Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B** **REGULAMENTO (UE) N.º 691/2010 DA COMISSÃO**

de 29 de Julho de 2010

que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005 que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 201 de 3.8.2010, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►**M1**	Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão de 7 de Julho de 2011	L 185	1	15.7.2011
►**M2**	Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011 da Comissão de 17 de Outubro de 2011	L 271	15	18.10.2011
►**M3**	Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011 da Comissão de 17 de Outubro de 2011	L 271	23	18.10.2011
►**M4**	Regulamento de Execução (UE) n.º 1216/2011 da Comissão de 24 de Novembro de 2011	L 310	3	25.11.2011

Rectificado por:

►**C1**	Rectificação, JO L 229 de 6.9.2011, p. 18 (691/2010)

▼B

REGULAMENTO (UE) N.º 691/2010 DA COMISSÃO

de 29 de Julho de 2010

que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005 que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») ([1]), e, nomeadamente, o seu artigo 11.º,

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (CE) n.º 549/2004 determina a criação de um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede através de regras de execução.

(2) O sistema de desempenho deve contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo, nomeadamente através da melhoria da eficiência global dos serviços de navegação aérea nos domínios de desempenho fundamentais da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficácia, em conformidade com o quadro de desempenho do plano director ATM, tendo em atenção os objectivos imperativos de segurança.

(3) O sistema de desempenho deve contemplar indicadores e objectivos vinculativos em domínios de desempenho fundamentais que assegurem a plena consecução e manutenção dos níveis de segurança exigidos, ao mesmo tempo que permitem a definição de objectivos de desempenho noutros domínios de desempenho fundamentais.

(4) O sistema de desempenho deve ser criado e gerido numa perspectiva de longo prazo no que respeita aos objectivos superiores da sociedade.

(5) O sistema de desempenho deve abordar os serviços de navegação aérea numa perspectiva porta-a-porta, incluindo os aeroportos, com vista à melhoria do desempenho global da rede.

(6) As interdependências entre os níveis nacionais e dos blocos funcionais de espaço aéreo e o nível de rede, assim como as interdependências entre os objectivos de desempenho, tendo em atenção os objectivos imperativos de segurança, devem ser devidamente tidas em conta na preparação e controlo do sistema de desempenho.

([1]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

▼B

(7) Os planos de desempenho devem registar o empenho dos Estados-Membros, durante o período de referência, em atingir os objectivos do céu único europeu e o equilíbrio entre as necessidades de todos os utilizadores do espaço aéreo e a oferta de serviços prestados pelos prestadores de serviços de navegação aérea.

(8) As autoridades supervisoras nacionais assumem um papel fundamental na aplicação do sistema de desempenho. Os Estados-Membros devem, por conseguinte, garantir que estão em condições de exercer estas responsabilidades adicionais com eficácia.

(9) Os planos de desempenho devem descrever as medidas, nomeadamente regimes de incentivos, que visam influenciar o comportamento dos interessados no sentido da melhoria do desempenho a nível nacional, a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e a nível europeu.

(10) A criação de mecanismos de alerta adequados deve permitir, em circunstâncias que eram imprevisíveis no momento da adopção dos planos de desempenho e que se revelam inultrapassáveis e fora do controlo dos Estados-Membros e das entidades sujeitas aos objectivos de desempenho, a aplicação de medidas adequadas com vista a manter os requisitos de segurança e a continuidade da prestação de serviços.

(11) Devem ser realizadas consultas eficazes dos interessados a nível nacional e/ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, assim como a nível da União Europeia.

(12) Tendo em conta a eficácia das missões militares, a cooperação e a coordenação civil/militar revestem-se da máxima importância para a consecução dos objectivos de desempenho.

(13) O sistema de desempenho não deve prejudicar as disposições do artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 que visam a salvaguarda de interesses essenciais em matéria de política de segurança ou defesa.

(14) Devem ser seleccionados indicadores de desempenho fundamentais que sejam específicos e mensuráveis e que permitam a atribuição de responsabilidade pela consecução dos objectivos de desempenho. Os objectivos associados devem ser exequíveis, realistas e oportunos, contribuindo de forma eficaz para o desempenho sustentável dos serviços de navegação aérea.

(15) A aplicação de objectivos de desempenho vinculativos associados a incentivos, que podem ser de natureza financeira, exige a correcta articulação com o Regulamento (CE) n.º 1794/2006 da Comissão, de 6 de Dezembro de 2006, que estabelece o regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea ([1]).

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

▼B

(16) A criação e a aplicação de indicadores de desempenho fundamentais e de objectivos de desempenho devem estar conformes com os objectivos e padrões de segurança estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Directiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Directiva 2004/36/CE ([1]), assim como com as respectivas regras de execução e as medidas tomadas pela União Europeia para atingir e manter esses objectivos.

(17) Durante os períodos de referência deve ser posto em prática um processo eficaz de controlo do desempenho, para que a evolução do desempenho permita cumprir os objectivos e, se necessário, para que sejam adoptadas as medidas necessárias.

(18) Quando forem adoptados objectivos de desempenho a nível da União Europeia para o primeiro período de referência, a Comissão deve ter em conta a situação financeira real dos prestadores de serviços de navegação aérea resultante, em particular, das medidas de contenção de custos já tomadas, em especial desde 2009, bem como eventuais sobrerrecuperações ou sub-recuperações de taxas de rota transportadas de anos anteriores. Deve ainda ser tido em conta o progresso já registado pelos blocos funcionais de espaço aéreo existentes.

(19) Nos termos do artigo 11.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, o presente regulamento deve ser aplicável às funções de rede da gestão do tráfego aéreo referidas no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]) através de uma alteração adequada do presente regulamento.

(20) As medidas previstas no presente regulamento estão conformes com o parecer do Comité do Céu Único,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO 1

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece as medidas necessárias para a melhoria do desempenho global dos serviços de navegação aérea e das funções de rede para o tráfego aéreo geral nas regiões EUR e AFI da ICAO em que os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de navegação aérea, a fim de satisfazer as exigências de todos os utilizadores do espaço aéreo.

([1]) JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.
([2]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

▼B

2. Para efeitos da definição de objectivos, o presente regulamento aplica-se aos serviços de navegação aérea prestados pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados em conformidade com o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho [1] e pelos prestadores de serviços meteorológicos, caso tenham sido designados em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, do mesmo regulamento.

3. Os Estados-Membros podem decidir não aplicar o presente regulamento a serviços de navegação aérea de terminal prestados em aeroportos com menos de 50 000 movimentos de transporte aéreo comercial por ano. Devem informar a Comissão desse facto. Caso nenhum aeroporto de um Estado-Membro atinja o limiar de 50 000 movimentos de transporte aéreo comercial por ano, os objectivos de desempenho são aplicáveis, no mínimo, ao aeroporto com o maior número de movimentos de transporte aéreo comercial.

4. Se um Estado-Membro considerar que alguns ou todos os seus serviços de navegação aérea de terminal estão sujeitos a condições de mercado, a avaliação é efectuada em conformidade com os procedimentos estabelecidos no artigo 1.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 1794/2006, com o apoio da autoridade supervisora nacional, no prazo máximo de 12 meses antes do início de cada período de referência, independentemente de estarem reunidas as condições estabelecidas no anexo I do referido regulamento. Se o Estado-Membro considerar que estão reunidas essas condições, independentemente do número de movimentos de transporte aéreo comercial garantidos, pode decidir não definir os custos fixados no referido regulamento nem aplicar objectivos vinculativos à relação custo-eficácia desses serviços.

5. Nos termos do artigo 11.º, n.º 6, alínea c), subalínea ii), do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e do artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004, e sem prejuízo do artigo 4.º, n.º 2, do presente regulamento, a definição de objectivos relativos à relação custo-eficácia aplica-se a todos os custos fixados que sejam imputáveis aos utilizadores do espaço aéreo.

6. Os Estados-Membros podem ainda aplicar o presente regulamento:

a) no espaço aéreo sob a sua responsabilidade noutras regiões da ICAO, desde que informem do facto a Comissão e os demais Estados-Membros, e sem prejuízo dos direitos e deveres dos Estados-Membros consignados na Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional (Convenção de Chicago);

b) a prestadores de serviços de navegação aérea autorizados a prestar serviços de navegação aérea sem certificação, de acordo com o estabelecido no artigo 7.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

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

▼B

7. Sem prejuízo das disposições relativas à protecção da informação da Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e dos respectivos regulamentos de execução (CE) n.º 1321/2007 ([2]) e (CE) n.º 1330/2007 ([3]), os requisitos em matéria de fornecimento de dados definidos no capítulo V aplicam-se às autoridades nacionais, aos prestadores de serviços de navegação aérea, aos operadores de aeroportos, aos coordenadores de aeroportos e às transportadoras aéreas nas condições estabelecidas no anexo IV.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

São, além disso, aplicáveis as seguintes definições:

a) «Operador de aeroporto», «entidade gestora de um aeroporto» tal como definido no Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade ([4]);

b) «Dados», informações qualitativas, quantitativas e outras informações pertinentes relacionadas com o desempenho da navegação aérea, recolhidas e tratadas sistematicamente pela Comissão, ou em nome desta, para efeitos da aplicação do sistema de desempenho;

c) «Indicadores de desempenho», indicadores utilizados para efeitos de controlo, avaliação comparativa e análise do desempenho;

d) «Indicadores de desempenho fundamentais», indicadores de desempenho utilizados para efeitos de definição de objectivos de desempenho;

e) «Movimentos de transporte aéreo comercial», soma das descolagens e aterragens relacionadas com o transporte de passageiros, carga ou correio, mediante remuneração ou em execução de um contrato de fretamento, calculada como uma média dos três anos anteriores à adopção do plano de desempenho, independentemente da massa máxima à descolagem e do número de lugares para passageiros;

f) «Objectivo vinculativo», objectivo de desempenho adoptado pelos Estados-Membros no âmbito de um plano de desempenho a nível nacional ou de blocos funcionais de espaço aéreo e sujeito a um regime de incentivos que contemple recompensas, desincentivos e/ou planos de acções correctivas;

g) «Transportadora aérea», uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida emitida por um Estado-Membro de acordo com o direito comunitário;

h) «Representante dos utilizadores do espaço aéreo», qualquer pessoa singular ou pessoa colectiva que represente os interesses de uma ou várias categorias de utilizadores de serviços de navegação aérea;

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

▼B

i) «Custos fixados», os custos definidos no artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004;

j) «Autoridades nacionais», autoridades reguladoras a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo cujos custos sejam elegíveis para recuperação junto dos utilizadores do espaço aéreo, nomeadamente quando decorram da prestação de serviços de navegação aérea em aplicação do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1794/2006;

k) «Cultura justa», uma cultura segundo a qual os operadores de primeira linha ou outros operadores não são punidos pelas acções, omissões ou decisões respectivas que sejam ajustadas à sua experiência e formação, mas que não tolera negligências graves, infracções deliberadas e actos de destruição;

l) «Coordenador de aeroporto», a função criada nos aeroportos coordenados em aplicação do Regulamento (CEE) n.º 95/93;

m) «Controlo do desempenho», o processo contínuo de recolha e análise de dados para medir os resultados de um sistema e compará-los com os objectivos pré-definidos.

Artigo 3.º

Órgão de análise do desempenho

1. Se a Comissão decidir designar um órgão de análise do desempenho com a função de a assistir na aplicação do sistema de desempenho, essa designação terá uma duração limitada, que reflecte os períodos de referência.

2. O órgão de análise do desempenho dispõe da competência e da imparcialidade adequadas para desempenhar com independência as funções que lhe forem confiadas pela Comissão, em particular nos domínios de desempenho fundamentais aplicáveis.

3. O órgão de análise do desempenho assiste a Comissão na aplicação do sistema de desempenho, em particular nas seguintes funções:

a) recolha, análise, validação e divulgação dos dados relativos ao desempenho;

b) definição de domínios de desempenho fundamentais novos ou adaptação dos existentes, em conformidade com os domínios identificados no quadro de desempenho do plano director ATM (gestão do tráfego aéreo), referidos no artigo 8.º, n.º 1, e dos indicadores de desempenho fundamentais conexos;

c) em relação ao segundo período de referência e posteriores, a definição de indicadores de desempenho fundamentais adequados que abranjam, em todos os domínios de desempenho fundamentais, a execução das funções de rede e dos serviços de navegação aérea, tanto em rota como de terminal;

d) definição ou revisão dos objectivos de desempenho a nível da União Europeia;

▼B

e) definição dos limiares de activação dos mecanismos de alerta referidos no artigo 9.º, n.º 3;

f) avaliação da compatibilidade dos planos de desempenho adoptados, nomeadamente dos objectivos de desempenho, com os objectivos a nível da União Europeia;

g) se for o caso, avaliação da compatibilidade dos limiares de alerta adoptados em aplicação do artigo 18, n.º 3, com os limiares de alerta a nível da União Europeia referidos no artigo 9.º, n.º 3;

h) se for o caso, avaliação dos objectivos de desempenho revistos ou das medidas correctivas adoptadas pelos Estados-Membros em questão;

i) controlo, avaliação comparativa e análise do desempenho dos serviços de navegação aérea, a nível nacional e/ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, assim como a nível da União Europeia;

j) controlo, avaliação comparativa e análise do desempenho das funções de rede;

k) controlo permanente do desempenho global da rede de gestão do tráfego aéreo (ATM), incluindo a preparação de relatórios anuais para o Comité do Céu Único;

l) avaliação da consecução dos objectivos de desempenho no final de cada período de referência com vista à preparação do período seguinte;

▼M1

m) avaliação do plano de desempenho do gestor da rede, incluindo a sua coerência com os objectivos de desempenho a nível da União Europeia.

▼B

4. A pedido da Comissão, o órgão de análise do desempenho fornece informações *ad hoc* ou relatórios sobre questões no domínio do desempenho.

5. O órgão de análise do desempenho pode apresentar relatórios e formular recomendações à Comissão tendo em vista a melhoria do sistema.

6. No que respeita às relações com as autoridades supervisoras nacionais:

a) A fim de exercer a sua função de controlo permanente do desempenho global da rede de gestão do tráfego aéreo (ATM), o órgão de análise do desempenho obtém das autoridades supervisoras nacionais as informações necessárias respeitantes aos planos de desempenho a nível nacional ou de blocos funcionais de espaço aéreo;

b) O órgão de análise do desempenho presta assistência às autoridades supervisoras nacionais, a pedido destas, através de pareceres independentes sobre as questões relacionadas com o desempenho a nível nacional ou de blocos funcionais de espaço aéreo, nomeadamente comparações factuais entre prestadores de serviços de navegação aérea activos em ambientes com características semelhantes (avaliação comparativa), análises de variações de desempenho nos últimos cinco anos ou análises de projecções;

▼B

c) As autoridades supervisoras nacionais podem solicitar a assistência do órgão de análise do desempenho no âmbito da definição de intervalos de valores indicativos para a definição de objectivos a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo, tendo em conta a perspectiva europeia. Os referidos valores são colocados à disposição das autoridades supervisoras nacionais, dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores de aeroportos e dos utilizadores do espaço aéreo.

7. O órgão de análise do desempenho coopera, conforme necessário, com a Agência Europeia para a Segurança da Aviação no âmbito das funções referidas no n.º 3, sempre que estejam relacionadas com a segurança, a fim de assegurar a compatibilidade com os objectivos e os padrões estabelecidos e aplicados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008.

8. A fim de exercer a sua função de controlo permanente do desempenho global da rede de gestão do tráfego aéreo, o órgão de análise do desempenho estabelecerá acordos de trabalho adequados com os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores de aeroportos, os coordenadores de aeroportos e as transportadoras aéreas.

Artigo 4.º

Autoridades supervisoras nacionais

1. As autoridades supervisoras nacionais são responsáveis pela elaboração, a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo, dos planos de desempenho, pela supervisão do desempenho e pelo controlo dos planos e objectivos de desempenho. No exercício destas funções, serão imparciais, independentes e transparentes.

2. Os Estados-Membros asseguram que as autoridades supervisoras nacionais dispõem das capacidades e dos recursos necessários em todos os domínios de desempenho fundamentais, ou acesso aos mesmos, para executarem as funções previstas no presente regulamento, nomeadamente os poderes de investigação para desempenharem as funções referidas no artigo 19.º.

3. Sempre que exista mais do que uma autoridade supervisora nacional num Estado-Membro, este notifica a Comissão da autoridade supervisora nacional que é responsável pela coordenação nacional e pelas relações com a Comissão no que respeita à aplicação do presente regulamento.

Artigo 5.º

Blocos funcionais de espaço aéreo

1. Os Estados-Membros promovem uma estreita cooperação entre as suas autoridades supervisoras nacionais, tendo em vista a criação de um plano de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo.

▼B

2. Sempre que decidam adoptar um plano de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, os Estados-Membros:

a) garantem que o plano de desempenho está conforme com o modelo constante do anexo II;

b) notificam a Comissão da autoridade supervisora nacional ou do organismo que é responsável pela coordenação a nível do bloco funcional de espaço aéreo e pelas relações com a Comissão no que respeita à aplicação do plano de desempenho;

c) tomam as medidas necessárias para garantir que:

i) seja definido um único objectivo para cada indicador de desempenho fundamental,

ii) as medidas referidas no artigo 11.º, n.º 3, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 549/2004 sejam definidas e aplicadas durante o período de referência nos casos em que os objectivos não sejam atingidos. Para este efeito, são utilizados os valores anuais do plano de desempenho,

iii) as consequências do cumprimento ou incumprimento dos objectivos sejam adequadamente repartidas pelo bloco funcional de espaço aéreo;

d) são responsáveis conjuntos pela consecução dos objectivos de desempenho definidos para o bloco funcional de espaço aéreo;

e) no caso de não ter sido criada uma zona comum de tarifação na acepção do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1794/2006, agregam os objectivos nacionais em matéria de relação custo-eficácia e fornecem, para informação, um valor global que demonstre o esforço em termos da relação custo-eficácia a nível do bloco funcional de espaço aéreo.

3. Caso os Estados-Membros de um bloco funcional de espaço aéreo não adoptem um plano de desempenho com objectivos a nível do bloco funcional de espaço aéreo, comunicam à Comissão, para efeitos de informação, objectivos de desempenho agregados que realcem a compatibilidade a nível do bloco funcional de espaço aéreo com os objectivos de desempenho a nível da União Europeia.

▼M1

Artigo 5.º-A

Gestor da rede

1. O gestor de rede previsto pelo artigo 3.º do Regulamento (UE) 677/2011 da Comissão ([1]) desempenhará as seguintes tarefas no que respeita ao sistema de desempenho:

a) apoiar a Comissão fornecendo-lhe dados pertinentes para a preparação dos objectivos de desempenho para toda a União Europeia antes dos períodos de referência e para a realização do acompanhamento durante o período de referência; em particular, o gestor da rede chama a atenção da Comissão para toda e qualquer quebra significativa e persistente do desempenho operacional;

b) nos termos do artigo 20.º, n.º 5, fornecer à Comissão acesso a todos os dados enumerados no anexo IV;

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

▼M1

c) apoiar os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea a atingirem o seu objectivo de desempenho durante os períodos de referência;

d) elaborar um plano de desempenho, que será adoptado como parte do plano estratégico da rede antes do começo de cada período de referência. Este plano de desempenho deve ser público e conter:

i) um objectivo de desempenho ambiental que seja coerente com os objectivos de desempenho a nível da União Europeia para todo o período de referência, com valores anuais que serão utilizados para efeitos de acompanhamento,

ii) objectivos de desempenho para outros domínios fundamentais de desempenho, que sejam coerentes com os objectivos de desempenho a nível da União Europeia para todo o período de referência, com valores anuais que serão utilizados para efeitos de acompanhamento,

iii) uma descrição das acções previstas para cumprir os objectivos,

iv) se necessário ou se a Comissão assim o decidir, outros objectivos e indicadores fundamentais de desempenho.

▼B

Artigo 6.º

Coordenação com a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA)

Em aplicação do artigo 13.º-A do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008, a Comissão coordena, se necessário, com a AESA:

a) os aspectos de segurança do sistema de desempenho, nomeadamente a criação, revisão e aplicação de indicadores de desempenho fundamentais e de objectivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União Europeia, bem como a apresentação de propostas de acções e medidas adequadas na sequência da activação de um mecanismo de alerta;

b) a compatibilidade dos indicadores de desempenho fundamentais e dos objectivos de desempenho em matéria de segurança com a aplicação do Programa Europeu para a Segurança da Aviação que venha a ser adoptado pela União Europeia.

Artigo 7.º

Duração dos períodos de referência

1. O primeiro período de referência do sistema de desempenho estende-se de 2012 a 2014, inclusive. Os períodos de referência seguintes terão a duração de cinco anos civis, salvo decisão em contrário mediante alteração do presente regulamento.

▼B

2. O mesmo período de referência é aplicável aos objectivos de desempenho a nível da União Europeia e aos planos e objectivos de desempenho a nível nacional e dos blocos funcionais de espaço aéreo.

Artigo 8.º

Domínios e indicadores de desempenho fundamentais

1. Para efeitos da definição de objectivos, a eventual adição e adaptação de outros domínios de desempenho fundamentais nos termos do artigo 11.º, n.º 4, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 549/2004 é decidida pela Comissão em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 3, do mesmo regulamento.

2. Para efeitos da definição de objectivos, a cada domínio de desempenho fundamental corresponde um ou um número limitado de indicadores de desempenho fundamentais. O desempenho dos serviços de navegação aérea é avaliado por meio de objectivos vinculativos para cada indicador de desempenho fundamental.

3. Os indicadores de desempenho fundamentais para definição de objectivos a nível da União Europeia, seleccionados para cada domínio de desempenho fundamental, constam do anexo I, secção 1.

4. Os indicadores de desempenho fundamentais utilizados para a definição dos objectivos de desempenho a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo constam do anexo I, secção 2.

5. Os indicadores de desempenho fundamentais não sofrem alterações durante um período de referência. As alterações são adoptadas por alteração do presente regulamento no máximo seis meses antes da adopção de novos objectivos de desempenho a nível da União Europeia.

6. Além dos domínios de desempenho fundamentais e dos indicadores de desempenho fundamentais a que se refere o presente artigo, os Estados-Membros podem, a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo, decidir criar e utilizar indicadores de desempenho suplementares e objectivos associados aos constantes do anexo 1, secção 2, para efeitos do seu próprio controlo de desempenho e/ou integrados nos respectivos planos de desempenho. Esses indicadores e objectivos suplementares devem concorrer para a consecução dos objectivos a nível da União Europeia, a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. Podem, por exemplo, integrar e descrever a dimensão civil-militar ou meteorológica do plano de desempenho. Esses indicadores e objectivos suplementares podem ser acompanhados de regimes de incentivos adequados, decididos a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo.

▼B

CAPÍTULO II

PREPARAÇÃO DOS PLANOS DE DESEMPENHO

Artigo 9.º

Objectivos de desempenho a nível da União Europeia

1. A Comissão adopta objectivos de desempenho a nível da União Europeia, em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, tendo em conta os contributos pertinentes das autoridades supervisoras nacionais e após consulta dos interessados nos termos do artigo 10.º do referido regulamento, de outras organizações pertinentes, sempre que necessário, e da Agência Europeia para a Segurança da Aviação em relação aos aspectos de segurança do desempenho.

2. Os objectivos a nível da União Europeia são propostos pela Comissão Europeia no máximo quinze meses antes do início do período de referência e adoptados no máximo doze meses antes do início do período de referência.

3. Ao adoptar os objectivos de desempenho a nível da União Europeia, a Comissão define limiares de alerta para cada indicador de desempenho fundamental cuja ultrapassagem pode desencadear a activação dos mecanismos de alerta referidos no artigo18.º. Os limiares de alerta relativos ao indicador de desempenho fundamental da relação custo-eficácia devem abranger a evolução do tráfego e dos custos.

4. A Comissão fundamenta cada objectivo de desempenho a nível da União Europeia com uma descrição dos pressupostos e das razões subjacentes à definição desse objectivo, como, por exemplo, a utilização feita dos contributos das autoridades supervisoras nacionais e de outros dados factuais, as previsões de tráfego e, se for o caso, os níveis esperados de eficiência dos custos fixados para a União Europeia.

Artigo 10.º

Elaboração dos planos de desempenho

1. As autoridades supervisoras nacionais, quer a nível nacional quer a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, elaboram planos de desempenho com objectivos compatíveis com os objectivos de desempenho a nível da União Europeia e os critérios de avaliação constantes do anexo III. Deve existir apenas um plano de desempenho por Estado-Membro ou por bloco funcional de espaço aéreo, caso os Estados-Membros em questão decidam elaborar um plano de desempenho a nível do bloco funcional de espaço aéreo, em aplicação do artigo 5.º, n.os 1 e 2.

2. A fim de prestarem apoio à preparação dos planos de desempenho, as autoridades supervisoras nacionais asseguram:

a) que os prestadores de serviços de navegação aérea comunicam os elementos pertinentes dos respectivos planos de actividades, preparados em conformidade com os objectivos a nível da União Europeia;

▼B

b) que os interessados são consultados nos termos do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 sobre o plano e os objectivos de desempenho. É fornecida informação adequada aos interessados no mínimo três semanas antes da reunião de consulta.

3. Os planos de desempenho contêm, designadamente:

a) A previsão de tráfego, expressa em unidades de serviço, que será garantido em cada ano do período de referência, com a justificação dos valores utilizados;

b) Os custos fixados para os custos dos serviços de navegação aérea definidos pelo(s) Estado(s)-Membro(s) em conformidade com as disposições do artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004;

c) Uma descrição do investimento necessário para atingir os objectivos de desempenho, acompanhada de uma descrição da sua relevância para o plano director ATM europeu e da sua compatibilidade com os principais domínios e orientações deste em matéria de progressos e mudança;

d) Objectivos de desempenho para cada domínio de desempenho fundamental pertinente, definidos por referência a cada indicador de desempenho fundamental, em relação a todo o período de referência, com indicação dos valores anuais que serão utilizados para efeitos de controlo e incentivos;

e) Uma descrição da dimensão civil-militar do plano que identifique o desempenho da aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, a fim de reforçar a capacidade tendo em conta a eficácia das missões militares e, se necessário, indicadores e objectivos de desempenho pertinentes que sejam compatíveis com os indicadores e objectivos do plano de desempenho;

f) Uma descrição e justificação da compatibilidade e do contributo dos objectivos de desempenho referidos na alínea d) para os objectivos de desempenho a nível da União Europeia;

g) Identificação clara das diferentes entidades responsáveis pelo cumprimento dos objectivos e do seu contributo específico;

h) Uma descrição dos mecanismos de incentivo aplicáveis às diferentes entidades responsáveis destinados a fomentar a consecução dos objectivos ao longo do período de referência;

i) As medidas de controlo da consecução dos objectivos de desempenho adoptadas pelas autoridades supervisoras nacionais;

j) Uma descrição dos resultados da consulta dos interessados, nomeadamente das questões suscitadas pelos participantes e das acções acordadas.

4. Os planos de desempenho baseiam-se no modelo constante do anexo II e podem, se os Estados-Membros assim o decidirem em aplicação do artigo 8.º, n.º 6, conter indicadores adicionais com objectivos associados.

▼B

Artigo 11.º

Regimes de incentivos

1. Os regimes de incentivos aplicados pelos Estados-Membros no âmbito dos respectivos planos de desempenho devem obedecer aos seguintes princípios gerais:

a) Ser eficazes, proporcionais, credíveis e não sofrer alterações durante o período de referência;

b) Ser aplicados sem discriminações e com transparência, tendo em vista apoiar a melhoria do desempenho da prestação de serviços;

c) Integrar o quadro regulamentar conhecido *ex ante* por todos os interessados e ser aplicáveis durante a totalidade do período de referência;

d) Influenciar o comportamento das entidades sujeitas à definição de objectivos com vista à consecução de um desempenho de alto nível e ao cumprimento dos objectivos associados.

2. Os incentivos relativos a objectivos de segurança visam fomentar o cumprimento integral e a manutenção dos objectivos de segurança exigidos, ao mesmo tempo que permitem melhorias a nível de outros domínios de desempenho fundamentais. Não são de natureza financeira e são constituídos por planos de acção com prazos e/ou medidas associadas em aplicação do Regulamento (CE) n.º 2096/2005 da Comissão, de 20 de Dezembro de 2005, que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea [1] e/ou das regras de execução resultantes do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

3. Os incentivos relativos a objectivos em matéria de relação custo-eficácia são de natureza financeira e regem-se pelas ►C1 disposições adequadas do artigo 11.º-A do Regulamento (CE) n.º 1794/2006 ◄. Constituem um mecanismo de partilha de riscos a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo.

4. Os incentivos relativos a objectivos de capacidade podem ser de natureza financeira ou outra, como, por exemplo, planos de acções correctivas com prazos e medidas associadas, nomeadamente prémios e sanções, adoptados pelos Estados-Membros. Se os incentivos forem de natureza financeira, regem-se pelas disposições do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 1794/2006.

5. Os incentivos relativos a objectivos ambientais visam fomentar a consecução dos níveis de desempenho ambiental exigidos, ao mesmo tempo que permitem melhorias a nível de outros domínios de desempenho fundamentais. Podem ser de natureza financeira ou não financeira e são decididos pelos Estados-Membros tendo em conta as circunstâncias locais.

[1] JO L 335 de 21.12.2005, p. 13.

▼B

6. Além disso, os Estados-Membros podem, a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo, criar ou aprovar regimes de incentivos para os utilizadores do espaço aéreo, conforme prevê o artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 1794/2006.

CAPÍTULO III

ADOPÇÃO DOS PLANOS DE DESEMPENHO

Artigo 12.º

Adopção inicial dos planos de desempenho

Por proposta das autoridades supervisoras nacionais, os Estados-Membros, a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo, adoptam e comunicam à Comissão, no prazo máximo de seis meses a contar da data de adopção dos objectivos a nível da União Europeia, os seus planos de desempenho, que incluem objectivos de desempenho vinculativos.

Artigo 13.º

Avaliação dos planos de desempenho e revisão dos objectivos

1. A Comissão avalia os planos de desempenho, os seus objectivos e, em particular, a sua compatibilidade e contributo adequado para os objectivos de desempenho a nível da União Europeia, com base nos critérios constantes do anexo III, tendo em conta a evolução da situação que possa ter ocorrido entre a data de adopção dos objectivos a nível da União Europeia e a data de avaliação do plano de desempenho.

2. Se os objectivos de desempenho contidos num plano de desempenho forem considerados compatíveis e contribuírem de forma adequada para os objectivos a nível da União Europeia, a Comissão notifica ►C1 o(s) Estado(s)-Membro(s) em questão ◄ desse facto no prazo máximo de quatro meses a contar da data de recepção do plano.

3. Se os objectivos de desempenho contidos num plano de desempenho forem considerados incompatíveis e não contribuírem de forma adequada para os objectivos a nível da União Europeia, a Comissão pode, no prazo máximo de quatro meses a contar da data de recepção do plano e em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, decidir emitir uma recomendação ao(s) Estado(s)-Membro(s) em questão no sentido da adopção de objectivos de desempenho revistos. Tal decisão é tomada após consulta do(s) Estado(s)-Membro(s) em questão e deve identificar com precisão o(s) objectivo(s) que carece(m) de revisão, assim como as razões para a avaliação da Comissão.

4. Nesse caso, no prazo máximo de dois meses a contar da data de emissão da recomendação, o(s) Estado(s)-Membro(s) em questão adopta(m) objectivos de desempenho revistos, tendo em conta os pontos de vista da Comissão, em conjunto com as medidas adequadas para a consecução dos referidos objectivos, e notifica(m) a Comissão desse facto.

▼B

Artigo 14.º

Avaliação dos objectivos de desempenho revistos e adopção das medidas correctivas

1. No prazo de ►M4 quatro meses ◄ a contar da data de notificação, a Comissão avalia os objectivos de desempenho revistos e, em particular, a sua compatibilidade e contributo adequado para os objectivos de desempenho a nível da União Europeia, com base nos critérios constantes do anexo III.

2. Se os objectivos revistos a que se refere o artigo 13.º, n.º 4, forem considerados compatíveis e contribuírem de forma adequada para os objectivos a nível da União Europeia, a Comissão notifica ►C1 o(s) Estado(s)-Membro(s) em questão ◄ desse facto no prazo máximo de ►M4 quatro meses ◄ a contar da data de recepção dos objectivos revistos.

3. Se os objectivos de desempenho revistos e as medidas adequadas continuarem incompatíveis e não contribuírem de forma adequada para os objectivos a nível da União Europeia, a Comissão pode, no prazo máximo de ►M4 quatro meses ◄ a contar da data de recepção dos objectivos revistos e em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, decidir que o(s) Estado(s)-Membro(s) em questão adopte(m) medidas correctivas.

4. Tal decisão deve identificar com precisão o(s) objectivo(s) que carece(m) de revisão, assim como as razões para a avaliação da Comissão. Pode ainda indicar o nível de desempenho esperado dos referidos objectivos, a fim de permitir que o(s) Estado(s)-Membro(s) em questão adopte(m) medidas correctivas adequadas, e/ou conter sugestões para essas medidas.

5. No prazo máximo de dois meses a contar da data da decisão da Comissão, as medidas correctivas adoptadas pelo(s) Estado(s)-Membro(s) em questão são comunicadas à Comissão, acompanhadas de elementos que demonstrem a forma de garantir a compatibilidade com a decisão da Comissão.

Artigo 15.º

▼C1

Planos de desempenho ou medidas correctivas adoptados após o início do período de referência

▼B

Os planos de desempenho ou medidas correctivas adoptados após o início do período de referência em virtude da aplicação dos procedimentos estabelecidos nos artigos 13.º e 14.º são aplicáveis com carácter retroactivo a contar do primeiro dia do período de referência.

Artigo 16.º

Revisão dos objectivos a nível da União Europeia

1. A Comissão pode decidir rever os objectivos a nível da União Europeia em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004:

a) antes do começo do período de referência, quando disponha de provas substanciais de que os dados, os pressupostos e as razões originalmente utilizados para a definição dos objectivos iniciais a nível da União Europeia já não são válidos;

▼B

b) durante o período de referência, em virtude da aplicação de um mecanismo de alerta referido no artigo 18.º.

2. A revisão dos objectivos a nível da União Europeia pode dar origem a uma alteração dos planos de desempenho existentes. Nesse caso, a Comissão pode decidir efectuar um ajustamento adequado do calendário previsto nos capítulos II e III do presente regulamento.

CAPÍTULO IV

CONTROLO DO DESEMPENHO

Artigo 17.º

Controlo permanente e relatórios

1. As autoridades supervisoras nacionais, a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo, e a Comissão controlam a aplicação dos planos de desempenho. Se, durante o período de referência, os objectivos não forem atingidos, as autoridades supervisoras nacionais aplicam as medidas adequadas que estão definidas no plano de desempenho, a fim de corrigirem a situação. Para este efeito, são utilizados os valores anuais do plano de desempenho.

2. Caso a Comissão constate uma quebra significativa e persistente no desempenho de um Estado-Membro ou bloco funcional de espaço aéreo, que afecte outros Estados participantes no céu único europeu e/ou a totalidade do espaço aéreo europeu, pode solicitar aos Estados-Membros em questão, à autoridade supervisora nacional ou do bloco funcional de espaço aéreo ou ao organismo em causa que defina, aplique e comunique à Comissão medidas adequadas para atingir os objectivos estabelecidos no plano de desempenho respectivo.

▼M1

2A. A Comissão acompanha a aplicação do plano de desempenho do gestor da rede. Se, durante o período de referência, os objectivos não forem atingidos, a Comissão aplica as medidas adequadas que estão especificadas no plano de desempenho, a fim de rectificar a situação. Para este efeito, são utilizados os valores anuais do plano de desempenho.

▼B

3. Pelo menos uma vez por ano e sempre que exista o risco de os objectivos de desempenho não serem atingidos, os Estados-Membros apresentam relatórios à Comissão sobre o controlo dos planos e objectivos de desempenho pelas suas autoridades supervisoras nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo. A Comissão apresenta, pelo menos uma vez por ano, um relatório ao Comité do Céu Único sobre a consecução dos objectivos de desempenho.

Artigo 18.º

Mecanismos de alerta

1. Se, devido a circunstâncias que eram imprevisíveis no início do período e que se revelam inultrapassáveis e fora do controlo dos Estados-Membros, forem atingidos os limiares de alerta referidos no artigo 9.º, n.º 3, a nível da União Europeia, a Comissão analisa a

▼B

situação em consulta com os Estados-Membros através do Comité do Céu Único e apresenta propostas de acções adequadas no prazo de três meses, nas quais se pode incluir a revisão dos objectivos de desempenho a nível da União Europeia e, por inerência, a revisão dos objectivos de desempenho nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo.

2. Se, devido a circunstâncias que eram imprevisíveis no início do período e que se revelam inultrapassáveis e fora do controlo dos Estados-Membros e das entidades sujeitas aos objectivos de desempenho, forem atingidos os limiares de alerta referidos no artigo 9.º, n.º 3, a nível nacional ou do bloco funcional de espaço aéreo, a autoridade supervisora nacional ou o organismo em causa analisa a situação em articulação com a Comissão e pode apresentar propostas de acções adequadas no prazo de três meses, nas quais se pode incluir a revisão dos objectivos de desempenho nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo.

3. Os Estados-Membros podem, a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo, decidir adoptar limiares de alerta diferentes dos referidos no artigo 9.º, n.º 3, de forma a terem em conta as circunstâncias e as especificidades locais. Nesse caso, os limiares são definidos nos planos de desempenho e compatíveis com os limiares adoptados nos termos do artigo 9.º, n.º 3. Os desvios são acompanhados de uma justificação circunstanciada. Em caso de activação dos limiares, aplica-se o processo descrito no n.º 2.

4. Se a aplicação de um mecanismo de alerta implicar a revisão dos planos e objectivos de desempenho, a Comissão facilita essa revisão mediante um ajustamento adequado do calendário aplicável em conformidade com o procedimento referido nos capítulos II e III do presente regulamento.

Artigo 19.º

Facilitação do controlo da conformidade

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem facilitar as inspecções e vistorias efectuadas pela Comissão e pelas autoridades supervisoras nacionais responsáveis pela supervisão, por uma entidade qualificada que actue em nome destas, ou pela AESA, desde que sejam pertinentes, incluindo visitas no local. Sem prejuízo dos poderes de supervisão conferidos às autoridades supervisoras nacionais e à AESA, são atribuídos às pessoas autorizadas poderes para:

a) analisar, em relação a todos os domínios de desempenho fundamentais, os documentos e outros materiais pertinentes para a definição dos planos e objectivos de desempenho;

b) efectuar cópias ou extractos desses documentos;

c) solicitar esclarecimentos verbais no local.

Essas inspecções e vistorias são efectuadas em conformidade com os procedimentos em vigor no Estado-Membro onde são realizadas.

▼B

CAPÍTULO V

RECOLHA, VALIDAÇÃO, ANÁLISE, AVALIAÇÃO E DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES RELACIONADAS COM O DESEMPENHO DA NAVEGAÇÃO AÉREA PARA FINS DO CÉU ÚNICO EUROPEU

Artigo 20.º

Recolha e validação de dados para análise do desempenho

1. Além dos dados já recolhidos pela Comissão através de outros instrumentos da União Europeia e que também podem ser utilizados para a análise do desempenho, as autoridades nacionais, os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores de aeroportos, os coordenadores de aeroportos e as transportadoras aéreas fornecem à Comissão os dados referidos no anexo IV de acordo com os requisitos estabelecidos no referido anexo.

2. As autoridades nacionais podem delegar ou reorganizar, total ou parcialmente, o fornecimento de dados entre as respectivas autoridades supervisoras nacionais, prestadores de serviços de navegação aérea, operadores de aeroportos e coordenadores de aeroportos, de forma a serem tidas em conta as especificidades locais e os canais de informação existentes.

3. Os fornecedores de dados tomam as medidas necessárias para assegurarem a qualidade, a validação e a transmissão atempada dos dados, nomeadamente comprovativos dos controlos de qualidade e dos processos de validação, respostas a pedidos específicos da Comissão Europeia relacionados com a qualidade dos dados e, se necessário, planos de acção para melhorar a qualidade dos dados. Os dados são fornecidos gratuitamente, em formato electrónico e, se for o caso, utilizando o formato especificado pela Comissão.

4. A Comissão avalia a qualidade e valida os dados transmitidos em conformidade com o n.º 1. Se os dados não estiverem em condições de ser utilizados para a análise do desempenho, a Comissão pode tomar as medidas adequadas para avaliar e melhorar a qualidade dos dados em cooperação com os Estados-Membros e, em particular, com as autoridades supervisoras nacionais.

5. Para efeitos do presente regulamento, os dados relativos ao desempenho referidos no n.º 1, que já são fornecidos ao Eurocontrol, consideram-se fornecidos à Comissão. Quando não for esse o caso, a Comissão e o Eurocontrol tomam as disposições necessárias para que os dados sejam facultados à Comissão nas mesmas condições que são descritas no n.º 3.

6. Sempre que forem identificados novos requisitos significativos em matéria de dados ou que sejam esperados dados de qualidade insuficiente, a Comissão pode realizar estudos-piloto nos quais os Estados-Membros podem participar voluntariamente antes da introdução de novos requisitos em matéria de dados mediante a alteração do presente regulamento. Os referidos estudos-piloto são realizados a fim de avaliar a exequibilidade da recolha dos dados pertinentes, ponderando os benefícios decorrentes da disponibilidade dos dados face aos custos de recolha e ao encargo que representam para os inquiridos.

▼B

Artigo 21.º

Divulgação da informação

1. A Comissão divulga informação geral para efeitos dos objectivos definidos no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/204, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão ([1]), nomeadamente o seu artigo 4.º, e com o artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

2. A informação contemplada no artigo 3.º, n.º 3, alínea a), é colocada à disposição do público para consulta pelas partes interessadas, nomeadamente por meios electrónicos.

3. Os relatórios anuais a que se refere o artigo 3.º, n.º 3, alínea k), são colocados à disposição do público. É publicada uma referência a esses relatórios no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Comissão pode decidir facultar, com carácter periódico, outras informações gerais às partes interessadas em questão, nomeadamente por meios electrónicos.

4. Os objectivos a nível da União Europeia referidos no artigo 9.º e uma referência aos planos de desempenho adoptados, referidos no capítulo III, são colocados à disposição do público e publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

5. O acesso individual a informação específica, nomeadamente a dados validados e estatísticas, é concedido ao fornecedor de dados a quem as informações e as actividades digam directamente respeito.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 22.º

Recurso

Os Estados-Membros velam por que as decisões tomadas nos termos do presente regulamento sejam devidamente fundamentadas e sujeitas a um procedimento eficaz de revisão e/ou recurso.

Artigo 23.º

Medidas transitórias

Caso decidam adoptar um plano de desempenho com objectivos a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo durante o primeiro período de referência, os Estados-Membros asseguram que:

a) o plano substitua os planos nacionais a partir de 1 de Janeiro de um dos anos do período de referência;

b) a duração do plano não exceda a duração do período de referência;

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

▼B

c) o plano demonstre que os seus objectivos de desempenho são, pelo menos, tão ambiciosos como a consolidação dos anteriores objectivos nacionais.

Artigo 24.º

Análise do sistema

A Comissão deve analisar a eficácia do processo até 1 de Julho de 2013. Até ao final de 2014 e, a partir daí, de forma periódica, a Comissão analisará o sistema de desempenho, em particular o impacto, a eficácia e o âmbito do sistema, tendo em conta o trabalho realizado pela ICAO neste domínio.

▼M3

———————

▼B

Artigo 26.º

Entrada em vigor

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. O capítulo V é aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2011. O primeiro período de referência tem início em 1 de Janeiro de 2012.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

▼B

ANEXO I

INDICADORES DE DESEMPENHO FUNDAMENTAIS (KPI)

Secção 1: Para a definição de objectivos a nível da União Europeia:

1. INDICADORES DE DESEMPENHO FUNDAMENTAIS EM MATÉRIA DE SEGURANÇA

a) O primeiro KPI em matéria de segurança a nível da União Europeia é o nível mínimo do primeiro indicador de desempenho fundamental em matéria de segurança definido na secção 2, n.º 1, alínea a), adiante, para prestadores de serviços de navegação aérea e autoridades supervisoras nacionais, respectivamente.

b) O segundo indicador de desempenho fundamental em matéria de segurança a nível da União Europeia é a percentagem de aplicação da classificação por grau de gravidade da ferramenta de análise de risco definida na secção 2, n.º 1, alínea b), adiante, nos Estados em que o presente regulamento se aplica, a fim de permitir a comunicação harmonizada da avaliação da gravidade das infracções às distâncias mínimas de separação, incursões na pista e eventos técnicos específicos de ATM.

c) O terceiro indicador de desempenho fundamental em matéria de segurança a nível da União Europeia é o nível mínimo da medida de cultura justa no final do período de referência definido na secção 2, n.º 1, alínea c), adiante.

No primeiro período de referência, não existirão objectivos a nível da UE para os indicadores de desempenho fundamentais atrás referidos. Durante o primeiro período de referência, a Comissão utilizará os dados recolhidos para validar estes indicadores de desempenho fundamentais e avaliá-los, a fim de que o risco de segurança seja devidamente identificado, reduzido e gerido. A Comissão adoptará, nesta base, novos indicadores de desempenho fundamentais em matéria de segurança, se for necessário, mediante a revisão do presente anexo.

2. INDICADOR AMBIENTAL

2.1. Para o primeiro período de referência:

O primeiro KPI relativo ao ambiente a nível da União Europeia é a eficiência média do voo em rota horizontal, conforme definido a seguir:

— O indicador de eficiência média do voo em rota horizontal corresponde à diferença entre o comprimento da parte em rota da trajectória real e da trajectória óptima que, em média, é o círculo máximo.

— Por «em rota» entende-se a distância percorrida fora de um círculo de 40 NM em volta do aeroporto.

— Os voos considerados para efeitos deste indicador são os seguintes:

a) Todos os voos IFR (regras de voo por instrumentos) comerciais no espaço aéreo europeu;

b) Se um voo tiver o seu ponto de partida e de chegada fora do espaço aéreo europeu, apenas é considerada a parte percorrida no interior do espaço aéreo europeu.

— Estão excluídos os voos circulares e os voos com uma distância ortodrómica inferior a 80NM entre zonas terminais.

▼B

O segundo KPI relativo ao ambiente a nível da União Europeia é a utilização eficaz das estruturas do espaço aéreo civil/militar, por exemplo, rotas condicionais (CDR). No primeiro período de referência, este indicador é controlado pela Comissão. Os objectivos começarão a ser definidos a partir do segundo período de referência.

2.2. A partir do segundo período de referência, será desenvolvido um terceiro KPI em relativo ao ambiente a nível da União Europeia que vise as questões ambientais específicas dos serviços de navegação aérea (ANS) dos aeroportos.

3. INDICADOR DE CAPACIDADE

3.1. Para o primeiro período de referência:

O primeiro KPI em matéria de capacidade a nível da União Europeia são os minutos de atraso ATFM (gestão do fluxo de tráfego aéreo) em rota por voo, conforme definido a seguir:

a) Por atraso ATFM em rota entende-se o atraso calculado pela unidade central de ATFM definida no Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão, de 25 de Março de 2010, que estabelece regras comuns de gestão do fluxo de tráfego aéreo ([1]), e expresso sob a forma da diferença entre a hora de descolagem solicitada pelo operador da aeronave no último plano de voo apresentado e a hora de descolagem calculada que é atribuída pela unidade central de ATFM;

b) O indicador abrange todos os voos IFR no espaço aéreo europeu e cobre as causas dos atrasos ATFM;

c) O indicador é calculado para todo o ano civil.

A fim de preparar o desenvolvimento de um segundo KPI em matéria de capacidade a nível da União Europeia, a Comissão irá recolher, consolidar e controlar, a partir do primeiro período de referência:

a) o total de atrasos ATFM imputáveis ao terminal e aos serviços de navegação aérea do aeroporto;

b) o tempo adicional em fase de rolagem à partida;

c) para aeroportos com mais de 100 000 movimentos comerciais por ano, o tempo suplementar para ASMA (zona de sequenciação e registo das chegadas).

3.2. A partir do segundo período de referência, será desenvolvido um segundo indicador de capacidade a nível da União Europeia, com base no controlo descrito no ponto 3.1, que vise as questões de capacidade específicas dos serviços de navegação aérea (ANS) dos aeroportos.

4. INDICADOR DE CUSTO-EFICÁCIA

4.1. Para o primeiro período de referência:

O KPI em matéria de custo-eficácia a nível da União Europeia é a taxa unitária média determinada a nível da União Europeia para serviços de navegação aérea em rota, conforme definido a seguir:

a) O indicador é o resultado do rácio entre os custos fixados e o tráfego previsto, expresso em unidades de serviço, para o período, a nível da União Europeia, conforme consta dos pressupostos enunciados pela Comissão para definir os objectivos a nível da União Europeia em aplicação do artigo 9.º, n.º 4;

b) O indicador é expresso em euros e em termos reais;

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

▼B

c) O indicador é fornecido em relação a cada ano do período de referência.

No primeiro período de referência, a Comissão recolherá, consolidará e controlará os custos dos serviços de navegação aérea de terminal e as taxas unitárias em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1794/2006.

4.2. A partir do segundo período de referência, o segundo indicador de desempenho fundamental em matéria de custo-eficácia a nível da União Europeia será a taxa unitária média determinada a nível da União Europeia para serviços de navegação aérea de terminal.

Secção 2: Para a definição de objectivos a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo (FAB):

▼M4

1. INDICADORES DE DESEMPENHO FUNDAMENTAIS EM MATÉRIA DE SEGURANÇA

(a) O primeiro KPI em matéria de segurança a nível nacional/do FAB para o primeiro período de referência é a eficácia da gestão da segurança medida por uma metodologia baseada no inquérito de maturidade do quadro de segurança ATM.

No caso dos Estados-Membros e das suas autoridades supervisoras nacionais, bem como dos prestadores de serviços de navegação aérea, certificados para prestar serviços de tráfego aéreo ou de comunicação, navegação e vigilância, este KPI deve ser medido em função do nível de realização dos objectivos de gestão seguintes:

— Política e objectivos de segurança;

— Gestão dos riscos para a segurança;

— Garantia da segurança;

— Promoção da segurança;

— Cultura de segurança.

(b) O segundo KPI em matéria de segurança a nível nacional/do FAB para o primeiro período de referência é a aplicação da classificação por grau de gravidade abaixo indicada, baseada na metodologia da ferramenta de análise de risco, a fim de permitir a apresentação de, pelo menos, três categorias de ocorrências: infracções às distâncias mínimas de separação, incursões na pista e eventos específicos de ATM em todos os centros de controlo de tráfego aéreo e aeroportos. Os Estados-Membros podem decidir não aplicar o método em aeroportos com menos de 50 000 movimentos de transporte aéreo comercial por ano.

Quando comunicam as ocorrências supracitadas, os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea devem utilizar as seguintes classificações por grau de gravidade:

— Incidente grave,

— Incidente importante,

— Incidente significativo,

— Sem consequências para a segurança,

— Indeterminado; a insuficiente informação disponível ou a existência de elementos de prova não concludentes ou contraditórios, por exemplo, impediram tal determinação.

Cada ocorrência deve ser objecto de um relatório sobre a aplicação do método.

(c) O terceiro KPI em matéria de segurança a nível nacional/do FAB para o primeiro período de referência é a apresentação de relatórios pelos Estados-Membros e pelos seus prestadores de serviços de navegação aérea, com base num questionário elaborado em conformidade com a alínea e), que medem o nível de presença e o nível correspondente de ausência de cultura justa.

▼M4

(d) Durante o primeiro período de referência, não haverá objectivos de desempenho em matéria de segurança a nível da UE. No entanto, os Estados-Membros podem fixar objectivos correspondentes a estes KPI em matéria de segurança.

(e) A fim de facilitar a aplicação e a medição dos KPI em matéria de segurança, a AESA – em consulta com o órgão de análise do desempenho – deve adoptar, antes do início do primeiro período de referência, meios de conformidade aceitáveis e documentos de orientação, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 52.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

(f) O Eurocontrol deve prestar, em tempo útil, as informações necessárias para a elaboração dos documentos referidos na alínea e), incluindo, pelo menos, a especificação da metodologia da ferramenta de análise de risco e o seu desenvolvimento ulterior, bem como os pormenores sobre a metodologia do inquérito de maturidade do quadro de segurança e os respectivos factores de ponderação.

(g) Antes de 1 de Fevereiro de cada ano, as autoridades supervisoras nacionais devem apresentar relatórios à AESA sobre a medição anual dos KPI referidos nas alíneas a) e c) (questionários sobre a eficácia da gestão da segurança e a cultura justa), efectuada por estas autoridades e pelos prestadores de serviços de navegação aérea relativamente ao ano anterior. Estas medições anuais devem ser utilizadas como contributos para as funções de controlo descritas nas alíneas h) e i). Em caso de alteração da medição anual dos KPI, as autoridades supervisoras nacionais devem comunicá-lo antes da data de apresentação do relatório anual seguinte.

(h) As autoridades supervisoras nacionais devem controlar a aplicação e a medição dos KPI em matéria de segurança pelos prestadores de serviços de navegação aérea, em conformidade com os procedimentos relativos à supervisão da segurança previstos no Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011 ([1]) da Comissão.

(i) No contexto das suas inspecções de normalização, a AESA deve controlar a aplicação e a medição dos KPI em matéria de segurança pelas autoridades supervisoras nacionais, em conformidade com os métodos de trabalho referidos no artigo 24.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008. A AESA deve informar o órgão de análise do desempenho dos resultados das referidas inspecções.

▼B

2. INDICADOR AMBIENTAL

2.1. No primeiro período de referência, não haverá qualquer KPI relativo ao ambiente que seja obrigatório a nível nacional/do FAB.

Sem prejuízo da legislação local em matéria de ambiente, os Estados-Membros devem também colaborar com a Comissão tendo em vista a criação de um KPI relativo ao ambiente que vise as questões ambientais específicas dos serviços de navegação aérea (ANS) dos aeroportos, o qual deve ser aplicado a partir do segundo período de referência.

2.2. No segundo período de referência, o KPI relativo ao ambiente a nível nacional/do FAB é o desenvolvimento de um processo a nível nacional/do FAB de aperfeiçoamento da concepção das rotas antes do final do período de referência, nomeadamente a utilização eficaz das estruturas do espaço aéreo civil/militar (por exemplo, CDR).

3. INDICADOR DE CAPACIDADE

3.1. Para o primeiro período de referência:

O primeiro KPI em matéria de capacidade a nível nacional/do FAB são os minutos de atraso ATFM em rota por voo, conforme definido a seguir:

a) o indicador encontra-se definido na secção 1, ponto 3.1;

b) o indicador é fornecido em relação a cada ano do período de referência.

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

▼B

A fim de preparar o desenvolvimento de um segundo KPI em matéria de capacidade a nível nacional/do FAB, os Estados-Membros comunicarão, a partir do primeiro período de referência:

a) o total de atrasos ATFM imputáveis ao terminal e aos serviços de navegação aérea do aeroporto;

b) o tempo adicional em fase de rolagem à partida;

c) para aeroportos com mais de 100 000 movimentos comerciais por ano, o tempo suplementar para ASMA (zona de sequenciação e registo das chegadas).

3.2. A partir do segundo período de referência, será aplicado um segundo KPI em matéria de capacidade a nível nacional/do FAB que vise as questões de capacidade específicas dos terminais e dos aeroportos.

4. INDICADOR DE CUSTO-EFICÁCIA

4.1. No primeiro período de referência, o KPI em matéria de custo-eficácia a nível nacional/do FAB é a taxa unitária determinada a nível nacional/do FAB para serviços de navegação aérea em rota, conforme definido a seguir:

a) O indicador é o resultado do rácio entre os custos fixados e o tráfego previsto constante dos planos de desempenho em conformidade com o artigo 10.º, n.º 3, alíneas a) e b);

b) O indicador é expresso em moeda nacional e em termos reais;

c) O indicador é fornecido em relação a cada ano do período de referência.

Além disso, os Estados apresentarão relatórios sobre os custos dos serviços de navegação aérea de terminal e as taxas unitárias em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1794/2006 e justificarão à Comissão qualquer desvio em relação às previsões.

4.2. A partir do segundo período de referência, será aplicado ►C1 um segundo KPI em matéria de custo-eficácia a nível nacional/do FAB ◄: a(s) taxa(s) unitária(s) determinada(s) a nível nacional/do FAB para serviços de navegação aérea de terminal.

▼B

ANEXO II

MODELO PARA OS PLANOS DE DESEMPENHO

Os planos de desempenho a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo devem basear-se na seguinte estrutura:

1. INTRODUÇÃO

1.1. Descrição da situação (âmbito do plano, entidades abrangidas, plano nacional ou do FAB, etc.).

1.2. Descrição do cenário macroeconómico do período de referência, nomeadamente dos pressupostos globais ►C1 (previsão de tráfego, etc.) ◄.

1.3. Descrição dos resultados da consulta dos interessados para preparação do plano de desempenho (principais questões suscitadas pelos participantes e, se possível, compromissos firmados).

2. OBJECTIVOS DE DESEMPENHO A NÍVEL NACIONAL E/OU DO BLOCO FUNCIONAL DE ESPAÇO AÉREO

2.1. Objectivos de desempenho para cada domínio de desempenho fundamental, definidos por referência a cada indicador de desempenho fundamental, em relação a todo o período de referência, com indicação dos valores anuais que serão utilizados para efeitos de controlo e incentivos:

a) **Segurança**

— Eficácia da gestão da segurança: objectivos a nível nacional/do FAB definidos em conformidade com o anexo I, secção 2, n.º 1, alínea a), em relação a cada ano do período de referência (facultativo no primeiro período de referência);

— Aplicação da classificação por grau de gravidade da ferramenta de análise de risco: objectivos a nível nacional/do FAB definidos em conformidade com o anexo I, secção 2, n.º 1, alínea b), em relação a cada ano do período de referência (valores sim/não);

— Cultura justa: objectivos a nível nacional/do FAB definidos em conformidade com o anexo I, secção 2, n.º 1, alínea c), em relação a cada ano do período de referência (facultativo no primeiro período de referência);

b) **Capacidade**

— Minutos de atraso ATFM em rota por voo.

c) **Ambiente**

— Descrição do processo a nível nacional/do FAB de aperfeiçoamento da concepção das rotas (facultativo no primeiro período de referência).

d) **Relação custo-eficácia**

— Custos fixados para os serviços de navegação aérea em rota e de terminal definidos em conformidade com as disposições do artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 550/200 e em aplicação das disposições do Regulamento (CE) n.º 1794/2006 em relação a cada ano do período de referência;

— Previsão de unidades de serviço em rota em relação a cada ano do período de referência;

▼B

— Por inerência, as taxas unitárias determinadas para o período de referência;

— Descrição e fundamentação do rendimento do capital próprio dos prestadores de serviços de navegação aérea em relação ao risco efectivo que assumem;

— Descrição do investimento necessário para atingir os objectivos de desempenho, acompanhada de uma descrição da sua relevância para o plano director ATM europeu e da sua compatibilidade com os principais domínios e orientações deste em matéria de progressos e mudança.

2.2. Descrição e fundamentação da compatibilidade dos objectivos de desempenho com os objectivos de desempenho a nível da União Europeia.

2.3. Descrição e explicação de valores transitados dos anos anteriores ao período de referência.

2.4. Descrição dos parâmetros utilizados pelos Estados-Membros para a definição da partilha de riscos e dos incentivos.

3. CONTRIBUTO DE CADA ENTIDADE RESPONSÁVEL

3.1. Objectivos de desempenho específicos de cada entidade responsável.

3.2. Descrição dos mecanismos de incentivo aplicáveis a cada entidade destinados a fomentar a consecução dos objectivos ao longo do período de referência.

4. DIMENSÃO MILITAR DO PLANO

Descrição da dimensão civil-militar do plano que identifique o desempenho da aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, a fim de reforçar a capacidade tendo em conta a eficácia das missões militares e, se necessário, indicadores e objectivos de desempenho pertinentes que sejam compatíveis com os indicadores e objectivos do plano de desempenho.

5. ANÁLISE DA SENSIBILIDADE E COMPARAÇÃO COM O PLANO DE DESEMPENHO ANTERIOR

5.1. Sensibilidade a pressupostos externos.

5.2. Comparação com o plano de desempenho anterior (não aplicável ao primeiro período de referência).

6. APLICAÇÃO DO PLANO DE DESEMPENHO

Descrição das medidas adoptadas pelas autoridades supervisoras nacionais para a consecução dos objectivos de desempenho, nomeadamente:

— Mecanismos de controlo destinados a garantir a aplicação dos programas de segurança dos ANS e dos planos de actividades;

— Medidas de controlo e comunicação relativas à aplicação dos planos de desempenho, nomeadamente com vista à correcção da situação se, durante o período de referência, os objectivos não forem atingidos.

▼B

ANEXO III

PRINCÍPIOS PARA AVALIAR A COMPATIBILIDADE ENTRE OS OBJECTIVOS DE DESEMPENHO A NÍVEL DA UNIÃO EUROPEIA E OS OBJECTIVOS DE DESEMPENHO NACIONAIS E DOS BLOCOS FUNCIONAIS DE ESPAÇO AÉREO

A Comissão utiliza os seguintes critérios de avaliação:

1. **Critérios gerais**

a) Compatibilidade com os requisitos relativos à preparação e adopção do plano de desempenho e, nomeadamente, avaliação da fundamentação apresentada no plano de desempenho;

b) Análise factual tendo em conta a situação global de cada Estado;

c) Inter-relações entre todos os objectivos de segurança;

d) Níveis de desempenho no início do período de referência e correspondente margem para melhorias.

2. **Segurança**

a) Eficácia da gestão da segurança: a margem adicional para os prestadores de serviços de navegação aérea e as autoridades supervisoras nacionais, utilizada no plano de desempenho e avaliada pela Comissão, deve ser igual ou superior aos valores do indicador correspondente a nível da União Europeia no final do período de referência (facultativo no primeiro período de referência).

b) Aplicação da classificação por grau de gravidade da ferramenta de análise de risco: compatibilidade do indicador de desempenho fundamental a nível local, definido no anexo I, secção 2, n.º 1, alínea b), com o indicador a nível da UE em relação a cada ano do período de referência.

c) Cultura justa: o nível do objectivo de desempenho a nível nacional/do FAB no final do período de referência, utilizando o indicador de desempenho fundamental definido no anexo I, secção 2, n.º 1, alínea c), deve ser igual ou superior ao objectivo a nível da UE definido em conformidade com o anexo I, secção 1, n.º 1, alínea c) (facultativo no primeiro período de referência).

▼M1

3. **Ambiente**

Concepção das rotas: não aplicável durante o primeiro período de referência. Durante o segundo período de referência, avaliação do processo de concepção das rotas utilizado no plano de desempenho e da sua coerência com o processo de elaboração do plano de melhoria da rede europeia de rotas elaborado pelo gestor da rede.

4. **Capacidade**

Nível de atraso: comparação do nível esperado de atrasos ATFM em rota utilizado nos planos de desempenho com um valor de referência determinado pelo processo de planeamento de capacidade do Eurocontrol e no plano de operações da rede do gestor da rede.

▼B

5. **Relação custo-eficácia**

a) Tendência das taxas unitárias: avaliar se a evolução previsível das taxas unitárias determinadas que foram apresentadas é compatível com o objectivo de custo-eficácia a nível da União Europeia e se contribuem adequadamente para a consecução do objectivo supramencionado durante a totalidade do período de referência, assim como em cada ano considerado individualmente;

▼B

b) Nível de taxas unitárias determinadas: comparação das taxas unitárias locais apresentadas com a taxa unitária média dos Estados-Membros ou dos FAB com um contexto operacional e económico semelhante definido pela Comissão;

c) Rendimento do capital próprio: avaliação do rendimento do capital próprio dos prestadores de serviços de navegação aérea em relação ao risco efectivo que assumem;

d) Pressupostos da previsão de tráfego: comparação das previsões locais de unidades de serviço utilizadas no plano de desempenho com uma previsão de referência, como, por exemplo, a previsão de tráfego do Serviço de Estatística e Previsões do Eurocontrol (Statfor);

e) Pressupostos económicos: confirmação de que os pressupostos relativos à inflação utilizados no plano de desempenho estão em conformidade com uma previsão de referência, como, por exemplo, as previsões do FMI (Fundo Monetário Internacional)/Eurostat.

▼B

ANEXO IV

LISTA DOS DADOS A FORNECER PARA EFEITOS DO PRESENTE REGULAMENTO

1. PELAS AUTORIDADES NACIONAIS:

1.1. **Especificação do conjunto de dados**

Para efeitos da análise do desempenho, as autoridades nacionais fornecem os seguintes dados:

a) Informações necessárias para satisfazer o indicador de desempenho fundamental em matéria de segurança referido no anexo I, secção 2, n.º 1, alínea a);

b) Programa de segurança do Estado exigido pela Norma 2.27.1 do anexo 11 da ICAO, alteração 47-B de 20 de Julho de 2009.

Além disso, as autoridades nacionais asseguram a disponibilização dos seguintes dados para efeitos da análise do desempenho:

c) Dados utilizados e calculados pela unidade central de ATFM, em conformidade com a definição do Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão que estabelece regras comuns de gestão do fluxo de tráfego aéreo, como planos de voo para o tráfego aéreo geral sujeito a regras IFR, rotas efectivamente percorridas, dados de vigilância, atrasos de gestão do tráfego aéreo em rota e nos aeroportos, isenções de medidas de gestão do fluxo de tráfego aéreo, respeito das faixas horárias de gestão do tráfego aéreo, frequência da utilização de rotas condicionais;

d) Ocorrências ligadas à segurança na ATM definidas na especificação regulamentar EUROCONTROL sobre segurança – ESARR 2, edição 3.0 - intitulada «Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM» (Comunicação e avaliação de ocorrências ligadas à segurança na ATM);

▼M2

e) Relatórios de segurança (*safety*) das autoridades supervisoras nacionais, conforme referidos nos artigos 7.º, 8.º e 14.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1034/2011 da Comissão ([1]), assim como sobre a resolução das deficiências de segurança identificadas e que estão sujeitas a planos de acções correctivas;

▼B

f) Informações sobre as recomendações de segurança e medidas correctivas adoptadas com base na análise/investigação de incidentes de ATM, em conformidade com a Directiva 94/56/CE do Conselho ([2]) relativa a inquéritos sobre acidentes e com a Directiva 2003/42/CE relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil;

g) Informações sobre os elementos existentes para promover a aplicação de uma cultura justa;

h) Dados de apoio às funções referidas no artigo 4.º, alíneas m) e n), do Regulamento (CE) n.º 2150/2005 da Comissão, de 23 de Dezembro de 2005, que estabelece regras comuns para a utilização flexível do espaço aéreo ([3]).

1.2. **Periodicidade e prazos para o fornecimento dos dados**

Os dados referidos no ponto 1.1, alíneas a), b), d), e), g) e h), são fornecidos anualmente.

Os dados referidos no ponto 1.1, alíneas c) e f), são disponibilizados mensalmente.

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

▼B

2. PELOS PRESTADORES DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

A presente secção aplica-se aos prestadores de serviços de navegação aérea que prestam os serviços referidos no artigo 1.º, n.º 2. Em casos específicos, as autoridades nacionais podem optar pela inclusão de prestadores de serviços de navegação aérea ►C1 abaixo do limite estabelecido no artigo 1.º, n.º 3 ◄. Devem informar a Comissão desse facto.

2.1. **Especificação do conjunto de dados**

Para efeitos da análise do desempenho, os prestadores de serviços de navegação aérea fornecem os seguintes dados:

a) Dados referidos na especificação Eurocontrol intitulada «EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure» (Especificação EUROCONTROL relativa à divulgação de informação económica), edição 2.6 de 31 de Dezembro de 2008 com a referência EUROCONTROL-SPEC-0117;

b) Relatórios anuais e parte relativa ao desempenho dos planos de actividades, assim como o plano anual criado pelo prestador de serviços de navegação aérea em conformidade com o anexo I, secção 2.2 e 9, do ►C1 Regulamento (CE) n.º 2096/2005 ◄;

c) Informações necessárias para cumprir o KPI em matéria de segurança referido no anexo I, secção 2, n.º 1, alínea a).

d) Informações sobre os elementos existentes para promover a aplicação de uma cultura justa.

2.2. **Periodicidade e prazos para o fornecimento dos dados**

Os dados relativos ao ano (n) referidos no artigo 2.º, alínea a), são fornecidos anualmente antes de 15 de Julho do ano (n + 1), excepto os dados de previsão, que são fornecidos até 1 de Novembro do ano (n + 1). O primeiro ano de referência (n) será 2010.

Os dados referidos no artigo 2.º, alíneas b) e c), são fornecidos anualmente.

3. PELOS OPERADORES DE AEROPORTOS

A presente secção aplica-se aos operadores de aeroportos que prestam serviços em aeroportos comunitários com mais de 150 000 movimentos de transporte aéreo comercial por ano e a todos os aeroportos coordenados e com horários facilitados com mais de 50 000 movimentos de transporte aéreo comercial por ano. Em casos específicos, os Estados-Membros podem optar pela inclusão de aeroportos abaixo deste limiar. Devem informar a Comissão desse facto.

3.1. **Definições:**

Para efeitos do disposto no presente anexo, entende-se por:

a) «Identificação do aeroporto», a descrição do aeroporto utilizando o código normalizado de quatro letras da ICAO, definido no documento n.º 7910 da ICAO (120.ª edição – Junho de 2006);

b) «Parâmetros de coordenação», os parâmetros de coordenação definidos no Regulamento (CEE) n.º 95/93;

c) «Capacidade declarada do aeroporto», os parâmetros de coordenação indicados no formulário que descreve o número máximo de faixas horárias por unidade de tempo (bloco) que podem ser atribuídas pelo coordenador. A duração dos blocos é variável e pode haver sobreposição de vários blocos de diferentes durações, a fim de controlar a concentração de voos num determinado período. A utilização dos valores de capacidade declarada para todo o período de programação implica o estabelecimento da capacidade sazonal da infra-estrutura aeroportuária com bastante antecedência;

d) «Matrícula da aeronave», os caracteres alfanuméricos correspondentes à matrícula da aeronave;

▼B

e) «Tipo de aeronave», código de designação do tipo de aeronave (até quatro caracteres), conforme indicado nas orientações da ICAO;

f) «Identificador de voo», grupo de caracteres alfanuméricos usado para identificar um voo;

g) «Código do aeródromo de partida» e «Código do aeródromo de destino», código do aeroporto utilizando o identificador aeroportuário de quatro letras da ICAO ou de três letras da IATA;

h) «Marcadores horários Out-Off-On-In», os dados que se seguem, arredondados ao minuto mais próximo:

— hora programada de partida (remoção dos calços),

— hora efectiva de remoção dos calços,

— hora efectiva de descolagem,

— hora efectiva de aterragem,

— hora programada de chegada (colocação dos calços),

— hora efectiva de colocação dos calços;

i) «Hora programada de partida (remoção dos calços)», data e hora para as quais está programada a saída da posição de partida;

j) «Hora efectiva de remoção dos calços», data e hora a que a aeronave efectivamente saiu do local de estacionamento (rebocada ou pelos seus meios);

k) «Hora efectiva de descolagem», data e hora a que a aeronave descolou da pista (recolha dos trens);

l) «Hora efectiva de aterragem», data e hora a que a aeronave efectivamente aterrou (contacto com o solo);

m) «Hora programada de chegada (colocação dos calços)», data e hora para as quais está programada a entrada na posição de chegada;

n) «Hora efectiva de colocação dos calços», data e hora a que os travões de estacionamento foram accionados na posição de chegada;

o) «Regras de voo», as regras utilizadas para a realização do voo. «IFR» para aeronaves operadas de acordo com as regras de voo por instrumentos definidas no anexo 2 da Convenção de Chicago ou «VFR» para aeronaves operadas de acordo com as regras de voo à vista definidas no mesmo anexo. Tráfego aéreo militar (OAT) para aeronaves de Estado não sujeitas às regras definidas no anexo 2 da Convenção de Chicago;

▼B

p) ►C1 «Tipo de voo», o tipo de voo definido no apêndice 2 do documento n.º 4444 da ICAO (décima quinta edição – Junho de 2007); ◄

q) «Faixa horária de chegada ao aeroporto» e «Faixa horária de partida do aeroporto», faixa horária do aeroporto atribuída a um voo de chegada ou de partida definida no Regulamento (CEE) n.º 95/93;

r) «Código de designação da pista de chegada» e «Código de designação da pista de partida», código de designação da ICAO utilizado para designar ►C1 a pista de aterragem e descolagem ◄ (por exemplo, 10L);

s) «Posição de chegada», código de designação do primeiro local de estacionamento da aeronave à chegada;

t) «Posição de partida», código de designação do último local de estacionamento da aeronave antes da partida do aeroporto;

u) «Causas dos atrasos», códigos normalizados de atrasos da IATA definidos no anexo 2 do documento ECODA «Digest – Annual 2008 Delays to Air Transport in Europe» sobre atrasos no transporte aéreo na Europa ([1]), acompanhados da duração dos atrasos. Se houver várias causas imputáveis ao voo, deve ser fornecida a lista de causas dos atrasos;

v) «Informações sobre degelo e antigelo», indicação da realização ou não de operações de degelo ou antigelo e, em caso afirmativo, do local em que foram efectuadas (antes da saída da posição de partida ou à distância desta, após a saída da aeronave da posição de partida, ou seja, após a remoção dos calços);

w) «Cancelamento operacional», um voo programado para chegada ou partida nas seguintes condições:

— foi atribuída uma faixa horária do aeroporto ao voo, e

— o voo foi confirmado pela transportadora aérea no dia anterior às operações e/ou constava da lista diária de voos programados elaborada pelo operador do aeroporto no dia anterior às operações, mas

— nunca chegou a aterrar ou a descolar.

3.2. **Especificação do conjunto de dados**

3.2.1. Os operadores de aeroportos coordenados e com horários facilitados fornecem os seguintes dados:

— Identificação do aeroporto;

— Capacidade declarada do aeroporto;

— Todos os parâmetros de coordenação pertinentes para os serviços de navegação aérea;

— Nível de qualidade do serviço planeado (atraso, pontualidade, etc.) associado à declaração de capacidade do aeroporto, caso tenha sido determinado;

— Descrição pormenorizada dos indicadores utilizados para determinar o nível de qualidade do serviço planeado, caso tenha sido determinado.

([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. Para efeitos da análise do desempenho, os operadores de aeroportos fornecem os seguintes dados operacionais relativos a cada aterragem ou descolagem:

— Matrícula da aeronave;

— Tipo de aeronave;

— Identificador de voo;

— Código do aeródromo de partida e de destino;

— Marcadores horários Out-Off-On-In;

— Regras de voo e tipo de voo;

— Faixa horária de chegada e de partida do aeroporto, se estiver disponível;

— Código de designação da pista de chegada e de partida;

— Posição de chegada e de partida;

— Causas dos atrasos, se estiverem disponíveis (apenas para partidas);

— Informações sobre degelo e antigelo, se estiverem disponíveis.

3.2.3. Para efeitos da análise do desempenho, os operadores de aeroportos fornecem os seguintes dados operacionais relativos a cada cancelamento operacional:

— Identificador de voo;

— Tipo de aeronave;

— Aeroporto programado de partida e de destino;

— Faixas horárias de chegada e de partida do aeroporto, se estiverem disponíveis;

— Razão do cancelamento.

3.2.4. Para efeitos da análise do desempenho, os operadores de aeroportos podem fornecer:

— Relatórios voluntários sobre a degradação ou perturbação dos ANS nos aeroportos;

— Relatórios voluntários sobre ocorrências ligadas à segurança dos ANS;

— Relatórios voluntários sobre deficiências de capacidade dos terminais;

— Relatórios voluntários sobre reuniões de consulta com os prestadores de serviços de navegação aérea e os Estados.

3.3. **Periodicidade e prazos para o fornecimento dos dados**

Os dados referidos no ponto 3.2.1 são fornecidos duas vezes por ano, em conformidade com os prazos previstos no artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93.

Se os dados referidos nos pontos 3.2.2 e 3.2.3 forem fornecidos, devem sê-lo mensalmente e no prazo de um mês a contar do final do mês do voo.

Os relatórios referidos no ponto 3.2.4 podem ser fornecidos em qualquer altura.

4. PELOS COORDENADORES DE AEROPORTOS

4.1. **Especificação do conjunto de dados**

Para efeitos da análise do desempenho, os coordenadores de aeroportos fornecem os seguintes dados:

Dados referidos no artigo 4.º, n.º 8, do Regulamento (CEE) n.º 95/93.

▼B

4.2. **Periodicidade e prazos para o fornecimento dos dados**

Os dados são disponibilizados duas vezes por ano, em conformidade com os prazos previstos no artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93.

5. PELAS TRANSPORTADORAS AÉREAS

A presente secção aplica-se às transportadoras aéreas que operam, em média, mais de 35 000 voos por ano no espaço aéreo europeu, calculados em relação aos três anos anteriores.

5.1. **Definições**

5.1.1. Para efeitos do disposto no presente anexo aplicam-se as mesmas definições do anexo IV 3.1 e ainda:

a) «Combustível consumido», a quantidade de combustível efectivamente consumido durante o voo (porta-a-porta);

b) «Peso efectivo na plataforma», peso efectivo da aeronave em toneladas métricas antes de ligar os motores.

5.2. **Especificação do conjunto de dados**

5.2.1. Para efeitos da análise do desempenho, as transportadoras aéreas fornecem os seguintes dados relativos a cada voo que operem no âmbito geográfico do presente regulamento:

— Matrícula da aeronave;

— Identificador de voo;

— Regras de voo e tipo de voo;

— Código do aeroporto de partida e de destino;

— Código de designação da pista de chegada e de partida, se estiver disponível;

— Posição de chegada e de partida, se estiver disponível;

— Marcadores horários Out-Off-On-In, programados e efectivos;

— Causas dos atrasos;

— Informações sobre degelo e antigelo, se estiverem disponíveis.

5.2.2. Para efeitos da análise do desempenho, as transportadoras aéreas fornecem os dados referidos no anexo IV, ponto 3.2.3, relativos a cada cancelamento operacional no âmbito geográfico do presente regulamento.

5.2.3. Além dos dados fornecidos em cumprimento dos requisitos do anexo IV, parte B, da Directiva 2003/87/CE do Parlamento europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Directiva 96/61/CE do Conselho ([1]), as transportadoras aéreas podem fornecer à Comissão os dados seguintes relativos a cada voo que operem no âmbito geográfico do presente regulamento:

— Combustível consumido;

— Peso efectivo na plataforma.

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

▼B

5.2.4. Para efeitos da análise do desempenho, as transportadoras aéreas podem fornecer:

— Relatórios voluntários sobre o acesso ao espaço aéreo;

— Relatórios voluntários sobre a degradação ou perturbação dos ANS nos aeroportos;

— Relatórios voluntários sobre ocorrências ligadas à segurança dos ANS;

— Relatórios voluntários sobre deficiências de capacidade em rota, limitações do nível de voo ou reencaminhamentos;

— Relatórios voluntários sobre reuniões de consulta com os prestadores de serviços de navegação aérea e os Estados.

5.3. **Periodicidade do fornecimento de dados**

Os dados referidos no anexo IV, pontos 5.2.1, 5.2.2 e 5.2.3 são fornecidos mensalmente.

Os relatórios referidos no ponto 5.2.4 podem ser fornecidos em qualquer altura.