Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►B

RÈGLEMENT (UE) Nº 691/2010 DE LA COMMISSION

du 29 juillet 2010

établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) nº 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne

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

(JO L 201 du 3.8.2010, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►M1	Règlement (UE) nº 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011	L 185	1	15.7.2011
►M2	Règlement d'exécution (UE) nº 1034/2011 de la Commission du 17 octobre 2011	L 271	15	18.10.2011
►M3	Règlement d'exécution (UE) nº 1035/2011 de la Commission du 17 octobre 2011	L 271	23	18.10.2011
►M4	Règlement d'exécution (UE) nº 1216/2011 de la Commission du 24 novembre 2011	L 310	3	25.11.2011

Rectifié par:

►C1 Rectificatif, JO L 229 du 6.9.2011, p. 18 (691/2010)

▼B

RÈGLEMENT (UE) Nº 691/2010 DE LA COMMISSION

du 29 juillet 2010

établissant un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau et modifiant le règlement (CE) nº 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne

(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,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) nº 549/2004 exige qu'un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau soit instauré par des mesures d'exécution.

(2) Le système de performance devrait contribuer au développement durable du système de transport aérien en améliorant l'efficacité globale des services de navigation aérienne dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique, compatibles avec ceux recensés dans le cadre de performance du plan directeur ATM, le tout dans le respect des objectifs impératifs de sécurité.

(3) Le système de performance devrait fournir des indicateurs et des objectifs contraignants concernant certains de ces domaines et permettant d'atteindre pleinement et de maintenir les niveaux de sécurité requis ainsi que de fixer des objectifs dans d'autres domaines de performance clés.

(4) Le système de performance devrait être instauré et appliqué avec une vision à long terme des aspirations supérieures de la société.

(5) Le système de performance devrait s'appliquer aux services de navigation aérienne selon une approche porte-à-porte incluant les aéroports en vue d'améliorer les performances globales du réseau.

(6) Les interdépendances entre les niveaux national et des blocs d'espace aérien fonctionnels et le niveau du réseau, ainsi que les interdépendances entre les objectifs de performance, le tout dans le respect des objectifs impératifs de sécurité, devraient être dûment prises en compte lors de la préparation et du suivi du système de performance.

[1] JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

▼B

(7) Les plans de performance devraient contenir l'engagement des États membres à atteindre, au cours de la période de référence, les objectifs du ciel unique européen ainsi que l'équilibre entre les besoins de tous les usagers de l'espace aérien et la fourniture de services par les prestataires de services de navigation aérienne.

(8) Les autorités nationales de surveillance ont un rôle clé à jouer dans la mise en œuvre du système de performance. Les États membres devraient donc s'assurer de pouvoir exercer effectivement ces responsabilités supplémentaires.

(9) Les plans de performance devraient décrire les mesures, comme les mécanismes incitatifs, visant à orienter le comportement des parties intéressées vers l'amélioration des performances aux niveaux national, des blocs d'espace aérien fonctionnels et européen.

(10) L'instauration de mécanismes d'alerte appropriés devrait permettre, dans des circonstances qui étaient imprévisibles lors de l'adoption des plans de performance et qui sont à la fois inévitables et hors du contrôle des États membres et des entités soumises aux objectifs de performance, d'appliquer les mesures adéquates pour préserver les exigences de sécurité ainsi que la continuité du service fourni.

(11) Une consultation effective des parties intéressées devrait avoir lieu au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels, ainsi qu'au niveau de l'Union européenne.

(12) Compte dûment tenu de l'efficacité des missions militaires, la coopération et la coordination entre civils et militaires sont d'une extrême importance pour atteindre les objectifs de performance.

(13) Le système de performance devrait être sans préjudice des dispositions de l'article 13 du règlement (CE) nº 549/2004 visant à sauvegarder des intérêts essentiels relevant de la politique de sécurité ou de défense.

(14) Il convient de choisir des indicateurs de performance clés qui soient ►C1 précis ◄ et mesurables et qui permettent de partager les responsabilités pour atteindre les objectifs de performance. Les objectifs associés devraient être atteignables, réalistes et opportuns et viser à effectivement favoriser les performances durables des services de navigation aérienne.

(15) L'application d'objectifs de performance contraignants, étayés par des mesures incitatives qui peuvent être de nature financière, exige de faire correctement le lien avec le règlement (CE) nº 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne ([1]).

([1]) JO L 341 du 7.12.2006, p. 3.

▼B

(16) L'instauration et l'application d'indicateurs de performance clés et d'objectifs de performance impliquent qu'ils soient totalement compatibles avec les objectifs et les normes de sécurité définis dans le règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) nº 1592/2002 et la directive 2004/36/CE [1], et dans ses règles de mise en œuvre, ainsi qu'avec les mesures prises par l'Union européenne pour atteindre et maintenir ces objectifs.

(17) ►C1 Il convient de mettre en place un processus efficace de suivi des performances au cours des périodes de référence afin de pouvoir, en fonction de l'évolution des performances, atteindre les objectifs et, si nécessaire, instaurer les mesures appropriées. ◄

(18) Lors de l'adoption d'objectifs de performance uni-européens pour la première période de référence, la Commission devrait dûment tenir compte de la situation financière réelle des prestataires de services de navigation aérienne résultant notamment des mesures de maîtrise des coûts qui ont déjà été prises, en particulier depuis 2009, ainsi que des éventuels excédents ou déficits de recouvrement des redevances de route à reporter des exercices précédents. Elle devrait aussi dûment tenir compte des progrès déjà accomplis par les blocs d'espace aérien fonctionnels existants.

(19) Conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 549/2004, le présent règlement devrait s'appliquer aux fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien visées à l'article 6 du règlement (CE) nº 551/2004 du Parlement européen et du Conseil [2], par une modification appropriée de ce règlement.

(20) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique européen,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

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

[1] JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.
[2] JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

▼B

2. Aux fins de la fixation des objectifs, le présent règlement s'applique aux services de navigation aérienne fournis par les prestataires de services de la circulation aérienne désignés conformément à l'article 8 du règlement (CE) nº 550/2004 du Parlement européen et du Conseil [1] et par les prestataires de services météorologiques s'ils sont désignés conformément à l'article 9, paragraphe 1, de ce règlement.

3. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le présent règlement aux services de navigation aérienne terminaux fournis dans les aéroports comptant moins de 50 000 mouvements de transport aérien commerciaux par an. Dans ce cas, ils en informent la Commission. Lorsque aucun des aéroports d'un État membre n'atteint le seuil de 50 000 mouvements de transport aérien commerciaux par an, les objectifs de performance s'appliquent au minimum à l'aéroport qui compte le plus de mouvements de transport aérien commerciaux.

4. Lorsqu'un État membre estime qu'une partie ou la totalité de ses services de navigation aérienne terminaux est soumise aux conditions du marché, il détermine, conformément aux procédures visées à l'article 1er, paragraphe 6, du règlement (CE) nº 1794/2006 et avec l'aide de l'autorité nationale de surveillance, au plus tard douze mois avant le début de chaque période de référence, si les conditions énoncées à l'annexe I de ce règlement sont remplies. Lorsque l'État membre constate que ces conditions sont remplies, indépendamment du nombre de mouvements de transport aérien commerciaux assurés, il peut décider de ne pas fixer de coûts déterminés en vertu de ce règlement, ni d'appliquer d'objectifs contraignants d'efficacité économique à ces services.

5. Conformément à l'article 11, paragraphe 6, point c), point ii), du règlement (CE) nº 549/2004 et à l'article 15, paragraphe 2, points a) et b), du règlement (CE) nº 550/2004, et sans préjudice de l'article 4, paragraphe 2, du présent règlement, l'objectif d'efficacité économique s'applique à tous les coûts fixés imputables aux usagers de l'espace aérien.

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

a) dans l'espace aérien sous leur responsabilité dans d'autres régions OACI, à condition qu'ils en informent la Commission et les autres États membres, et sans préjudice des droits et obligations des États membres en vertu de la convention relative à l'aviation civile internationale de 1944 (convention de Chicago);

b) aux prestataires de services de navigation aérienne qui ont reçu la permission de fournir de tels services sans certificat, conformément à l'article 7, paragraphe 5, du règlement (CE) nº 550/2004.

[1] JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

▼B

7. Nonobstant les dispositions sur la protection des informations de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil ([1]) et de ses règlements d'application de la Commission (CE) nº 1321/2007 ([2]) et (CE) nº 1330/2007 ([3]), les exigences relatives à la fourniture de données définie au chapitre V s'appliquent aux autorités nationales, aux prestataires de services de navigation aérienne, aux exploitants d'aéroport, aux coordonnateurs d'aéroport et aux transporteurs aériens, selon les conditions fixées à l'annexe IV.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions de l'article 2 du règlement (CE) nº 549/2004 s'appliquent.

De plus, on entend par:

a) «exploitant d'aéroport», l'«entité gestionnaire d'un aéroport» définie dans le règlement (CEE) nº 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté ([4]);

b) «données», les informations pertinentes – qualitatives, quantitatives et autres – concernant les performances de la navigation aérienne, recueillies et traitées systématiquement par la Commission, ou en son nom, aux fins de la mise en œuvre du système de performance;

c) «indicateurs de performance», les indicateurs utilisés aux fins du suivi, de l'analyse comparative et de l'évaluation des performances;

d) «indicateurs de performance clés», les indicateurs de performance utilisés aux fins de la fixation des objectifs de performance;

e) «mouvements de transport aérien commerciaux», le total des décollages et atterrissages effectués pour le transport de voyageurs, de marchandises ou de courrier, contre rémunération ou en vertu d'une location, calculé en moyenne sur les trois années précédant l'adoption du plan de performance, quels que soient la masse maximale au décollage et le nombre de sièges de passagers utilisés;

f) «objectif contraignant», un objectif de performance adopté par des États membres, dans le cadre d'un plan de performance national ou de bloc d'espace aérien fonctionnel, et soumis à un mécanisme incitatif prévoyant des récompenses, des mesures dissuasives ou des plans de mesures correctrices;

g) «transporteur aérien», une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un État membre conformément au droit de l'Union européenne;

h) «représentant des usagers de l'espace aérien», toute personne ou entité morale représentant les intérêts d'une ou de plusieurs catégories d'usagers des services de navigation aérienne;

([1]) JO L 167 du 4.7.2003, p. 23.
([2]) JO L 294 du 13.11.2007, p. 3.
([3]) JO L 295 du 14.11.2007, p. 7.
([4]) JO L 14 du 22.1.1993, p. 1.

▼B

i) «coûts fixés», les coûts définis à l'article 15, paragraphe 2, points a) et b), du règlement (CE) nº 550/2004;

j) «autorités nationales», les autorités réglementaires au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels dont les coûts, lorsqu'ils sont supportés dans le cadre de la fourniture de services de navigation aérienne en application de l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 1794/2006, peuvent être recouvrés auprès des usagers de l'espace aérien;

k) «culture juste», une culture dans laquelle les opérateurs situés en première ligne ne sont pas punis pour des actions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et leur formation, mais aussi une culture dans laquelle les violations et les dégradations délibérées des opérateurs situés en première ligne ou autres ne sont pas tolérées;

l) «coordonnateur d'aéroport», la fonction instaurée dans les aéroports coordonnés en application du règlement (CEE) nº 95/93;

m) «suivi des performances», le processus continu de collecte et d'analyse de données permettant de mesurer les résultats effectifs d'un système par rapport à des objectifs prédéfinis.

Article 3

Organe d'évaluation des performances

1. Lorsque la Commission décide de désigner un organe d'évaluation des performances pour l'assister dans la mise en œuvre du système de performance, l'organe est désigné pour une durée déterminée, compatible avec les périodes de référence.

2. L'organe d'évaluation des performances a les compétences et l'impartialité requises pour effectuer en toute indépendance les tâches qui lui sont confiées par la Commission, en particulier dans les domaines de performance clés pertinents.

3. L'organe d'évaluation des performances assiste la Commission dans la mise en œuvre du système de performance, en particulier dans les tâches suivantes:

a) la collecte, l'examen, la validation et la diffusion des données relatives aux performances;

b) l'adaptation des domaines de performance clés ou la définition de nouveaux domaines, compatibles avec ceux recensés dans le cadre de performance du plan directeur ATM (gestion du trafic aérien), comme prévu à l'article 8, paragraphe 1, et des indicateurs de performance clés correspondants;

c) à partir de la deuxième période de référence, la définition d'indicateurs clés appropriés permettant de couvrir, dans tous les domaines de performance clés, les performances des fonctions de réseau et des services de navigation aérienne dans les services de route et terminaux;

d) la fixation ou la révision des objectifs de performance uni-européens;

▼B

e) la fixation des seuils d'activation des mécanismes d'alerte, comme prévu à l'article 9, paragraphe 3;

f) l'évaluation de la compatibilité des plans de performance adoptés, y compris des objectifs de performance, avec les objectifs uni-européens;

g) le cas échéant, l'évaluation de la compatibilité des seuils d'alerte adoptés en application de l'article 18, paragraphe 3, avec les seuils d'alertes uni-européens visés à l'article 9, paragraphe 3;

h) le cas échéant, l'évaluation des objectifs de performance révisés ou des mesures correctrices prises par les États membres concernés;

i) le suivi, l'analyse comparative et l'évaluation des performances des services de navigation aérienne au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels et au niveau de l'Union européenne;

j) le suivi, l'analyse comparative et l'évaluation des performances des fonctions de réseau;

k) le suivi permanent des performances globales du réseau ATM, y compris la préparation des rapports annuels destinés au comité du ciel unique;

l) l'évaluation de la réalisation des objectifs de performance au terme de chaque période de référence en vue de la préparation de la période suivante;

▼M1

m) l'évaluation du plan de performance du gestionnaire de réseau, y compris sa compatibilité avec les objectifs de performance pour l'ensemble de l'Union européenne.

▼B

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

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

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

a) afin d'exercer sa fonction de suivi permanent des performances globales du réseau ATM, l'organe d'évaluation des performances obtient des autorités nationales de surveillance les informations nécessaires ayant trait aux plans de performance nationaux ou de blocs d'espace aérien fonctionnels;

b) l'organe d'évaluation des performances assiste les autorités nationales de surveillance, à la demande de celles-ci, en fournissant des éléments objectifs sur les questions de performance au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels, tels que des comparaisons factuelles entre les prestataires de services de navigation aérienne opérant dans des environnements analogues (analyse comparative), des analyses de l'évolution des performances au cours des cinq dernières années, ou des analyses prospectives;

▼B

c) les autorités nationales de surveillance peuvent demander l'assistance de l'organe d'évaluation des performances pour définir des ►C1 fourchettes de valeurs ◄ indicatives permettant de fixer les objectifs au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels, compte tenu de la perspective européenne. Ces valeurs sont mises à la disposition des autorités nationales de surveillance, des prestataires de services de navigation aérienne, des exploitants d'aéroport et des usagers de l'espace aérien.

7. L'organe d'évaluation des performances coopère, ►C1 dans la mesure nécessaire ◄, avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour ce qui est des tâches visées au paragraphe 3, lorsqu'elles ont trait à la sécurité, afin d'assurer la compatibilité avec les objectifs et les normes instaurés et appliqués conformément au règlement (CE) nº 216/2008.

8. Afin d'exercer sa fonction de suivi permanent des performances globales du réseau de gestion du trafic aérien, l'organe d'évaluation des performances élabore des modes opératoires appropriés avec les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroport, les coordonnateurs d'aéroport et les transporteurs aériens.

Article 4

Autorités nationales de surveillance

1. Les autorités nationales de surveillance sont responsables de l'élaboration, au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels, des plans de performance, de la supervision des performances et du suivi des plans et objectifs de performance. Elles effectuent ces tâches en toute impartialité, indépendance et transparence.

2. Les États membres veillent à ce que, dans tous les domaines de performance clés, les autorités nationales de surveillance disposent des ressources et moyens nécessaires, ou y aient accès, pour effectuer les tâches prévues par le présent règlement, notamment des pouvoirs d'enquête pour effectuer les tâches visées à l'article 19.

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

Article 5

Blocs d'espace aérien fonctionnels

1. Les États membres encouragent une étroite collaboration entre leurs autorités nationales de surveillance en vue d'établir un plan de performance au niveau d'un bloc d'espace aérien fonctionnel.

▼B

2. Lorsque les États membres décident d'adopter un plan de performance au niveau d'un bloc d'espace aérien fonctionnel:

a) ils veillent à ce que le plan de performance soit conforme au modèle figurant à l'annexe II;

b) ils indiquent à la Commission l'autorité nationale de surveillance ou l'organe qui est responsable de la coordination dans le bloc d'espace aérien fonctionnel et des relations avec la Commission en ce qui concerne la mise en œuvre du plan de performance;

c) ils prennent les dispositions nécessaires pour que:

i) un objectif unique soit fixé pour chaque indicateur de performance clé;

ii) lorsque les objectifs ne sont pas atteints, les mesures visées à l'article 11, paragraphe 3, point d), du règlement (CE) nº 549/2004 soient définies et appliquées au cours de la période de référence. À cette fin, les valeurs annuelles figurant dans le plan de performance sont utilisées;

iii) les conséquences de la réalisation ou de la non-réalisation des objectifs soient équitablement supportées dans le bloc d'espace aérien fonctionnel;

d) ils sont conjointement responsables de la réalisation des objectifs de performance fixés pour le bloc d'espace aérien fonctionnel;

e) au cas où il n'a été établi aucune zone tarifaire commune au sens de l'article 4 du règlement (CE) nº 1794/2006, ils agrègent les objectifs nationaux d'efficacité économique et fournissent, pour information, un chiffre global traduisant l'effort d'efficacité économique produit au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel.

3. Lorsque les États membres d'un bloc d'espace aérien fonctionnel n'adoptent pas de plan de performance comportant des objectifs au niveau de ce bloc d'espace aérien fonctionnel, ils communiquent à la Commission, pour information, des objectifs de performance agrégés en mettant en évidence leur compatibilité, au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel, avec les objectifs de performance uni-européens.

▼M1

Article 5 bis

Gestionnaire de réseau

1. Le gestionnaire de réseau institué par l'article 3 du règlement (UE) nº 677/2011 de la Commission ([1]) effectue les tâches suivantes en ce qui concerne le système de performance:

a) assister la Commission en fournissant les informations de base nécessaires à l'élaboration des objectifs de performance pour l'ensemble de l'Union européenne avant les périodes de référence et à la surveillance pendant la période de référence. Le gestionnaire de réseau attire notamment l'attention de la Commission sur les baisses significatives et persistantes des performances opérationnelles;

b) conformément à l'article 20, paragraphe 5, permettre à la Commission d'accéder à toutes les données énumérées à l'annexe IV;

([1]) JO L 185 du 15.7.2011, p. 1.

▼M1

c) aider les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne à atteindre leur objectif de performance pendant les périodes de référence;

d) élaborer un plan de performance à adopter dans le cadre du plan de réseau stratégique avant le début de chaque période de référence. Ce plan de performance est public et:

i) contient un objectif de performance en matière d'environnement qui est compatible avec l'objectif de performance pour l'ensemble de l'Union européenne sur la totalité de la période de référence, des valeurs annuelles étant utilisées à des fins de surveillance;

ii) contient des objectifs de performance pour les autres grands domaines de performance concernés, qui sont compatibles avec l'objectif de performance pour l'ensemble de l'Union européenne sur la totalité de la période de référence, des valeurs annuelles étant utilisées à des fins de surveillance;

iii) contient une description des actions prévues pour réaliser les objectifs;

iv) contient, s'il y a lieu et si la Commission le décide, des indicateurs de performance clés et des objectifs supplémentaires.

▼B

Article 6

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

En application de l'article 13 *bis* du règlement (CE) nº 549/2004 et conformément au règlement (CE) nº 216/2008, la Commission coordonne, le cas échéant, avec l'AESA:

a) les aspects du système de performance relatifs à la sécurité, y compris l'instauration, la révision et l'application d'indicateurs de performance clés et d'objectifs de performance uni-européens en la matière, ainsi que la soumission de propositions d'actions et de mesures appropriées à la suite de l'activation d'un mécanisme d'alerte;

b) la compatibilité des indicateurs clés et objectifs de performance en matière de sécurité avec la mise en œuvre du Programme européen de sécurité aérienne tel qu'il peut être adopté par l'Union européenne.

Article 7

Durée des périodes de référence

1. La première période de référence du système de performance couvre les années civiles 2012 à 2014 incluses. Les périodes de référence suivantes couvrent cinq années civiles, sauf décision contraire arrêtée par modification du présent règlement.

▼B

2. La même période de référence s'applique aux objectifs de performance uni-européens et aux plans et objectifs au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels.

Article 8

Domaines et indicateurs de performance clés

1. Aux fins de la fixation des objectifs, l'adaptation et l'ajout éventuel de domaines de performance clés, conformément à l'article 11, paragraphe 4, point b), du règlement (CE) n° 549/2004, sont arrêtés par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, de ce règlement.

2. Aux fins de la fixation des objectifs, à chaque domaine de performance clé correspondent un ou plusieurs indicateurs de performance clés, en nombre limité. La performance des services de navigation aérienne est évaluée au moyen d'objectifs contraignants pour chaque indicateur de performance clé.

3. Les indicateurs de performance clés pour la fixation des objectifs uni-européens, sélectionnés pour chaque domaine de performance clé, figurent à l'annexe I, partie 1.

4. Les indicateurs de performance clés utilisés pour fixer les objectifs de performance au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels figurent à l'annexe I, partie 2.

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

6. Les États membres peuvent, au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels, décider d'instaurer et d'utiliser, outre les domaines et indicateurs de performance clés visés au présent article, ►C1 des indicateurs de performance et des objectifs associés en plus de ceux fixés à l'annexe I, partie 2 ◄, pour leur propre suivi des performances ou dans le cadre de leurs plans de performance. Ces indicateurs et objectifs supplémentaires contribuent à la réalisation des objectifs uni-européens et des objectifs au niveau national et des blocs d'espace aérien fonctionnels qui en résultent. Ils peuvent, par exemple, intégrer et développer la dimension civil-militaire ou météorologique du plan de performance. Ces indicateurs et objectifs supplémentaires peuvent s'accompagner de mécanismes incitatifs appropriés, arrêtés au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels.

▼B

CHAPITRE II

PRÉPARATION DES PLANS DE PERFORMANCE

Article 9

Objectifs de performance uni-européens

1. La Commission adopte les objectifs de performance uni-européens, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 549/2004, en tenant compte des éléments pertinents fournis par les autorités nationales de surveillance et après avoir consulté les parties intéressées comme prévu à l'article 10 de ce règlement, d'autres organismes concernés le cas échéant et l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour les aspects de la performance relatifs à la sécurité.

2. Les objectifs uni-européens sont proposés par la Commission européenne au plus tard quinze mois avant le début de la période de référence et adoptés au plus tard douze mois avant le début de cette période.

3. Lorsqu'elle adopte les objectifs de performance uni-européens, la Commission définit, pour chaque indicateur de performance clé, les seuils d'alerte au-delà desquels les mécanismes d'alerte visés à l'article 18 peuvent être activés. Les seuils d'alerte pour l'indicateur de performance clé de l'efficacité économique tiennent compte de l'évolution du trafic et des coûts.

4. La Commission étaye chaque objectif de performance uni-européen par une description des hypothèses et des motifs justifiant la fixation de l'objectif, tels que l'utilisation faite des éléments fournis par les autorités nationales de surveillance et d'autres données factuelles, les prévisions de trafic et, le cas échéant, les niveaux attendus de coûts fixés efficaces pour l'Union européenne.

Article 10

Élaboration des plans de performance

1. Les autorités nationales de surveillance, soit au niveau national soit au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, établissent des plans de performance contenant des objectifs compatibles avec les objectifs de performance uni-européens et conformes aux critères d'évaluation définis à l'annexe III. Il n'y a qu'un seul plan de performance par État membre ou par bloc d'espace aérien fonctionnel lorsque, en application de l'article 5, paragraphes 1 et 2, les États membres concernés décident d'élaborer un plan de performance au niveau d'un bloc d'espace aérien fonctionnel.

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

a) les prestataires de services de navigation aérienne communiquent les éléments pertinents de leurs plans d'entreprise, établis conformément aux objectifs uni-européens;

▼B

b) les parties intéressées soient consultées, conformément à l'article 10 du règlement (CE) nº 549/2004, à propos du plan et des objectifs de performance. Les informations utiles sont fournies aux parties intéressées au moins trois semaines avant la réunion de consultation.

3. Les plans de performance contiennent, en particulier:

a) le trafic prévu, exprimé en unités de service, à assurer chaque année de la période de référence, avec la justification des chiffres utilisés;

b) les coûts des services de navigation aérienne fixés par les États membres conformément aux dispositions de l'article 15, paragraphe 2, points a) et b), du règlement (CE) nº 550/2004;

c) une description des investissements nécessaires pour atteindre les objectifs de performance, de leur pertinence relativement au plan directeur ATM européen, et de leur compatibilité avec les grandes orientations de celui-ci en matière de progrès et de changement;

d) des objectifs de performance dans chaque domaine clé pertinent, fixés en fonction de chaque indicateur clé, pour toute la période de référence, avec des valeurs annuelles à utiliser pour le suivi et les mesures incitatives;

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

f) une description et une justification de la façon dont les objectifs de performance visés au point d) rejoignent les objectifs de performance uni-européens et y contribuent;

g) l'identification précise des différentes entités responsables de la réalisation des objectifs et de leur contribution individuelle;

h) une description des mécanismes incitatifs à appliquer aux diverses entités responsables afin de les encourager à atteindre les objectifs sur la période de référence;

i) les mesures prises par les autorités nationales de surveillance pour contrôler que les objectifs de performance sont atteints;

j) une description des résultats de la consultation des parties intéressées, y compris des questions soulevées par les participants ainsi que des mesures convenues.

4. Les plans de performance sont fondés sur le modèle figurant à l'annexe II et peuvent, si les États membres le décident en application de l'article 8, paragraphe 6, contenir des indicateurs supplémentaires avec des objectifs associés.

▼B

Article 11

Mécanismes incitatifs

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

a) ils sont effectifs, proportionnels, crédibles et restent inchangés au cours de la période de référence;

b) ils sont appliqués de façon non discriminatoire et transparente afin de contribuer à l'amélioration des performances des services fournis;

c) ils entrent dans le cadre réglementaire connu à l'avance par toutes les parties intéressées et sont applicables durant toute la période de référence;

d) ils orientent le comportement des entités soumises à la fixation d'objectifs en vue de les faire atteindre un niveau élevé de performance et les objectifs associés.

2. Les mécanismes incitatifs concernant les objectifs de sécurité visent à faire en sorte que les objectifs de sécurité requis soient pleinement atteints et maintenus tout en permettant d'améliorer les performances dans d'autres domaines clé. Ils ne sont pas de nature financière et consistent en des plans d'action prévoyant des délais ou des mesures associées en application du règlement (CE) nº 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne ([1]) ou des règles de mise en œuvre du règlement (CE) nº 216/2008.

3. Les mécanismes incitatifs concernant les objectifs d'efficacité économique sont de nature financière et sont régis par ►C1 les dispositions applicables de l'article 11 *bis* du règlement (CE) nº 1794/2006 ◄. Ils consistent en un mécanisme de partage des risques au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels.

4. Les mécanismes incitatifs concernant les objectifs de capacité peuvent être de nature financière ou autre et consister par exemple en des plans de mesures correctrices prévoyant des délais et des mesures associées, y compris ►C1 des bonus et des malus ◄, adoptées par les États membres. Lorsqu'ils sont de nature financière, les mécanismes incitatifs sont régis par les dispositions de l'article 12 du règlement (CE) nº 1794/2006.

5. Les mécanismes incitatifs concernant les objectifs environnementaux visent à faire en sorte que les niveaux de performance environnementale requis soient atteints tout en permettant d'améliorer les performances dans d'autres domaines clé. Ils peuvent être de nature financière ou non et sont arrêtés par les États membres compte tenu de la situation locale.

([1]) JO L 335 du 21.12.2005, p. 13.

▼B

6. De plus, les États membres peuvent, au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels, instaurer ou approuver des mécanismes incitatifs applicables aux usagers de l'espace aérien, comme prévu à l'article 12 du règlement (CE) nº 1794/2006.

CHAPITRE III

ADOPTION DES PLANS DE PERFORMANCE

Article 12

Adoption initiale des plans de performance

Sur proposition des autorités nationales de surveillance, les États membres, au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels, adoptent et communiquent à la Commission, au plus tard six mois après l'adoption des objectifs uni-européens, leurs plans de performance contenant des objectifs de performance contraignants.

Article 13

Évaluation des plans de performance et révision des objectifs

1. La Commission évalue les plans de performance, leurs objectifs et, en particulier, leur compatibilité avec les objectifs de performance uni-européens et leur contribution utile à ces objectifs, en fonction des critères définis à l'annexe III, compte dûment tenu de l'évolution de la situation qui a pu se produire entre la date d'adoption des objectifs uni-européens et la date d'évaluation du plan de performance.

2. Lorsque les objectifs de performance contenus dans un plan de performance sont jugés compatibles avec les objectifs uni-européens et y contribuant utilement, la Commission le notifie ►C1 à l'État membre ou aux États membres concernés ◄ au plus tard quatre mois après la réception du plan.

3. Lorsque les objectifs de performance contenus dans un plan de performance sont jugés incompatibles avec les objectifs uni-européens et n'y contribuant pas utilement, la Commission peut, au plus tard quatre mois après la réception du plan et conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 549/2004, décider de publier une recommandation à l'adresse des États membres concernés pour qu'ils adoptent des objectifs de performance révisés. Une telle décision est prise après consultation des États membres concernés et indique précisément les objectifs qui doivent être révisés ainsi que les motifs de l'évaluation de la Commission.

4. Dans ce cas, au plus tard deux mois après la publication de la recommandation, les États membres concernés adoptent des objectifs de performance révisés, compte dûment tenu de l'avis de la Commission, ainsi que les mesures appropriées pour les atteindre et les notifient à la Commission.

▼B

Article 14

Évaluation des objectifs de performance révisés et adoption de mesures correctrices

1. Dans les ►M4 quatre mois ◄ suivant la notification, la Commission évalue les objectifs de performance révisés et, en particulier, leur compatibilité avec les objectifs de performance uni-européens et leur contribution utile à ces objectifs, en fonction des critères définis à l'annexe III.

2. Lorsque les objectifs révisés visés à l'article 13, paragraphe 4, sont jugés compatibles avec les objectifs uni-européens et y contribuant utilement, la Commission le notifie ►C1 à l'État membre ou aux États membres concernés ◄ au plus tard ►M4 quatre mois ◄ après la réception des objectifs révisés.

3. Lorsque les objectifs de performance révisés et les mesures appropriées sont toujours incompatibles avec les objectifs uni-européens et n'y contribuent pas utilement, la Commission peut, au plus tard ►M4 quatre mois ◄ après la réception des objectifs révisés et conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 549/2004, décider que ►C1 l'État membre ou les États membres concernés ◄ doivent prendre des mesures correctrices.

4. Une telle décision indique précisément les objectifs qui doivent être révisés ainsi que les motifs de l'évaluation de la Commission. Elle peut indiquer le niveau de performance attendu pour ces objectifs de façon à permettre ►C1 à l'État membre ou aux États membres concernés ◄ de prendre les mesures correctrices appropriées, ou contenir des suggestions concernant ces mesures appropriées.

5. Au plus tard deux mois après la décision de la Commission, les mesures correctrices adoptées ►C1 par l'État membre ou les États membres concernés ◄ sont communiquées à la Commission, en même temps que les éléments montrant comment est assurée la compatibilité avec la décision de la Commission.

Article 15

▼C1

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

▼B

Les plans de performance ou les mesures correctrices adoptés après le début de la période de référence du fait de l'application des procédures visées aux articles 13 et 14 s'appliquent rétroactivement à partir du premier jour de la période de référence.

Article 16

Révision des objectifs uni-européens

1. La Commission peut décider de réviser les objectifs uni-européens conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 549/2004:

a) avant le début de la période de référence, lorsqu'elle a des preuves suffisantes que les données, hypothèses et motifs qui ont servi à fixer les objectifs uni-européens initiaux ne sont plus valables;

▼B

b) au cours de la période de référence, du fait de l'activation d'un mécanisme d'alerte comme prévu à l'article 18.

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

CHAPITRE IV

SUIVI DE LA RÉALISATION DES PERFORMANCES

Article 17

Suivi permanent et compte rendu

1. Les autorités nationales de surveillance, au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels, et la Commission suivent la mise en œuvre des plans de performance. Si, au cours de la période de référence, certains objectifs ne sont pas atteints, les autorités nationales de surveillance appliquent les mesures appropriées définies dans le plan de performance en vue de remédier à la situation. À cette fin, les valeurs annuelles figurant dans le plan de performance sont utilisées.

2. Lorsque la Commission constate, dans un État membre ou un bloc d'espace aérien fonctionnel, une baisse de performance significative et constante qui affecte d'autres États parties au ciel unique européen ou l'ensemble de l'espace aérien européen, elle peut demander aux États membres concernés et à l'autorité de surveillance ou à l'organe concerné au niveau national ou du bloc d'espace aérien fonctionnel de définir, d'appliquer et de communiquer à la Commission les mesures appropriées pour atteindre les objectifs fixés dans leur plan de performance.

▼M1

2 *bis*. La Commission surveille la mise en œuvre du plan de performance du gestionnaire de réseau. Si, au cours de la période de référence, certains objectifs ne sont pas atteints, la Commission applique les mesures appropriées précisées dans le plan de performance en vue de remédier à la situation. À cette fin, les valeurs annuelles figurant dans le plan de performance sont utilisées.

▼B

3. Les États membres rendent compte à la Commission du suivi des plans et objectifs de performance, effectué par leurs autorités de surveillance au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels, au moins tous les ans et lorsque les objectifs de performance risquent de ne pas être atteints. La Commission rend compte au comité du ciel unique de la réalisation des objectifs de performance au moins tous les ans.

Article 18

Mécanismes d'alerte

1. Lorsque, en raison de circonstances qui étaient imprévisibles au début de la période et qui sont à la fois inévitables et hors du contrôle des États membres, les seuils d'alerte visés à l'article 9, paragraphe 3, sont atteints au niveau de l'Union européenne, la Commission examine la situation en concertation avec les États membres au sein du comité du ciel unique et soumet, dans les trois mois, des propositions de mesures

▼B

appropriées qui peuvent comprendre la révision des objectifs de performance uni-européens et, en conséquence, la révision des objectifs de performance au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels.

2. Lorsque, en raison de circonstances qui étaient imprévisibles au début de la période et qui sont à la fois inévitables et hors du contrôle des États membres et des entités soumises aux objectifs de performance, les seuils d'alerte visés à l'article 9, paragraphe 3, sont atteints au niveau national ou de blocs d'espace aérien fonctionnel, l'autorité nationale de surveillance ou l'organe concerné examine la situation en liaison avec la Commission et peut soumettre, dans les trois mois, des propositions de mesures appropriées qui peuvent comprendre la révision des objectifs de performance au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels.

3. Les États membres peuvent, au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels, décider d'adopter des seuils d'alerte différents de ceux visés à l'article 9, paragraphe 3, afin de tenir compte de la situation ou des particularités locales. Dans ce cas, les seuils sont fixés dans les plans de performance et compatibles avec les seuils adoptés en vertu de l'article 9, paragraphe 3. Les écarts sont justifiés de façon détaillée. Lorsque ces seuils sont activés, la procédure visée au paragraphe 2 s'applique.

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

Article 19

Facilitation du contrôle du respect des exigences

Les prestataires de services de navigation aérienne facilitent les inspections et enquêtes, ainsi que les visites sur site, effectuées par la Commission et les autorités nationales de surveillance responsables de leur supervision, par toute entité qualifiée agissant au nom de ces dernières, ou par l'AESA pour autant que cela se justifie. Sans préjudice des pouvoirs de supervision conférés aux autorités nationales de surveillance et à l'AESA, les personnes autorisées sont habilitées à:

a) examiner, relativement à tous les domaines de performances clés, les documents pertinents et tout autre matériel ayant servi à l'établissement des plans et objectifs de performance;

b) faire des copies de ces documents ou d'extraits de ces documents;

c) demander une explication orale sur place.

Ces inspections et enquêtes sont effectuées conformément aux procédures en vigueur dans l'État membre où elles ont lieu.

▼B

CHAPITRE V

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

Article 20

Collecte et validation des données pour l'évaluation des performances

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

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

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

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

5. Aux fins du présent règlement, les données relatives aux performances visées au paragraphe 1 qui sont déjà fournies à Eurocontrol sont réputées être fournies à la Commission. Lorsque ce n'est pas le cas, la Commission et Eurocontrol prennent les dispositions nécessaires pour faire en sorte que ces données soient mises à la disposition de la Commission dans les mêmes conditions que celles décrites au paragraphe 3.

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

▼B

Article 21

Diffusion des informations

1. La Commission diffuse les informations générales, aux fins des objectifs fixés à l'article 11 du règlement (CE) nº 549/2004, conformément au règlement (CE) nº 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission ([1]), et notamment à son article 4, et à l'article 18 du règlement (CE) nº 550/2004.

2. Les informations figurant à l'article 3, paragraphe 3, point a), sont librement accessibles, en particulier par voie électronique, aux parties concernées.

3. Les rapports annuels visés à l'article 3, paragraphe 3, point k), sont rendus publics. Une référence à ces rapports est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*. La Commission peut décider de fournir régulièrement, en particulier par voie électronique, d'autres informations générales aux parties concernées.

4. Les objectifs uni-européens visés à l'article 9 et une référence aux plans de performance adoptés visés au chapitre III sont rendus publics et publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 22

Recours

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

Article 23

Mesures transitoires

Lorsque des États membres décident d'adopter un plan de performance comportant des objectifs au niveau d'un bloc d'espace aérien fonctionnel au cours de la première période de référence, ils veillent à ce que:

a) le plan remplace les plans nationaux à partir du 1er janvier de l'une des années de la période de référence;

b) la durée du plan ne dépasse pas la durée de la période de référence restant à courir;

([1]) JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

▼B

c) le plan apporte la démonstration que ses objectifs de performance sont au moins aussi ambitieux que la consolidation des objectifs nationaux précédents.

Article 24

Réexamen du système

La Commission réexamine l'efficacité du processus d'ici au 1er juillet 2013. D'ici à la fin de 2014, et régulièrement ensuite, la Commission réexamine le système de performance et, notamment, en analyse l'impact, l'efficacité et le champ d'application, compte dûment tenu des travaux effectués par l'OACI dans ce domaine.

▼M3

———————

▼B

Article 26

Entrée en vigueur

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

2. Le chapitre V s'applique à partir du 1er janvier 2011. La première période de référence commence le 1er janvier 2012.

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

▼B

ANNEXE I

INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS (KPI)

Partie 1: Pour la fixation des objectifs uni-européens

1. INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

a) Le premier KPI uni-européen en matière de sécurité est le niveau minimal du premier KPI défini à la partie 2, paragraphe 1, point a), ci-dessous pour les prestataires de services de navigation aérienne et les autorités nationales de surveillance respectivement.

b) Le deuxième KPI uni-européen en matière de sécurité est le taux d'application de la classification par degré de gravité de l'outil d'analyse des risques, telle que définie à la partie 2, paragraphe 1, point b), ci-dessous, dans les États où cette réglementation s'applique, afin de permettre un compte rendu harmonisé de l'évaluation de la gravité du non-respect des minimums de séparation, des incursions sur piste et des événements techniques spécifiques à l'ATM.

c) Le troisième KPI uni-européen en matière de sécurité est le niveau minimal de la mesure de la culture juste au terme de la période de référence, telle que définie à la partie 2, paragraphe 1, point c), ci-dessous.

Il n'y a pas d'objectifs uni-européens pour les KPI ci-dessus au cours de la première période de référence. Au cours de cette première période de référence, la Commission utilise les données recueillies pour valider ces KPI et les évalue afin de faire en sorte que les risques pour la sécurité soient correctement recensés, atténués et gérés. Sur cette base, la Commission adopte de nouveaux KPI en matière de sécurité si nécessaire, par révision de la présente annexe.

2. INDICATEUR EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

2.1. Pour la première période de référence:

Le premier KPI uni-européen en matière d'environnement est ►C1 l'efficacité horizontale moyenne des vols en route ◄, définie comme suit:

— ►C1 L'efficacité horizontale moyenne des vols en route ◄ est la différence entre la longueur de la partie croisière de la trajectoire effective et la trajectoire optimale qui, en général, est la route orthodromique.

— ►C1 La partie «en route» ◄ est définie comme la distance parcourue hors d'un cercle de 40 milles nautiques autour de l'aéroport.

— Aux fins du présent indicateur, sont pris en compte les vols suivants:

a) tous les vols IFR (règles de vol aux instruments) commerciaux à l'intérieur de l'espace aérien européen;

b) lorsque le point de départ ou d'arrivée d'un vol se situe hors de l'espace aérien européen, seule la partie du vol effectuée à l'intérieur de l'espace aérien européen est prise en compte.

— ►C1 Les vols circulaires et les vols d'une distance orthodromique inférieure à 80 milles nautiques entre deux régions de contrôle terminales sont exclus. ◄

▼B

Le deuxième KPI uni-européen en matière d'environnement est l'utilisation efficace des structures d'espace aérien civil/militaire, par exemple des routes conditionnelles (CDR). Pour la première période de référence, cet indicateur est contrôlé par la Commission. La fixation des objectifs commence à partir de la deuxième période de référence.

2.2. À partir de la deuxième période de référence, un troisième KPI uni-européen en matière d'environnement est mis au point pour traiter les questions environnementales spécifiques aux services de navigation aérienne (ANS) aéroportuaires.

3. INDICATEUR DE CAPACITÉ

3.1. Pour la première période de référence:

Le KPI uni-européen en matière de capacité correspond aux minutes de retard ATFM (dû la gestion des courants de trafic aérien) en route par vol, défini comme suit:

a) le retard ATFM en route est le retard calculé par l'unité centrale d'ATFM, telle que définie dans le règlement (UE) nº 255/2010 de la Commission du 25 mars 2010 établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien ([1]), et exprimé par la différence entre l'heure de décollage demandé par l'exploitant de l'aéronef dans le dernier plan de vol soumis et l'heure de décollage calculée et attribuée par l'unité centrale d'ATFM;

b) l'indicateur porte sur tous les vols IFR à l'intérieur de l'espace aérien européen et couvre les causes de retard ATFM;

c) l'indicateur est calculé pour toute l'année civile.

Afin de préparer la mise au point d'un deuxième KPI uni-européen en matière de capacité, la Commission recueille, consolide et contrôle, à partir de la première période de référence:

a) le total des retards ATFM imputables aux services de navigation aérienne terminaux et aéroportuaires;

b) le temps supplémentaire passé en phase de roulage au départ;

c) pour les aéroports comptant plus de 100 000 mouvements commerciaux par an, le temps supplémentaire passé en zone ASMA ►C1 (zone de séquencement des arrivées/zone de guidage radar) ◄.

3.2. À partir de la deuxième période de référence, un deuxième KPI uni-européen en matière de capacité est mis au point sur la base du suivi décrit au paragraphe 3.1 pour traiter les questions de capacité spécifiques aux ANS aéroportuaires.

4. INDICATEUR D'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

4.1. Pour la première période de référence:

Le KPI uni-européen en matière d'efficacité économique est le taux unitaire fixé uni-européen moyen pour les services de navigation aérienne de route, défini comme suit:

a) l'indicateur est le résultat du rapport entre les coûts fixés et le trafic prévu pour la période, exprimé en unités de service, au niveau de l'Union européenne, tel qu'il figure dans les hypothèses de la Commission pour la fixation des objectifs uni-européens en application de l'article 9, paragraphe 4;

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

([1]) JO L 80 du 26.3.2010, p. 10.

▼B

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

Pour la première période de référence, les coûts et taux unitaires des services de navigation aérienne terminaux sont recueillis, consolidés et contrôlés par la Commission conformément au règlement (CE) nº 1794/2006.

4.2. À partir de la deuxième période de référence, le deuxième KPI uni-européen en matière d'efficacité économique est le taux unitaire fixé uni-européen moyen pour les services de navigation aérienne terminaux.

Partie 2: Pour la fixation des objectifs au niveau national ou des blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB):

▼M4

1. INDICATEURS DE PERFORMANCE CLÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

a) Le premier KPI national/FAB en matière de sécurité pour la première période de référence est l'efficacité de la gestion de la sécurité mesurée selon une méthode reposant sur l'enquête de maturité du cadre de sécurité ATM.

En ce qui concerne les États membres et leurs autorités de surveillance nationales, ainsi que les prestataires de services de navigation aérienne agréés pour la fourniture de services de navigation aérienne ou de services de communication, de navigation et de surveillance, ce KPI est mesuré par le niveau de réalisation des objectifs de gestion suivants:

— politique et objectifs de sécurité;

— gestion des risques pour la sécurité;

— assurance de la sécurité;

— promotion de la sécurité;

— culture de la sécurité.

b) Le deuxième KPI national/FAB en matière de sécurité pour la première période de référence est l'application de la classification par degré de gravité ci-dessous basée sur la méthode utilisant l'outil d'analyse des risques pour rendre compte, au minimum, de trois catégories d'incidents: non-respect des minimums de séparation, incursions sur piste et incidents spécifiques à l'ATM dans tous les centres de contrôle du trafic aérien et les aéroports. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer la méthode dans les aéroports comptant moins de 50 000 mouvements de transport aérien commerciaux par an.

Lorsqu'ils rendent compte des incidents susmentionnés, les États membres et les prestataires de services de navigation aérienne utilisent la classification par degré de gravité suivante:

— incident grave

— incident majeur

— incident significatif

— pas d'incidence sur la sécurité

— non déterminé; par exemple, les informations disponibles sont insuffisantes, ou bien des éléments non concluants ou contradictoires ont empêché cette détermination.

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

c) Le troisième KPI national/FAB en matière de sécurité pour la première période de référence est l'établissement d'un compte rendu, par les États membres et leurs prestataires de services de navigation aérienne, sur la base d'un questionnaire élaboré conformément au point e) et visant à mesurer le niveau d'existence, ou l'insuffisance, d'une culture juste.

▼M4

d) Durant la première période de référence, il n'y aura pas d'objectifs de performance de sécurité définis au niveau de l'UE. Les États membres pourront cependant fixer des objectifs correspondant aux KPI de sécurité.

e) Afin de faciliter la mise en œuvre et la mesure des KPI de sécurité, l'AESA adopte, après consultation de l'organe d'évaluation des performances et avant le début de la première période de référence, des moyens acceptables de mise en conformité et des documents d'orientation conformément à la procédure adoptée en vertu de l'article 52 du règlement (CE) nº 216/2008.

f) Eurocontrol fournit, en temps utile, les informations requises pour l'élaboration des documents visés au point e) dont, au minimum, la description de la méthode reposant sur l'outil d'analyse des risques et ses développements ultérieurs, ainsi que de la méthode utilisée pour l'enquête de maturité du cadre de sécurité et ses facteurs de pondération.

g) Avant le 1er février de chaque année, les autorités de surveillance nationales communiquent à l'AESA la mesure annuelle des KPI visés aux points a) et c) (questionnaires sur l'efficacité de la gestion de la sécurité et la culture juste) effectuée par elles et par les prestataires de services de navigation aérienne pour l'année précédente. Ces mesures annuelles sont utilisées pour l'exécution des fonctions de contrôle décrites aux points h) et i). En cas de changement de la mesure annuelle des KPI, les autorités de surveillance nationales en font part avant la date à laquelle elle doit être communiquée l'année suivante.

h) Les autorités de surveillance nationales contrôlent la mise en œuvre et la mesure des KPI de sécurité par les prestataires de services de navigation aérienne, conformément aux procédures pour la supervision de la sécurité établies par le règlement d'exécution (UE) nº 1034/2011 de la Commission ([1]).

i) Dans le cadre de ses inspections de normalisation, l'AESA contrôle la mise en œuvre et la mesure des KPI de sécurité par les autorités de surveillance nationales, conformément aux méthodes de travail visées à l'article 24 du règlement (CE) nº 216/2008. L'AESA informe l'organe d'évaluation des performances du résultat des inspections.

▼B

2. INDICATEUR EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

2.1. Pour la première période de référence, il n'y a pas de KPI national/FAB obligatoire en matière d'environnement.

Sans préjudice des exigences environnementales locales, les États membres collaborent aussi avec la Commission en vue d'instaurer un KPI en matière d'environnement pour traiter les questions environnementales spécifiques aux ANS aéroportuaires.

2.2. Pour la deuxième période de référence, le KPI national/FAB en matière d'environnement est l'élaboration d'un processus national/FAB d'amélioration de la conception des routes avant la fin de la période de référence, y compris l'utilisation efficace des structures d'espace aérien civil/militaire (par exemple des CDR).

3. INDICATEUR DE CAPACITÉ

3.1. Pour la première période de référence:

Le KPI national/FAB en matière de capacité correspond aux minutes de retard ATFM en route par vol. Il est défini comme suit:

a) l'indicateur est défini à la partie 1, paragraphe 3.1;

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

([1]) JO L 271 du 18.10.2011, p. 15.

▼B

Afin de préparer la mise au point d'un deuxième KPI national/FAB en matière de capacité, les États membres consignent, à partir de la première période de référence:

a) le total des retards ATFM imputables aux services de navigation aérienne terminaux et aéroportuaires;

b) le temps supplémentaire passé en phase de roulage au départ;

c) pour les aéroports comptant plus de 100 000 mouvements commerciaux par an, le temps supplémentaire passé en zone ASMA ►C1 (zone de séquencement des arrivées/zone de guidage radar) ◄.

3.2. À partir de la deuxième période de référence, un deuxième KPI national/FAB en matière de capacité est appliqué pour traiter les questions de capacité spécifiques aux terminaux et aéroports.

4. INDICATEUR D'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

4.1. Pour la première période de référence, le KPI national/FAB en matière d'efficacité économique est le taux unitaire fixé national/FAB pour les services de navigation aérienne de route, défini comme suit:

a) l'indicateur est le résultat du rapport entre les coûts fixés et le trafic prévu figurant dans les plans de performance, conformément à l'article 10, paragraphe 3, points a) et b);

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

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

De plus, les États ►C1 communiquent ◄ le coût et le taux unitaire de leurs services de navigation aérienne terminaux conformément au règlement (CE) nº 1794/2006 et justifient à la Commission tout écart par rapport aux prévisions.

4.2. À partir de la deuxième période de référence, un deuxième KPI national/FAB ►C1 en matière d'efficacité économique ◄ est appliqué: il s'agit du taux unitaire fixé national/FAB pour les services de navigation aérienne terminaux.

▼B

ANNEXE II

MODÈLE DES PLANS DE PERFORMANCE

Les plans de performance nationaux ou de blocs d'espace aérien fonctionnels sont établis selon la structure suivante:

1. INTRODUCTION

1.1. Description de la situation (champ d'application du plan, entités couvertes, plan national ou de FAB, etc.).

1.2. Description du scénario macroéconomique pour la période de référence, y compris des hypothèses globales (trafic prévu, évolution du taux unitaire, etc.).

1.3. Description des résultats de la consultation des parties intéressées afin de préparer le plan de performance (principales questions soulevées par les participants et, si possible, compromis obtenus).

2. OBJECTIFS DE PERFORMANCE AU NIVEAU NATIONAL OU DES BLOCS D'ESPACE AÉRIEN FONCTIONNELS

2.1. Objectifs de performance dans chaque domaine clé, fixés en fonction de chaque indicateur clé, pour toute la période de référence, avec des valeurs annuelles à utiliser pour le suivi et les mesures incitatives.

a) **Sécurité**

— Efficacité de la gestion de la sécurité: objectifs nationaux/FAB tels que définis conformément à l'annexe I, partie 2, paragraphe 1, point a), pour chaque année de la période de référence (optionnel au cours de la première période de référence).

— Application de la classification par degré de gravité de l'outil d'analyse des risques: objectifs nationaux/FAB tels que définis conformément à l'annexe I, partie 2, paragraphe 1, point b), pour chaque année de la période de référence (valeurs oui/non).

— Culture juste: objectifs nationaux/FAB tels que définis conformément à l'annexe I, partie 2, paragraphe 1, point c), pour chaque année de la période de référence (optionnel au cours de la première période de référence).

b) **Capacité**

— Minutes de retard ATFM en route par vol.

c) **Environnement**

— Description du processus national/FAB d'amélioration de la conception des routes (optionnel au cours de la première période de référence).

d) **Efficacité économique**

— Coûts des services de navigation aérienne de route et terminaux fixés conformément aux dispositions de l'article 15, paragraphe 2, points a) et b), du règlement (CE) n° 550/2004 et en application des dispositions du règlement (CE) n° 1794/2006 pour chaque année de la période de référence.

— Unités de service de route prévues pour chaque année de la période de référence.

▼B

— En conséquence, taux unitaires fixés pour la période de référence.

— Description et justification du rendement des capitaux propres des prestataires de services de navigation aérienne par rapport aux risques réels encourus.

— Description des investissements nécessaires pour atteindre les objectifs de performance, de leur pertinence relativement au plan directeur ATM européen, et de leur compatibilité avec les grandes orientations de celui-ci en matière de progrès et de changement.

2.2. Description et explication de la compatibilité des objectifs de performance avec les objectifs de performance uni-européens.

2.3. Description et explication des reports des exercices antérieurs à la période de référence.

2.4. Description des paramètres utilisés par les États membres pour instaurer les mécanismes de partage des risques et incitatifs.

3. CONTRIBUTION DE CHAQUE ENTITÉ RESPONSABLE

3.1. Objectifs de performance individuels pour chaque entité responsable.

3.2. Description des mécanismes incitatifs à appliquer à chaque entité afin de l'encourager à atteindre les objectifs sur la période de référence.

4. DIMENSION MILITAIRE DU PLAN

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

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

5.1. Sensibilité aux hypothèses extérieures.

5.2. Comparaison avec le plan de performance précédent (sans objet pour la première période de référence).

6. MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE PERFORMANCE

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

— mécanismes de suivi pour garantir que les programmes de sécurité et les plans d'entreprise des ANS sont mis en œuvre,

— mesures pour contrôler la mise en œuvre des plans de performance et en rendre compte, y compris concernant les moyens de remédier à la situation si les objectifs ne sont pas atteints au cours de la période de référence.

▼B

ANNEXE III

PRINCIPES D'ÉVALUATION DE LA COMPATIBILITÉ ENTRE LES OBJECTIFS DE PERFORMANCE UNI-EUROPÉENS ET LES OBJECTIFS AU NIVEAU NATIONAL OU DES BLOCS D'ESPACE AÉRIEN FONCTIONNELS

La Commission utilise les critères d'évaluation suivants:

1. **Critères généraux**

a) Respect des exigences relatives à la préparation et à l'adoption du plan de performance et, en particulier, analyse des justifications fournies dans le plan de performance.

b) Analyse factuelle compte tenu de la situation globale de chaque État.

c) Interrelations entre tous les objectifs de performance.

d) Normes de performance au début de la période de référence et marge d'amélioration envisageable.

2. **Sécurité**

a) Efficacité de la gestion de la sécurité: la marge supplémentaire des prestataires de services de navigation aérienne comme des autorités nationales de surveillance, utilisée dans le plan de performance et évaluée par la Commission, est égale ou supérieure aux valeurs de l'indicateur uni-européen correspondant au terme de la période de référence (optionnel au cours de la première période de référence).

b) Application de la classification par degré de gravité de l'outil d'analyse des risques: compatibilité du KPI local, tel que défini à l'annexe I, partie 2, paragraphe 1, point b), avec l'indicateur uni-européen pour chaque année de la période de référence.

c) Culture juste: le niveau de l'objectif de performance national/FAB au terme de la période de référence, mesuré à l'aide du KPI défini à l'annexe I, partie 2, paragraphe 1, point c), est égal ou supérieur à l'objectif uni-européen défini conformément à l'annexe I, partie 1, paragraphe 1, point c) (optionnel au cours de la première période de référence).

▼M1

3. **Environnement**

Conception des routes: sans objet au cours de la première période de référence. Au cours de la deuxième période de référence, évaluation du processus de conception des routes utilisé dans le plan de performance et de sa compatibilité avec le processus de mise en place du plan d'amélioration du réseau de routes européen élaboré par le gestionnaire de réseau.

4. **Capacités**

Niveau de retard: comparaison du niveau attendu de retard ATFM en route utilisé dans les plans de performance avec une valeur de référence fournie par la procédure de planification des capacités d'Eurocontrol et dans le plan de réseau opérationnel du gestionnaire de réseau.

▼B

5. **Efficacité économique**

a) Évolution du taux unitaire: réponse à la question de savoir s'il est prévu que les taux unitaires fixés qui ont été soumis évoluent de façon compatible avec l'objectif uni-européen d'efficacité économique et s'ils contribuent de façon adéquate à la réalisation dudit objectif durant toute la période de référence ainsi que chaque année.

▼B

b) Niveau de taux unitaire fixé: comparaison des taux unitaires locaux qui ont été soumis avec le taux unitaire moyen des États membres ou des FAB présentant des caractéristiques d'exploitation et économiques similaires selon la définition de la Commission.

c) Rendement des capitaux propres: évaluation du rendement des capitaux propres des prestataires de services de navigation aérienne par rapport aux risques réels encourus.

d) Hypothèses de prévision du trafic: comparaison des prévisions locales d'unités de service, utilisées dans le plan de performance, avec une prévision de référence comme les prévisions de trafic du STATFOR (service de statistiques et de prévision) d'Eurocontrol.

e) Hypothèses économiques: vérification que les hypothèses d'inflation utilisées dans le plan de performance sont conformes à une prévision de référence comme les prévisions du FMI (Fonds monétaire international) ou d'Eurostat.

▼B

ANNEXE IV

LISTE DES DONNÉES DEVANT ÊTRE FOURNIES AUX FINS DU PRÉSENT RÈGLEMENT

1. PAR LES AUTORITÉS NATIONALES

1.1. **Spécification de la série de données**

Aux fins de l'évaluation des performances, les autorités nationales fournissent les données suivantes:

a) informations nécessaires pour satisfaire au KPI en matière de sécurité visé à l'annexe I, partie 2, paragraphe 1, point a);

b) programme national de sécurité exigé par la norme 2.27.1, annexe 11, amendement 47B-A, du 20 juillet 2009, de l'OACI.

De plus, les autorités nationales veillent à ce que les données suivantes soient disponibles aux fins de l'évaluation des performances:

c) données utilisées et calculées par l'unité centrale d'ATFM telle que définie dans le règlement (UE) nº 255/2010 sur l'ATFM, comme les plans de vol pour la circulation aérienne générale en IFR, l'itinéraire réel, les données de surveillance, les retards en route et en aéroport dus à la gestion du trafic aérien, les exemptions des mesures de gestion des courants de trafic aérien, le respect des créneaux horaires de gestion du trafic aérien, la fréquence d'utilisation des routes conditionnelles;

d) événements liés à la sécurité en matière d'ATM tels que définis dans l'exigence réglementaire de sécurité ESARR 2, édition 3.0, d'Eurocontrol intitulée «Notification et analyse des événements liés à la sécurité dans le domaine de l'ATM»;

▼M2

e) rapports des autorités nationales de surveillance sur la sécurité visés aux articles 7, 8 et 14 du règlement d'exécution (UE) nº 1034/2011 de la Commission ([1]) ainsi que sur la résolution des problèmes de sécurité recensés qui font l'objet de plans de mesures correctrices;

▼B

f) informations sur les recommandations de sécurité et les mesures correctrices prises sur la base des analyses et enquêtes sur les incidents liés à l'ATM, conformément à la directive 94/56/CE du Conseil ([2]) concernant les enquêtes sur les accidents et à la directive 2003/42/CE concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile;

g) informations sur les éléments mis en place pour promouvoir l'application d'une culture juste;

h) données à l'appui des tâches visées à l'article 4, paragraphe 1, points m) et n), du règlement (CE) nº 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien (FUA) ([3]).

1.2. **Périodicité et délais de fourniture des données**

Les données visées au paragraphe 1.1, points a), b), d), e), g) et h), sont fournies tous les ans.

Les données visées au paragraphe 1.1, points c) et f), sont fournies tous les mois.

([1]) JO L 271 du 18.10.2011, p. 15.
([2]) JO L 319 du 12.12.1994, p. 14.
([3]) JO L 342 du 24.12.2005, p. 20.

▼B

2. PAR LES PRESTATAIRES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Cette partie concerne les prestataires de services de navigation aérienne fournissant les services visés à l'article 1er, paragraphe 2. ►C1 Dans certains cas particuliers, les autorités nationales peuvent appliquer cette partie à des prestataires de services de navigation aérienne visés par l'article 1er, paragraphe 3. ◄ Dans ce cas, ils en informent la Commission.

2.1. **Spécification de la série de données**

Aux fins de l'évaluation des performances, les prestataires de services de navigation aérienne fournissent les données suivantes:

a) données visées dans la spécification d'Eurocontrol intitulée «Spécification relative à la divulgation d'informations économiques», édition 2.6, du 31 décembre 2008, portant la référence EUROCONTROL-SPEC-0117;

b) rapports annuels et partie consacrée aux performances des plans d'entreprise et du plan annuel établis par le prestataire de services de navigation aérienne conformément à l'annexe I, parties 2.2 et 9, ►C1 du règlement (CE) no 2096/2005; ◄

c) informations nécessaires pour satisfaire au KPI en matière de sécurité visé à l'annexe I, partie 2, paragraphe 1, point a);

d) informations sur les éléments mis en place pour promouvoir l'application d'une culture juste.

2.2. **Périodicité et délais de fourniture des données**

Les données pour l'année (n), visées au paragraphe 2.1, point a), sont fournies tous les ans avant le 15 juillet de l'année (n + 1) sauf les données à long terme qui sont fournies avant le 1er novembre de l'année (n + 1). La première année de référence (n) est 2010.

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

3. PAR LES EXPLOITANTS D'AÉROPORT

Cette partie concerne les exploitants d'aéroport fournissant des services dans les aéroports de l'Union comptant plus de 150 000 mouvements de transport aérien commerciaux par an, et tous les aéroports coordonnés et à facilitation d'horaires comptant plus de 50 000 mouvements de transport aérien commerciaux par an. Dans certains cas particuliers, les États membres peuvent inclure des aéroports en dessous de ce seuil. Dans ce cas, ils en informent la Commission.

3.1. **Définitions**

Aux fins de cette annexe spécifique, on entend par:

a) «identification de l'aéroport», la description de l'aéroport à l'aide du code standard à 4 lettres de l'OACI tel qu'il est défini dans le doc. 7910 (120e édition – juin 2006) de l'OACI;

b) «paramètres de coordination», les paramètres de coordination définis dans le règlement (CEE) no 95/93;

c) «capacité déclarée de l'aéroport», les paramètres de coordination qui sont fournis sous la forme indiquant le nombre maximal de créneaux horaires par unité de temps (période bloc) qui peuvent être attribués par le coordonnateur. La durée des blocs peut varier. De plus, plusieurs blocs de durée différente peuvent être superposés pour contrôler la concentration des vols au cours d'une certaine période de temps. Utiliser des valeurs de capacité déclarée pour toute la saison revient à fixer la capacité saisonnière de l'infrastructure aéroportuaire à un stade précoce;

d) «immatriculation de l'aéronef», les caractères alphanumériques correspondant à l'immatriculation effective de l'aéronef;

▼B

e) «type d'aéronef», un identifiant du type d'appareil (4 caractères au maximum) tel qu'indiqué dans les orientations de l'OACI;

f) «identifiant du vol», un groupe de caractères alphanumériques servant à identifier un vol;

g) «code de l'aérodrome de départ» et «code de l'aérodrome d'arrivée», le code de l'aéroport constitué par l'identifiant à 4 lettres de l'OACI ou à 3 lettres de l'IATA;

h) «horodatage OOOI (Out-Off-On-In)», les données suivantes à la minute près:

— heure programmée de départ (du bloc),

— heure effective de départ du bloc,

— heure effective de décollage,

— heure effective d'atterrissage,

— heure programmée d'arrivée (au bloc),

— heure effective d'arrivée au bloc;

i) «heure programmée de départ (du bloc)», la date et l'heure à laquelle est programmé le départ d'un aéronef de la porte d'embarquement;

j) «heure effective de départ du bloc», la date et l'heure effective à laquelle l'aéronef a quitté le poste de stationnement (par repoussage ou aux moteurs);

k) «heure effective de décollage», la date et l'heure à laquelle l'aéronef a quitté la piste (train rentré);

l) «heure effective d'atterrissage», la date et l'heure effective à laquelle l'aéronef a atterri (prise de contact);

m) «heure programmée d'arrivée (au bloc)», la date et l'heure à laquelle est programmée l'arrivée d'un aéronef à la porte de débarquement;

n) «heure effective d'arrivée au bloc», la date et l'heure effective à laquelle les freins de stationnement ont été enclenchés à la porte de débarquement;

o) «règles de vol», les règles observées pour effectuer le vol: «IFR» pour les aéronefs volant selon les règles de vol aux instruments telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago; «VFR» pour les aéronefs volant selon les règles de vol à vue telles que définies à la même annexe; ou «OAT» (circulation opérationnelle militaire) pour les aéronefs d'État ne respectant pas les règles de l'annexe 2 de la convention de Chicago;

▼B

p) ►C1 «type de vol» signifie le type de vol tel que défini à l'appendice 2 du document nº 4444 de l'OACI (15e édition – juin 2007); ◄

q) «créneau horaire d'aéroport d'arrivée» et «créneau horaire d'aéroport de départ», un créneau horaire d'aéroport attribué à un vol soit à l'arrivée soit au départ, tel que défini dans le règlement (CEE) nº 95/93;

r) «identifiant de piste d'arrivée» et «identifiant de piste de départ», l'identifiant de l'OACI servant à désigner la piste d'atterrissage ou de décollage (par exemple 10L);

s) «porte de débarquement», l'identifiant du premier poste de stationnement occupé par l'aéronef à son arrivée;

t) «porte d'embarquement», l'identifiant du dernier poste de stationnement occupé par l'aéronef avant de quitter l'aéroport;

u) «causes de retard», les codes de retard standard de l'IATA, tels que définis à l'annexe 2 du document de l'eCODA sur les retards du transport aérien en Europe (*Digest – Annual 2008 Delays to Air Transport in Europe*) ([1]) avec la durée du retard. Lorsque plusieurs causes peuvent être associées au retard, la liste en est fournie;

v) «informations sur le dégivrage ou l'antigivrage», le fait d'indiquer si des activités de dégivrage ou d'antigivrage ont eu lieu et, si oui, où (avant que l'aéronef ne quitte la porte d'embarquement ou à distance de celle-ci, après que l'aéronef l'a quittée, c'est-à-dire hors du bloc de départ);

w) «annulation opérationnelle», un vol dont l'arrivée ou le départ est programmé et qui remplit les conditions suivantes:

— le vol a reçu un créneau horaire d'aéroport, et

— le vol a été confirmé par le transporteur aérien la veille des opérations ou figurait sur la liste quotidienne des vols programmés établie par l'exploitant d'aéroport la veille des opérations, mais

— l'atterrissage ou le décollage effectif n'a jamais eu lieu.

3.2. **Spécification de la série de données**

3.2.1. Les exploitants des aéroports coordonnés et à facilitation d'horaires fournissent les données suivantes:

— l'identification de l'aéroport,

— la capacité déclarée de l'aéroport,

— tous les paramètres de coordination utiles aux services de navigation aérienne,

— le niveau prévu de qualité de service (retard, ponctualité, etc.) associé à la déclaration de capacité de l'aéroport, lorsque ce niveau est établi,

— la description détaillée des indicateurs qui servent à établir le niveau prévu de qualité de service, lorsque celui-ci est établi.

([1]) https://extranet.eurocontrol.int/http://prisme-web.hq.corp.eurocontrol.int/ecoda/coda/public/standard_page/codarep/2008/2008DIGEST.pdf

▼B

3.2.2. Aux fins de l'évaluation des performances, les exploitants d'aéroport fournissent les données opérationnelles suivantes pour chaque vol à l'atterrissage ou au décollage:

— immatriculation de l'aéronef,

— type d'aéronef,

— identifiant du vol,

— code de l'aérodrome de départ ou de destination,

— horodatage OOOI,

— règles et type de vol,

— créneau horaire d'aéroport d'arrivée ou de départ, le cas échéant,

— identifiant de piste d'arrivée ou de départ,

— porte de débarquement ou d'embarquement,

— causes de retard, le cas échéant (pour les vols au départ seulement),

— informations sur le dégivrage ou l'antigivrage, le cas échéant.

3.2.3. Aux fins de l'évaluation des performances, les exploitants d'aéroport fournissent les données opérationnelles suivantes pour chaque annulation opérationnelle:

— identifiant du vol,

— type d'aéronef,

— aéroports de départ et de destination programmés,

— créneaux horaires d'aéroport d'arrivée et de départ, le cas échéant,

— raison de l'annulation.

3.2.4. Aux fins de l'évaluation des performances, les exploitants d'aéroport peuvent fournir les documents suivants:

— rapports volontaires concernant la dégradation ou l'interruption d'ANS dans les aéroports,

— rapports volontaires concernant les événements liés à la sécurité des ANS,

— rapports volontaires concernant l'insuffisance de capacité des terminaux,

— rapports volontaires concernant les réunions de consultation avec les prestataires de services de navigation aérienne et les États.

3.3. **Périodicité et délais de fourniture des données**

Les données visées au paragraphe 3.2.1 sont fournies deux fois par an, conformément au calendrier établi à l'article 6 du règlement (CEE) nº 95/93.

Lorsque les données visées aux paragraphes 3.2.2 et 3.2.3 sont fournies, elles le sont tous les mois, dans le mois suivant le mois du vol.

Les rapports visés au paragraphe 3.2.4 peuvent être fournis à tout moment.

4. PAR LES COORDONNATEURS D'AÉROPORT

4.1. **Spécification de la série de données**

Aux fins de l'évaluation des performances, les coordonnateurs d'aéroport fournissent les données suivantes:

données visées à l'article 4, paragraphe 8, du règlement (CEE) nº 95/93.

▼B

4.2. **Périodicité et délais de fourniture des données**

Les données sont mises à disposition deux fois par an, conformément au calendrier établi à l'article 6 du règlement (CEE) n° 95/93.

5. PAR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Cette partie concerne les transporteurs aériens qui effectuent, dans l'espace aérien européen, un nombre de vols annuels, calculé en moyenne sur les trois années précédentes, supérieur à 35 000.

5.1. **Définitions**

5.1.1. Aux fins de cette annexe spécifique, les mêmes définitions qu'à l'annexe IV.3.1 s'appliquent. De plus, on entend par:

a) «consommation de carburant», la quantité effective de carburant qui a été consommée au cours du vol (porte à porte);

b) «masse effective au décollage», ce que pèse effectivement l'aéronef, en tonnes métriques, avant allumage des moteurs.

5.2. **Spécification de la série de données**

5.2.1. Aux fins de l'évaluation des performances, les transporteurs aériens fournissent les données suivantes pour chaque vol qu'ils effectuent dans le champ d'application géographique du présent règlement:

— immatriculation de l'aéronef,

— identifiant du vol,

— règles et type de vol,

— codes des aéroports de départ et de destination,

— identifiants des pistes d'arrivée et de départ, le cas échéant,

— portes de débarquement et d'embarquement, le cas échéant,

— horodatages OOOI, programmés et effectifs,

— causes de retard,

— informations sur le dégivrage ou l'antigivrage, le cas échéant.

5.2.2. Aux fins de l'évaluation des performances, les transporteurs aériens fournissent les données visées à l'annexe IV, paragraphe 3.2.3, pour chaque annulation opérationnelle dans le champ d'application géographique du présent règlement.

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

— consommation de carburant,

— masse effective au décollage.

([1]) JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

▼B

5.2.4. Aux fins de l'évaluation des performances, les transporteurs aériens peuvent fournir les documents suivants:

— rapports volontaires concernant l'accès à l'espace aérien,

— rapports volontaires concernant la dégradation ou l'interruption d'ANS dans les aéroports,

— rapports volontaires concernant les événements liés à la sécurité des ANS,

— rapports volontaires concernant les insuffisances de capacité en route, le plafonnement du niveau de vol ou les réacheminements,

— rapports volontaires concernant les réunions de consultation avec les prestataires de services de navigation aérienne et les États.

5.3. **Périodicité de la fourniture de données**

Les données visées à l'annexe IV, paragraphes 5.2.1, 5.2.2 et 5.2.3, sont fournies tous les mois.

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