

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 255/2010

z dnia 25 marca 2010 r.

ustanawiające wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 80 z 26.3.2010, str. 10)

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy

nr strona data

► **M1** Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. L 281 1 13.10.2012

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 255/2010****z dnia 25 marca 2010 r.****ustanawiające wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)⁽¹⁾, w szczególności jego art. 6 ust. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja zobowiązana jest ustanowić środki dotyczące zarządzania przepływem ruchu lotniczego (zwanego dalej „ATFM”) w celu optymalizacji dostępnej pojemności w zakresie wykorzystania przestrzeni powietrznej oraz usprawnienia procesów ATFM.
- (2) Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) została upoważniona, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenia ramowego)⁽²⁾, do opracowania przepisów wykonawczych w zakresie ATFM. Niniejsze rozporządzenie oparte jest na wynikającym z tego upoważnienia sprawozdaniu z dnia 7 grudnia 2007 r.
- (3) Jednolite stosowanie szczegółowych zasad i procedur w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia optymalnego poziomu wykorzystania dostępnej pojemności kontroli ruchu lotniczego poprzez efektywne zarządzanie funkcją ATFM oraz jej właściwe stosowanie.
- (4) Niniejsze rozporządzenie nie obejmuje wojskowych działań operacyjnych i szkoleniowych, o których mowa w art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004. Jednak wojskowe statki powietrzne eksploatowane w ramach ogólnego ruchu lotniczego powinny podlegać środkom ATFM, w sytuacji gdy wykonują lub zamierzają wykonywać operacje w przestrzeni powietrznej lub w portach lotniczych podlegających środkom ATFM.
- (5) Zgodnie z art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, ustalając i wdrażając środki ATFM, należy zabezpieczyć podstawowe interesy obronne i w zakresie bezpieczeństwa państw członkowskich.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

▼ B

- (6) Organizacja Eurocontrol ustanowiła centralny organ odpowiedzialny za ATFM, zajmujący się planowaniem, koordynacją i realizacją środków ATFM, uwzględniając zalecenia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Państwa członkowskie powinny zostać zobowiązane do podjęcia niezbędnych środków zapewniających optymalizację przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM ogólnych skutków środków ATFM dla europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (zwanej dalej „EATMN”).
- (7) Środki ATFM powinny opierać się na zasadach określonych przez ICAO, a wszystkie strony uczestniczące w systemie ATFM powinny stosować się do zasad zapewniających bezpieczne wykorzystywanie pojemności kontroli ruchu lotniczego i w możliwie najszerszym zakresie.
- (8) Środki ATFM powinny uwzględniać dostępność tras i przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez stosowanie określonego w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r., ustanawiającym wspólne zasady elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej⁽¹⁾, elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkie zainteresowane strony, w tym komórkę zarządzania przestrzenią powietrzną.
- (9) W celu optymalizacji dostępnej pojemności EATMN, w tym portów lotniczych, należy ustanowić procedury mające na celu zwiększenie spójności pomiędzy przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych i planami lotu.
- (10) Należy przyznać państwom członkowskim i stronom uczestniczącym w procesach ATFM wystarczająco dużo czasu na spełnienie wymogów zarządzania przepływem ruchu lotniczego.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi zarządzania przepływem ruchu lotniczego (zwanego dalej „ATFM”) w celu optymalizacji dostępnej pojemności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (zwanej dalej „EATMN”) oraz usprawnienia procesów ATFM.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się w ramach przestrzeni powietrznej, o której mowa w art. 1 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 551/2004, do:
 - a) wszystkich lotów planowanych lub wykonywanych jako ogólny ruch lotniczy zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (zwanych dalej „IFR”), w całości lub częściowo;
 - b) wszystkich faz lotów, o których mowa w lit. a), oraz zarządzania ruchem lotniczym.

⁽¹⁾ Dz.U. L 342 z 24.12.2005, s. 20.

▼B

3. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do następujących stron, lub agentów działających w ich imieniu, uczestniczących w procesach ATFM:

- a) operatorów statków powietrznych;
- b) organów służb ruchu lotniczego (zwanymi dalej „organami ATS”), w tym biur odpraw załóg oraz służb kontroli lotniska;
- c) służb informacji lotniczej;
- d) podmiotów zaangażowanych w zarządzanie przestrzenią powietrzną;
- e) organów zarządzających portami lotniczymi;
- f) centralnego organu odpowiedzialnego za ATFM;
- g) lokalnych organów ATFM;
- h) koordynatorów przydziałów czasu na start lub lądowanie w koordynowanych portach lotniczych.

*Artykuł 2***Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje podane w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz w art. 2 rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 ⁽¹⁾.

Ponadto zastosowanie mają następujące definicje:

- 1) „środek zarządzania przepływem ruchu lotniczego (środek ATFM)” oznacza działania podejmowane w zakresie zarządzania przepływem ruchu lotniczego i zarządzania pojemnością;
- 2) „operator” oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo zajmujące się eksploatacją lub oferujące eksploatację statku powietrznego;

▼MI

- 3) „IFR” oznacza skrót odnoszący się do przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów;

▼B

- 4) „biuro odpraw załóg” oznacza organ ATS ustanowiony w celu przyjmowania meldunków dotyczących ATS oraz planów lotu składanych przed wydaniem pierwszego zezwolenia kontroli ruchu lotniczego;
- 5) „lokalny organ zarządzania przepływem ruchu lotniczego (lokalny organ ATFM)” oznacza podmiot zarządzający przepływem, działający w imieniu jednego podmiotu zarządzającego przepływem lub większej ich liczby jako pośrednik pomiędzy centralnym organem odpowiedzialnym za ATFM a organem ATS lub kilkoma takimi organami;
- 6) „zdarzenie krytyczne” oznacza nadzwyczajną sytuację lub kryzys skutkujące poważnymi stratami w zakresie pojemności EATMN lub poważnym zachwianiem równowagi pomiędzy pojemnością EATMN a zapotrzebowaniem bądź poważne zakłócenia w przepływie informacji w jednej lub w kilku częściach EATMN;

⁽¹⁾ Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

▼B

- 7) „przydział czasu na start wynikający z zarządzania przepływem ruchu lotniczego (przydział czasu na start wynikający z ATFM)” oznacza wyliczony czas startu przydzielony przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM z tolerancją czasową, którą zarządza lokalny organ ATS;
- 8) „ukierunkowanie tras i ruchu” oznacza zasady i procedury korzystania z tras przez statki powietrzne;
- 9) „wielokrotny plan lotu” oznacza więcej niż jeden plan lotu dla tego samego planowanego lotu pomiędzy dwoma portami lotniczymi;
- 10) „konfiguracja sektora organu służb ruchu lotniczego (konfiguracja sektora organu ATS)” oznacza czterowymiarowy opis sektora lub grupy sektorów przestrzeni powietrznej organu ATS, który może być wykorzystywany w sposób stały lub czasowy;
- 11) „czas kołowania na lotnisku” oznacza wcześniej ustaloną wartość czasową od momentu odblokowania do momentu startu, wyrażoną w minutach i obowiązującą w okresie działalności portu lotniczego w normalnych warunkach;
- 12) „aktualna pozycja statku powietrznego w czasie lotu” oznacza pozycję statku powietrznego aktualizowaną na podstawie danych ze źródeł dozorowania, danych z planu lotu lub meldunków pozycyjnych;
- 13) „zezwolenie kontroli ruchu lotniczego” oznacza zezwolenie dla statku powietrznego na kontynuowanie lotu na warunkach określonych przez organ kontroli ruchu lotniczego;
- 14) „zawieszenie planu lotu” oznacza proces zapoczątkowany przez podmiot sprawujący ATFM w celu zapewnienia wprowadzenia zmiany w planie lotu przez operatora przed wykonaniem lotu;
- 15) „przewóz lotniczy” oznacza lot albo serię lotów, w których przewozi się pasażerów, ładunki lub pocztę za wynagrodzeniem lub w ramach najmu;
- 16) „raport operacyjny” oznacza raport z systemu ATFM, przekształcony w bazę danych umożliwiającą szybkie wyszukiwanie danych ATFM.

*Artykuł 3***Ramy zarządzania przepływem ruchu lotniczego**

1. Planowanie, koordynacja i realizacja środków ATFM przez strony, o których mowa w art. 1 ust. 3, są zgodne z przepisami ICAO wymienionymi w załączniku.
2. ATFM opiera się na następujących zasadach:
 - a) środki ATFM:
 - (i) zapobiegają nadmiernemu zapotrzebowaniu ruchu lotniczego w stosunku do zadeklarowanej pojemności kontroli ruchu lotniczego (ATC) sektorów i portów lotniczych;

▼ B

- (ii) wykorzystują pojemność EATMN w możliwie największym zakresie, aby zoptymalizować efektywność EATMN i ograniczyć do minimum niekorzystne skutki dla operatorów;
 - (iii) optymalizują pojemność EATMN udostępnioną dzięki opracowaniu i stosowaniu przez organy ATS środków zwiększających pojemność;
 - (iv) wspomagają zarządzanie w razie wystąpienia zdarzenia krytycznego;
- b) lokalne organy ATFM i centralny organ odpowiedzialny za ATFM uważa się za część funkcji ATFM.

3. Przydział czasu na start wynikający z ATFM zapewnia pierwszeństwo lotom w kolejności zgodnej z ich planowanym wejściem w rejon, w stosunku do którego stosuje się środek ATFM, chyba że szczególne okoliczności wymagają zastosowania innej zasady pierwszeństwa, formalnie uzgodnionej i korzystnej dla EATMN.

Akapit pierwszy może być stosowany do lotów, w których przypadku nie jest możliwe przyjęcie opcji zmiany trasy, aby uniknąć zatłoczonych obszarów lub odciążyc je, z uwzględnieniem położenia i wielkości zatłoczonego obszaru.

*Artykuł 4***Ogólne obowiązki państw członkowskich**

1. Państwa członkowskie zapewniają dostępność funkcji ATFM dla wszystkich stron, o których mowa w art. 1 ust. 3 przez 24 godziny na dobę.
2. Definicja i wdrożenie środków ATFM są zgodne z wymogami państw członkowskich w zakresie bezpieczeństwa i obrony w celu zapewniania efektywnego planowania, przydziału i wykorzystania przestrzeni powietrznej, z korzyścią dla stron, o których mowa w art. 1 ust. 3.
3. Ustala się spójne procedury w zakresie współpracy pomiędzy stronami zaangażowanymi w funkcję ATFM, organami ATS i podmiotami zaangażowanymi w zarządzanie przestrzenią powietrzną, w celu optymalizacji wykorzystania przestrzeni powietrznej.
4. Sporządza się wspólny dokument referencyjny zawierający zasady, procedury i opis ukierunkowania tras i ruchu. W stosownych przypadkach, publikacja dostępności tras w krajowym zbiorze informacji lotniczych jest w pełni zgodna z powyższym wspólnym dokumentem referencyjnym.
5. Ustala się wspólne procedury wnioskowania o zwolnienie z przydziału czasu na start wynikający z ATFM, zgodnie z przepisami ICAO wymienionymi w załączniku. Procedury te są uzgadniane z centralnym organem odpowiedzialnym za ATFM i są publikowane w krajowych zbiorach informacji lotniczych.

▼ B*Artykuł 5***Obowiązki państw członkowskich dotyczące centralnego organu odpowiedzialnego za ATFM**

Państwa członkowskie gwarantują, że centralny organ odpowiedzialny za ATFM:

- a) optymalizuje ogólne skutki w zakresie wydajności EATMN poprzez planowanie, koordynację i wdrożenie środków ATFM;
- b) prowadzi konsultacje z operatorami w sprawie definicji środków ATFM;
- c) zapewnia skuteczne wdrożenie środków ATFM, wraz z lokalnymi organami ATFM;
- d) we współpracy z lokalnymi organami ATFM określa alternatywne trasy przelotu, pozwalające uniknąć zatłoczonych obszarów lub odciążać je, z uwzględnieniem ogólnych skutków w zakresie wydajności EATMN;
- e) proponuje zmianę trasy przelotu dla tych lotów, jeżeli może się to przyczynić do optymalizacji skutków wynikających z lit. d);
- f) przekazuje na czas operatorom i organom ATS informacje dotyczące ATFM, w tym na temat:
 - (i) planowanych środków ATFM;
 - (ii) skutków środków ATFM dla czasu startu i profilu lotu poszczególnych lotów;
- g) monitoruje przypadki braku planów lotu i składanych wielokrotnych planów lotu;
- h) zawiesza plan lotu, w przypadku gdy, uwzględniając tolerancję czasową, przydział czasu na start wynikający z ATFM nie może być dotrzymany, a nowy przewidywany czas odblokowania nie jest znany;
- i) monitoruje liczbę zwolnień przyznanych zgodnie z art. 4 ust. 5.

*Artykuł 6***Ogólne obowiązki organów ATS**

1. W przypadku konieczności zastosowania środka ATFM organy ATS dokonują jego koordynacji za pośrednictwem lokalnego organu ATFM z centralnym organem odpowiedzialnym za ATFM, aby zapewnić dokonanie wyboru środka z poszanowaniem zasady optymalizacji ogólnych skutków w zakresie wydajności dla EATMN.

▼B

2. W razie konieczności, biura odpraw załóg ułatwiają wymianę informacji pomiędzy pilotami lub operatorami a lokalnym lub centralnym organem odpowiedzialnym za ATFM.

3. Organy ATS zapewniają koordynację środków ATFM mających zastosowanie wobec portów lotniczych z zainteresowanym organem zarządzającym portem lotniczym, aby zapewnić efektywne planowanie w porcie lotniczym i jego efektywne wykorzystanie z korzyścią dla stron, o których mowa w art. 1 ust. 3.

4. Organy ATS informują centralny organ odpowiedzialny za ATFM za pośrednictwem lokalnego organu ATFM o wszystkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na pojemność kontroli ruchu lotniczego lub zapotrzebowanie ruchu lotniczego.

5. Organy ATS przekazują centralnemu organowi odpowiedzialnemu za ATFM następujące dane i ich aktualizacje, dotrzymując określonych terminów i gwarantując jakość tych danych:

- a) dostępność przestrzeni powietrznej i struktury tras;
- b) konfiguracje i aktywacje sektora organu ATS;
- c) czasy kołowania na lotnisku;
- d) sektor kontroli ruchu lotniczego i przepustowość portu lotniczego;
- e) dostępność tras, w tym dzięki elastycznemu wykorzystaniu przestrzeni powietrznej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2150/2005;
- f) aktualne położenia statków powietrznych w czasie lotu;
- g) odchylenia od planów lotu;
- h) dostępność przestrzeni powietrznej, w tym dzięki elastycznemu wykorzystaniu przestrzeni powietrznej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2150/2005;
- i) rzeczywiste czasy startu.

Dane są udostępniane stronom, o których mowa w art. 1 ust. 3, oraz dostarczane bezpłatnie centralnemu organowi odpowiedzialnemu za ATFM oraz poprzez ten organ.

6. Organ ATS w porcie lotniczym odlotu gwarantuje, że:

- a) w przypadku gdy lot objęty jest przydziałem czasu na start wynikającym z ATFM, przydział ten stanowi część zezwolenia kontroli ruchu lotniczego;
- b) w odniesieniu do lotów przestrzegane są przydziały czasu na start wynikające z ATFM;

▼B

- c) nie wydaje się zezwolenia na start w odniesieniu do lotów, w których przypadku nie są przestrzegane ich przewidywane czasy odblokowania, z uwzględnieniem ustalonej tolerancji czasowej;
- d) nie wydaje się zezwolenia na start w odniesieniu do lotów, których plan lotu został odrzucony lub zawieszony.

*Artykuł 7***Ogólne obowiązki operatorów**

1. Każdy zaplanowany lot objęty jest jednym planem lotu. Złożony plan lotu prawidłowo odzwierciedla planowany profil lotu.
2. Wszystkie stosowne środki ATFM i ich zmiany włącza się do planowanego wykonania lotu i informuje się o nich pilota.
3. W przypadku odlotu z portu lotniczego niepodlegającego przydziałom czasu na start wynikającym z ATFM, operatorzy odpowiadają za przestrzeganie przewidywanych czasów odblokowania, z uwzględnieniem tolerancji czasowej ustalonej w obowiązujących przepisach ICAO, wymienionych w załączniku.
4. W przypadku zawieszenia planu lotu zgodnie z art. 5 lit. h) zainteresowany operator dokonuje aktualizacji lub anulowania planu lotu.

*Artykuł 8***Ogólne obowiązki organów zarządzających portami lotniczymi**

Organy zarządzające portami lotniczymi informują centralny organ odpowiedzialny za ATFM, bezpośrednio lub za pośrednictwem lokalnego organu ATFM lub organów ATS lub obu tych organów, o wszystkich zdarzeniach mogących mieć wpływ na pojemność kontroli ruchu lotniczego lub zapotrzebowanie ruchu lotniczego. Zawiadamiają lokalny organ ATFM i organy ATS, jeśli informacja przekazywana jest bezpośrednio.

*Artykuł 9***Zgodność planów lotu z przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych**

1. Państwa członkowskie gwarantują, że na wniosek koordynatora przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym lub organu zarządzającego koordynowanym portem lotniczym centralny organ odpowiedzialny za ATFM lub lokalny organ ATFM składają tym podmiotom przyjęty plan lotu dla lotu wykonywanego w danym porcie lotniczym przed wykonaniem danego lotu. Koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym lub organy zarządzające koordynowanymi portami lotniczymi umożliwiają dostęp do przyjętych planów lotu złożonych przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM lub lokalny organ ATFM.
2. Przed wykonaniem lotu operatorzy przekazują do portu lotniczego odlotu i przylotu niezbędne informacje, umożliwiające powiązanie oznaczenia lotu podanego w planie lotu z oznaczeniem podanym do celów przydziału odpowiedniego czasu na start lub lądowanie.

▼B

3. Każdy operator, każdy organ zarządzający portem lotniczym i każdy organ ATS ma prawo zgłosić koordynatorowi przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym wszelkie przypadki wielokrotnego wykonywania operacji przewozu lotniczego w terminach znacznie różniących się od przydzielonego czasu na start lub lądowanie bądź wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili przydziału, gdy powoduje to zakłócenia w działalności portu lotniczego lub operacjach ruchu lotniczego.

4. Państwa członkowskie zapewniają zgłaszanie przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM koordynatorom przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych wszelkich przypadków wielokrotnego wykonywania operacji przewozu lotniczego w terminach znacznie różniących się od przydzielonego czasu na start lub lądowanie bądź wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili przydziału, gdy powoduje to zakłócenia w zakresie ATFM.

*Artykuł 10***Obowiązki dotyczące zdarzeń krytycznych**

1. Państwa członkowskie zapewniają ustanowienie i opublikowanie przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM procedur ATFM w zakresie postępowania w razie wystąpienia zdarzeń krytycznych, w celu ograniczenia zakłóceń w działalności EATMN.

2. Przygotowując się do zdarzeń krytycznych, organy ATS i organy zarządzające portami lotniczymi koordynują z operatorami, których dotyczą zdarzenia krytyczne, przedmiot i zakres procedur awaryjnych, w tym dostosowania do zasad pierwszeństwa.

Procedury awaryjne obejmują:

- a) kwestie organizacyjne i koordynacyjne;
- b) środki ATFM regulujące dostęp do obszarów objętych zdarzeniem, aby zapobiec nadmiernemu zapotrzebowaniu ruchu lotniczego w porównaniu z deklarowaną pojemnością całości lub części przestrzeni powietrznej lub przedmiotowych portów lotniczych;
- c) okoliczności, warunki i procedury stosowania zasad pierwszeństwa w odniesieniu do lotów, z poszanowaniem zasadniczych interesów państw członkowskich w zakresie polityki bezpieczeństwa i obrony;
- d) środki naprawcze.

*Artykuł 11***Monitorowanie zgodności ze środkami ATFM**

1. Państwa członkowskie gwarantują, że w przypadku przestrzegania przydziałów czasu na start wynikających z ATFM w porcie lotniczym odlotu na poziomie 80 % lub poniżej w ciągu roku, organ ATS w tym porcie lotniczym przekazuje odpowiednie informacje o braku zgodności oraz o działaniach podjętych w celu zapewnienia przestrzegania przydziałów czasu na start wynikających z ATFM. Działania te wymienia się w sprawozdaniu przedkładanym Komisji przez zainteresowane państwo członkowskie.

▼B

2. Organ ATS w danym porcie lotniczym przekazuje odpowiednie informacje o wszelkich przypadkach niezastosowania się do odrzucenia planu lotu lub jego zawieszenia w danym porcie lotniczym oraz o działaniach podjętych w celu zapewnienia zgodności. Działania te wymienia się w sprawozdaniu przedkładanym Komisji przez zainteresowane państwo członkowskie.
3. Państwa członkowskie gwarantują, że:
 - a) centralny organ odpowiedzialny za ATFM informuje państwo członkowskie, które przyznaje zwolnienia w ilości powyżej 0,6 % rocznych odlotów tego państwa członkowskiego;
 - b) państwo członkowskie poinformowane na podstawie lit. a) sporządza sprawozdanie zawierające szczegółowe dane o przyznanych zwolnieniach i przedkłada je Komisji.
4. Państwa członkowskie gwarantują, że w przypadku stwierdzenia niezgodności ze środkami ATFM wynikającej z zastosowania art. 5 lit. g) centralny organ odpowiedzialny za ATFM informuje operatora o braku zgodności.
5. Operatorzy składają sprawozdanie dla centralnego organu odpowiedzialnego za ATFM na temat każdego przypadku braku zgodności ze środkami ATFM, zawierające szczegółowe dane o okolicznościach, które skutkowały brakiem planu lotu lub wielokrotnymi planami lotu oraz o działaniach podjętych w celu usunięcia takiej niezgodności.
6. Państwa członkowskie zapewniają sporządzenie przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM rocznego sprawozdania zawierającego szczegółowe dane o brakujących planach lotu lub złożonych wielokrotnych planach lotu oraz złożenie tego sprawozdania Komisji.
7. Państwa członkowskie dokonują rocznego przeglądu zgodności ze środkami ATFM w celu upewnienia się, że stopień przestrzegania tych środków przez strony, o których mowa w art. 1 ust. 3, ulega poprawie.

*Artykuł 12***Ocena wydajności**

1. Wykonując przepisy art. 11, państwa członkowskie zapewniają sporządzenie przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM rocznych sprawozdań określających jakość ATFM, które zawierają szczegóły dotyczące:
 - a) przyczyn środków ATFM;
 - b) skutków środków ATFM;
 - c) przestrzegania środków ATFM;
 - d) udziału stron, o których mowa w art. 1 ust. 3, w optymalizacji ogólnej wydajności sieci.
2. Państwa członkowskie zapewniają utworzenie i prowadzenie przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM archiwum zawierającego dane dotyczące ATFM wymienione w art. 6 ust. 5, plany lotu, raporty operacyjne i odpowiednie dane kontekstowe.

▼B

Dane, o których mowa w akapicie pierwszym, przechowuje się przez dwa lata od ich przekazania i udostępnia Komisji, państwom członkowskim, organom ATS i operatorom.

Dane te udostępnia się koordynatorom portów lotniczych i operatorom portów lotniczych, aby pomóc w regularnych ocenach ich deklarowanej pojemności.

*Artykuł 13***Wymogi bezpieczeństwa**

Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzenie oceny bezpieczeństwa, w tym identyfikacji zagrożeń, oceny ryzyka i jego ograniczania, przed wprowadzeniem istotnych zmian w systemie i procedurach ATFM, z uwzględnieniem procesu zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do pełnego cyklu życia systemu zarządzania ruchem lotniczym.

*Artykuł 14***Wymogi dodatkowe**

1. Państwa członkowskie gwarantują, że członkowie personelu stron, o których mowa w art. 1 ust. 3, zaangażowani w ATFM:

- a) zapoznali się na odpowiednim poziomie z przepisami niniejszego rozporządzenia;
- b) są odpowiednio przeszkoleni i posiadają odpowiednie kompetencje do wykonywania powierzonych im zadań.

2. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zagwarantowania, że strony, o których mowa w art. 1 ust. 3, odpowiedzialne za sprawowanie funkcji związanych z ATFM:

- a) opracowują i przechowują podręczniki obsługi zawierające konieczne instrukcje i informacje umożliwiające ich personelowi stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia;
- b) gwarantują, że podręczniki te są spójne, dostępne i aktualizowane, a ich aktualizacja i dystrybucja podlegają odpowiedniemu zarządzaniu w zakresie jakości i konfiguracji dokumentów;
- c) gwarantują, że metody pracy i procedury operacyjne są zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

*Artykuł 15***Sankcje**

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie środki niezbędne do ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie zawiadamiają Komisję o tych przepisach najpóźniej do dnia 26 września 2011 r. oraz niezwłocznie zawiadamiają o wszelkich kolejnych zmianach wprowadzanych w tych przepisach.

▼B

Artykuł 16

Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 26 września 2011 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

▼B*ZAŁĄCZNIK***Wykaz przepisów ICAO do celów zarządzania przepływem ruchu lotniczego**

1. Rozdział 3 pkt 3.7.5 (Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) załącznika 11 do konwencji chicagowskiej – Służby ruchu lotniczego (wydanie trzynaste z lipca 2001 r. zawierające zmianę nr 47).
2. Rozdział 3 (Pojemność ATS i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) dokumentu ICAO nr 4444 – Procedury służb żeglugi powietrznej – Zarządzanie ruchem lotniczym (PANS-ATM) (wydanie piętnaste z 2007 r.).
3. Rozdział 8.3 (zwolnienia z przydziałów czasu na start lub lądowanie wynikających z ATFM) dokumentu ICAO nr 7030 – Europejskie (EUR) regionalne procedury uzupełniające (wydanie piąte z 2007 r.).
4. Rozdział 8.4.1 lit. c) (przestrzeganie środków ATFM przez operatorów statków powietrznych) dokumentu ICAO nr 7030 – Europejskie (EUR) regionalne procedury uzupełniające (wydanie piąte z 2007 r.).
5. Rozdział 2 pkt 2.3.2 (zmiany w EOBT) dokumentu ICAO nr 7030 – Europejskie (EUR) regionalne procedury uzupełniające (wydanie piąte z 2007 r.).