence sur la sécurité, calculé conformément au point 1.2, b), de la partie 2.

2. ENVIRONNEMENT

2.1. Indicateurs de performance clés

Cet IPC mesure l'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, calculée selon les modalités suivantes:

a) la comparaison entre la longueur de la partie en route de la trajectoire réelle établie à partir de données de surveillance et la distance parcourue en additionnant les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien européen tel que défini à l'article 1er ou traversant cet espace;

b) la "partie en route" correspond à la distance parcourue hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour des aéroports;

c) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien européen, les points d'entrée ou de sortie de l'espace aérien européen sont utilisés aux fins du calcul de cet indicateur en tant qu'origine ou que destination, respectivement, et non pas l'aéroport de départ ou de destination;

d) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe dans l'espace aérien européen et que ce vol traverse un espace aérien non européen, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien européen est prise en compte pour le calcul de cet indicateur;

e) la "distance parcourue" est fonction de la position des points d'entrée et de sortie du vol dans et hors de chaque portion de l'espace aérien pour toutes les parties de la trajectoire. La distance parcourue représente la contribution apportée par ces points à la distance orthodromique entre les points d'origine et de destination du vol;

f) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence, en effectuant la moyenne. Pour le calcul de cette moyenne, les dix valeurs quotidiennes les plus élevées et les dix valeurs quotidiennes les plus basses sont exclues.

2.2. **Indicateurs à utiliser pour le suivi**

a) L'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé, calculée selon les modalités suivantes:

i) la différence entre la longueur de la partie en route de la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé et la partie correspondante de la distance orthodromique, en additionnant tous les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien européen ou le traversant;

ii) la "partie en route" correspond à la distance parcourue hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour des aéroports;

iii) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien européen, les points d'entrée ou de sortie de l'espace aérien européen sont utilisés aux fins du calcul de cet indicateur en tant qu'origine ou que destination, respectivement, et non pas l'aéroport de départ ou de destination;

iv) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe dans l'espace aérien européen et que ce vol traverse un espace aérien non européen, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien européen est prise en compte pour le calcul de cet indicateur;

v) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence, en effectuant la moyenne. Pour le calcul de cette moyenne, les dix valeurs quotidiennes les plus élevées et les dix valeurs quotidiennes les plus basses sont exclues.

b) L'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire fixée la plus courte, calculée selon les modalités suivantes:

i) la différence entre la longueur de la partie en route de la trajectoire fixée la plus courte disponible pour la planification du vol, telle que calculée par les algorithmes de calcul de trajectoire et les systèmes de validation des plans de vol du gestionnaire de réseau, et la partie correspondante de la distance orthodromique en additionnant tous les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien européen ou le traversant;

ii) cet indicateur tient compte des restrictions de l'espace aérien au cours des journées avec et sans activités militaires publiées dans le document de disponibilité des routes ("RAD", *Route Availability Document*) publié par le gestionnaire de réseau, ainsi que de l'état réel des routes conditionnelles au moment du dernier plan de vol déposé;

iii) la "partie en route" correspond à la partie hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour des aéroports;

iv) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien européen, les points d'entrée ou de sortie de l'espace aérien européen sont utilisés aux fins du calcul de cet indicateur en tant qu'origine ou que destination, respectivement, et non pas l'aéroport de départ ou de destination;

v) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe dans l'espace aérien européen et que ce vol traverse un espace aérien non européen, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien européen est prise en compte pour le calcul de cet indicateur;

vi) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence, en effectuant la moyenne. Pour le calcul de cette moyenne, les dix valeurs quotidiennes les plus élevées et les dix valeurs quotidiennes les plus basses sont exclues.

c) L'efficacité verticale des vols de la trajectoire réelle entre le sommet de la montée et le début de la descente, calculée selon les modalités suivantes:

i) cet indicateur est le pourcentage de la longueur de la trajectoire réelle parcourue à une altitude inférieure de 1 000 pieds au maximum au niveau de vol prévu dans le dernier plan de vol déposé et à toute altitude supérieure à ce niveau de vol, en additionnant tous les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien européen ou le traversant;

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

d) L'utilisation effective de l'espace aérien réservé ou séparé calculée comme le rapport entre la durée finale utilisée pour la séparation ou la réservation de la circulation aérienne générale et la durée initiale attribuée pour l'activité nécessitant une telle séparation ou réservation. L'indicateur est calculé pour toutes les répartitions de l'espace aérien notifiées au gestionnaire de réseau.

e) Le taux de planification par l'intermédiaire des structures d'espace aérien disponibles, y compris l'espace aérien réservé ou séparé, pour la circulation aérienne générale, calculé comme le pourcentage d'aéronefs déposant des plans de vol par l'intermédiaire de ces structures d'espace aérien par rapport au nombre d'aéronefs qui auraient pu déposer des plans dans le cadre de telles structures. L'indicateur est calculé pour toutes les répartitions de l'espace aérien notifiées au gestionnaire de réseau.

f) Le taux d'utilisation des structures d'espace aérien disponibles, y compris l'espace aérien réservé ou séparé, par la circulation aérienne générale, calculé comme le pourcentage d'aéronefs transitant par ces structures d'espace aérien par rapport au nombre d'aéronefs qui auraient pu déposer des plans dans le cadre de telles structures. L'indicateur est calculé pour toutes les répartitions de l'espace aérien notifiées au gestionnaire de réseau.

3. CAPACITÉ

3.1. **Indicateur de performance clé**

Le nombre moyen de minutes de retard ATFM en route par vol imputable aux services de navigation aérienne, calculé selon les modalités suivantes:

a) le retard ATFM en route correspond au retard calculé par le gestionnaire de réseau, exprimé comme la différence entre l'heure de décollage estimée et l'heure de décollage calculée attribuée par le gestionnaire de réseau;

b) aux fins de cet indicateur, on entend par:

"heure de décollage estimée", l'heure prévue à laquelle l'aéronef quitte le sol, calculée par le gestionnaire de réseau et se fondant sur l'heure de départ du bloc estimée la plus récente ou sur l'objectif d'heure de départ du bloc pour les aéroports couverts par des procédures de prise de décision collaborative au niveau de l'aéroport, plus le temps de roulage au départ estimé calculé par le gestionnaire de réseau;

"heure de décollage calculée", l'heure attribuée par le gestionnaire de réseau le jour de l'opération, résultant de l'attribution tactique de créneaux horaires, à laquelle l'aéronef devrait quitter le sol;

"temps de roulage au départ estimé", la durée estimée entre le départ du bloc et le décollage. Cette estimation inclut toute marge de retard au point d'attente ou le dégivrage à distance avant le décollage;

c) cet indicateur porte sur tous les vols IFR et toutes les causes de retard ATFM, à l'exclusion des événements exceptionnels;

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

3.2. **Indicateurs à utiliser pour le suivi**

a) Le temps moyen, exprimé en minutes, de retard ATFM à l'arrivée par vol imputable aux services de navigation aérienne terminaux et aéroportuaires et dû à des limitations concernant l'atterrissage à l'aéroport de destination, calculé selon les modalités suivantes:

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

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

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

b) Le pourcentage de vols avec un retard ATFM en route supérieur à 15 minutes, calculé selon les modalités suivantes:

i) le retard ATFM en route calculé conformément au point 3.1, a);

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

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

c) La durée moyenne, exprimée en minutes, des retards avant-départ par vol indifféremment de la cause, calculée selon les modalités suivantes:

i) le retard moyen attribuable:

— aux retards dus aux opérations des compagnies aériennes;

— au retard ATFM en route signalé par les usagers de l'espace aérien;

— au retard réactif (répercuté);

— au retard des opérations aéroportuaires, y compris les retards ATFM en aéroport signalés par les usagers de l'espace aérien dus à la régulation fondée sur le volume du trafic dont l'emplacement de référence est classé comme zone d'aérodrome ou aérodrome;

ii) comprend tous les vols IFR et est calculée pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

4. EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

4.1. **Indicateurs de performance clés**

La modification d'une année sur l'autre du coût unitaire fixé (DUC) moyen à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route, calculée selon les modalités suivantes:

a) un pourcentage, reflétant la variation d'une année sur l'autre du DUC moyen à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route, à partir de la valeur de référence visée à l'article 9, paragraphe 4, point a);

b) calculée pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence;

c) le DUC moyen à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route est le rapport entre les coûts fixés pour les services en route et le trafic en route prévu durant chaque année de la période de référence, exprimé en unités de services en route, au niveau de l'Union, tel qu'il figure dans les hypothèses de la Commission pour la fixation des objectifs de performance à l'échelle de l'Union conformément à l'article 9, paragraphe 3;

d) le DUC moyen à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route est calculé en euros et en termes réels.

4.2. **Indicateurs à utiliser pour le suivi**

Le coût unitaire réel engagé par les usagers séparément pour les services de navigation aérienne en route et terminaux au niveau de l'Union, calculé selon les modalités suivantes:

a) la moyenne pondérée de la somme des DUC pour chaque État membre pour les services de navigation aérienne et des ajustements réalisés conformément à l'article 25, paragraphe 2, découlant de l'année en question;

b) exprimé en euros et en termes nominaux;

c) calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

PARTIE 2

IPC pour la fixation d'objectifs au niveau local et indicateurs à utiliser pour le suivi au niveau local

1. SÉCURITÉ

1.1. **Indicateur de performance clé**

Le niveau d'efficacité de la gestion de la sécurité conformément au point 1.1 de la partie 1.

Aux fins de cet indicateur, "local" signifie au niveau des prestataires de services de navigation aérienne.

1.2. **Indicateurs à utiliser pour le suivi**

a) Le taux d'incursions sur piste dans les aéroports situés dans un État membre, calculé comme le nombre total d'incursions sur piste ayant une incidence sur la sécurité qui se sont produites dans ces aéroports divisé par le nombre total de mouvements IFR (règles de vol aux instruments) et VFR (règles de vol à vue) dans ces aéroports.

b) Le taux de non-respect des minimums de séparation au sein de l'espace aérien de l'ensemble des unités de contrôle des services de la circulation aérienne dans un État membre, calculé comme le nombre total des cas de non-respect des minimums de séparation ayant une incidence sur la sécurité qui se sont produits dans cet espace aérien divisé par le nombre total des heures de vol contrôlées au sein de cet espace aérien.

c) Le taux d'incursions sur piste dans un aéroport calculé comme le nombre total d'incursions sur piste avec une contribution des services de la circulation aérienne ou des services de communication, de navigation et de surveillance (CNS) ayant une incidence sur la sécurité qui se sont produites dans cet aéroport divisé par le nombre total de mouvements IFR et VFR dans cet aéroport.

d) Le taux de non-respect des minimums de séparation au sein de l'espace aérien dans lequel le prestataire de services de navigation aérienne fournit des services de la circulation aérienne, calculé comme le nombre total des cas de non-respect des minimums de séparation avec une contribution des services de la circulation aérienne ou des services CNS ayant une incidence sur la sécurité divisé par le nombre total des heures de vol contrôlées au sein de cet espace aérien.

Les indicateurs à utiliser pour le suivi visés au présent point sont calculés pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

Aux fins des indicateurs définis aux points a) et c), "local" signifie au niveau de l'aéroport. Aux fins de l'indicateur défini au point b), "local" signifie au niveau national. Aux fins de l'indicateur défini au point d), "local" signifie au niveau des prestataires de services de navigation aérienne.

2. ENVIRONNEMENT

2.1. **Indicateur de performance clé**

L'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, calculée selon les modalités suivantes:

a) la comparaison entre la longueur de la partie en route de la trajectoire réelle établie à partir de données de surveillance et la distance parcourue en additionnant les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien européen ou traversant l'espace aérien local;

b) la "partie en route" correspond à la distance parcourue hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour des aéroports d'origine et de destination;

c) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien local, les points d'entrée ou de sortie de l'espace aérien local sont utilisés aux fins du calcul de cet indicateur;

d) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe dans l'espace aérien local et que ce vol traverse un espace aérien non local, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien local est prise en compte pour le calcul de cet indicateur;

e) la "distance parcourue" est fonction de la position des points d'entrée et de sortie du vol dans et hors de l'espace aérien local. La distance parcourue représente la contribution apportée par ces points à la distance orthodromique entre les points d'origine et de destination du vol;

f) aux fins de cet indicateur, "local" signifie au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, selon le niveau auquel le plan de performance est établi;

g) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence, en effectuant la moyenne. Pour le calcul de cette moyenne, les dix valeurs quotidiennes les plus élevées et les dix valeurs quotidiennes les plus basses sont exclues.

2.2. **Indicateurs à utiliser pour le suivi**

a) L'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé, calculée au niveau local selon les modalités suivantes:

i) la différence entre la longueur de la partie en route de la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé et la partie correspondante de la distance orthodromique en additionnant tous les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien local ou le traversant;

ii) la "partie en route" correspond à la distance parcourue hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour des aéroports;

iii) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien local, les points d'entrée ou de sortie de l'espace aérien local sont utilisés aux fins du calcul de cet indicateur;

iv) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe dans l'espace aérien local et que ce vol traverse un espace aérien non local, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien local est prise en compte pour le calcul de cet indicateur;

v) calculée pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence, en effectuant la moyenne. Pour le calcul de cette moyenne, les dix valeurs quotidiennes les plus élevées et les dix valeurs quotidiennes les plus basses sont exclues.

b) L'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire fixée la plus courte, calculée au niveau local selon les modalités suivantes:

i) la différence entre la longueur de la partie en route de la trajectoire fixée la plus courte disponible pour la planification du vol, telle que calculée par les algorithmes de calcul de trajectoire et les systèmes de validation des plans de vol du gestionnaire de réseau, et la distance parcourue en additionnant tous les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien local ou le traversant;

ii) cet indicateur tient compte des restrictions de l'espace aérien publiées dans le document de disponibilité des routes publié par le gestionnaire de réseau et de l'état réel des routes conditionnelles au moment du dernier plan de vol déposé;

iii) la "partie en route" correspond à la partie hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour des aéroports d'origine et de destination;

iv) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien local, les points d'entrée ou de sortie de l'espace aérien local sont utilisés aux fins du calcul de cet indicateur;

v) lorsque l'aéroport de départ ou d'arrivée d'un vol se situe dans l'espace aérien local et que ce vol traverse un espace aérien non local, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien local est prise en compte pour le calcul de cet indicateur;

vi) la "distance parcourue" est fonction de la position des points d'entrée et de sortie du vol dans et hors de l'espace aérien local. La distance parcourue représente la contribution apportée par ces points à la distance orthodromique entre les points d'origine et de destination du vol;

vii) calculée pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence, en effectuant la moyenne. Pour le calcul de cette moyenne, les dix valeurs quotidiennes les plus élevées et les dix valeurs quotidiennes les plus basses sont exclues.

c) L'efficacité verticale des vols de la trajectoire réelle entre le sommet de la montée et le début de la descente, calculée selon les modalités suivantes:

i) cet indicateur est le pourcentage de la longueur de la trajectoire réelle parcourue à une altitude inférieure de 1 000 pieds au maximum au niveau de vol prévu dans le dernier plan de vol déposé et à toute altitude supérieure à ce niveau de vol, en additionnant tous les vols IFR effectués à l'intérieur de l'espace aérien local ou le traversant;

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

d) Le temps supplémentaire passé en phase de roulage au départ, calculé au niveau local selon les modalités suivantes:

i) la différence entre le temps réel de roulage au départ et le temps de roulage au départ de référence;

ii) le temps de roulage au départ de référence correspond au temps de transit optimal nécessaire au roulage au départ sans attente;

iii) exprimé en minutes par départ, calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

e) Le temps supplémentaire passé en phase de roulage à l'arrivée, calculé au niveau local selon les modalités suivantes:

   i) la différence entre le temps réel de roulage à l'arrivée et le temps de roulage à l'arrivée de référence;

   ii) le temps de roulage à l'arrivée de référence correspond au temps de transit optimal nécessaire au roulage à l'arrivée sans attente;

   iii) exprimé en minutes par arrivée, calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

f) Le temps supplémentaire passé dans l'espace aérien terminal, calculé au niveau local selon les modalités suivantes:

   i) la différence entre le temps de transit passé en zone de séquencement des arrivées/zone de guidage radar (zone ASMA) et le temps de référence basé sur les temps de transit passés en zone ASMA;

   ii) le temps de référence passé en zone ASMA correspond au temps de transit nécessaire pour effectuer l'approche sans attente ou guidage radar;

   iii) exprimé en minutes par arrivée, calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence;

   iv) la zone ASMA est définie comme un cylindre d'un rayon de 40 milles nautiques autour de l'aéroport d'arrivée.

g) L'efficacité verticale des vols en descente, calculée au niveau local selon les modalités suivantes:

   i) la durée du vol en palier depuis le début de la descente jusqu'à l'atterrissage pour tous les vols IFR à l'arrivée;

   ii) exprimée comme la durée moyenne du vol en palier en secondes par arrivée;

   iii) calculée pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

h) L'efficacité verticale des vols en montée, calculée au niveau local selon les modalités suivantes:

   i) la durée du vol en palier depuis le décollage jusqu'au sommet de la montée pour tous les vols IFR au départ;

   ii) exprimée comme la durée moyenne du vol en palier en secondes par départ;

   iii) calculée pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

i) L'utilisation effective des espaces aériens locaux réservés ou séparés, calculée conformément au point 2.2, d), de la partie 1.

j) Le taux de planification par l'intermédiaire des structures d'espace aérien local disponibles, calculé conformément au point 2.2, e), de la partie 1.

k) Le taux d'utilisation des structures d'espace aérien local disponibles, calculé conformément au point 2.2, f), de la partie 1.

Aux fins des indicateurs définis aux points a), b) et c), "local" signifie au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, en fonction du niveau auquel le plan de performance est établi, y compris dans les cas de délégation de la responsabilité pour la prestation de services de la circulation aérienne résultant d'accords collaboratifs transfrontières.

Aux fins des indicateurs définis aux points d), e) et f), "local" signifie au niveau de l'aéroport comptant au moins 80 000 mouvements de transport aérien IFR par an.

Aux fins des indicateurs définis aux points g) et h), "local" signifie au niveau de l'aéroport.

Aux fins des indicateurs définis aux points i), j) et k), "local" signifie au niveau national avec une ventilation au niveau de la zone de responsabilité des centres de contrôle régional, y compris dans les cas de délégation de la responsabilité pour la prestation de services de la circulation aérienne résultant d'accords collaboratifs transfrontières.

3. CAPACITÉ

3.1. **Indicateurs de performance clés**

a) Le temps moyen, exprimé en minutes, de retard ATFM en route par vol imputable aux services de navigation aérienne, calculé selon les modalités suivantes:

i) le retard ATFM en route calculé conformément au point 3.1 de la partie 1;

ii) cet indicateur porte sur tous les vols IFR traversant l'espace aérien local et toutes les causes de retard ATFM, à l'exclusion des événements exceptionnels; il couvre également les vols IFR traversant d'autres espaces aériens, lorsque des corrections du retard sont appliquées en raison du processus d'ajustement des retards post-opérations coordonné par le gestionnaire de réseau, dans le cadre duquel les parties intéressées opérationnelles notifient au gestionnaire de réseau les problèmes liés à la mesure, à la classification et à l'attribution du retard ATFM;

iii) calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence;

iv) pour le suivi, les valeurs calculées pour cet indicateur sont ventilées au niveau national si le plan de performance est établi au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel, y compris dans les cas de délégation de la responsabilité pour la prestation de services de la circulation aérienne résultant d'accords collaboratifs transfrontières.

b) Le temps moyen, exprimé en minutes, de retard ATFM à l'arrivée par vol imputable aux services de navigation aérienne terminaux et aéroportuaires, calculé au niveau local selon les modalités suivantes:

i) le retard moyen à l'arrivée à l'aéroport de destination causé par les régulations ATFM par vol IFR à l'arrivée;

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

iii) calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence;

iv) pour le suivi, les valeurs calculées pour cet indicateur sont ventilées au niveau de l'aéroport.

Aux fins de l'indicateur défini au point a), "local" signifie au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, selon le niveau auquel le plan de performance est établi. Aux fins de l'indicateur défini au point b), "local" signifie au niveau national.

3.2. **Indicateurs à utiliser pour le suivi**

a) Le pourcentage des vols IFR respectant leur créneau de départ ATFM au niveau local calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

b) Le temps moyen, exprimé en minutes, de retard avant-départ lié au contrôle du trafic aérien par vol dû à des limitations au décollage à l'aéroport de départ, calculé au niveau local selon les modalités suivantes:

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

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

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

c) Le temps moyen, exprimé en minutes, des retards au départ toutes causes confondues par vol, calculé au niveau local conformément au point 3.2, c), de la partie 1.

d) Le pourcentage du nombre total de minutes de retard ATFM en route pour les jours où le débit journalier est supérieur au trafic journalier attendu, calculé selon les modalités suivantes:

i) le retard ATFM en route est calculé conformément au point 3.1 de la partie 1;

ii) le trafic journalier attendu correspond au profil de trafic journalier (trafic indicatif) calculé par le gestionnaire de réseau en janvier de chaque année;

iii) le débit dans l'espace aérien et la demande de trafic sont mesurés en prenant le nombre d'entrées journalières de vols IFR dans l'espace aérien;

iv) l'espace aérien est la zone de responsabilité définie pour le calcul des retards ATFM en route.

e) La moyenne annuelle pondérée du débit maximal journalier, exprimée en nombre de vols IFR par heure, calculée selon les modalités suivantes:

i) le débit maximal journalier est une moyenne arithmétique du nombre de vols IFR pris chaque jour pendant les trois heures où le nombre de vols est le plus élevé;

ii) la valeur utilisée pour calculer la pondération est le nombre de vols IFR par jour.

Aux fins de l'indicateur défini au point a), "local" signifie au niveau national avec une ventilation au niveau des aéroports.

Aux fins des indicateurs définis aux points b) et c), "local" signifie au niveau de l'aéroport pour les aéroports comptant au moins 80 000 mouvements de transport aérien IFR par an.

Aux fins des indicateurs définis aux points d) et e), "local" signifie au niveau du centre de contrôle régional.

4. EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

4.1. **Indicateurs de performance clés**

a) Le DUC pour les services de navigation aérienne en route, calculé selon les modalités suivantes:

i) le rapport entre les coûts fixés pour les services en route et le trafic prévu dans la zone tarifaire, exprimé en unités de services en route, durant chaque année de la période de référence au niveau local figurant dans les plans de performance;

ii) exprimé en termes réels et en monnaie nationale;

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

b) Le DUC pour les services de navigation aérienne terminaux, calculé selon les modalités suivantes:

i) le rapport entre les coûts fixés pour les services terminaux et le trafic prévu, exprimé en unités de services terminaux, durant chaque année de la période de référence au niveau local figurant dans les plans de performance;

ii) exprimé en termes réels et en monnaie nationale;

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

Aux fins des indicateurs définis aux points a) et b), "local" signifie au niveau de la zone tarifaire.

4.2. **Indicateurs à utiliser pour le suivi**

Le coût unitaire réel engagé par les usagers séparément pour les services de navigation aérienne en route et terminaux, calculé selon les modalités suivantes:

a) la somme du DUC pour les services de navigation aérienne et des ajustements réalisés conformément à l'article 25, paragraphe 2, découlant de l'année en question;

b) exprimé en termes nominaux et en monnaie nationale;

c) calculé au niveau de la zone tarifaire pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.

PARTIE 3

IPC pour la fixation d'objectifs et indicateurs à utiliser pour le suivi des fonctions de réseau

1. Tous les indicateurs définis dans la présente partie s'appliquent à la zone géographique relevant du champ d'application du présent règlement.

2. SÉCURITÉ

2.1. **Indicateurs de performance clés**

Le niveau d'efficacité de la gestion de la sécurité par le gestionnaire de réseau conformément au point 1.1 de la partie 1.

2.2. **Indicateurs à utiliser pour le suivi**

Les livraisons ATFM en surnombre supérieures aux limites de capacité d'un secteur déclarées par le prestataire de services de navigation aérienne lorsque des régulations ATFM sont imposées, calculées selon les modalités suivantes:

a) le rapport entre la durée pendant laquelle le nombre de vols dépasse de plus de 10 % les limites de capacité d'un secteur déclarées par le prestataire de services de navigation aérienne lorsque les régulations ATFM sont imposées et la durée totale au cours de laquelle les régulations ATFM sont imposées, calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence;

b) aux fins de cet indicateur, la durée régulée est divisée en segments horaires se chevauchant à un intervalle de 20 minutes.

3. ENVIRONNEMENT

3.1. **Indicateurs de performance clés**

L'amélioration de l'efficacité des vols en route générée par la fonction de conception du réseau de routes européen en lien avec la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé, exprimée en point de pourcentage de la variation d'une année sur l'autre de l'efficacité des vols en route de la trajectoire contenue dans le dernier plan de vol déposé et calculée conformément au point 2.2, a), de la partie 1.

3.2. **Indicateurs à utiliser pour le suivi**

La somme annuelle des extensions de route dues aux procédures du réseau de prise de décision coopérative et aux actions du centre des opérations du gestionnaire de réseau mises en œuvre pour réduire les retards ATFM en route. Les extensions de route sont mesurées en milles nautiques comme étant les différences entre la longueur des trajectoires réelles après que les vols ont accepté les propositions de reroutage venant du gestionnaire de réseau et la distance des trajectoires contenues dans le dernier plan de vol déposé avant l'acceptation des propositions de reroutage.

4. CAPACITÉ

4.1. **Indicateurs de performance clés**

a) Le pourcentage du nombre total de minutes de retard ATFM en route initial rattrapées grâce aux procédures du réseau de prise de décision coopérative et aux actions du centre des opérations du gestionnaire de réseau. Le retard ATFM en route rattrapé est calculé en faisant la différence entre le retard initial du vol IFR sans les mesures et le retard ATFM en route de ce vol après application des actions visant à réduire le retard. Le retard ATFM en route est calculé conformément au point 3.1 de la partie 1.

b) Le pourcentage du nombre total de minutes de retard ATFM à l'arrivée initial rattrapées grâce aux procédures du réseau de prise de décision coopérative et aux actions du centre des opérations du gestionnaire de réseau. Le retard ATFM à l'arrivée rattrapé est calculé en faisant la différence entre le retard initial de l'arrivée IFR sans les mesures et le retard ATFM de ce vol à l'arrivée à l'aéroport après application des actions visant à réduire le retard. Le retard ATFM à l'arrivée est calculé conformément au point 3.2, a), de la partie 1.

4.2. **Indicateurs à utiliser pour le suivi**

a) La moyenne, au cours d'une année civile, du nombre quotidien de régulations ATFM produisant chacune moins de 200 minutes de retard.

b) La moyenne, au cours d'une année civile, du retard ATFM en route en fin de semaine, exprimée en minutes de retard par vol.

c) Le pourcentage annuel de tous les retards ATFM à la première rotation pour une présélection de centres de contrôle régional et d'aéroports présentant le potentiel de réduction des retards le plus important opérée chaque année par le gestionnaire de réseau, calculé selon les modalités suivantes:

i) le retard ATFM en route est calculé conformément au point 3.1 de la partie 1;

ii) l'attribution du retard ATFM horaire est fondée sur l'heure estimée d'entrée dans l'espace aérien en route concerné;

iii) le retard ATFM à l'arrivée est calculé conformément au point 3.2, a), de la partie 1.

5. EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

5.1. **Indicateurs à utiliser pour le suivi**

Le coût unitaire pour l'exécution des tâches du gestionnaire de réseau, calculé selon les modalités suivantes:

a) le rapport entre les coûts réels pour l'exécution des tâches du gestionnaire de réseau et le trafic en route, exprimé en unités de services en route, durant la période de référence, au niveau de la zone géographique dans laquelle le gestionnaire de réseau réalise les tâches nécessaires à l'exécution de ses fonctions de réseau;

b) exprimé en euros et en termes réels;

c) calculé pour toute l'année civile et pour chaque année de la période de référence.»»