

## II

(Atos não legislativos)

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 390/2013 DA COMISSÃO

de 3 de maio de 2013

que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede

(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») <sup>(1)</sup>, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>, 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 da rede. Para definir os detalhes do funcionamento do sistema de desempenho, a Comissão deve adotar regras de execução.
- (2) O sistema de desempenho deve contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo melhorando a eficiência geral dos serviços de navegação aérea em todos os domínios em que o desempenho é fundamental, como a segurança, o ambiente, a capacidade e a relação custo-eficiência, em consonância com o quadro de desempenho do Plano Diretor Europeu da Gestão do Tráfego Aéreo (ATM), tendo ao mesmo tempo na devida conta os objetivos imperativos de segurança.
- (3) O Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («Regulamento Prestação de Serviços») <sup>(3)</sup>, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, prevê o estabelecimento de um regime de tarifação e projetos comuns com vista a implementar

o Plano Diretor Europeu ATM. Ambos (o regime de tarifação e os projetos comuns) são determinantes para o êxito da implementação do sistema de desempenho.

- (4) Em conformidade com o artigo 11.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, o presente regulamento deve aplicar-se às funções da rede de gestão do tráfego aéreo referidas no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («Regulamento Espaço Aéreo») <sup>(4)</sup>, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009.
- (5) A Comissão pode ser assistida na aplicação do sistema de desempenho por um órgão de análise do desempenho. Essa entidade deve poder aconselhar de modo independente a Comissão em todos os domínios que influenciam o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede.
- (6) Tendo em conta o facto de as autoridades supervisoras nacionais terem um papel fundamental a desempenhar na aplicação do sistema de desempenho, os Estados-Membros devem garantir que estas tenham condições para exercer eficazmente as suas responsabilidades.
- (7) Para garantir melhorias a longo prazo no sentido da consecução dos objetivos superiores da sociedade, refletidos no Plano Diretor Europeu ATM, o sistema de desempenho deve ser aplicado com uma perspetiva que ultrapasse um só período de referência.
- (8) O sistema de desempenho deve tratar os serviços de navegação aérea segundo uma abordagem porta-a-porta, que inclua os serviços de navegação aérea em rota e terminais, com vista a melhorar o desempenho geral da rede.
- (9) O sistema de desempenho deve prever indicadores e objetivos vinculativos em todos os domínios essenciais de desempenho, associados ao pleno cumprimento e manutenção dos níveis de segurança requeridos.

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

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

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

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

- (10) Ao adotar os objetivos de desempenho a nível da União para um determinado período de referência, a Comissão deve ter na devida conta o nível de desempenho atingido no ou nos períodos de referência anteriores.
- (11) Dada a forte ligação entre os diferentes domínios essenciais de desempenho, as interdependências entre os objetivos de desempenho devem ser devidamente tidas em conta na preparação e na monitorização do sistema de desempenho, no respeito dos objetivos imperativos de segurança.
- (12) Deverão ser elaborados planos de desempenho a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo que mostrem, por razões de transparência, a contribuição de cada prestador de serviços de navegação aérea dentro de um bloco funcional de espaço aéreo para a consecução dos objetivos, planos esses que devem ser monitorizados ao nível mais adequado.
- (13) Os planos de desempenho devem descrever as medidas, nomeadamente os regimes de incentivos, que visam que as partes interessadas melhorem o desempenho a todos os níveis. Devido ao seu caráter imperativo, a segurança não deve ser objeto de incentivos.
- (14) Para que os pontos de vista das partes interessadas sejam ouvidos, devem realizar-se consultas eficazes a nível nacional, a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e a nível da União.
- (15) Em circunstâncias imprevisíveis no momento da adoção dos planos de desempenho, e que sejam simultaneamente inultrapassáveis e não controláveis pelos Estados-Membros e pelas entidades sujeitas aos objetivos de desempenho, o estabelecimento de mecanismos de alerta apropriados deverá permitir a aplicação de medidas adequadas que visem manter os requisitos de segurança, assim como a continuidade da prestação do serviço, as quais poderão incluir a revisão dos objetivos de desempenho da União ou locais.
- (16) A cooperação e a coordenação civil/militar revestem-se da máxima importância para a consecução dos objetivos do sistema de desempenho, devidamente atenta a eficácia das missões militares.
- (17) O sistema de desempenho não deve prejudicar as disposições do Regulamento (CE) n.º 549/2004 que visam a salvaguarda de interesses essenciais em matéria de política de segurança ou de defesa.
- (18) Devem ser escolhidos indicadores essenciais de desempenho específicos e mensuráveis, com base nos quais possa ser atribuída a responsabilidade pela consecução dos objetivos de desempenho. Os objetivos associados devem ser atingíveis, realistas e calendarizados e orientar eficazmente o desempenho sustentável dos serviços de navegação aérea.
- (19) A aplicação de objetivos de desempenho vinculativos apoiada por incentivos de natureza financeira exige uma ligação adequada ao Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede <sup>(1)</sup>.
- (20) Os indicadores essenciais de desempenho e os objetivos de desempenho devem ser estabelecidos e aplicados em sintonia com os objetivos e as normas de segurança estabelecidos pelo Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup> e pelas suas regras de execução, bem como com as medidas tomadas pela União para atingir e manter esses objetivos.
- (21) A Comissão deve avaliar os planos e objetivos de desempenho e confirmar a sua coerência com os objetivos da União e o contributo adequado para os mesmos e para o desempenho geral da rede europeia ATM. Se esta coerência e este contributo adequado não puderem ser confirmados, a Comissão deve pedir que o(s) plano(s) e o(s) objetivo(s) de desempenho sejam revistos e/ou que sejam tomadas medidas corretivas.
- (22) Durante os períodos de referência, deve ser posta em prática um processo eficaz de monitorização do desempenho, que inclua a recolha e a divulgação de dados, para garantir que a evolução do desempenho permita alcançar os objetivos e, se necessário, introduzir medidas corretivas.
- (23) Quando, com base nos resultados da monitorização, dispuser de provas substanciais de que os dados, os pressupostos e as razões que estiveram na origem da fixação dos objetivos iniciais já não são válidos, a Comissão pode decidir rever os objetivos de desempenho para a União ou autorizar, a pedido de um Estado-Membro, a revisão dos objetivos locais.
- (24) A execução das funções da rede deve estar sujeita a objetivos de desempenho. Por conseguinte, o presente regulamento deve aplicar-se ao gestor da rede, instituído em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho de 2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010 <sup>(3)</sup>. O Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão deve ser alterado em conformidade.
- (25) O 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 <sup>(4)</sup>, o artigo 26.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) n.º 1216/2011 da Comissão, de 24 de novembro de 2011, que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede <sup>(5)</sup>, devem ser revogados com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2015.
- (26) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do Comité do Céu Único,

<sup>(1)</sup> Ver página 31 do presente Jornal Oficial.

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

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

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

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

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Artigo 1.º

#### Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece as medidas necessárias para melhorar o desempenho global dos serviços de navegação aérea e das funções da rede no respeitante ao tráfego aéreo geral nas regiões EUR (Europa) e AFI (África) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) em que os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de navegação aérea, tendo em vista satisfazer as necessidades de todos os utilizadores do espaço aéreo.

2. Para efeitos de definição dos objetivos e de monitorização do desempenho, o presente regulamento aplica-se aos serviços de navegação aérea prestados:

- a) Pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo designados em conformidade com o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- b) Pelos prestadores de serviços meteorológicos, se designados em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- c) Pelo gestor da rede instituído em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão.

O presente regulamento aplica-se também, para efeitos de definição dos objetivos e de monitorização do desempenho em matéria de custo-eficiência, às autoridades ou entidades que incorrem em custos passíveis de serem recuperados através de taxas de utilização, conforme especificados no artigo 15.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e no artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 4, os Estados-Membros podem decidir não aplicar o presente regulamento aos serviços de navegação aérea terminais prestados nalguns ou em todos os seus aeroportos com menos de 70 000 movimentos de transporte aéreo IFR por ano, devendo informar desse facto a Comissão.

4. Caso nenhum aeroporto de um Estado-Membro atinja o limiar de 70 000 movimentos de transporte aéreo IFR por ano, o presente regulamento aplica-se no mínimo ao aeroporto que regista o maior número de movimentos de transporte aéreo IFR.

5. A fixação de objetivos em matéria de custo-eficiência deve aplicar-se aos custos determinados enunciados no artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

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

- a) No espaço aéreo sob a sua responsabilidade dentro de outras regiões da OACI, desde que informem devidamente 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) Aos prestadores de serviços de navegação aérea autorizados a prestarem serviços de navegação aérea sem certificação, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

7. Não obstante as disposições sobre proteção das informações da Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> e dos seus regulamentos de execução – os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 <sup>(2)</sup> e (CE) n.º 1330/2007 <sup>(3)</sup> da Comissão –, as exigências sobre o fornecimento de dados definidas 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.

#### Artigo 2.º

#### Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Operador de aeroporto»: a entidade gestora de um aeroporto que, em conjugação com outras atividades ou de qualquer outro modo, tem, nos termos da legislação ou regulamentação nacional em vigor, a incumbência de administrar e gerir as infraestruturas aeroportuárias e coordenar e controlar as atividades dos diversos operadores presentes no aeroporto ou no sistema de aeroportos em causa;
- 2) «Dados»: informações qualitativas, quantitativas e outras informações pertinentes relacionadas com o desempenho da navegação aérea, recolhidas e tratadas sistematicamente pela Comissão, ou em nome dela, para efeitos de aplicação do sistema de desempenho;
- 3) «Indicadores de desempenho»: os indicadores utilizados para efeitos de monitorização, análise comparativa e avaliação do desempenho;
- 4) «Indicadores essenciais de desempenho»: os indicadores de desempenho utilizados para efeitos de fixação dos objetivos de desempenho;
- 5) «Movimentos de transporte aéreo IFR»: a soma das descolagens e aterragens efetuadas segundo as regras de voo por instrumentos, calculada como a média anual nos três anos civis que precedem a apresentação dos planos de desempenho;
- 6) «Objetivo vinculativo»: o objetivo de desempenho adotado pelos Estados-Membros no âmbito de um plano de desempenho e sujeito a um regime de incentivos e/ou a planos de ações corretivas;
- 7) «Transportadora aérea»: uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida emitida por um Estado-Membro em conformidade com o direito da União Europeia;
- 8) «Custos determinados»: os custos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004;

<sup>(1)</sup> JO L 167 de 4.7.2003, p. 23.

<sup>(2)</sup> JO L 294 de 13.11.2007, p. 3.

<sup>(3)</sup> JO L 295 de 14.11.2007, p. 7.

- 9) «Autoridade nacional»: a autoridade reguladora e/ou supervisora a nível nacional ou a nível do bloco funcional de espaço aéreo cujos custos são elegíveis para recuperação junto dos utilizadores do espaço aéreo, caso sejam incorridos no contexto da prestação de serviços de navegação aérea em aplicação do artigo 6.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013;
- 10) «Cultura justa»: uma cultura segundo a qual os operadores de primeira linha ou outros operadores não são punidos por ações, omissões ou decisões da sua responsabilidade que se coadunem com a sua experiência e formação, mas que não tolera negligências graves, violações deliberadas e atos destrutivos;
- 11) «Coordenador de aeroporto»: a pessoa singular ou coletiva designada por um Estado-Membro para desempenhar em aeroportos coordenados as funções de coordenação definidas no artigo 4.º do 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 <sup>(1)</sup>;
- 12) «Monitorização do desempenho»: o processo contínuo de recolha e análise de dados para medir os resultados reais de um sistema face aos objetivos (essenciais) de desempenho pertinentes e aos planos de desempenho, utilizando os indicadores (essenciais) de desempenho enunciados no artigo 9.º e no anexo I;
- 13) «Período de referência»: o período de validade e aplicação dos objetivos de desempenho a nível da União e dos planos de desempenho, tal como definido no artigo 11.º, n.º 3, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 549/2004;
- 14) «Incursão na pista»: qualquer ocorrência num aeródromo que envolva a presença incorreta de uma aeronave, de um veículo ou de uma pessoa na zona protegida de uma superfície designada para a aterragem e descolagem de aeronaves;
- 15) «Órgão dos serviços de tráfego aéreo» («órgão ATS»): uma unidade organizacional, civil ou militar, responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo;
- 16) «Serviços CNS, MET e AIS»: serviços de comunicação, navegação e vigilância, serviços meteorológicos para a navegação aérea e serviços de informação aeronáutica;
- 17) «Evento excecional»: circunstância em que a capacidade ATM é anormalmente reduzida de forma que o nível de atrasos ATFM é anormalmente elevado em consequência de uma limitação planeada induzida por uma alteração operacional ou técnica, de condições meteorológicas adversas graves, da indisponibilidade de partes significativas do espaço aéreo devido a causas naturais ou por razões políticas, de uma ação reivindicativa e da ativação da CCCAE (Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia) pelo gestor da rede em resultado de uma ou várias destas causas;
- 18) «Custos de reestruturação»: custos pontuais significativos contraídos pelos prestadores de serviços de navegação aérea no processo de reestruturação devido à introdução de novas tecnologias e procedimentos, assim como dos modelos de negócio associados, para estimular a prestação integrada de serviços, e que o Estado-Membro pretende recuperar em um ou mais períodos de referência. Podem incluir os custos suportados para indemnizar trabalhadores, encerrar centros

de controlo do tráfego aéreo, transferir atividades para novas localizações e anular ativos e/ou adquirir participações estratégicas noutros prestadores de serviços de navegação aérea.

### Artigo 3.º

#### Órgão de análise do desempenho

1. Caso a Comissão decida designar um órgão de análise do desempenho com a função de lhe prestar assistência na aplicação do sistema de desempenho, essa designação será por um período fixo, concordante com os períodos de referência. A Comissão nomeia o presidente e os membros do órgão de análise do desempenho.
2. O órgão de análise do desempenho deve ter a competência e a imparcialidade adequadas para desempenhar com independência as funções que lhe forem confiadas pela Comissão, em particular nos domínios essenciais de desempenho pertinentes.
3. O órgão de análise do desempenho presta assistência à Comissão na aplicação do sistema de desempenho, em particular no que se refere ao seguinte:
  - a) Recolha, exame, validação e divulgação de dados relativos ao desempenho;
  - b) Definição ou adaptação dos domínios essenciais de desempenho, em consonância com os domínios identificados no quadro de desempenho do Plano Diretor ATM referidos no artigo 9.º, n.º 1, e dos indicadores essenciais de desempenho conexos;
  - c) Definição de indicadores essenciais de desempenho adequados que abranjam, em todos os domínios essenciais de desempenho, o desempenho das funções da rede e dos serviços de navegação aérea, tanto nos serviços em rota como nos serviços terminais;
  - d) Fixação e revisão dos objetivos de desempenho para toda a União;
  - e) Fixação do ou dos limiares de alerta a que se refere o artigo 10.º, n.º 4, para a ativação dos mecanismos de alerta previstos no artigo 19.º;
  - f) Avaliação da compatibilidade dos planos de desempenho adotados, assim como dos objetivos de desempenho, com os objetivos a nível da União;
  - g) Se for caso disso, avaliação da compatibilidade dos limiares de alerta adotados em aplicação do artigo 19.º, n.º 3, com os limiares de alerta a nível da União Europeia referidos no artigo 10.º, n.º 4;
  - h) Se for caso disso, avaliação dos objetivos de desempenho revistos ou das medidas corretivas tomadas pelos Estados-Membros em questão;
  - i) Monitorização, análise comparativa e avaliação do desempenho dos serviços de navegação aérea, nomeadamente no que toca ao investimento e à despesa de capital, a nível local e a nível da União;
  - j) Monitorização, análise comparativa e avaliação do desempenho das funções da rede;

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

- k) Monitorização do desempenho geral da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (ATM), incluindo a elaboração de relatórios anuais para o Comité do Céu Único;
- l) Avaliação da consecução dos objetivos de desempenho no final de cada período de referência com vista à preparação do período seguinte;
- m) Avaliação do plano de desempenho do gestor da rede, incluindo a sua compatibilidade com os objetivos de desempenho a nível da União;
- n) Manutenção e apoio à coordenação de um calendário de consultas às partes interessadas sobre os planos de desempenho e as obrigações em matéria de consulta referidas no artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013.

4. A pedido da Comissão, o órgão de análise do desempenho deve fornecer informações ou relatórios *ad hoc* sobre questões relacionadas com o 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) Para efeitos de monitorização do desempenho geral da rede europeia de ATM, o órgão de análise do desempenho deve obter das autoridades supervisoras nacionais as informações necessárias sobre os planos de desempenho;
- b) O órgão de análise do desempenho assessora as autoridades supervisoras nacionais, a pedido destas, fornecendo-lhes uma visão independente das questões do desempenho, como comparações factuais entre os prestadores de serviços de navegação aérea que operam em contextos similares (análise comparativa), análises das alterações do desempenho ao longo dos últimos cinco anos ou análises de projeções;
- c) As autoridades supervisoras nacionais podem solicitar a assistência do órgão de análise do desempenho para determinar gamas de valores indicativos para a fixação dos objetivos, tendo em conta os objetivos a nível da União. Estes valores devem ser disponibilizados às autoridades supervisoras nacionais, aos prestadores de serviços de navegação aérea, aos operadores de aeroportos e aos utilizadores do espaço aéreo.

7. A fim de assegurar a compatibilidade com os objetivos e normas estabelecidos e implementados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008, o órgão de análise do desempenho deve cooperar, na medida do necessário, com a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) na realização das tarefas referidas no n.º 3, quando estejam relacionadas com a segurança.

8. Para efeitos de monitorização do desempenho geral da rede europeia de ATM, o órgão de análise do desempenho deve estabelecer disposições práticas de trabalho 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 dos planos de desempenho, pela fiscalização

do desempenho e pela monitorização dos planos e objetivos de desempenho. No exercício destas funções, devem ser imparciais, independentes e transparentes.

2. Os Estados-Membros devem garantir que as autoridades supervisoras nacionais possuam ou tenham acesso aos recursos e capacidades necessários em todos os domínios essenciais de desempenho para exercerem as funções previstas no presente regulamento, incluindo os poderes de inspeção necessários para exercerem as funções referidas no artigo 20.º.

3. Caso exista mais do que uma autoridade supervisora nacional num Estado-Membro, este deve comunicar à Comissão qual a autoridade supervisora nacional que é responsável pela coordenação nacional no que respeita à aplicação do presente regulamento.

#### Artigo 5.º

##### **Blocos funcionais de espaço aéreo**

1. Os Estados-Membros devem estabelecer planos de desempenho a nível do bloco funcional de espaço aéreo.

2. Para cumprirem a obrigação prevista no n.º 1, os Estados-Membros devem:

- a) Garantir que o plano de desempenho seja conforme com o modelo que figura no anexo II;
- b) Comunicar à Comissão qual a autoridade supervisora nacional ou o organismo responsável pela coordenação dentro do bloco funcional de espaço aéreo e pelas relações com a Comissão no que respeita à aplicação do plano de desempenho;
- c) Estabelecer disposições adequadas para garantir que:
  - i) sob reserva das disposições da alínea e) e do anexo I, seja estabelecido um único objetivo para cada indicador essencial de desempenho,
  - ii) por razões de transparência, a contribuição de cada prestador de serviços de navegação aérea dentro do bloco funcional de espaço aéreo, monitorizada ao nível mais adequado, para a consecução dos objetivos de desempenho definidos para o bloco funcional de espaço aéreo seja identificada no plano de desempenho,
  - iii) quando os objetivos não forem atingidos, sejam definidas e aplicadas durante o período de referência as medidas referidas no artigo 11.º, n.º 3, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 549/2004; para esse efeito, devem ser utilizados os valores anuais que figuram no plano de desempenho;
- d) Ser responsáveis pela determinação e a realização dos objetivos de desempenho fixados aos níveis local, nomeadamente do bloco funcional de espaço aéreo, nacional, de zona tarifária e de aeroporto;
- e) Caso não tenha sido estabelecida uma zona tarifária comum em rota na aceção do artigo 4.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 e caso, por consequência, sejam estabelecidos objetivos de custo-eficiência em rota para mais do que uma zona tarifária dentro do bloco funcional de espaço aéreo, consolidar estes objetivos num valor único

a nível agregado para os serviços de navegação aérea em rota e fornecer, para fins informativos, um número global que demonstre o esforço em termos de custo-eficiência a nível do bloco funcional de espaço aéreo;

- f) Caso uma zona tarifária seja alterada no decurso de um período de referência, demonstrar que esta alteração continua a permitir que se cumpram os objetivos de desempenho adotados para o período;
- g) Garantir que o plano de desempenho seja conforme com o âmbito de aplicação do presente regulamento em conformidade com o seu artigo 1.º, n.º 6, e com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

#### Artigo 6.º

##### Gestor da rede

O gestor da rede, instituído pelo artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004 e pelo artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, deve desempenhar as seguintes funções no que respeita ao sistema de desempenho:

- a) Assessorar a Comissão fornecendo-lhe dados úteis para a elaboração dos objetivos de desempenho a nível da União antes dos períodos de referência e para a monitorização da consecução dos objetivos de desempenho durante o período de referência. Em particular, o gestor da rede deve chamar a atenção da Comissão para toda e qualquer quebra significativa e persistente no desempenho operacional;
- b) Em conformidade com o artigo 21.º, n.º 5, fornecer à Comissão acesso a todos os dados enumerados no anexo V;
- c) Ajudar os blocos funcionais de espaço aéreo e os prestadores de serviços de navegação aérea a alcançarem os seus objetivos de desempenho durante os períodos de referência, garantindo a coerência entre os planos de desempenho, o plano estratégico da rede e o plano de operações da rede;
- d) Elaborar um plano de desempenho, o plano de desempenho da rede, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1, e com o artigo 16.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 677/2011, que deve ser apresentado à Comissão o mais tardar seis meses antes do início de cada período de referência e por ela adotado antes do início de cada período de referência. Este plano de desempenho deve ser público e conter:
- i) objetivos de desempenho para todos os domínios essenciais de desempenho e para todos os indicadores, que sejam compatíveis com os objetivos de desempenho a nível da União para todo o período de referência, utilizando valores anuais para fins de monitorização;
  - ii) uma descrição das ações que visam garantir o cumprimento dos objetivos;
  - iii) se necessário ou se a Comissão assim o decidir, outros objetivos e indicadores essenciais de desempenho.

#### Artigo 7.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, os Estados-Membros e a Comissão devem coordenar-se, na medida do adequado, com a AESA a fim de garantirem que sejam tidos na devida conta os seguintes aspetos:

- a) Os aspetos de segurança do sistema de desempenho, nomeadamente a criação, revisão e aplicação de indicadores essenciais de desempenho e de objetivos de desempenho em matéria de segurança a nível da União, assim como a apresentação de propostas de ações e de medidas adequadas após a ativação de um mecanismo de alerta;
- b) A compatibilidade dos indicadores essenciais de desempenho e dos objetivos de desempenho em matéria de segurança com a implementação do Programa Europeu para a Segurança da Aviação.

#### Artigo 8.º

##### Duração dos períodos de referência

1. O primeiro período de referência para o sistema de desempenho abrange os anos civis de 2012 a 2014, inclusive. O segundo período de referência abrange os anos civis de 2015 a 2019, inclusive. Os períodos de referência seguintes terão a duração de cinco anos civis, salvo decisão em contrário adotada por alteração do presente regulamento.
2. Aplica-se o mesmo período de referência aos objetivos de desempenho a nível da União e aos planos e objetivos de desempenho.

#### Artigo 9.º

##### Domínios e indicadores essenciais de desempenho

1. Para efeitos de fixação de objetivos, o eventual aditamento e a adaptação de outros domínios essenciais de desempenho em aplicação do artigo 11.º, n.º 4, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 549/2004 devem ser decididos pela Comissão em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 3, do mesmo regulamento.
2. Para efeitos de fixação de objetivos, a cada domínio essencial de desempenho corresponde um ou um número limitado de indicadores essenciais de desempenho. O desempenho dos serviços de navegação aérea deve ser avaliado face a objetivos vinculativos fixados para cada indicador essencial de desempenho.
3. A secção 1 do anexo I define os indicadores essenciais de desempenho para a fixação de objetivos e os indicadores de desempenho a nível da União, selecionados para cada domínio essencial de desempenho.
4. A secção 2 do anexo I apresenta os indicadores essenciais de desempenho locais para a fixação de objetivos locais e os indicadores de desempenho a nível local utilizados para estabelecer os objetivos de desempenho. O nível local, nomeadamente bloco funcional de espaço aéreo, nacional, zona tarifária e aeroporto, é especificado na secção 2 do anexo I.

5. Os indicadores essenciais de desempenho não podem ser alterados no decurso de um período de referência. As alterações devem ser adotadas por alteração do presente regulamento o mais tardar seis meses antes da adoção de novos objetivos de desempenho a nível da União.

6. Para a monitorização do seu próprio desempenho e/ou como parte do plano de desempenho, o Estado-Membro pode decidir estabelecer indicadores de desempenho e respetivos objetivos, que acrescentará aos domínios essenciais de desempenho e aos indicadores essenciais de desempenho a que se refere o presente artigo e definidos na secção 2 do anexo I. Esses indicadores e objetivos adicionais devem apoiar a consecução dos objetivos da União e dos consequentes objetivos a nível local. Podem, por exemplo, integrar e descrever a dimensão civil-militar ou meteorológica do plano de desempenho e ser acompanhados de regimes de incentivos adequados.

7. A fim de facilitar a implementação e a medição dos indicadores (essenciais) de desempenho em matéria de segurança, a AESA, em consulta com o órgão de análise do desempenho, deve adotar, antes do início do segundo período de referência, meios de conformidade aceitáveis e documentos de orientação segundo o processo previsto no artigo 52.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

## CAPÍTULO II

### PREPARAÇÃO DOS PLANOS DE DESEMPENHO

#### Artigo 10.º

##### Objetivos de desempenho a nível da União

1. A Comissão deve adotar objetivos de desempenho a nível da União, segundo o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, tendo em conta os contributos nesta matéria do gestor da rede e das autoridades supervisoras nacionais e após consulta das partes interessadas referidas no artigo 10.º desse regulamento, de outras organizações pertinentes e da AESA para os aspetos do desempenho ligados à segurança.

2. Sem prejuízo do disposto no artigo 9.º, n.º 3, os objetivos a nível da União devem ser propostos pela Comissão o mais tardar quinze meses antes do início do período de referência e adotados o mais tardar doze meses antes do início do período de referência.

3. A fixação do objetivo a nível da União para o indicador essencial de desempenho estabelecido no ponto 4.1, alínea b), da secção 1 do anexo I deve ter início a partir do terceiro ano do segundo período de referência, sob reserva de uma decisão da Comissão, tomada segundo o procedimento a que se refere o n.º 1.

4. Conjuntamente com a adoção de objetivos de desempenho a nível da União, a Comissão deve determinar o limiar ou os limiares de alerta a partir dos quais os mecanismos de alerta referidos no artigo 19.º podem ser ativados.

5. A Comissão deve fundamentar cada objetivo de desempenho a nível da União com uma descrição dos pressupostos subjacentes e dos motivos para a fixação desses objetivos, como a utilização feita dos dados fornecidos pelo gestor da rede e pelas autoridades supervisoras nacionais e de outros dados factuais, as previsões de tráfego, a composição dos grupos de prestadores de serviços de navegação aérea ou dos blocos funcionais de espaço aéreo que têm um contexto operacional e económico semelhante.

#### Artigo 11.º

##### Elaboração dos planos de desempenho

1. As autoridades supervisoras nacionais, a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, devem elaborar planos de desempenho que contenham objetivos compatíveis com os objetivos de desempenho a nível da União e com os critérios de avaliação enunciados no anexo IV.

Sem prejuízo do modelo indicado no anexo II, o plano de desempenho pode incluir diferentes secções relativas ao nível local, nomeadamente bloco funcional de espaço aéreo, nacional, zona tarifária e aeroporto.

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

- a) Os prestadores de serviços de navegação aérea apresentem os seus planos de atividades às autoridades supervisoras nacionais;
- b) Os interessados sejam consultados sobre o plano e os objetivos de desempenho em conformidade com o artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004. Devem ser fornecidas informações adequadas aos interessados no mínimo três semanas antes da reunião de consulta.

3. Os planos de desempenho devem conter, designadamente:

- a) A previsão do tráfego, expressa em unidades de serviço, relativa a cada ano do período de referência, a nível do bloco funcional de espaço aéreo e para cada zona tarifária do bloco funcional de espaço aéreo, com a justificação dos números utilizados;
- b) Os custos determinados dos serviços de navegação aérea para cada ano do período de referência e para cada zona tarifária 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, nomeadamente o investimento necessário para a consecução dos objetivos de desempenho, especificando a sua pertinência relativamente ao Plano Diretor Europeu ATM, ao plano estratégico da rede e aos projetos comuns referidos no artigo 15.º-A, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 550/2004. Esta descrição deve salientar as sinergias e os benefícios alcançados a nível do bloco funcional de espaço aéreo;
- d) Os objetivos de desempenho para cada domínio essencial de desempenho pertinente, estabelecidos por referência a cada indicador essencial de desempenho, em relação a todo o período de referência, com indicação dos valores anuais que serão utilizados para efeitos de monitorização e de incentivos;
- e) A tomada em conta das interdependências entre domínios essenciais de desempenho, incluindo uma avaliação do impacto do plano de desempenho na segurança e as medidas de mitigação eventualmente necessárias para manter a garantia de segurança;
- f) Uma descrição da dimensão civil-militar do plano que refira a contribuição da aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo para o aumento da capacidade, tendo na devida conta a eficácia da missão militar e, se considerado

adequado, indicadores e objetivos de desempenho que, além de pertinentes, sejam concordantes com outros indicadores e objetivos do plano de desempenho;

- g) A descrição e a justificação do modo como os objetivos de desempenho referidos na alínea d) se conciliam com os objetivos de desempenho a nível da União e contribuem para eles e para o desempenho da rede europeia de ATM;
- h) A identificação de cada prestador de serviços de navegação aérea em causa e da sua contribuição específica para o cumprimento dos objetivos, monitorizada por razões de transparência ao nível mais adequado, como referido no artigo 5.º, n.º 2, alínea c), subalínea ii);
- i) Uma descrição dos mecanismos de incentivo que serão aplicados aos prestadores de serviços de navegação aérea em causa para encorajar a consecução dos objetivos no período de referência;
- j) As medidas tomadas pelas autoridades supervisoras nacionais para monitorizar a consecução dos objetivos de desempenho;
- k) Uma descrição dos resultados da consulta dos interessados, nomeadamente as questões suscitadas pelos participantes e as ações acordadas.

4. Os planos de desempenho devem basear-se no modelo indicado no anexo II e podem, se os Estados-Membros assim o decidirem em aplicação do artigo 9.º, n.º 6, conter indicadores adicionais e objetivos associados.

5. O gestor da rede deve elaborar um plano de desempenho para a rede, com objetivos compatíveis com os objetivos de desempenho a nível da União e, *mutatis mutandis*, com os critérios de avaliação enunciados no anexo IV.

6. Para elaborar o plano de desempenho da rede, o gestor da rede deve:

- a) Assegurar a realização de consultas em conformidade com o artigo 14.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão;
- b) Utilizar o modelo indicado no anexo III.

#### Artigo 12.º

##### Regimes de incentivos

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

- a) Ser eficazes e proporcionados e não sofrer alterações durante o período de referência;
- b) Ser aplicados sem discriminações e com transparência, tendo em vista contribuir para a melhoria do desempenho da prestação de serviços;
- c) Fazer parte do quadro regulamentar conhecido de antemão por todos os interessados e ser aplicáveis durante todo o período de referência;
- d) Induzir as entidades sujeitas à definição de objetivos a alcançarem um alto nível de desempenho e a cumprirem os objetivos associados.

2. Os incentivos ao cumprimento dos objetivos em matéria de custo-eficiência devem ser de natureza financeira e reger-se pelas disposições adequadas dos artigos 13.º e 14.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013. Devem consistir num mecanismo de partilha de riscos a nível nacional ou a nível do bloco funcional de espaço aéreo.

3. Os incentivos ao cumprimento dos objetivos em matéria de capacidade devem ser de natureza financeira e reger-se pelas disposições do artigo 15.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013. Podem ser complementados por incentivos de outra natureza, como, por exemplo, planos de ações corretivas com prazos e medidas associadas, decididos pelas autoridades supervisoras nacionais, tendo em conta as circunstâncias locais.

4. Os incentivos ao cumprimento dos objetivos em matéria de ambiente podem ser de natureza financeira e devem reger-se pelas disposições do artigo 15.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013. Podem ser complementados por incentivos de outra natureza, como, por exemplo, planos de ações corretivas com prazos e medidas associadas, decididos pelas autoridades supervisoras nacionais, tendo em conta as circunstâncias locais.

5. Além disso, os Estados-Membros, a nível local, podem modular as taxas de navegação aérea, conforme previsto no artigo 16.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013.

#### CAPÍTULO III

##### ADOÇÃO DOS PLANOS DE DESEMPENHO

###### Artigo 13.º

##### Adoção inicial dos planos de desempenho

Por proposta das autoridades supervisoras nacionais, os Estados-Membros devem adotar planos de desempenho que prevejam objetivos de desempenho vinculativos e apresentá-los à Comissão o mais tardar seis meses antes do início do período de referência.

###### Artigo 14.º

##### Avaliação e revisão dos planos e objetivos de desempenho

1. A Comissão avalia os planos de desempenho, os seus objetivos e, em particular, a sua compatibilidade com os objetivos de desempenho a nível da União e o seu contributo adequado para os mesmos, assim como com os critérios enunciados no anexo IV, tendo em conta a evolução do contexto eventualmente ocorrida entre a data de adoção dos objetivos a nível da União e a data de avaliação do plano de desempenho. Nos casos em que sejam fixados objetivos a nível local sem referência a um objetivo de desempenho a nível da União, a avaliação deve basear-se nos critérios estabelecidos no anexo IV.

2. Caso considere que um plano de desempenho, ou parte do mesmo, e os seus objetivos são compatíveis com os objetivos a nível da União e contribuem adequadamente para o seu cumprimento e são compatíveis com todos os critérios enunciados no anexo IV, a Comissão deve notificar desse facto o ou os Estados-Membros em causa no prazo de cinco meses a contar da data de receção do plano de desempenho.

3. Caso considere que um plano de desempenho, ou parte do mesmo, e alguns dos seus objetivos ou todos eles não são compatíveis com os objetivos a nível da União e não contribuem adequadamente para o seu cumprimento e/ou não são compatíveis com um ou mais dos critérios estabelecidos no



anexo IV, a Comissão deve, no prazo de cinco meses a contar da data de receção do plano de desempenho e em conformidade com o procedimento previsto no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, emitir uma recomendação ao ou aos Estados-Membros em causa para que adotem um plano de desempenho e/ou objetivos total ou parcialmente revistos. Essa recomendação deve ser feita após consulta do ou dos Estados-Membros em causa e identificar com precisão quais as partes do plano de desempenho e/ou do(s) objetivo(s) que devem ser revistas e explicar os fundamentos da avaliação da Comissão.

4. Nesse caso, o ou os Estados-Membros em causa devem adotar um plano de desempenho e/ou objetivos total ou parcialmente revistos tendo em conta os pontos de vista da Comissão, assim como medidas apropriadas para atingir esses objetivos, e devem notificar do facto a Comissão no prazo de quatro meses após a notificação da recomendação.

#### Artigo 15.º

#### **Avaliação dos planos e objetivos de desempenho revistos e adoção de medidas corretivas**

1. A Comissão deve avaliar cada plano de desempenho total ou parcialmente revisto e os seus objetivos de desempenho com base nos critérios estabelecidos no anexo IV.

2. Caso considere que um plano de desempenho total ou parcialmente revisto e os seus objetivos de desempenho são compatíveis com os objetivos a nível da União e contribuem adequadamente para o seu cumprimento e são compatíveis com todos os critérios enunciados no anexo IV, a Comissão deve notificar desse facto o ou os Estados-Membros em causa no prazo de cinco meses a contar da data de receção do plano de desempenho revisto.

3. Caso considere que um plano de desempenho e alguns ou todos os seus objetivos de desempenho total ou parcialmente revistos continuam a não ser compatíveis com os objetivos a nível da União e não estão a contribuir adequadamente para o seu cumprimento, e/ou continuam a não ser compatíveis com um ou vários critérios enunciados no anexo IV, a Comissão deve, no prazo de cinco meses após ter recebido o plano de desempenho total ou parcialmente revisto e em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, decidir que o ou os Estados-Membros em causa tomem medidas corretivas.

4. Tal decisão deve identificar com exatidão, face aos critérios enunciados no anexo IV, que parte do plano e objetivo(s) devem ser revistos e explicar os fundamentos da avaliação da Comissão. Pode indicar o nível de desempenho esperado para os referidos objetivos, a fim de permitir que o ou os Estados-Membros em causa adotem medidas corretivas adequadas, e/ou conter sugestões de medidas corretivas.

5. No prazo de dois meses a contar da data da decisão da Comissão, as medidas corretivas adotadas pelo ou pelos Estados-Membros em causa devem ser comunicadas à Comissão, acompanhadas de elementos que demonstrem a sua coerência com a decisão da Comissão.

#### Artigo 16.º

#### **Planos de desempenho ou medidas corretivas adotados após o início do período de referência**

Os planos de desempenho ou as medidas corretivas adotados após o início do período de referência em virtude da aplicação dos procedimentos previstos nos artigos 14.º e 15.º devem aplicar-se retroativamente a contar do primeiro dia do período de referência.

#### Artigo 17.º

#### **Revisão dos objetivos**

1. Em conformidade com o procedimento referido no artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, a Comissão pode decidir rever os objetivos a nível da União e/ou, a pedido de um Estado-Membro, permitir que um ou vários objetivos locais sejam revistos:

- a) Se, com base no seu relatório, mencionado no artigo 18.º, n.º 4, dispuser de provas substanciais de que os dados, os pressupostos e os motivos que estiveram na origem da fixação dos objetivos iniciais já não são válidos; ou
- b) Em resultado da aplicação de algum dos mecanismos de alerta referidos no artigo 19.º; ou
- c) Na sequência de uma decisão da Comissão em conformidade com o artigo 10.º, n.º 3, respeitante ao indicador essencial de desempenho mencionado no ponto 4.1, alínea b), da secção 1 do anexo I.

2. Uma revisão dos objetivos a nível da União pode ter como consequência a alteração dos planos de desempenho existentes. Nesse caso, a Comissão pode decidir efetuar um ajustamento adequado do calendário previsto nos capítulos II e III do presente regulamento.

#### CAPÍTULO IV

#### **MONITORIZAÇÃO DO DESEMPENHO**

#### Artigo 18.º

#### **Monitorização permanente e relatórios**

1. As autoridades supervisoras nacionais e a Comissão devem monitorizar a aplicação dos planos de desempenho. Para este efeito, devem ser utilizados os valores anuais do plano de desempenho. Se, durante o período de referência, os objetivos não forem atingidos, o ou os Estados-Membros em causa devem definir e aplicar medidas corretivas destinadas a retificar a situação e comunicá-las à Comissão. Se considerar que essas medidas não são suficientes para corrigir a situação, a Comissão deve, no prazo de cinco meses a contar da receção das medidas e em conformidade com o procedimento previsto no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, comunicar o facto ao ou aos Estados-Membros em causa, sugerindo medidas corretivas.

2. Caso constatare uma quebra significativa e persistente no desempenho a nível local ou do bloco funcional de espaço aéreo, que afete outros Estados partes no céu único europeu e/ou a totalidade do espaço aéreo europeu, a Comissão pode pedir ao ou aos Estados-Membros em causa que definam, apliquem e comuniquem à Comissão medidas corretivas destinadas

a atingir os objetivos fixados no seu plano de desempenho. Caso considere que essas medidas não são suficientes para corrigir a situação, a Comissão deve, no prazo de cinco meses a contar da receção das medidas e em conformidade com o procedimento previsto no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, comunicar o facto ao ou aos Estados-Membros em causa, sugerindo medidas corretivas.

3. A Comissão deve monitorizar a aplicação do plano de desempenho da rede estabelecido pelo gestor da rede. Para esse efeito, devem ser utilizados os valores anuais que figurem no plano. Se, durante o período de referência, os objetivos não forem atingidos, a Comissão deve pedir ao gestor da rede que defina, aplique e comunique à Comissão medidas corretivas destinadas a atingir os objetivos fixados no plano de desempenho da rede. A Comissão deve informar as autoridades supervisoras nacionais ou os organismos definidos no artigo 5.º, n.º 2, alínea b), de tais medidas corretivas.

4. Até 1 de junho de cada ano, o mais tardar, e sempre que exista o risco de os objetivos de desempenho não serem atingidos, as autoridades supervisoras nacionais ou os organismos definidos no artigo 5.º, n.º 2, alínea b), devem apresentar um relatório à Comissão sobre a monitorização dos planos e objetivos de desempenho. Os relatórios devem basear-se nas recomendações que serão elaboradas pela Comissão antes do início do período de referência. A Comissão deve apresentar, pelo menos uma vez por ano, um relatório ao Comité do Céu Único sobre a consecução dos objetivos de desempenho.

#### Artigo 19.º

##### Mecanismos de alerta

1. Se, devido a circunstâncias que eram imprevisíveis no momento da adoção dos planos de desempenho e que são simultaneamente inultrapassáveis e não controláveis pelos Estados-Membros, pelos prestadores de serviços de navegação aérea e pelo gestor da rede, o ou os limiares de alerta previstos no artigo 10.º, n.º 4, forem atingidos a nível da União ao longo de um ano civil, a Comissão deve avaliar a situação em consulta com os Estados-Membros, através do Comité do Céu Único, e apresentar propostas de ações adequadas no prazo de quatro meses. Estas podem incluir a revisão dos objetivos de desempenho a nível da União e, como consequência, dos objetivos de desempenho a nível local.

2. Se, devido a circunstâncias que eram imprevisíveis no momento da adoção dos planos de desempenho e que são simultaneamente inultrapassáveis e não controláveis pelos Estados-Membros, pelos prestadores de serviços de navegação aérea e pelo gestor da rede, o ou os limiares de alerta previstos no artigo 10.º, n.º 4, forem atingidos a nível a nível local ao longo de um ano civil, as autoridades supervisoras nacionais em causa devem analisar a situação em ligação com a Comissão e apresentar propostas de ações adequadas no prazo de quatro meses. Tal pode incluir a revisão dos objetivos de desempenho locais.

3. Os Estados-Membros podem decidir adotar limiares de alerta diferentes dos previstos no artigo 10.º, n.º 4, a fim de ter em conta as circunstâncias e as especificidades locais. Nesse caso, esses limiares devem ser definidos no plano de desempenho e ser compatíveis com os limiares adotados em aplicação do artigo 10.º, n.º 4. As diferenças devem ser circunstanciadamente justificadas. Em caso de ativação dos referidos limiares, deve aplicar-se o processo descrito no n.º 1.

4. Se a aplicação de um mecanismo de alerta implicar a revisão dos planos e objetivos de desempenho, a Comissão deve facilitar essa revisão através de um ajustamento adequado do calendário aplicável em conformidade com o procedimento previsto nos capítulos II e III.

#### Artigo 20.º

##### Facilitação da monitorização do cumprimento

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea e o gestor da rede devem facilitar as inspeções e vistorias, incluindo visitas ao local, realizadas pela Comissão e pela autoridade supervisoras nacional competente, ou por uma entidade qualificada que atue em seu nome, ou, se for caso disso, pela AESA. Sem prejuízo dos poderes de supervisão conferidos às autoridades supervisoras nacionais e à AESA, devem ser atribuídos às pessoas autorizadas poderes para:

- Examinar, relativamente a todos os domínios essenciais de desempenho, os documentos e qualquer outro material pertinente para o estabelecimento dos planos e objetivos de desempenho;
- Fazer cópias ou obter extratos desses documentos;
- Pedir esclarecimentos orais no local.

2. As inspeções e vistorias referidas no n.º 1 devem ser efetuadas em conformidade com os procedimentos em vigor no Estado-Membro onde são realizadas.

3. As autoridades supervisoras nacionais devem monitorizar a aplicação do presente regulamento no domínio de desempenho da segurança em conformidade com os procedimentos para a fiscalização da segurança estabelecidos pelo Regulamento (UE) n.º 1034/2011 <sup>(1)</sup>.

4. No contexto das inspeções de normalização, a AESA deve monitorizar a aplicação do presente regulamento pelos Estados-Membros no domínio essencial de desempenho da segurança em conformidade com os métodos de trabalho previstos no artigo 24.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

#### CAPÍTULO V

##### RECOLHA, VALIDAÇÃO, ANÁLISE, AVALIAÇÃO E DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES RELACIONADAS COM O DESEMPENHO DA NAVEGAÇÃO AÉREA NO CÉU ÚNICO EUROPEU

#### Artigo 21.º

##### Recolha e validação de dados para a avaliação do desempenho

1. Para além dos dados já recolhidos pela Comissão através de outros instrumentos da União que podem igualmente ser utilizados para a avaliação do desempenho, as autoridades nacionais, os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores de aeroportos, os coordenadores de aeroportos e as transportadoras aéreas devem garantir que sejam comunicados à Comissão os dados referidos no anexo V em conformidade com as prescrições desse anexo.

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

2. As autoridades nacionais podem delegar ou reorganizar, total ou parcialmente, a tarefa de fornecimento de dados entre as suas autoridades supervisoras nacionais, os seus prestadores de serviços de navegação aérea, os seus operadores de aeroportos e os seus coordenadores de aeroportos, de modo a ter em conta as especificidades locais e os canais de comunicação de dados que já existam.

3. Os fornecedores dos dados devem tomar as medidas necessárias para assegurar a qualidade, a validação e a transmissão atempada dos mesmos, fornecendo inclusivamente comprovativos dos seus controlos de qualidade e processos de validação, explicações em resposta a pedidos específicos da Comissão relacionados com a qualidade dos dados e, se necessário, planos de ação para melhorar a qualidade dos dados. Os dados devem ser fornecidos gratuitamente, em formato eletrónico se tal for viável, 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 avaliação do desempenho, a Comissão, em cooperação com os Estados-Membros, e em particular com as autoridades supervisoras nacionais, pode tomar as medidas adequadas para avaliar e melhorar a qualidade dos dados.

5. Para efeitos do presente regulamento, os dados referidos no n.º 1 que já sejam fornecidos ao Eurocontrol consideram-se fornecidos à Comissão. Se os dados não tiverem já sido fornecidos ao Eurocontrol, a Comissão e o Eurocontrol devem tomar as disposições necessárias para que os dados sejam disponibilizados à Comissão, em conformidade com o prescrito no n.º 3.

6. Caso sejam identificados novos requisitos significativos em matéria de dados ou sejam de esperar dados de qualidade insuficiente, a Comissão pode realizar estudos-piloto a completar, a título voluntário, pelos Estados-Membros ou pelos interessados, antes de introduzir novos requisitos em matéria de dados através da alteração do presente regulamento. Esses estudos-piloto são realizados com o intuito de avaliar a viabilidade da recolha dos dados pertinentes, ponderando os benefícios da disponibilidade dos dados face aos custos da recolha e aos encargos para os inquiridos.

#### Artigo 22.º

##### Divulgação das informações

1. A Comissão deve divulgar as informações que permitem concretizar os objetivos mencionados no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 em conformidade com o disposto no 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 <sup>(1)</sup>, nomeadamente no seu artigo 4.º, e no artigo 18.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

2. As informações referidas no artigo 3.º, n.º 3, alínea a), devem ser tornadas públicas, nomeadamente por meios eletrónicos. Para esse efeito, a Comissão deve tomar uma decisão

sobre a política de tratamento, proteção, confidencialidade e divulgação dos dados recolhidos para efeitos de desempenho em aplicação do artigo 21.º, e os respetivos direitos de propriedade intelectual.

3. Os relatórios da Comissão a que se refere o artigo 18.º, n.º 4, devem ser tornados públicos e uma referência aos mesmos deve ser publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Comissão pode decidir fornecer periodicamente às partes interessadas outras informações gerais, nomeadamente por meios eletrónicos.

4. Os objetivos a nível da União a que se refere o artigo 10.º e uma referência aos planos de desempenho adotados a que se refere o capítulo III devem ser tornados públicos e ser publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

5. Deve ser concedido acesso individual a informações específicas, nomeadamente a dados e estatísticas validados, ao fornecedor de dados a quem as informações e as atividades digam diretamente respeito.

#### Capítulo VI

#### DISPOSIÇÕES FINAIS

##### Artigo 23.º

##### Isonções

Se, em conformidade com os procedimentos previstos no artigo 3.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, tiver sido estabelecido que alguns ou todos os serviços de navegação aérea terminais e/ou os serviços CNS, MET e AIS de um Estado-Membro estão sujeitos a condições de mercado e o Estado-Membro tiver decidido, ao abrigo desse regulamento, não calcular os custos determinados desses serviços, não calcular nem fixar as taxas terminais e não aplicar incentivos financeiros a esses serviços, os objetivos em matéria de custo-eficiência não se aplicam a esses serviços.

##### Artigo 24.º

##### Recurso

Os Estados-Membros devem garantir que as decisões tomadas em aplicação do presente regulamento sejam devidamente explicadas e sujeitas a um procedimento eficaz de reexame e/ou recurso.

##### Artigo 25.º

##### Avaliação do sistema

No final de cada período de referência, a Comissão deve avaliar o sistema de desempenho e analisar, em particular, o seu impacto, eficácia e âmbito de aplicação, tendo em conta o trabalho realizado pela OACI neste domínio.

##### Artigo 26.º

##### Alterações ao Regulamento (UE) n.º 677/2011

O Regulamento (UE) n.º 677/2011 é alterado do seguinte modo:

1) O considerando 28 é suprimido.

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

2) No artigo 5.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Para orientar a sua perspetiva a longo prazo, o gestor da rede deve elaborar, manter e implementar um plano estratégico da rede, que deve ser alinhado com o período de referência previsto no artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão (\*).

(\*) JO L 128 de 9.5.2013, p. 1.»

3) No artigo 5.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. O plano estratégico da rede deve ser regularmente atualizado, pelo menos doze meses antes do início de cada período de referência.»

«ANEXO IV

#### MODELO DE PLANO ESTRATÉGICO DA REDE

O plano estratégico da rede deve basear-se na seguinte estrutura:

##### 1. INTRODUÇÃO

1.1. Alcance (geográfico e temporal) do plano estratégico da rede.

1.2. Preparação do plano e processo de validação.

##### 2. CONTEXTO E REQUISITOS GERAIS

2.1. Descrição da situação atual e prevista da rede, incluindo a CRER (conceção da rede europeia de rotas), a ATFM (gestão dos fluxos de tráfego aéreo), os aeroportos e os recursos escassos.

2.2. Desafios e oportunidades no período de vigência do plano (incluindo a previsão da procura de tráfego e a sua evolução a nível mundial).

2.3. Objetivos de desempenho e requisitos comerciais expressos pelas diferentes partes interessadas e pelos objetivos de desempenho a nível da União.

##### 3. VISÃO ESTRATÉGICA

3.1. Descrição do modo como a rede se desenvolverá e evoluirá estrategicamente, a fim de satisfazer os objetivos de desempenho e os requisitos comerciais.

3.2. Conformidade com o sistema de desempenho.

3.3. Conformidade com o plano diretor europeu ATM.

##### 4. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

4.1. Descrição dos objetivos estratégicos da rede:

a) Referir os aspetos cooperativos das partes interessadas operacionais participantes em termos de funções e responsabilidades;

b) Indicar de que modo os objetivos estratégicos darão resposta aos requisitos;

c) Descrever o modo de medição dos progressos no sentido da realização desses objetivos;

d) Indicar qual o impacto dos objetivos estratégicos no setor e noutros domínios relacionados.

##### 5. PLANEAMENTO ESTRATÉGICO

5.1. Descrição do planeamento a curto/médio prazo:

a) Prioridades de cada um dos objetivos estratégicos;

4) No artigo 20.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. O gestor da rede deve apresentar anualmente um relatório à Comissão e à Agência sobre as medidas tomadas para cumprir as suas tarefas. O relatório deve abordar cada uma das funções da rede e a situação global da mesma e estar estreitamente relacionado com o conteúdo do plano estratégico da rede, o plano de operações da rede e o plano de desempenho da rede, referidos no artigo 6.º, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão. A Comissão deve informar o Comité do Céu Único.»

5) O anexo IV passa a ter a seguinte redação:

- b) Aplicação de cada um dos objetivos estratégicos em termos de implantação necessária de tecnologia, impacto arquitetónico, aspetos humanos, custos envolvidos, benefícios, assim como governação, recursos e regulamentação necessários;
- c) Participação requerida das partes interessadas operacionais em cada elemento do plano, incluindo os seus papéis e responsabilidades;
- d) Nível acordado de envolvimento do gestor da rede para apoiar a implementação de cada elemento do plano em relação a cada uma das funções.

#### 5.2. Descrição do planeamento a longo prazo:

- a) Intenção de atingir cada um dos objetivos estratégicos em termos da tecnologia necessária e dos aspetos de I&D correspondentes, impacto arquitetónico, aspetos humanos, análise de rentabilidade, governação e regulamentação necessárias, assim como a justificação destes investimentos do ponto de vista económico e da segurança;
- b) Participação requerida das partes interessadas operacionais em cada elemento do plano, incluindo os seus papéis e responsabilidades.

### 6. AVALIAÇÃO DOS RISCOS

#### 6.1. Descrição dos riscos associados à execução do plano.

#### 6.2. Descrição do processo de monitorização (incluindo o potencial desvio em relação aos objetivos iniciais).

### 7. RECOMENDAÇÕES

#### 7.1. Identificação das medidas a adotar pela União e pelos Estados-Membros para apoiar a aplicação do plano.»

#### Artigo 27.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 presente regulamento aplica-se a partir do segundo período de referência, conforme definido no artigo 8.º, e durante esse período. No que respeita à aplicação do sistema de desempenho, para permitir a adoção dos objetivos a nível da União em aplicação do artigo 10.º, n.º 2, antes do início do segundo período de referência e a preparação e adoção dos planos de desempenho em conformidade com as disposições do presente regulamento, o artigo 1.º, n.ºs 3 e 4, o artigo 3.º, n.º 3, alíneas i) e n), o artigo 5.º, o artigo 6.º, o artigo 9.º,

n.ºs 3 e 4, o artigo 26.º, o capítulo II, o capítulo III, assim como os anexos I, II, III, IV e V, aplicam-se a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento

#### Artigo 28.º

##### Revogação

O Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão, o artigo 26.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) n.º 1216/2011 da Comissão são revogados com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2015, sem prejuízo da obrigação dos Estados-Membros de implementarem o sistema de desempenho durante o primeiro período de referência, tal como definido no artigo 8.º.

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

Feito em Bruxelas, em 3 de maio de 2013.

Pela Comissão  
O Presidente  
José Manuel BARROSO

## ANEXO I

## INDICADORES ESSENCIAIS DE DESEMPENHO (KPI) E INDICADORES DE DESEMPENHO (PI)

## SECÇÃO 1

**Para a fixação dos objetivos para toda a União e a monitorização do desempenho a nível da União**

## 1. SEGURANÇA

## 1.1. Indicadores essenciais de desempenho

- a) O nível mínimo de eficácia da gestão da segurança, conforme definida na secção 2, ponto 1.1, alínea a).
- b) A percentagem de aplicação da classificação por grau de gravidade baseada no método da ferramenta de análise do risco (RAT) à comunicação de, no mínimo, três categorias de ocorrências: infrações aos mínimos de separação, incursões na pista e ocorrências específicas da ATM em todos os órgãos dos serviços de tráfego aéreo, tal como definidas na secção 2, ponto 1.1, alínea b).

## 2. AMBIENTE

## 2.1. Indicadores essenciais de desempenho

- a) A eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, definida do seguinte modo:
  - i) o indicador é a comparação entre o comprimento do troço de rota da trajetória real obtido através dos dados de vigilância e a correspondente parte da distância ortodrómica, para a totalidade dos voos IFR realizados dentro do espaço aéreo europeu ou que o atravessam,
  - ii) por «em rota» entende-se a distância percorrida fora de um círculo de 40 NM em torno dos aeroportos,
  - iii) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num local fora do espaço aéreo europeu, apenas é considerada a parte realizada no espaço aéreo europeu;
- b) A eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória constante do último plano de voo apresentado, definida do seguinte modo:
  - i) a diferença entre o comprimento do troço de rota da trajetória do último plano de voo apresentado e a correspondente parte da distância ortodrómica, para a totalidade dos voos IFR realizados dentro do espaço aéreo europeu ou que o atravessam,
  - ii) por «em rota» entende-se a distância percorrida fora de um círculo de 40 NM em torno dos aeroportos,
  - iii) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada num local fora do espaço aéreo europeu, apenas é considerada a parte realizada no espaço aéreo europeu.

## 2.2. Indicadores de desempenho

- a) A eficácia dos procedimentos de reserva para a utilização flexível do espaço aéreo, definida do seguinte modo:
  - i) o indicador é o rácio entre o tempo que o espaço aéreo foi reservado ou segregado do tráfego aéreo geral e o tempo que o espaço aéreo foi utilizado para a atividade que requereu tal reserva ou segregação,
  - ii) o indicador é calculado separadamente para as afetações do espaço aéreo numa base pré-tática e tática e incluindo todas as afetações notificadas ao gestor da rede;
- b) A taxa de planeamento de rotas condicionais (CDR), definida como o rácio entre as aeronaves que apresentam planos de voo via CDR e o número de aeronaves que poderiam tê-las planeado;
- c) A utilização eficaz das CDR, definida como o rácio entre as aeronaves que utilizam CDR e o número de aeronaves que poderiam tê-las planeado.

## 3. CAPACIDADE

## 3.1. Indicador essencial de desempenho

O número médio de minutos de atraso ATFM (gestão do fluxo de tráfego aéreo) em rota por voo imputáveis aos serviços de navegação aérea, definido do seguinte modo:

- i) por «atraso ATFM em rota» entende-se o atraso calculado pela unidade (órgão) central de ATFM conforme definida no Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão, que estabelece regras comuns de gestão do fluxo de tráfego aéreo <sup>(1)</sup>, e expresso como a diferença entre a hora estimada 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,

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

ii) o indicador abrange todos os voos IFR no espaço aéreo europeu e todas as causas dos atrasos ATFM, excluindo eventos excepcionais,

iii) o indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência.

### 3.2. Indicador de desempenho

O número médio de minutos de atraso ATFM à chegada por voo imputáveis aos serviços de navegação aérea terminais e de aeroporto e causados por restrições à aterragem no aeroporto de destino, definido do seguinte modo:

i) o indicador é o atraso ATFM médio gerado à chegada por voo IFR de entrada,

ii) o indicador inclui todos os voos IFR que aterrem no aeroporto de destino e abrange todas as causas dos atrasos ATFM, com exclusão dos eventos excepcionais,

iii) o indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência.

## 4. RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

### 4.1. Indicadores essenciais de desempenho

a) O custo unitário determinado (DUC) médio na União dos serviços de navegação aérea em rota, definido do seguinte modo:

i) o indicador é o rácio entre os custos determinados em rota e o tráfego previsto em rota, expresso em unidades de serviço em rota, previsto para o período a nível da União, conforme consta dos pressupostos enunciados pela Comissão para definir os objetivos a nível da União em aplicação do artigo 10.º, n.º 5,

ii) o indicador é expresso em euros e em termos reais,

iii) o indicador é fornecido para cada ano do período de referência;

b) O custo unitário determinado (DUC) médio na União dos serviços de navegação aérea terminais, definido do seguinte modo:

i) o indicador é o resultado do rácio entre os custos determinados e o tráfego previsto, expresso em unidades de serviço terminal, tal como consta dos pressupostos enunciados pela Comissão para definir os objetivos a nível da União Europeia em aplicação do artigo 10.º, n.º 5,

ii) o indicador é expresso em euros e em termos reais,

iii) o indicador é fornecido para cada ano do período de referência,

iv) o indicador aplica-se a partir do início do terceiro ano do segundo período de referência, sob reserva da decisão referida no artigo 10.º, n.º 3.

### 4.2. Indicador de desempenho

Os custos do Eurocontrol e, em especial, a sua evolução, em comparação com a evolução do indicador essencial de desempenho (KPI) referido no ponto 4.1, alínea a). Para o efeito, os Estados-Membros devem garantir que o Eurocontrol comunique à Comissão o seu orçamento adotado e o orçamento e a base de custos reais durante o período de referência, bem como a evolução do custo unitário resultante do rácio entre a base de custos adotada e a evolução prevista do tráfego, acompanhada de uma repartição que mostre a evolução das suas várias componentes e identifique separadamente as diferentes atividades de prestação de serviços.

## SECÇÃO 2

### Para a fixação dos objetivos locais e a monitorização do desempenho a nível local

## 1. SEGURANÇA

### 1.1. Indicadores essenciais de desempenho

a) A eficácia da gestão da segurança, no que diz respeito aos Estados-Membros e às suas autoridades supervisoras nacionais e aos prestadores de serviços de navegação aérea autorizados a prestar serviços de tráfego aéreo ou serviços de comunicação, navegação e vigilância. Este indicador essencial de desempenho deve ser medido tendo em conta o nível de execução dos seguintes objetivos de gestão:

i) política e objetivos de segurança,

ii) gestão dos riscos para a segurança,

iii) garantia de segurança,

iv) promoção da segurança,

- v) cultura de segurança;
- b) A aplicação da classificação por grau de gravidade baseada no método que utiliza a ferramenta de análise dos riscos (RAT) à comunicação de, no mínimo, as infrações aos mínimos de separação, as incursões na pista e as ocorrências específicas da ATM em todos os órgãos dos serviços de tráfego aéreo. Quando comunicarem as ocorrências supracitadas, os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea devem utilizar as seguintes classificações por grau de gravidade:
- i) incidente grave,
  - ii) incidente importante,
  - iii) incidente significativo,
  - iv) sem consequências para a segurança,
  - v) indeterminado; por exemplo, a insuficiente informação disponível ou a existência de elementos de prova não conclusivos ou contraditórios impediram tal determinação.

Cada ocorrência deve ser objeto de um relatório sobre a aplicação do método;

- c) A comunicação por parte dos Estados-Membros e dos seus prestadores de serviços de navegação aérea do nível de presença e do correspondente nível de ausência de uma cultura justa.

Para efeitos destes indicadores, «local» significa a nível do bloco funcional de espaço aéreo, com uma indicação, para efeitos de monitorização, da contribuição a nível nacional.

## 1.2. Indicadores de desempenho

- a) A aplicação, por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea, de sistemas de registo automatizado dos dados de segurança, caso tais sistemas existam, que prevejam, no mínimo, a monitorização das infrações aos mínimos de separação e das incursões na pista;
- b) A apresentação de relatórios pelos Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea sobre o nível de comunicação de ocorrências, numa base anual, com vista a medir o nível de comunicação e resolver a questão da melhoria da cultura de comunicação;
- c) O número de, no mínimo, infrações aos mínimos de separação, incursões na pista, violações do espaço aéreo e ocorrências específicas da ATM em todos os órgãos dos serviços de tráfego aéreo.

Para efeitos destes indicadores, «local» significa a nível do bloco funcional de espaço aéreo, com uma indicação, para efeitos de monitorização, da contribuição a nível nacional.

## 2. AMBIENTE

### 2.1. Indicador essencial de desempenho

A eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real, definida do seguinte modo:

- i) o indicador é a comparação entre o comprimento do troço de rota da trajetória real, calculado com base nos dados de vigilância, e a distância percorrida, para a totalidade dos voos IFR realizados dentro do espaço aéreo local ou que o atravessam,
- ii) por «em rota» entende-se a distância percorrida fora de um círculo de 40 NM em torno dos aeroportos,
- iii) se um voo tiver o seu ponto de partida ou de chegada fora do espaço aéreo local, apenas é considerada a parte realizada dentro do espaço aéreo local,
- iv) a «distância percorrida» é função da posição dos pontos de entrada e de saída do voo no e para fora do espaço aéreo local. A distância percorrida representa a contribuição destes pontos para a distância utilizada no indicador a nível da União. A soma destas distâncias em todos os espaços aéreos locais atravessados é igual à distância utilizada no indicador para o nível da União.

Para efeitos deste indicador, «local» significa a nível do bloco funcional de espaço aéreo.

### 2.2. Indicadores de desempenho

- a) O tempo adicional na fase de rolagem à saída («taxi-out»), definido do seguinte modo:
  - i) o indicador é a diferença entre o tempo real do *taxi-out* e o tempo sem impedimentos baseado nos tempos de *taxi-out* em períodos de pouco tráfego,
  - ii) o indicador é expresso em minutos por partida para todo o ano civil;
- b) O tempo adicional no espaço aéreo terminal, definido do seguinte modo:
  - i) o indicador é a diferença entre o tempo de trânsito na ASMA (zona de sequenciação e registo das chegadas) e o tempo sem impedimentos baseado nos tempos de trânsito na ASMA em períodos de pouco tráfego,
  - ii) o indicador é expresso em minutos por chegada para todo o ano civil,
  - iii) a ASMA é definida como um cilindro virtual com um raio de 40 NM em torno do aeroporto de chegada;



c) Os indicadores definidos na secção 1, ponto 2.2.

Para efeitos dos indicadores das alíneas a) e b), «local» significa a nível nacional, com uma repartição a nível do aeroporto. Para efeitos do indicador da alínea c), «local» significa a nível nacional.

### 3. CAPACIDADE

#### 3.1. Indicadores essenciais de desempenho

a) O número médio de minutos de atraso ATFM em rota por voo, definido do seguinte modo:

- i) o atraso ATFM em rota é o atraso calculado pelo órgão (ou unidade) central de ATFM conforme definido no Regulamento (UE) n.º 255/2010 e expresso como a diferença entre a hora estimada de descolagem solicitada pelo operador da aeronave no último plano de voo apresentado e a hora de descolagem calculada que é atribuída pelo órgão central de ATFM;
- ii) o indicador abrange todos os voos IFR que atravessam o espaço aéreo local e todas as causas dos atrasos ATFM, com exclusão dos eventos excepcionais;
- iii) o indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência.

Para efeitos deste indicador, «local» significa a nível do bloco funcional de espaço aéreo, com uma repartição monitorizada por razões de transparência ao nível mais adequado.

b) O número médio de minutos de atraso ATFM à chegada por voo imputáveis aos serviços de navegação aérea terminais e do aeroporto e causados por restrições à aterragem no aeroporto de destino, definido do seguinte modo:

- i) o indicador é o atraso ATFM médio gerado à chegada por voo IFR de entrada;
- ii) o indicador abrange todos os voos IFR que aterram no aeroporto de destino e todas as causas dos atrasos ATFM, com exclusão dos eventos excepcionais;
- iii) o indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência.

Para efeitos deste indicador, «local» significa a nível nacional, com uma repartição a nível do aeroporto para efeitos de monitorização.

#### 3.2. Indicadores de desempenho

a) O cumprimento das faixas horárias ATFM, conforme exigido pelo artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão.

b) O número médio de minutos de atraso antes da partida imputáveis ao controlo do tráfego aéreo, por voo, causados por restrições à descolagem no aeroporto de partida, definido do seguinte modo:

- i) o indicador é a média de atrasos antes da partida imputáveis ao controlo do tráfego aéreo, por voo IFR de saída;
- ii) o indicador inclui todos os voos IFR que descolam do aeroporto de partida e abrange os atrasos no arranque devido a condicionalismos do controlo de tráfego aéreo quando a aeronave está pronta para abandonar a posição de partida;
- iii) o indicador é calculado para todo o ano civil e para cada ano do período de referência.

Para efeitos destes indicadores, «local» significa a nível nacional, com uma repartição a nível do aeroporto para efeitos de monitorização.

### 4. RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

#### 4.1. Indicadores essenciais de desempenho

a) O custo unitário determinado (DUC) dos serviços de navegação aérea em rota, definido do seguinte modo:

- i) o indicador é o rácio entre os custos determinados em rota e o tráfego previsto na zona tarifária, expresso em unidades de serviço em rota, esperado durante o período a nível local, constante dos planos de desempenho em conformidade com o artigo 11.º, n.º 3, alíneas a) e b);
- ii) o indicador é expresso em termos reais e na moeda nacional;
- iii) o indicador é fornecido em relação a cada ano do período de referência.

b) O custo unitário determinado (DUC) dos serviços de navegação aérea terminais, definido do seguinte modo:

- i) o indicador é o resultado do rácio entre os custos determinados e o tráfego previsto, expresso em unidades de serviço terminal, constante dos planos de desempenho em conformidade com o artigo 11.º, n.º 3, alíneas a) e b);

- ii) o indicador é expresso em termos reais e na moeda nacional;
  - iii) o indicador é fornecido em relação a cada ano do período de referência.
- Para efeitos destes dois indicadores, «local» significa a nível da zona tarifária.

---

## ANEXO II

**MODELO PARA OS PLANOS DE DESEMPENHO**

Os planos de desempenho devem basear-se na seguinte estrutura:

**1. INTRODUÇÃO**

- 1.1. Descrição da situação (âmbito do plano, lista dos prestadores de serviços de navegação aérea abrangidos, etc.).
- 1.2. Descrição do cenário macroeconómico para o período de referência, nomeadamente dos pressupostos gerais (previsões de tráfego, etc.).
- 1.3. Descrição dos resultados da consulta dos interessados tendo em vista a elaboração do plano de desempenho e dos compromissos acordados, bem como dos pontos de desacordo e dos motivos do desacordo.
- 1.4. Descrição das medidas tomadas pelos prestadores de serviços de navegação aérea para aplicarem o plano estratégico da rede a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e outros princípios orientadores para o funcionamento do bloco funcional de espaço aéreo numa perspetiva de longo prazo.
- 1.5. Lista de aeroportos sujeitos ao sistema de desempenho em aplicação do artigo 1.º do regulamento, com a respetiva média do número de movimentos de transporte aéreo IFR.
- 1.6. Lista dos aeroportos isentos em conformidade com o artigo 1.º, n.º 5, do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, juntamente com o seu número médio de movimentos de transporte aéreo IFR.

**2. INVESTIMENTO**

- 2.1. Descrição e justificação do custo, da natureza e da contribuição para a consecução dos objetivos de desempenho dos investimentos em novos sistemas ATM e em revisões profundas dos sistemas ATM existentes, incluindo a sua pertinência e coerência com o plano diretor europeu ATM, com os projetos comuns referidos no artigo 15.º-A do Regulamento (CE) n.º 550/2004, e, se for caso disso, com o plano estratégico da rede.
- 2.2. A descrição e a justificação referidas no ponto 2.1 devem em particular:
  - i) indicar a relação entre o montante dos investimentos, cuja descrição e justificação é fornecida em cumprimento do ponto 2.1, e o montante total dos investimentos,
  - ii) diferenciar entre os investimentos em novos sistemas, a revisão dos sistemas existentes e os investimentos de substituição,
  - iii) remeter cada investimento em novos sistemas ATM e na revisão profunda dos sistemas ATM existentes para o plano diretor europeu ATM, os projetos comuns referidos no artigo 15.º-A do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e, se for caso disso, o plano estratégico da rede,
  - iv) detalhar as sinergias conseguidas a nível do bloco funcional de espaço aéreo ou, se for caso disso, com outros Estados-Membros ou blocos funcionais de espaço aéreo, em particular em termos de infraestruturas comuns e de contratos públicos comuns,
  - v) detalhar os benefícios esperados desses investimentos em termos de desempenho nos quatro domínios essenciais de desempenho, repartindo-os entre as fases do voo de rota e terminal/de aeroporto, e a data a partir da qual tais benefícios são esperados,
  - vi) fornecer informações sobre o processo decisional em que assenta o investimento, como a existência de uma análise custos-benefícios documentada, a realização de consultas aos utilizadores, os seus resultados e as opiniões discordantes eventualmente expressas.

**3. OBJETIVOS DE DESEMPENHO A NÍVEL LOCAL**

- 3.1. Objetivos de desempenho em cada domínio essencial de desempenho, definidos por referência a cada indicador essencial de desempenho, tal como enunciado no anexo I, secção 2, para todo o período de referência, com indicação dos valores anuais que serão utilizados para efeitos de monitorização e de incentivo:
  - a) Segurança
    - i) nível de eficácia da gestão da segurança: objetivos locais para cada ano do período de referência,
    - ii) aplicação da classificação por grau de gravidade baseada no método da ferramenta de análise de riscos (RAT): objetivos locais para cada ano do período de referência (percentagem),
    - iii) cultura justa: objetivos locais para o último ano do período de referência;

## b) Ambiente

- i) descrição do processo que visa melhorar a conceção das rotas,
- ii) eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real;

## c) Capacidade

- i) número médio de minutos de atraso ATFM em rota por voo,
- ii) número médio de minutos de atraso ATFM terminal à chegada por voo,
- iii) plano de capacidade estabelecido pelo(s) prestador(es) de serviços de navegação aérea;

## d) Relação custo-eficiência

- i) custos determinados dos serviços de navegação aérea em rota e terminais definidos em conformidade com as disposições do artigo 15.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e em aplicação das disposições do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 para cada ano do período de referência,
- ii) previsão das unidades de serviço em rota e terminais para cada ano do período de referência,
- iii) em consequência, os custos unitários determinados para o período de referência,
- iv) descrição e justificação da rentabilidade do capital próprio dos prestadores de serviços de navegação aérea em causa, bem como do rácio de solvência e do nível/composição da base de ativos utilizada para o cálculo do custo de capital incluído nos custos determinados,
- v) descrição e explicação dos valores transitados dos anos anteriores ao período de referência,
- vi) descrição dos pressupostos económicos, incluindo:

- os pressupostos de inflação utilizados no plano, comparados com uma fonte internacional como o índice de preços no consumidor (IPC) do FMI (Fundo Monetário Internacional) para as previsões e o índice harmonizado de preços no consumidor do Eurostat para os valores reais. Justificação de qualquer desvio relativamente a essas fontes,
- os pressupostos subjacentes ao cálculo dos custos das pensões incluídos nos custos determinados, incluindo uma descrição da regulamentação nacional pertinente sobre pensões e da regulamentação em vigor sobre a contabilização das pensões e nas quais os pressupostos se baseiam, bem como informações sobre as probabilidades de haver alterações a essas regulamentações,
- os pressupostos da taxa de juro dos empréstimos para o financiamento da prestação de serviços de navegação aérea, incluindo informações pertinentes sobre os empréstimos (montantes, duração, etc.) e uma explicação da média (ponderada) dos juros da dívida utilizada para calcular o custo de capital antes de impostos e o custo de capital incluído nos custos determinados,
- ajustamentos que vão mais além que as disposições das normas internacionais de contabilidade;

vii) se aplicável, a descrição, em relação ao anterior período de referência, dos eventos e circunstâncias relevantes enunciados no artigo 14.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 utilizando os critérios enunciados no artigo 14.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013, incluindo uma avaliação do nível, da composição e da justificação dos custos isentos da aplicação do artigo 14.º, n.º 1, alíneas a) e b), do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013,

viii) se aplicável, a descrição de alguma reestruturação significativa eventualmente planeada durante o período de referência, incluindo o nível dos custos da reestruturação e a justificação destes custos em relação aos benefícios líquidos para os utilizadores do espaço aéreo no futuro,

ix) se aplicável, os custos de reestruturação aprovados de anteriores períodos de referência a ser recuperados.

3.2. Descrição e explicação da compatibilidade dos objetivos de desempenho com os objetivos de desempenho a nível da União Europeia pertinentes. Se não houver objetivos de desempenho a nível da União, descrição e explicação dos objetivos previstos no plano e da sua contribuição para a melhoria do desempenho da rede europeia de ATM.

3.3. Descrição e explicação das interdependências e das soluções de compromisso entre os domínios essenciais de desempenho, incluindo os pressupostos utilizados para avaliar as soluções de compromisso.

3.4. Contribuição de cada prestador de serviços de navegação aérea em causa para a consecução dos objetivos de desempenho definidos para o bloco funcional de espaço aéreo, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, alínea c), subalínea ii).

#### 4. REGIMES DE INCENTIVOS

4.1. Descrição e explicação dos regimes de incentivos a aplicar aos prestadores de serviços de navegação aérea.

#### 5. DIMENSÃO MILITAR DO PLANO

Descrição da dimensão civil-militar do plano, que indique a contribuição da aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo para o aumento da capacidade, dando a devida relevância à eficácia das missões militares, e, se considerado apropriado, os indicadores e objetivos de desempenho pertinentes compatíveis com os indicadores e objetivos do plano de desempenho.

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

6.1. Sensibilidade a pressupostos externos.

6.2. Comparação com o plano de desempenho anterior.

#### 7. APLICAÇÃO DO PLANO DE DESEMPENHO

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

- i) mecanismos de monitorização destinados a garantir a aplicação dos programas de segurança e dos planos de atividades dos serviços de navegação aérea (ANS),
  - ii) medidas de monitorização e de notificação da aplicação dos planos de desempenho, nomeadamente os meios de corrigir a situação se, durante o período de referência, os objetivos não forem alcançados.
-

## ANEXO III

**MODELO PARA OS PLANOS DE DESEMPENHO DA REDE**

O plano de desempenho do gestor da rede deve basear-se na seguinte estrutura:

**1. INTRODUÇÃO**

- 1.1. Descrição da situação (âmbito do plano, funções abrangidas, etc.)
- 1.2. Descrição do cenário macroeconómico para o período de referência, nomeadamente dos pressupostos gerais (previsões de tráfego, etc.)
- 1.3. Descrição da coerência com o plano estratégico da rede
- 1.4. Descrição dos resultados da consulta das partes interessadas tendo em vista a elaboração do plano de desempenho (principais questões suscitadas pelos participantes e, se possível, compromissos acordados)

**2. OBJETIVOS DE DESEMPENHO**

- 2.1. Descrição dos indicadores essenciais de desempenho para cada domínio essencial de desempenho pertinente
- 2.2. Objetivos de desempenho para cada domínio essencial de desempenho pertinente, definidos por referência a cada indicador essencial de desempenho pertinente, em relação a todo o período de referência, com indicação dos valores anuais que serão utilizados para efeitos de monitorização e incentivos
- 2.3. Descrição e explicação da contribuição e do impacto dos objetivos de desempenho nos objetivos de desempenho a nível da União Europeia
- 2.4. Descrição da contribuição e do impacto dos objetivos de desempenho nos blocos funcionais de espaço aéreo

**3. CONTRIBUIÇÃO DE CADA FUNÇÃO**

- 3.1. Objetivos de desempenho individuais para cada função (ATFM, CRER, códigos de *transponder* para SSR, frequências)

**4. DIMENSÃO MILITAR**

- 4.1. Descrição da dimensão civil-militar do plano, que indique a contribuição da aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo para o aumento da capacidade, dando a devida relevância à eficácia das missões militares, e, se considerado apropriado, os indicadores e objetivos de desempenho pertinentes compatíveis com os indicadores e objetivos 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

**6. APLICAÇÃO DO PLANO DE DESEMPENHO**

- 6.1. Descrição das medidas adotadas para atingir os objetivos de desempenho, nomeadamente:
  - mecanismos de monitorização destinados a garantir a execução das atividades de segurança e dos planos de atividades
  - medidas para monitorizar e notificar a aplicação dos planos de desempenho, nomeadamente os meios de corrigir a situação se, durante o período de referência, os objetivos não forem alcançados.

---

## ANEXO IV

**PRINCÍPIOS PARA AVALIAR OS PLANOS E OS OBJETIVOS DE DESEMPENHO**

A Comissão deve utilizar os seguintes critérios de avaliação:

**1. CRITÉRIOS GERAIS**

- a) Cumprimento dos requisitos relativos à elaboração e adoção do plano de desempenho e, em particular, avaliação da fundamentação apresentada no plano de desempenho;
- b) Análise factual tendo em conta a situação geral de cada Estado, incluindo a evolução económica mais recente e as previsões de tráfego;
- c) Nível de desempenho no início do período de referência e consequente margem para melhorias;
- d) Nível de desempenho atingido no período de referência anterior;
- e) Pertinência dos investimentos e das despesas de capital no que respeita ao plano diretor europeu ATM, aos projetos comuns referidos no artigo 15.º-A do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e, se for caso disso, ao plano estratégico da rede, bem como as sinergias alcançadas a nível do bloco funcional de espaço aéreo ou a nível regional;
- f) Resultados da consulta das partes interessadas sobre os objetivos propostos.

**2. SEGURANÇA**

- a) Comparação do nível de eficácia da gestão da segurança a nível local com o objetivo a nível da União;
- b) Comparação dos resultados da aplicação a nível local da classificação por grau de gravidade com base no método da ferramenta de análise de riscos (RAT) com o objetivo a nível da União;
- c) O nível de presença da cultura justa a nível local.

**3. AMBIENTE**

Eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real:

- a) Comparação com o historial de desempenho em anos anteriores;
- b) Comparação com um valor de referência com base nas informações fornecidas pelo gestor da rede;
- c) Coerência com o plano de melhoria da rede europeia de rotas elaborado pelo gestor da rede.

**4. CAPACIDADE**

Nível de atraso em rota. Comparação do nível esperado de atraso ATFM em rota utilizado nos planos de desempenho com:

- a) Um valor de referência baseado nas informações do Plano de Operações da Rede do gestor da rede;
- b) O plano de capacidade estabelecido pelo(s) prestador(es) de serviços de navegação aérea em rota, tal como consta do Plano de Operações da Rede do gestor da rede.

Atraso ATFM médio à chegada a nível nacional. Avaliação da justificação fornecida nos planos de desempenho e, em especial:

- a) Comparação com o historial de desempenho nos últimos cinco anos;
- b) Contribuição de cada aeroporto para o objetivo local e comparação do desempenho com o de outros aeroportos semelhantes;
- c) Benefícios operacionais esperados das iniciativas planeadas.

**5. RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA**

- a) Tendência dos custos unitários determinados: avaliação da probabilidade de os custos unitários determinados apresentados evoluírem em consonância com o objetivo de custo-eficiência a nível da União e contribuirão adequadamente para a consecução desse objetivo ao longo de todo o período de referência, assim como em cada ano considerado individualmente, tendo em conta os custos de reestruturação se for caso disso;

- b) Tendência dos custos unitários terminais: avaliação da probabilidade de os custos unitários determinados apresentados evoluírem em consonância com o objetivo de custo-eficiência a nível da União e contribuírem adequadamente para a consecução desse objetivo ao longo de todo o período de referência, assim como em cada ano considerado individualmente. Além disso, são utilizados os seguintes critérios para a avaliação:
- i) a coerência com a evolução dos custos unitários determinados em rota, considerando todos os elementos comuns entre estes custos,
  - ii) a coerência com os pressupostos utilizados para a fixação do objetivo de custo-eficiência em rota (como a inflação, os pressupostos económicos, as tendências do tráfego),
  - iii) os esforços previstos comparados com as tendências históricas em matéria de custos dos serviços de navegação aérea terminais,
  - iv) as tendências a nível dos custos determinados gerais dos SNA porta a porta,
  - v) descrição e justificação de qualquer alteração na atribuição dos custos entre os serviços de navegação aérea de rota e terminais, em comparação com o período de referência anterior e durante o período de referência atual, e
  - vi) circunstâncias locais especiais;
- c) Nível dos custos unitários determinados: comparação dos custos unitários locais apresentados com os custos unitários médios dos Estados-Membros ou dos blocos funcionais de espaço aéreo que possuem um contexto operacional e económico semelhante, tal como definidos pela Comissão em aplicação do artigo 10.º, n.º 5;
- d) Custo do capital:
- i) o nível/composição da base de ativos utilizada para calcular o custo do capital,
  - ii) o custo do capital antes de impostos, incluindo a taxa de juro sobre a dívida e a remuneração do capital, e
  - iii) o rendimento do capital próprio dos prestadores de serviços de navegação aérea;
- e) Nível/composição dos custos incorridos por força do artigo 6.º, n.º 2, alíneas a) e b), do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 e incluído nos custos determinados;
- f) Pressupostos da previsão de tráfego: comparação das previsões do órgão de serviço local utilizadas no plano de desempenho com as previsões de tráfego do Serviço de Estatística e Previsões do Eurocontrol (Statfor) disponíveis três meses antes da apresentação do plano de desempenho;
- g) Pressupostos económicos:
- i) verificação de que os pressupostos relativos à inflação utilizados no plano de desempenho estão em consonância com a previsão de referência do IPC (Índice de Preços no Consumidor) do FMI (Fundo Monetário Internacional) e verificação das justificações dadas para os eventuais desvios,
  - ii) verificação da descrição e justificação dos pressupostos subjacentes ao cálculo dos custos das pensões incluídos nos custos determinados,
  - iii) verificação da descrição da regulamentação nacional pertinente sobre pensões e da regulamentação em vigor sobre a contabilização das pensões e nas quais os pressupostos se baseiam,
  - iv) verificação da descrição e da justificação dos pressupostos relativos à taxa de juro dos empréstimos que financiam a prestação de serviços de navegação aérea, incluindo informações pertinentes sobre os empréstimos (montantes, duração, etc.) e conciliação com os juros médios (ponderados) da dívida utilizados para calcular o custo do capital antes de impostos e o custo do capital incluído nos custos determinados,
  - v) verificação da descrição e da justificação dos possíveis ajustamentos que ultrapassem as disposições das normas internacionais de contabilidade;
- h) O nível, a composição e a justificação dos custos isentos da aplicação do artigo 14.º, n.º 1, alíneas a) e b), do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013;
- i) Se aplicável, após a conclusão da reestruturação, a concessão de um benefício líquido aos utilizadores do espaço aéreo a prazo tendo em conta os custos de reestruturação recuperados.



## ANEXO V

**LISTA DOS DADOS A FORNECER PARA EFEITOS DO PRESENTE REGULAMENTO**

Para efeitos de avaliação do desempenho, devem ser fornecidos ou disponibilizados os seguintes dados:

**1. PELAS AUTORIDADES SUPERVISORAS NACIONAIS****1.1. Especificação do conjunto de dados**

As autoridades supervisoras nacionais devem fornecer os seguintes dados:

- a) Informações necessárias para satisfazer os indicadores essenciais de desempenho em matéria de segurança a que se refere o anexo I;

Além disso, as autoridades supervisoras nacionais devem garantir a disponibilização dos seguintes dados:

- b) Os dados utilizados e calculados pela unidade (órgão) central ATFM definida no Regulamento (UE) n.º 255/2010 relativo à gestão do fluxo de tráfego aéreo (ATFM), como os planos de voo do tráfego aéreo geral sujeito às regras IFR, as rotas efetivas, os dados de vigilância baseados num intervalo de transmissão de 30 segundos, os atrasos ATFM em rota e no aeroporto, as isenções do cumprimento de medidas ATFM, o respeito das faixas horárias ATFM, a frequência da utilização condicional de rotas;
- c) Ocorrências de segurança ligadas à ATM;
- d) Informações sobre as recomendações de segurança e as medidas corretivas adotadas com base na análise/investigação de incidentes relacionados com a ATM, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes e com a Diretiva 2003/42/CE relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil;
- e) Informações sobre os elementos existentes para promover a aplicação de uma cultura justa;
- f) Dados de apoio às funções referidas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas m) e n), do Regulamento (CE) n.º 2150/2005 da Comissão, que estabelece regras comuns para a utilização flexível do espaço aéreo <sup>(2)</sup>;
- g) Dados de apoio às funções referidas no ponto 8 do anexo V do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM).

As autoridades supervisoras nacionais devem garantir que, para a análise das ocorrências, seja obrigatória a utilização de uma lista comum dos fatores causadores/contribuintes.

As autoridades supervisoras nacionais devem recolher e disponibilizar o seguinte:

- h) Informações recolhidas pelos prestadores de serviços de navegação aérea através de sistemas de registo automatizado de dados de segurança, se estiverem disponíveis;
- i) Tendências a nível, no mínimo, das infrações aos mínimos de separação, das incursões na pista, das violações do espaço aéreo e das ocorrências específicas da ATM em todos os órgãos dos serviços de tráfego aéreo;
- j) Informações sobre o modo como o conceito de utilização flexível do espaço aéreo é aplicado pelas autoridades nacionais/do bloco funcional de espaço aéreo para oferecer o máximo benefício aos utilizadores civis e militares do espaço aéreo.

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

Os dados referidos no ponto 1.1, alíneas a), c), d), e), f), h) e i) devem ser fornecidos anualmente. Antes de 1 de fevereiro de cada ano, as autoridades supervisoras nacionais devem comunicar à AESA a medição anual dos resultados dos questionários sobre a eficácia da gestão da segurança (ponto 1.1 a)) e da cultura justa (ponto 1.1 e)) no ano anterior. Se existirem alterações na medição anual dos indicadores essenciais de desempenho, as autoridades supervisoras nacionais devem apresentar essas alterações antes da data prevista para o próximo relatório anual.

Os dados referidos no ponto 1.1, alíneas b) e g), devem ser disponibilizados mensalmente.

Antes de 1 de fevereiro de cada ano, as autoridades supervisoras nacionais devem apresentar o seu inquérito anual sobre a aplicação, no ano anterior, do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, conforme referido no ponto 1.1, alínea j)).

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

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

## 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 que fiquem aquém do limite estabelecido no artigo 1.º, n.º 3. Devem informar desse facto a Comissão.

### 2.1. Especificação do conjunto de dados

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem disponibilizar o seguinte:

- a) Os dados referidos na Especificação Eurocontrol intitulada «EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure», edição 2.6 de 31 de dezembro de 2008, com a referência EUROCONTROL-SPEC-0117, para o fornecimento de dados até 2013, inclusive, e edição 3.0 de 4 de dezembro de 2012 a partir de 2014;
- b) Os relatórios anuais e a parte relativa ao desempenho dos planos de atividades, assim como o plano anual estabelecido pelo prestador de serviços de navegação aérea em conformidade com o anexo I, pontos 2.2 e 9, do Regulamento (UE) n.º 1035/2011;
- c) O seu plano de investimentos para o período de referência;
- d) As informações necessárias para cumprir os indicadores essenciais de desempenho em matéria de segurança referidos no anexo I, secção 2, ponto 1.1, alínea a);
- e) Informações sobre os elementos existentes para promover a aplicação de uma cultura justa;

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem recolher e fornecer os seguintes dados:

- f) Informações recolhidas através de sistemas de registo automatizado de dados de segurança, se estiverem disponíveis.
- g) Tendências a nível, no mínimo, das infrações aos mínimos de separação, das incursões na pista, das violações do espaço aéreo e das ocorrências específicas da ATM em todos os órgãos dos serviços de tráfego aéreo.

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

Os dados relativos ao ano «n» referidos no ponto 2.1, alínea a), devem ser fornecidos anualmente antes de 15 de julho do ano n + 1, exceto os dados prospetivos, que devem ser fornecidos até 1 de novembro do ano n + 1.

Os dados referidos no ponto 2.1, alíneas b), c), d), e), e f), devem ser fornecidos anualmente.

Antes de 1 de fevereiro de cada ano, os prestadores de serviços de navegação aérea devem comunicar à AESA os resultados da medição anual dos questionários sobre a eficácia da gestão da segurança (ponto 1.1, alínea d)) e da cultura justa (ponto 1.1, alínea e)) no ano anterior. Se ocorrerem alterações na medição anual dos indicadores essenciais de desempenho, as autoridades supervisoras nacionais devem comunicá-las antes da data prevista para o próximo relatório anual.

Os dados a que se refere o ponto 2.1, alínea g), devem ser fornecidos anualmente.

## 3. PELOS OPERADORES DE AEROPORTOS

A presente secção aplica-se aos operadores de aeroportos que se enquadrem no âmbito de aplicação do artigo 1.º do presente regulamento.

### 3.1. Definições

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

- a) «Identificação do aeroporto»: a descrição do aeroporto utilizando o código normal da OACI composto por quatro letras, tal como definido no documento n.º 7910 da OACI;
- 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 expressos em número máximo de faixas horárias por unidade de tempo (período de bloco) que podem ser atribuídas pelo coordenador;
- d) «Matrícula da aeronave»: os caracteres alfanuméricos correspondentes à matrícula efetiva da aeronave;
- e) «Tipo de aeronave»: código que designa o tipo de uma aeronave (composto por um máximo de quatro caracteres), conforme indicado no Doc n.º 8643 da OACI;
- f) «Identificador de voo»: grupo de caracteres alfanuméricos usado para identificar um voo. Ponto 7 do plano de voo da OACI;

- g) «Código do aeródromo de partida» e «Código do aeródromo de destino»: o código do aeroporto que utiliza o identificador aeroportuário de quatro letras da OACI ou de três letras da IATA;
- h) «Marcadores horários *out-off-on-in*»: os seguintes dados
- i) hora efetiva de remoção dos calços,
  - ii) hora efetiva de descolagem,
  - iii) hora efetiva de aterragem;
  - iv) hora efetiva 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 efetiva de remoção dos calços»: data e hora a que a aeronave efetivamente saiu do local de estacionamento (rebocada ou pelos seus meios);
- k) «Hora efetiva de descolagem»: data e hora a que a aeronave descolou da pista (recolha dos trens);
- l) «Hora efetiva de aterragem»: data e hora a que a aeronave aterrou (contacto com o solo);
- m) «Hora programada de chegada (colocação dos calços)»: data e hora para as quais está programada a chegada à posição de estacionamento de chegada;
- n) «Hora efetiva de colocação dos calços»: data e hora a que os travões de estacionamento foram acionados na posição de estacionamento 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 operacional (OAT)» refere-se às aeronaves do Estado não sujeitas às regras definidas no anexo 2 da Convenção de Chicago. (Ponto 8 do plano de voo da OACI);
- p) «Tipo de voo»: o tipo de voo definido no apêndice 2 do documento n.º 4444 da OACI (15.ª edição – junho de 2007);
- q) «Faixa horária de chegada de um aeroporto» e «Faixa horária de partida de um aeroporto»: uma faixa horária aeroportuária 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»: o código da OACI que designa a pista utilizada para a aterragem e para a descolagem (por exemplo, 10L);
- s) «Posição de estacionamento de chegada»: o código de designação do primeiro local de estacionamento da aeronave à chegada;
- t) «Posição de estacionamento de partida»: o código que designa o último local de estacionamento da aeronave antes da partida do aeroporto;
- u) «Causas dos atrasos»: os códigos normalizados da IATA para os atrasos, definidos na secção F do *CODA Digest Annual* de 2011 – «*Delays to Air Transport in Europe*» <sup>(1)</sup>, com a duração dos atrasos. Caso os atrasos dos voos se possam atribuir a várias causas, deve ser fornecida uma lista dessas causas;
- v) «Informações sobre degelo e antigelo»: indicações sobre a realização ou não de operações de degelo ou antigelo e, em caso afirmativo, do local em que decorreram (antes da saída da posição de estacionamento de partida ou numa posição distante desta após o seu abandono, ou seja, após a remoção dos calços);
- w) «Cancelamento operacional»: a chegada ou partida de um voo programado ao qual se aplicam as seguintes condições:
- i) o voo obteve uma faixa horária do aeroporto, e

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

- ii) 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
- iii) a aterragem ou descolagem nunca chegaram a realizar-se;
- x) «Hora efetiva de cancelamento»: data e hora em que a chegada ou a partida de um voo programado foi cancelada.

### 3.2. Especificação do conjunto de dados

#### 3.2.1. Os operadores dos aeroportos devem fornecer os seguintes dados:

- a) Identificação do aeroporto;
- b) Capacidade declarada do aeroporto;
- c) Todos os parâmetros de coordenação pertinentes para os serviços de navegação aérea;
- d) Nível planeado de qualidade do serviço (atraso, pontualidade, etc.) associado à declaração de capacidade do aeroporto, caso esse nível tenha sido estabelecido;
- e) Descrição pormenorizada dos indicadores, caso tenham sido estabelecidos, utilizados para determinar o nível planeado de qualidade do serviço.

#### 3.2.2. Os operadores dos aeroportos devem fornecer os seguintes dados operacionais relativos a cada aterragem ou descolagem:

- a) Matrícula da aeronave;
- b) Tipo de aeronave;
- c) Identificador de voo;
- d) Código do aeródromo de partida e de destino;
- e) Hora programada de partida (remoção dos calços);
- f) Hora programada de chegada (colocação dos calços);
- g) Marcadores horários *out-off-on-in*;
- h) Regras de voo e tipo de voo;
- i) Faixa horária aeroportuária de chegada e de partida, se disponível;
- j) Código de designação da pista de chegada e de partida;
- k) Posição de estacionamento de chegada e de partida;
- l) Causas dos atrasos, se disponíveis (apenas para os voos de partida);
- m) Informações sobre degelo e antigelo, se disponíveis.

#### 3.2.3. Os operadores dos aeroportos devem fornecer os seguintes dados operacionais relativos a cada cancelamento operacional:

- a) Identificador do voo;
- b) Tipo de aeronave;
- c) Hora programada de partida (remoção dos calços);
- d) Hora programada de chegada (colocação dos calços);
- e) Aeroporto programado de partida e de destino;
- f) Faixas horárias aeroportuárias de chegada e de partida, se disponíveis;
- g) Razão do cancelamento;
- h) Hora efetiva de cancelamento.

#### 3.2.4. Os operadores dos aeroportos podem fornecer:

- a) Relatórios voluntários sobre a degradação ou perturbação dos serviços de navegação aérea nos aeroportos;
- b) Relatórios voluntários sobre as ocorrências de segurança dos serviços de navegação aérea;
- c) Relatórios voluntários sobre as deficiências de capacidade dos terminais;

- d) Relatórios voluntários sobre as reuniões de consulta com os prestadores de serviços de navegação aérea e os Estados.
- 3.2.5. Os operadores dos aeroportos devem recolher e fornecer as informações recolhidas através dos sistemas de registo automatizado de dados de segurança, se disponíveis, no mínimo sobre as incursões na pista.
- 3.3. Periodicidade e prazos para o fornecimento dos dados**
- Os dados referidos no ponto 3.2.1 devem ser fornecidos duas vezes por ano, em conformidade com os prazos previstos no artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93.
- Os dados referidos nos pontos 3.2.2 e 3.2.3 devem ser fornecidos numa base mensal no prazo de um mês a contar do final do mês do voo.
- Os dados referidos no ponto 3.2.4 devem ser fornecidos numa base anual.
- Os relatórios referidos no ponto 3.2.4 podem ser fornecidos em qualquer altura.
- 4. PELOS COORDENADORES DOS AEROPORTOS**
- 4.1. Especificação do conjunto de dados**
- Os coordenadores dos aeroportos devem fornecer os dados referidos no artigo 4.º, n.º 8, do Regulamento (CEE) n.º 95/93.
- 4.2. Periodicidade e prazos para o fornecimento dos dados**
- Os dados devem ser disponibilizados duas vezes por ano, em conformidade com os prazos previstos no artigo 6.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93.
- 5. PELOS OPERADORES DE TRANSPORTES AÉREOS**
- A presente secção aplica-se aos operadores de transportes aéreos que operem mais de 35 000 voos por ano no espaço aéreo europeu, calculados como a média dos três anos anteriores.
- 5.1. Definições**
- 5.1.1. Para efeitos do disposto no presente anexo, devem aplicar-se as definições do ponto 3.1; além disso, devem aplicar-se as seguintes definições:
- a) «Combustível consumido»: a quantidade de combustível efetivamente consumido durante o voo (porta a porta);
- b) «Peso efetivo na plataforma de estacionamento»: o peso efetivo da aeronave em toneladas antes do arranque do motor.
- 5.2. Especificação do conjunto de dados**
- 5.2.1. Os operadores de transportes aéreos devem fornecer os seguintes dados relativos a cada voo que operem no âmbito geográfico do presente regulamento:
- a) Matrícula da aeronave;
- b) Tipo de aeronave;
- c) Identificador de voo;
- d) Regras de voo e tipo de voo;
- e) Código do aeroporto de partida e de destino;
- f) Código de designação da pista de chegada e de partida, se disponível;
- g) Posição de estacionamento de chegada e de partida, se disponível;
- h) Hora programada de partida (remoção dos calços);
- i) Hora programada de chegada (colocação dos calços);
- j) Marcadores horários *out-off-on-in*, programados e efetivos;
- k) Causas dos atrasos;
- l) Informações sobre degelo e antigelo, se disponíveis.
- 5.2.2. Os operadores de transportes aéreos devem fornecer os dados referidos no ponto 3.2.3 relativamente a cada cancelamento operacional no âmbito geográfico do presente regulamento.

5.2.3. Além dos dados exigidos no anexo IV, parte B, da Diretiva 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 Diretiva 96/61/CE do Conselho <sup>(1)</sup>, os operadores de transportes aéreos podem fornecer à Comissão os seguintes dados relativos a cada voo que operem no âmbito geográfico do presente regulamento:

- a) Combustível consumido;
- b) Peso efetivo na plataforma de estacionamento.

5.2.4. Os operadores de transportes aéreos podem fornecer:

- a) Relatórios voluntários sobre o acesso ao espaço aéreo;
- b) Relatórios voluntários sobre a degradação ou perturbação dos serviços de navegação aérea nos aeroportos;
- c) Relatórios voluntários sobre as ocorrências de segurança dos serviços de navegação aérea;
- d) Relatórios voluntários sobre as deficiências de capacidade em rota, as limitações ao nível de voo ou os reencaminhamentos;
- e) Relatórios voluntários sobre as reuniões de consulta com os prestadores de serviços de navegação aérea e os Estados.

5.2.5. Os operadores de transportes aéreos devem fornecer as informações recolhidas através dos sistemas de registo automatizado de dados de segurança, quando disponíveis, no mínimo sobre as infrações aos mínimos de separação e as incursões na pista.

### 5.3. **Periodicidade do fornecimento dos dados**

Os dados referidos nos pontos 5.2.1, 5.2.2 e 5.2.3 devem ser fornecidos mensalmente.

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

Os dados referidos no ponto 5.2.5 devem ser fornecidos anualmente.

---

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