

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 11 de marzo de 2014

que establece, para toda la Unión, los objetivos de rendimiento de la red de gestión del tránsito aéreo y los umbrales de alerta para el segundo período de referencia 2015-2019

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2014/132/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 11, apartado 3, letra a),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 549/2004 exige que se establezca un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de los servicios de red. En particular, exige a la Comisión que adopte objetivos de rendimiento para toda la Unión en los ámbitos de rendimiento principales, que son la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad. En el Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013 de la Comisión ⁽²⁾ se establecen normas adicionales en relación con dichos objetivos.
- (2) Ha llegado el momento de fijar los objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea correspondientes al segundo período de referencia, que incluye los años civiles de 2015 a 2019 inclusive.
- (3) El 29 de julio de 2010, la Comisión designó un organismo de evaluación del rendimiento, de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 549/2004 y con el artículo 3 del Reglamento (UE) n° 691/2010 de la Comisión ⁽³⁾, para que le preste su asistencia en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento, y en particular en el establecimiento de objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea.
- (4) Para facilitar la adopción de los objetivos de rendimiento para toda la Unión para el segundo período de referencia, el organismo de evaluación del rendimiento, con el apoyo de la Comisión, consultó a todas las partes interesadas que figuran en el artículo 10, apartado 3, del

Reglamento (CE) n° 549/2004 acerca del enfoque que debía utilizarse para establecer tales objetivos, los procesos mediante los cuales fijarlos y las franjas indicativas entre las que se deben encontrar. Esta consulta a las partes interesadas tuvo lugar entre el 25 de enero y el 3 de julio de 2013. El Comité de Diálogo Sectorial establecido en virtud de la Decisión 98/500/CE de la Comisión ⁽⁴⁾ participó en ella y todos los órganos representativos de colectivos profesionales europeos del sector de la aviación civil tuvieron ocasión de presentar sus observaciones.

- (5) Teniendo en cuenta los resultados de las consultas de las partes interesadas, el organismo de evaluación del rendimiento propuso los objetivos de rendimiento para toda la Unión en un informe que presentó a la Comisión el 27 de septiembre de 2013. El informe establecía los supuestos y la justificación que constituyen la base de los objetivos propuestos y la composición de los grupos de proveedores de servicios de navegación aérea o de bloques de espacio aéreo funcionales que presentan un entorno operativo y económico semejante.
- (6) Los objetivos de rendimiento para toda la Unión fijados en la presente Decisión se ajustan al Reglamento (CE) n° 549/2004 y al Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013. Se han preparado con la asistencia del organismo de evaluación del rendimiento. Se han tenido en cuenta las consultas a las partes interesadas y las aportaciones recibidas por el Gestor de la Red, instituido por el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ y por el artículo 3 del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión ⁽⁶⁾, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y las autoridades nacionales de supervisión. Los objetivos se basan en la información de que disponían la Comisión y el organismo de evaluación del rendimiento a fecha 17 de diciembre de 2013.
- (7) Los objetivos de rendimiento para toda la Unión se basan en datos correspondientes a los Estados miembros, Noruega y Suiza.

⁽¹⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red (DO L 128 de 9.5.2013, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 691/2010 de la Comisión, de 29 de julio de 2010, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red (DO L 201 de 3.8.2010, p. 1).

⁽⁴⁾ Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea (DO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) (DO L 185 de 15.7.2011, p. 1).

- (8) Los objetivos de rendimiento para toda la Unión para el ámbito clave de la seguridad establecidos en la presente Decisión han sido preparados en colaboración con la EASA. Cuando adopte medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, la EASA tendrá que clarificar más las definiciones de las categorías de la Herramienta de Análisis del Riesgo (RAT) para garantizar una aplicación armonizada de los objetivos de rendimiento para toda la Unión para el ámbito clave de la seguridad, en particular en relación con la definición correspondiente a la categoría C (capacidad de prestar servicios seguros, aunque degradados, de ATM). Se consultó también a la EASA sobre los objetivos de rendimiento para toda la Unión de los demás ámbitos clave de rendimiento, con vistas a asegurar la coherencia con los objetivos de seguridad prioritarios.
- (9) Los objetivos de rendimiento para toda la Unión correspondientes al ámbito clave de rendimiento del medio ambiente han de fijarse partiendo de la base los niveles de rendimiento logrados en 2012, calculados por el organismo de evaluación del rendimiento, a saber el 3,17 % para la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real, y el 5,15 % para la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria del último plan de vuelo presentado.
- (10) Cada año del período de referencia, el objetivo de rendimiento para toda la Unión para el ámbito clave de la capacidad, medido como el retraso ATFM (gestión de afluencia del tránsito aéreo) en ruta medio debe ajustarse al objetivo de rendimiento para toda la Unión Europea correspondiente a 2014, teniendo en cuenta la previsión de tránsito para el segundo período de referencia.
- (11) Los objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea para el ámbito clave de rendimiento de la rentabilidad correspondientes a cada año del período de referencia deben expresarse en términos reales usando valores de 2009 (EUR₂₀₀₉) para poder ser comparables, entre otros, con el nivel de rendimiento alcanzado en el anterior período de referencia.
- (12) La mejora prevista en la rentabilidad para el segundo período de referencia debe medirse respecto de los costes determinados para 2014 de 6242 millones EUR ⁽¹⁾ en EUR₂₀₀₉. Partiendo de los supuestos de tránsito más recientes para 2014 ⁽²⁾, el valor de base para el coste unitario determinado debe ser de 58,09 EUR en EUR₂₀₀₉. Así pues, el objetivo de rentabilidad debe prever una reducción en los costes unitarios determinados del 3,3 % anual a lo largo del segundo período de referencia. El valor de base de 58,09 EUR en EUR₂₀₀₉ es más elevado que el objetivo de rendimiento para toda la Unión Europea fijado para 2014, de 53,92 EUR en EUR₂₀₀₉, porque el volumen de tránsito proyectado para 2014 es inferior al que se había supuesto originalmente en la Decisión 2011/121/UE de la Comisión ⁽³⁾.
- (13) Los supuestos de tránsito para el segundo período de referencia se han tomado de la hipótesis moderada de las últimas previsiones de STATFOR, publicadas el 30 de septiembre de 2013, que señalan un crecimiento anual medio del tránsito del 1,2 %. El largo plazo de las previsiones, hasta finales de 2019, implica, sin embargo, un cierto grado de incertidumbre. Así pues, en el contexto del informe de la Comisión al Comité del Cielo Único contemplado en el artículo 18, apartado 4, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, la Comisión debe revisar, antes de 2016, los supuestos de tránsito a la luz de las últimas previsiones disponibles de STATFOR. Sobre la base de dicha revisión, la Comisión puede decidir, si procede, reconsiderar los objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea de los años civiles 2017 a 2019, de conformidad con el artículo 17, apartado 1, letra a), de dicho Reglamento.
- (14) De acuerdo con las previsiones, los costes determinados de referencia para el segundo período de referencia disminuirán en promedio un 2,1 % anual.
- (15) Además de los objetivos de rendimiento para toda la Unión Europea, deben fijarse umbrales de alerta cuya superación puede desencadenar los mecanismos de alerta previstos en el Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013.
- (16) De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, los objetivos locales no tienen que ser necesariamente iguales a los objetivos de rendimiento para toda la Unión. Deben ser coherentes con dichos objetivos de rendimiento para toda la Unión y aportar una contribución apropiada a los mismos. El plan de rendimiento, que ha de elaborarse a nivel de cada bloque funcional de espacio aéreo, conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, debe reflejar esta coherencia y su contribución apropiada.
- (17) La presente Decisión debe entrar en vigor el día de su publicación, con objeto de facilitar la preparación de los planes de rendimiento de conformidad con el capítulo II del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013.

⁽¹⁾ Incluye el coste correspondiente a Croacia, que no participaba en el sistema de evaluación en el primer período de referencia, y ajustes para todos los Estados miembros para tener en cuenta la deducción prevista correspondiente a los vuelos VFR.

⁽²⁾ 107 439 000 unidades de servicio en ruta (fuente: STATFOR, previsión moderada, septiembre de 2013)

⁽³⁾ Decisión 2011/121/UE de la Comisión, de 21 de febrero de 2011, que establece los objetivos de rendimiento y los umbrales de alerta para toda la Unión Europea en lo que respecta a la prestación de servicios de navegación aérea durante los años 2012 a 2014 (DO L 48 de 23.2.2011, p. 16).

- (18) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité del Cielo Único.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Objetivos de rendimiento para toda la Unión para el ámbito clave de la seguridad

1. Por lo que respecta al segundo período de referencia, los objetivos de rendimiento para toda la Unión para el ámbito clave de la seguridad serán los que figuran en los apartados 2 y 3.

2. Los objetivos de rendimiento para toda la Unión para la eficacia de la gestión de la seguridad a que se hace referencia en el anexo I, sección 1, letra a), punto 1.1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, serán los siguientes:

- a) a más tardar el 31 de diciembre de 2019, las autoridades nacionales de supervisión deberán alcanzar como mínimo el nivel C⁽¹⁾ para todos los objetivos de gestión («política y objetivos de seguridad», «gestión de riesgos de seguridad», «garantía de seguridad», «fomento de la seguridad» y «cultura de seguridad»);
- b) a más tardar el 31 de diciembre de 2019, los proveedores de servicios de navegación aérea deberán alcanzar como mínimo el nivel D para los objetivos de gestión «política y objetivos de seguridad», «gestión de riesgos de seguridad», «garantía de seguridad» y «fomento de la seguridad», y como mínimo el nivel C para el objetivo de gestión «cultura de seguridad».

3. Los objetivos de rendimiento para toda la Unión para la aplicación de la clasificación por nivel de gravedad a que se hace referencia en el anexo I, sección 1, letra b), punto 1.1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, serán los siguientes:

- a) antes del 31 de diciembre de 2017 y a partir de esa fecha todos los años hasta el final del segundo período de referencia, los Estados miembros, a través de sus autoridades nacionales de supervisión, se asegurarán de que se recoge y se comunica a la EASA la gravedad «global de la ATM», determinada por la metodología de la Herramienta de Análisis del Riesgo (RAT) para la clasificación en las categorías A (incidentes graves), B (incidentes de envergadura) y C (incidentes importantes)⁽²⁾ de como mínimo el 80 % de las infracciones de la distancia mínima de separación e incursiones en pista que se hayan comunicado ese año;
- b) antes del 31 de diciembre de 2017 y a más tardar el 31 de diciembre de 2019, los Estados miembros, a través de sus autoridades nacionales de supervisión, se asegurarán de que se recoge y se comunica a la EASA la gravedad «global de la

ATM», determinada por la metodología de la Herramienta de Análisis del Riesgo (RAT) para la clasificación en las categorías AA (incapacidad total de prestar servicios seguros de ATM), A (incapacidad grave de prestar servicios seguros de ATM), B (incapacidad parcial de prestar servicios seguros de ATM) y C (capacidad de prestar servicios seguros, aunque degradados, de ATM) de como mínimo el 80 y el 100 %, respectivamente, de los sucesos específicos de ATM que se hayan comunicado ese año;

- c) antes del 31 de diciembre de 2017 y a más tardar el 31 de diciembre de 2019, los proveedores de servicios de navegación aérea comunicarán a las autoridades nacionales de supervisión la gravedad «ATM en tierra» empleando la metodología de la Herramienta de Análisis del Riesgo (RAT) para la clasificación en las categorías A (incidentes graves), B (incidentes de envergadura) y C (incidentes importantes) de como mínimo el 80 y el 100 %, respectivamente, de las infracciones de la distancia mínima de separación e incursiones en pista que se hayan comunicado ese año;
- d) antes del 31 de diciembre de 2017 y a más tardar el 31 de diciembre de 2019, los proveedores de servicios de navegación aérea comunicarán a sus autoridades nacionales de supervisión la gravedad «ATM en tierra», empleando la metodología de la Herramienta de Análisis del Riesgo (RAT) para la clasificación en las categorías AA (incapacidad total de prestar servicios seguros de ATM), A (incapacidad grave de prestar servicios seguros de ATM), B (incapacidad parcial de prestar servicios seguros de ATM) y C (capacidad de prestar servicios seguros, aunque degradados, de ATM) de como mínimo el 80 y el 100 %, respectivamente, de los sucesos específicos de ATM que se hayan comunicado ese año.

Artículo 2

Objetivos de rendimiento para toda la Unión para el ámbito clave del medio ambiente

Por lo que respecta al segundo período de referencia, los objetivos de rendimiento para toda la Unión para el ámbito clave del medio ambiente serán los siguientes:

- 1) una eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real de al menos 2,6 % en 2019, conforme a la definición del anexo I, sección 1, letra a), punto 2.1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013;
- 2) una eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria del último plan de vuelo presentado de al menos 4,1 % en 2019, conforme a la definición del anexo I, sección 1, letra b), punto 2.1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013.

Artículo 3

Objetivos de rendimiento para toda la Unión para el ámbito clave de la capacidad

Por lo que respecta al segundo período de referencia, los objetivos de rendimiento para toda la Unión para el ámbito clave de la capacidad serán un retraso ATFM (gestión de afluencia del tránsito aéreo) medio en ruta por vuelo, conforme a la definición del anexo I, sección 1, punto 3.1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, que no supere los 0,5 minutos por vuelo, que ha de alcanzarse para cada año civil.

⁽¹⁾ Los niveles C y D se definen en los medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa de la EASA para la implementación y medición de los indicadores de rendimiento clave en materia de seguridad, contemplados en el artículo 7 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013 de la Comisión.

⁽²⁾ Las categorías AA, A, B, C, D y E se definen en los medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa de la EASA para la implementación y medición de los indicadores de rendimiento clave en materia de seguridad, contemplados en el artículo 7 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013 de la Comisión.

Artículo 4

Objetivos de rendimiento para toda la Unión para el ámbito clave de la rentabilidad

Por lo que respecta al segundo período de referencia, los objetivos de rendimiento para toda la Unión para el ámbito clave de la rentabilidad serán un coste unitario determinado medio en la Unión de los servicios de navegación aérea en ruta, conforme a la definición del anexo I, sección 1, letra a), punto 4.1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, expresado en términos reales en EUR₂₀₀₉, de 56,64 EUR para 2015, 54,95 EUR para 2016, 52,98 EUR para 2017, 51,00 EUR para 2018 y 49,10 EUR para 2019.

Artículo 5

Supuestos

La presente Decisión se basa en los supuestos que figuran en el anexo.

Artículo 6

Umbrales de alerta

1. Cuando el tránsito real registrado por el organismo de evaluación del rendimiento se desvíe de los supuestos de tránsito establecidos en el anexo en como mínimo un 10 % a lo largo de un año civil dado, podrá activarse el mecanismo de

alerta contemplado en el artículo 19, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013.

2. Cuando el tránsito real registrado por el organismo de evaluación del rendimiento se desvíe de las previsiones de tránsito establecidas en el correspondiente plan de rendimiento, contemplado en el capítulo III del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013, en como mínimo un 10 % a lo largo de un año civil dado, podrá activarse el mecanismo de alerta contemplado en el artículo 19, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 390/2013.

Artículo 7

Entrada en vigor

La presente Decisión entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 11 de marzo de 2014.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO

ANEXO

1. Supuestos de tránsito para toda la Unión, expresados en unidades de servicio de ruta

Unidades de servicio de ruta				
2015	2016	2017	2018	2019
108 541 000	110 196 000	111 436 000	112 884 000	114 305 000

2. Costes determinados de referencia para los servicios de navegación aérea en ruta previstos para toda la Unión

Costes determinados (EUR ₂₀₀₉)				
2015	2016	2017	2018	2019
6 147 905 000	6 055 686 000	5 904 294 000	5 756 687 000	5 612 769 000