

Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

► **B**

REGULAMENTUL (UE) NR. 255/2010 AL COMISIEI

din 25 martie 2010

de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 80, 26.3.2010, p. 10)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 923/2012 al Comisiei din 26 septembrie 2012	L 281	1	13.10.2012
► <u>M2</u>	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1006 al Comisiei din 22 iunie 2016	L 165	8	23.6.2016
► <u>M3</u>	Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/2159 al Comisiei din 20 noiembrie 2017	L 304	45	21.11.2017

**REGULAMENTUL (UE) NR. 255/2010 AL COMISIEI****din 25 martie 2010****de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian****(Text cu relevanță pentru SEE)***Articolul 1***Obiect și domeniul de aplicare**

(1) Prezentul regulament stabilește cerințele de management al fluxului de trafic aerian (denumit în continuare „ATFM”), pentru optimizarea capacității disponibile a rețelei europene de management al traficului aerian (denumită în continuare „EATMN”) și pentru îmbunătățirea proceselor ATFM.

(2) Prezentul regulament se aplică în spațiul aerian menționat la articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004:

- (a) tuturor zborurilor care sunt prevăzute a fi efectuate sau care se efectuează ca trafic aerian general și, în tot sau în parte, în conformitate cu normele de zbor instrumental (IFR);
- (b) tuturor etapelor zborurilor menționate la litera (a) și ale managementului traficului aerian.

(3) Prezentul regulament se aplică următoarelor părți implicate în procesele ATFM sau agenților care acționează în numele acestora:

- (a) operatorilor de aeronave;
- (b) unităților de servicii de trafic aerian (denumite în continuare „ATS”), inclusiv birourilor de raportare ale ATS și serviciilor de control de aerodrom;
- (c) serviciilor de informare aeronautică;
- (d) entităților implicate în managementul spațiului aerian;
- (e) organismelor de gestionare a aeroporturilor;
- (f) unității centrale de ATFM;
- (g) unităților ATFM locale;
- (h) coordonatorilor de sloturi de pe aeroporturile coordonate.

*Articolul 2***Definiții**

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile de la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și de la articolul 2 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 14, 22.1.1993, p. 1.

▼B

De asemenea, se aplică următoarele definiții:

1. „măsură de management al fluxului de trafic aerian (măsură ATFM)” înseamnă o măsură luată în vederea gestionării fluxului de trafic aerian și a capacității;
2. „operator” înseamnă o persoană, organizație sau întreprindere care exploatează aeronave sau propune servicii de exploatare a acestora;

▼M1

3. „IFR” înseamnă simbolul utilizat pentru a desemna regulile de zbor instrumental;

▼B

4. „birou de raportare al serviciilor de trafic aerian (ATS)” înseamnă o unitate ATS creată cu scopul de a primi rapoarte referitoare la ATS și la planurile de zbor prezentate înainte de prima livrare a unei autorizații de control al traficului aerian;
5. „unitate locală de gestionare a fluxului de trafic aerian (unitate ATFM locală)” înseamnă o entitate de management al fluxului care acționează în numele uneia sau mai multor alte entități de management al fluxului, ca interfață între unitatea centrală de ATFM și o unitate ATS sau un grup de astfel de unități;
6. „situație critică” înseamnă o situație neobișnuită sau o criză care implică o pierdere considerabilă de capacitate a EATMN, un dezechilibru semnificativ între capacitatea EATMN și cerere sau o disfuncție importantă a fluxului informațional într-una sau mai multe părți ale EATMN;
7. „slot de plecare al gestionării fluxului de trafic aerian (slot de plecare ATFM)” înseamnă o oră de decolare calculată atribuită de unitatea centrală de ATFM cu o marjă de timp gestionată de unitatea ATS locală;
8. „orientarea pe rută și în trafic” înseamnă politicile și procedurile de utilizare a rutelor de către aeronave;
9. „plan de zbor multiplu” înseamnă mai multe planuri de zbor pentru același zbor prevăzut între două aeroporturi;
10. „configurarea sectorului unei unități de servicii de trafic aerian (ATS)” înseamnă descrierea cvadridimensională a unui sector de spațiu aerian sau a unui grup de sectoare de spațiu aerian, ale unei unități ATS, care poate fi exploatată în mod permanent sau temporar;
11. „timp de rulare pe aerodrom” înseamnă valoarea predeterminată a intervalului de timp dintre momentul plecării din zona de staționare și momentul decolării, exprimată în minute și valabilă pe durata operațiunilor aeroportuare normale;
12. „poziția de zbor actualizată” înseamnă poziția unei aeronave, actualizată cu ajutorul datelor de supraveghere, al datelor din planul de zbor sau al rapoartelor de poziție;

▼B

13. „autorizație de control al traficului aerian;” înseamnă autorizația acordată unei aeronave pentru a-și continua activitatea în condițiile specificate de o unitate de control al traficului aerian;
14. „suspendarea planului de zbor” înseamnă procesul inițiat de o entitate care efectuează ATFM pentru a se asigura că operatorul modifică planul de zbor înainte de efectuarea zborului;
15. „serviciu aerian” înseamnă un zbor sau o serie de zboruri pentru transportul de pasageri, de marfă sau de poștă efectuat în schimbul unei remunerații sau în temeiul unei închirieri;
16. „registru de exploatare” înseamnă un registru al sistemului ATFM, transformat într-o bază de date pentru a permite căutarea rapidă a datelor ATFM.

*Articolul 3***Cadrul de gestionare a fluxului de trafic aerian**

(1) Planificarea, coordonarea și execuția măsurilor ATFM de către părțile menționate la articolul 1 alineatul (3) trebuie să respecte dispozițiile OACI specificate în anexă.

(2) ATFM se bazează pe următoarele principii:

(a) Măsurile ATFM:

(i) previn cererea excesivă de trafic aerian în comparație cu capacitatea declarată de control al traficului aerian (ATC) a sectoarelor și aeroporturilor;

(ii) utilizează la maximum capacitatea EATMN, în scopul de a optimiza eficiența EATMN și a reduce la minimum efectele defavorabile operatorilor;

(iii) optimizează capacitatea EATMN pusă la dispoziție prin dezvoltarea și aplicarea măsurilor de ameliorare a capacității de către unitățile ATS;

(iv) sprijină gestionarea situațiilor critice;

(b) unitățile ATFM locale și unitatea centrală de ATFM sunt considerate ca făcând parte din funcția ATFM.

(3) La alocarea sloturilor de plecare ATFM se acordă prioritate zborurilor în ordinea intrării lor planificate în zona în care se aplică măsura ATFM, cu excepția cazului în care anumite împrejurări specifice determină aplicarea unei alte reguli de prioritate, convenită în mod oficial și avantajoasă pentru EATMN.

▼B

Primul paragraf se poate aplica zborurilor care nu pot accepta opțiunea de redirecționare pentru a evita sau a descongiona zonele aglomerate, luând în considerare amplasarea și dimensiunile zonei aglomerate.

*Articolul 4***Obligații generale ale statelor membre**

- (1) Statele membre se asigură că funcția ATFM este disponibilă 24 de ore din 24 pentru toate părțile menționate la articolul 1 alineatul (3).
- (2) Definirea și punerea în aplicare a măsurilor ATFM trebuie să fie compatibile cu cerințele de securitate și de apărare ale statelor membre, pentru a se asigura eficiența planificării, alocării și utilizării spațiului aerian în beneficiul părților menționate la articolul 1 alineatul (3).
- (3) Pentru a optimiza utilizarea spațiului aerian, se stabilesc proceduri consecvente privind cooperarea între părțile implicate în funcția ATFM, unitățile ATS și entitățile implicate în managementul spațiului aerian.
- (4) Se redactează un document comun de referință care să cuprindă politicile, procedurile și descrierea orientării pe rută și în trafic. Dacă este cazul, publicarea disponibilității rutelor în publicațiile naționale de informare în domeniul aeronautic trebuie să fie în deplină concordanță cu respectivul document comun de referință.
- (5) Procedurile comune de solicitare a exceptării de la un slot de plecare ATFM se elaborează în conformitate cu dispozițiile OACI specificate în anexă. Procedurile respective trebuie coordonate cu unitatea centrală de ATFM și publicate în publicațiile naționale de informare în domeniul aeronautic.

*Articolul 5***Obligațiile statelor membre privind unitatea centrală de ATFM**

Statele membre se asigură că unitatea centrală de ATFM:

- (a) optimizează efectele generale asupra performanței EATMN prin planificarea, coordonarea și punerea în aplicare a măsurilor ATFM;
- (b) se consultă cu operatorii în privința definirii măsurilor ATFM;
- (c) asigură, împreună cu unitățile ATFM locale, implementarea efectivă a măsurilor ATFM;

▼B

- (d) identifică, în coordonare cu unitățile ATFM locale, rute alternative pentru a evita sau descongese zonele aglomerate, ținând seama de efectele generale asupra performanței EATMN;
- (e) propune redirecționarea zborurilor ce ar optimiza efectul literei (d);
- (f) furnizează la timp operatorilor și unităților ATS informații cu privire la ATFM, inclusiv:
 - (i) măsurile ATFM planificate;
 - (ii) impactul măsurilor ATFM asupra orei de decolare și profilul de zbor al fiecărui zbor;
- (g) monitorizează cazurile de absență a planurilor de zbor și de înregistrare a unor planuri multiple de zbor;
- (h) suspendă un plan de zbor atunci când, având în vedere marja de timp, slotul de plecare ATFM nu poate fi respectat și nu se cunoaște noua oră estimată de plecare din zona de staționare;
- (i) monitorizează numărul de excepții acordate în conformitate cu articolul 4 alineatul (5).

*Articolul 6***Obligații generale ale unităților ATS**

- (1) Atunci când trebuie aplicată o măsură ATFM, unitățile ATS se coordonează cu unitatea centrală de ATFM prin intermediul unității ATFM locale, pentru a garanta că, prin alegerea măsurii respective, se urmărește optimizarea efectelor generale asupra performanței EATMN.
- (2) Atunci când este necesar, birourile de raportare ale ATS trebuie să faciliteze schimbul de informații între piloți sau operatori și unitatea centrală sau locală de ATFM.
- (3) Unitățile ATS garantează că măsurile ATFM aplicate aeroporturilor sunt coordonate cu organismul corespunzător de gestionare a aeroportului, pentru a asigura eficiența planificării și utilizării aeroportului în beneficiul părților menționate la articolul 1 alineatul (3).

▼B

(4) Unitățile ATS notifică unitățile centrale de ATFM, prin intermediul unității ATFM locale, toate situațiile care ar putea avea un impact asupra capacității de control al traficului aerian sau asupra cererii de trafic aerian.

(5) Unitățile ATS furnizează la timp unității centrale de ATFM următoarele date și actualizări ulterioare, garantând calitatea acestora:

- (a) disponibilitatea spațiului aerian și structurile rutelor;
- (b) configurațiile și activările sectoarelor unității ATS;
- (c) timpii de rulare pe aerodrom;
- (d) capacitatea sectorului de control al traficului aerian și al aeroportului;
- (e) disponibilitatea rutelor, inclusiv cea rezultată din utilizarea flexibilă a spațiului aerian, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2150/2005;
- (f) pozițiile de zbor actualizate;
- (g) devierile de la planurile de zbor;
- (h) disponibilitatea spațiului aerian, inclusiv cea rezultată din utilizarea flexibilă a spațiului aerian, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2150/2005;
- (i) orele de decolare reale.

Datele trebuie puse la dispoziția părților menționate la articolul 1 alineatul (3) și furnizate în mod gratuit către și de către unitatea centrală de ATFM.

(6) Unitatea ATS de pe aeroportul de plecare se asigură că:

- (a) dacă slotul de plecare ATFM se aplică unui zbor, slotul respectiv este inclus în autorizația de control al traficului aerian;
- (b) zborurile respectă sloturile de plecare ATFM;
- (c) zborurile care nu își respectă ora estimată de pornire din zona de staționare, ținând seama de marja de timp stabilită, nu sunt autorizate să decoleze;
- (d) zborurile ale căror planuri de zbor au fost respinse sau suspendate nu sunt autorizate să decoleze.

▼B*Articolul 7***Obligații generale ale operatorilor**

- (1) Fiecare zbor prevăzut trebuie să fie acoperit de un singur plan de zbor. Planul de zbor înregistrat trebuie să reflecte în mod corect profilul zborului prevăzut.
- (2) Toate măsurile ATFM relevante și modificările aduse acestora trebuie incluse în operațiunea de zbor planificată și comunicate pilotului.
- (3) La plecarea de pe un aeroport care nu face obiectul unui slot de plecare ATFM, operatorii sunt responsabili de respectarea orelor estimate de pornire din zona de staționare, ținând seama de marja de timp prevăzută de dispozițiile OACI relevante menționate în anexă.
- (4) Dacă un plan de zbor a fost suspendat în conformitate cu articolul 5 litera (h), operatorul în cauză trebuie să ia măsuri pentru actualizarea sau anularea planului de zbor.

*Articolul 8***Obligații generale ale organismelor de gestionare a aeroporturilor**

Organismele de gestionare a aeroporturilor notifică unității centrale de ATFM, în mod direct sau prin intermediul unității ATFM locale sau al unităților ATS, sau în ambele moduri, toate situațiile care pot afecta capacitatea de control al traficului aerian sau cererea de trafic aerian. Dacă notificarea se face în mod direct, organismele respective informează unitatea ATFM locală și unitățile ATS.

*Articolul 9***Coerența dintre planurile de zbor și sloturile aeroporturilor**

- (1) Statele membre se asigură că, la cererea unui coordonator de sloturi de aeroport sau a unui organism de gestionare a unui aeroport coordonat, unitatea centrală de ATFM sau unitatea ATFM locală le furnizează acestora, înainte de efectuarea unui zbor pe aeroportul respectiv, planul de zbor aprobat al zborului în cauză. Coordonatorii de sloturi de aeroport sau organismele de gestionare ale aeroporturilor coordonate asigură accesul la planurile de zbor aprobate furnizate de unitatea centrală de ATFM sau de unitatea ATFM locală.
- (2) Înaintea zborului, operatorii transmit aeroporturilor de plecare și de sosire informațiile necesare pentru a permite realizarea unei corelări între indicativul de zbor specificat în planul de zbor și cel notificat pentru slotul de aeroport corespunzător.

▼B

(3) Orice operator, organism de gestionare a aeroporturilor și unitate ATS are dreptul de a informa coordonatorul de sloturi de aeroport cu privire la cazurile de exploatare repetată a serviciilor aeriene la ore cu mult diferite față de sloturile de aeroport alocate sau de utilizare a sloturilor într-un mod substanțial diferit față de cel indicat în momentul alocării, dacă acest lucru produce daune aeroportului sau operațiunilor de trafic aerian.

(4) Statele membre se asigură că unitatea centrală de ATFM informează coordonatorii de sloturi de aeroport în legătură cu cazurile de exploatare repetată a serviciilor aeriene la ore cu mult diferite față de sloturile de aeroport alocate sau de utilizare a sloturilor într-un mod substanțial diferit față de cel indicat în momentul alocării, dacă acest lucru produce daune ATFM.

*Articolul 10***Obligații privind situațiile critice**

(1) Statele membre se asigură că procedurile ATFM de gestionare a situațiilor critice sunt stabilite și publicate de unitatea centrală de ATFM pentru a reduce la minimum perturbările EATMN.

(2) Pentru a face față situațiilor critice, unitățile ATS și organismele de gestionare a aeroporturilor sincronizează relevanța și conținutul procedurilor de urgență, inclusiv eventualele ajustări aduse regulilor de prioritate, cu operatorii afectați de evenimente critice.

Printre procedurile de urgență se numără:

- (a) măsuri de organizare și coordonare;
- (b) măsuri ATFM de gestionare a accesului la zonele afectate pentru a preveni cererea excesivă de trafic aerian în comparație cu capacitatea declarată a ansamblului sau a unor părți ale spațiului aerian sau ale aeroporturilor vizate;
- (c) circumstanțe, condiții și proceduri pentru aplicarea regulilor de prioritate pentru zboruri, care respectă interesele esențiale privind politica de securitate sau de apărare a statelor membre;
- (d) măsuri de redresare.

*Articolul 11***Monitorizarea respectării măsurilor ATFM**

(1) Statele membre garantează că, atunci când procentul de respectare a sloturilor de plecare ATFM de pe un aeroport de plecare este de 80 % sau mai mic pe parcursul unui an, unitatea ATS de pe aeroportul respectiv furnizează informații relevante cu privire la cazurile de neconformitate și la măsurile luate pentru a asigura respectarea sloturilor de plecare ATFM. Aceste măsuri se indică într-un raport pe care statul membru în cauză trebuie să îl prezinte Comisiei.

▼B

(2) Unitatea ATS de pe aeroportul vizat transmite informații relevante cu privire la cazurile de nerespectare a respingerii sau a suspendării planurilor de zbor pe acel aeroport și la măsurile luate pentru a asigura respectarea acestora. Aceste măsuri se indică într-un raport pe care statul membru în cauză trebuie să îl prezinte Comisiei.

(3) Statele membre garantează că:

(a) unitatea centrală de ATFM trimite o notificare statului membru care acordă excepții în proporție de peste 0,6 % din totalul plecărilor anuale din statul membru respectiv;

(b) în cazul în care un stat membru primește o notificare în temeiul literei (a), acesta întocmește și înaintează Comisiei un raport cu informații detaliate privind excepțiile acordate.

(4) Statele membre garantează că, în cazul identificării unei neconformități cu măsurile ATFM, rezultate din aplicarea articolului 5 litera (g), unitatea centrală de ATFM informează operatorul cu privire la acest lucru.

(5) Pentru fiecare caz de neconformitate cu măsurile ATFM, operatorii trimit unității centrale de ATFM un raport prezentând în detaliu circumstanțele care au dus la absența unui plan de zbor sau la înregistrarea unor planuri de zbor multiple, precum și măsurile luate pentru a corecta această situație.

(6) Statele membre garantează că unitatea centrală de ATFM întocmește un raport anual cu informații detaliate referitoare la absența planurilor de zbor sau la înregistrarea unor planuri de zbor multiple și că raportul respectiv este prezentat Comisiei.

(7) Statele membre analizează anual conformitatea cu măsurile ATFM pentru a garanta că părțile menționate la articolul 1 alineatul (3) respectă măsurile respective într-o măsură mai mare.

*Articolul 12***Evaluarea performanței**

(1) La punerea în aplicare a articolului 11, statele membre se asigură că unitatea centrală de ATFM întocmește rapoarte anuale care să indice calitatea ATFM și care trebuie să conțină informații privind:

(a) cauzele măsurilor ATFM;

(b) impactul măsurilor ATFM;

(c) conformitatea cu măsurile ATFM;

(d) contribuțiile părților menționate la articolul 1 alineatul (3) la optimizarea efectului general al rețelei.

(2) Statele membre se asigură că unitatea centrală de ATFM creează și întreține o arhivă care conține datele ATFM enumerate la articolul 6 alineatul (5), planuri de zbor, registre de exploatare și date contextuale relevante.

▼B

Datele menționate în primul paragraf se păstrează timp de 2 ani de la data transmiterii lor și se pun la dispoziția Comisiei, a statelor membre, a unităților ATS și a operatorilor.

Aceste date trebuie puse la dispoziția coordonatorilor și operatorilor de aeroporturi pentru a-i sprijini în evaluarea periodică a capacității declarate.

*Articolul 13***Cerințe de siguranță**

Statele membre garantează că, înainte de orice modificare semnificativă a sistemelor și procedurilor ATFM, se efectuează o evaluare a siguranței, care include identificarea, evaluarea și atenuarea riscurilor, precum și evaluarea unui proces de gestionare a siguranței care vizează întregul ciclu de viață al sistemului de management al traficului aerian.

*Articolul 14***Cerințe suplimentare**

(1) Statele membre garantează că personalul părților menționate la articolul 1 alineatul (3) implicat în activitățile ATFM:

- (a) este informat în mod corespunzător cu privire la dispozițiile prezentului regulament;
- (b) beneficiază de pregătire adecvată și dispune de competențele necesare pentru a-și îndeplini atribuțiile.

(2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a garanta că părțile menționate la articolul 1 alineatul (3) responsabile cu funcțiile ATFM:

- (a) elaborează și actualizează manuale de operare care conțin instrucțiunile și informațiile necesare pentru a permite personalului lor operațional să aplice dispozițiile prezentului regulament;
- (b) se asigură că manualele respective sunt coerente, accesibile și ținute la zi, actualizarea și distribuția lor făcând obiectul unui management adecvat al calității și al configurării documentației;
- (c) se asigură că metodele de lucru și procedurile de operare sunt conforme cu prezentul regulament.

*Articolul 15***Sancțiuni**

Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și iau măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile trebuie să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre notifică acele dispoziții Comisiei până cel mai târziu la 26 septembrie 2011 și o informează fără întârziere cu privire la orice modificare ulterioară a acelor dispoziții.

▼B

Articolul 16

Intrare în vigoare și aplicare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 26 septembrie 2011.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

▼ M2

ANEXĂ

Lista dispozițiilor OACI referitoare la managementul fluxurilor de trafic aerian**▼ M3**

1. Capitolul 3 punctul 3.7.5 (*Air Traffic Flow Management*) din anexa 11 la Convenția de la Chicago – *Air Traffic Services* (a 14-a ediție, iulie 2016, încorporând modificarea nr. 50A).
2. Capitolul 3 (*ATS system capacity and air traffic flow management*) din Doc. 4444 al OACI, intitulat *Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM)* (a 16-a ediție, 2016, încorporând modificarea nr. 7A).

▼ M2

3. Capitolul 8 punctul 8.3 (*Exemptions from ATFM slot allocation*) din Doc 7030, *European (EUR) Regional Supplementary Procedures* al OACI (a 5-a ediție, 2008).
4. Capitolul 8 punctul 8.4.1 litera (c) (*Aircraft operator adherence to ATFM measures*) din Doc 7030, *European (EUR) Regional Supplementary Procedures* al OACI (a 5-a ediție, 2008).
5. Capitolul 2 punctul 2.3.2 (*Changes to EOBT*) din Doc 7030, *European (EUR) Regional Supplementary Procedures* al OACI (a 5-a ediție, 2008).