

Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

► **B**

REGLAMENTO (UE) N° 255/2010 DE LA COMISIÓN

de 25 marzo de 2010

por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 80 de 26.3.2010, p. 10)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
► <u>M1</u>	Reglamento de Ejecución (UE) n° 923/2012 de la Comisión de 26 de septiembre de 2012	L 281	1	13.10.2012
► <u>M2</u>	Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1006 de la Comisión de 22 de junio de 2016	L 165	8	23.6.2016
► <u>M3</u>	Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2159 de la Comisión de 20 de noviembre de 2017	L 304	45	21.11.2017



REGLAMENTO (UE) N° 255/2010 DE LA COMISIÓN

de 25 marzo de 2010

por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de
afluencia del tránsito aéreo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece los requisitos para la gestión de afluencia del tránsito aéreo (en lo sucesivo, «ATFM») a fin de optimizar la capacidad disponible de la red europea de gestión del tránsito aéreo (en lo sucesivo, «EATMN») y mejorar los procesos ATFM.

2. El presente Reglamento se aplicará, en el espacio aéreo contemplado en el artículo 1, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 551/2004:

- a) a todos los vuelos que tengan previsto operar u operen como tránsito aéreo general y de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos (en lo sucesivo, «IFR»), en parte o en su totalidad;
- b) a todas las fases de los vuelos a que se refiere la letra a) y a la gestión del tránsito aéreo.

3. El presente Reglamento se aplicará a las siguientes partes, o a los agentes que actúen en su nombre, implicadas en los procesos ATFM:

- a) operadores de aeronaves;
- b) unidades de servicios de tránsito aéreo (en lo sucesivo, «ATS»), incluidas las oficinas de notificación ATS y los servicios de control de aeródromo;
- c) servicios de información aeronáutica;
- d) entidades implicadas en la gestión del espacio aéreo;
- e) organismos gestores de aeropuertos;
- f) unidad central ATFM;
- g) unidades locales ATFM;
- h) coordinadores de franjas de los aeropuertos coordinados.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento se aplicarán las definiciones del artículo 2 del Reglamento (CE) n° 549/2004 y del artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ DO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

▼B

Asimismo, se entenderá por:

- 1) «medida de gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM)», las medidas adoptadas para realizar la gestión de afluencia de tránsito aéreo y a la gestión de la capacidad;
- 2) «operador», una persona, entidad o empresa que se dedica o se ofrece a operar aeronaves;

▼M1

- 3) «IFR», símbolo utilizado para designar las reglas de vuelo por instrumentos;

▼B

- 4) «oficina de notificación de servicios de tránsito aéreo (ATS)», la unidad de ATS creada para recibir notificaciones sobre los ATS y los planes de vuelo presentados antes de la primera entrega de una autorización de control de tránsito aéreo;
- 5) «unidad local de gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM)», un cargo de gestión de afluencia que actúe en nombre de una o varias entidades de gestión de afluencia como interfaz entre la unidad central ATFM y una unidad ATS o un grupo de dichas unidades;
- 6) «situación crítica», la situación o crisis inhabitual que suponga una pérdida importante de capacidad de la EATMN o un desequilibrio importante entre la capacidad de la EATMN y la demanda o un fallo importante en el flujo de información en una o varias partes de la EATMN;
- 7) «franja de salida de gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM)», la hora calculada de despegue asignada por la unidad central ATFM con una tolerancia horaria gestionada por la unidad local ATS;
- 8) «rutas y orientación del tránsito», las políticas y los procedimientos para la utilización de rutas por la aeronave;
- 9) «plan de vuelo múltiple», más de un plan de vuelo para un mismo vuelo previsto entre dos aeropuertos;
- 10) «configuración de sector de una unidad de servicios de tránsito aéreo (ATS)», la descripción en cuatro dimensiones del sector del espacio aéreo de una unidad ATS, o grupo de sectores, que puedan ser operados con carácter permanente o temporal;
- 11) «tiempo de rodaje en el aeródromo», el valor temporal predeterminado desde la retirada de calzos hasta el despegue, expresado en minutos y válido durante las operaciones aeroportuarias normales;
- 12) «posición de vuelo actualizada», la posición de vuelo, actualizada mediante datos de supervisión, datos del plan de vuelo o informes de posición;

▼B

- 13) «autorización de control de tránsito aéreo», la autorización necesaria para que una aeronave circule de acuerdo con condiciones establecidas por una unidad de control de tránsito aéreo;
- 14) «suspensión del plan de vuelo», el proceso iniciado por la entidad que procede a la ATFM para garantizar que el operador modifique el plan de vuelo antes de la ejecución del vuelo;
- 15) «servicio aéreo», un vuelo o una serie de vuelos para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o del pago de un alquiler;
- 16) «libro de explotación», el libro del sistema ATFM, convertido en base de datos para permitir una búsqueda rápida de los datos ATFM.

*Artículo 3***Marco de la gestión de afluencia del tránsito aéreo**

1. La planificación, coordinación y ejecución de las medidas ATFM por las partes mencionadas en el artículo 1, apartado 3, se ajustarán a las disposiciones de la OACI especificadas en el anexo.
2. La ATFM se regirá por los principios siguientes:
 - a) el propósito de las medidas ATFM será:
 - i) evitar una demanda excesiva de tránsito aéreo en comparación con la capacidad declarada de control del tránsito aéreo de los sectores y aeropuertos,
 - ii) utilizar la capacidad de la EATMN en toda la medida de lo posible a fin de optimizar la eficiencia de la EATMN y minimizar los efectos adversos para los operadores,
 - iii) optimizar la capacidad de la EATMN puesta a disposición mediante el desarrollo y la aplicación de medidas de mejora de la capacidad por las unidades ATS,
 - iv) apoyar la gestión de las situaciones críticas;
 - b) las unidades ATFM locales y la unidad central ATFM se considerarán parte de la función ATFM.
3. La asignación de franjas de salida ATFM dará prioridad a los vuelos de conformidad con el orden de su entrada prevista en el lugar en el que se aplique la medida ATFM, salvo circunstancias específicas que requieran la aplicación de una norma de prioridad distinta, que será aceptada oficialmente y en beneficio de la EATMN.

▼B

El párrafo primero podrá aplicarse a los vuelos que no puedan aceptar la opción de reencaminamiento para evitar o aliviar las zonas congestionadas, teniendo en cuenta la ubicación y la magnitud de la zona congestionada.

*Artículo 4***Obligaciones generales de los Estados miembros**

1. Los Estados miembros garantizarán que todas las partes mencionadas en el artículo 1, apartado 3, puedan disponer de la función ATFM durante las veinticuatro horas del día.
2. La definición y aplicación de las medidas ATFM serán compatibles con los requisitos de seguridad y defensa de los Estados miembros, a fin de garantizar la eficiencia en la planificación, asignación y utilización del espacio aéreo para beneficio de las partes mencionadas en el artículo 1, apartado 3.
3. Se establecerán procedimientos coherentes para la cooperación entre las partes implicadas en la función ATFM, las unidades ATS y las entidades implicadas en la gestión del espacio aéreo, a fin de optimizar la utilización del mismo.
4. Se elaborará un documento de referencia común con las políticas, los procedimientos y la descripción de rutas y orientación del tránsito. Si procede, la publicación de disponibilidad de rutas en la publicación nacional de información aeronáutica será plenamente coherente con este documento de referencia común.
5. Los procedimientos comunes para solicitar la exención de una franja de salida ATFM se establecerán de conformidad con las disposiciones de la OACI especificadas en el anexo. Dichos procedimientos se coordinarán con la unidad central ATFM y se publicarán en publicaciones nacionales de información aeronáutica.

*Artículo 5***Obligaciones de los Estados miembros ante la unidad central ATFM**

Los Estados miembros garantizarán que la unidad central ATFM:

- a) optimice los efectos generales en las prestaciones de la EATMN mediante la planificación, coordinación y aplicación de las medidas ATFM;
- b) consulte a los operadores para la definición de medidas ATFM;
- c) garantice la aplicación efectiva de las medidas ATFM, junto con las unidades locales ATFM;

▼B

- d) en coordinación con las unidades locales ATFM, identifique rutas alternativas para evitar o aliviar las zonas congestionadas, teniendo en cuenta los efectos generales en las prestaciones de la EATMN;
- e) ofrezca un reencaminamiento a los vuelos que permita optimizar el efecto de la letra d);
- f) proporcione información oportuna sobre la ATFM a los operadores de las unidades ATS, lo cual incluye:
 - i) las medidas ATFM previstas,
 - ii) el impacto de las medidas ATFM en la hora de despegue y en el perfil de vuelo de cada vuelo;
- g) controle cuántas ausencias de plan de vuelo y cuántos planes de vuelo múltiples se han presentado;
- h) suspenda un plan de vuelo cuando, teniendo en cuenta la tolerancia temporal, no pueda respetarse la franja de salida ATFM y no se conozca la nueva hora fuera de calzos estimada;
- i) controle el número de exenciones concedidas con arreglo al artículo 4, apartado 5.

*Artículo 6***Obligaciones generales de las unidades ATS**

1. Cuando deba aplicarse una medida ATFM, las unidades ATS se coordinarán, mediante la unidad ATFM local, con la unidad central ATFM a fin de garantizar que se elija la medida que permita optimizar los efectos generales de las prestaciones para la EATMN.
2. Si procede, las oficinas de notificación ATS facilitarán el intercambio de información entre pilotos u operadores y la unidad local o central ATFM.
3. Las unidades ATS garantizarán que las medidas ATFM aplicadas a los aeropuertos se coordinen con el organismo gestor del aeropuerto de que se trate, a fin de asegurar la eficiencia en la planificación y utilización aeroportuaria para beneficio de las partes mencionadas en el artículo 1, apartado 3.

▼B

4. Las unidades ATS notificarán a la unidad central ATFM, por medio de la unidad local ATFM, todas las incidencias que puedan afectar a la capacidad de control del tránsito aéreo o a la demanda de tránsito aéreo.

5. Las unidades ATS facilitarán de forma oportuna a la unidad central ATFM los siguientes datos y sus actualizaciones posteriores, garantizando su calidad:

- a) disponibilidad del espacio aéreo y estructuras de las rutas;
- b) configuraciones y activaciones de sector de la unidad ATS;
- c) tiempos de rodaje en el aeródromo;
- d) capacidades del sector de control del tránsito aéreo y del aeropuerto;
- e) disponibilidad de ruta, incluida la disponibilidad mediante la aplicación de la utilización flexible del espacio aéreo con arreglo al Reglamento (CE) n° 2150/2005;
- f) posiciones de vuelo actualizadas;
- g) desviaciones de los planes de vuelo;
- h) disponibilidad del espacio aéreo, incluida la disponibilidad mediante la aplicación de la utilización flexible del espacio aéreo con arreglo al Reglamento (CE) n° 2150/2005;
- i) tiempos reales de despegue de los vuelos.

Los datos se pondrán a disposición de las partes contempladas en el artículo 1, apartado 3, y se facilitarán de forma gratuita a la unidad central ATFM, y por medio de esta.

6. La unidad ATS en el aeropuerto de salida garantizará que:

- a) si un vuelo está sujeto a una franja de salida ATFM, dicha franja quede incluida como parte de la autorización de control de tránsito aéreo;
- b) los vuelos respeten las franjas de salida ATFM;
- c) los vuelos que no respeten su hora fuera de calzos estimada, teniendo en cuenta la tolerancia temporal establecida, no reciban la autorización de despegue;
- d) los vuelos cuyo plan de vuelo haya sido rechazado o suspendido no reciban la autorización de despegue.

▼B*Artículo 7***Obligaciones generales de los operadores**

1. Cada vuelo previsto estará cubierto por un plan de vuelo único. El plan de vuelo presentado reflejará correctamente el perfil de vuelo previsto.
2. Todas las medidas ATFM pertinentes y cambios de las mismas se incorporarán a la operación de vuelo prevista y se comunicarán al piloto.
3. En la salida de aeropuertos que no estén sujetos a franjas de salida ATFM, los operadores serán responsables del cumplimiento de su hora fuera de calzos estimada, teniendo en cuenta la tolerancia temporal establecida en las disposiciones pertinentes de la OACI especificadas en el anexo.
4. Si se suspende un plan de vuelo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, letra h), el operador afectado se encargará de actualizar o anular el plan de vuelo.

*Artículo 8***Obligaciones generales de los organismos gestores de aeropuertos**

Los organismos gestores de aeropuertos notificarán a la unidad central ATFM, directamente o por medio de la unidad local ATFM y de las unidades ATS o ambas, todas las incidencias que puedan afectar a la capacidad de control del tránsito aéreo o a la demanda de tránsito aéreo. Informarán a la unidad local ATFM y a las unidades ATS si se procede a una notificación directa.

*Artículo 9***Coherencia entre los planes de vuelo y las franjas aeroportuarias**

1. Los Estados miembros garantizarán que, a petición de un coordinador de franjas aeroportuarias o de un organismo gestor de un aeropuerto coordinado, la unidad central ATFM o la unidad local ATFM facilite a los Estados miembros el plan de vuelo aceptado de un vuelo operado en dicho aeropuerto, antes de que tal vuelo se realice. Los coordinadores de franjas aeroportuarias o los organismos gestores de aeropuertos coordinados se encargarán del acceso a los planes de vuelo aceptados facilitados por la unidad central ATFM o la unidad local ATFM.
2. Antes del vuelo, los operadores facilitarán a los aeropuertos de salida y llegada la información necesaria que permita establecer una correlación entre el designador de vuelo indicado en el plan de vuelo y el notificado para la franja aeroportuaria correspondiente.

▼B

3. Cualquier operador, organismo gestor de aeropuerto y unidad ATS podrá notificar al coordinador de franjas aeroportuarias la operación reiterada de servicios aéreos en horas significativamente distintas de las franjas aeroportuarias asignadas o con la utilización de franjas de una forma significativamente distinta a la indicada en el momento de su asignación para evitar perjuicios a operaciones aeroportuarias o de tráfico aéreo.

4. Los Estados miembros garantizarán que la unidad central ATFM notifique a los coordinadores de franjas aeroportuarias la operación reiterada de servicios aéreos en horas significativamente distintas de las franjas aeroportuarias asignadas o con la utilización de franjas de una forma significativamente distinta a la indicada en el momento de su asignación para evitar perjuicios a la ATFM.

*Artículo 10***Obligaciones en materia de situaciones críticas**

1. Los Estados miembros garantizarán que la unidad central ATFM establezca y publique los procedimientos ATFM de gestión de situaciones críticas para reducir al mínimo las perturbaciones de la EATMN.

2. En la preparación ante situaciones críticas, las unidades ATS y los organismos gestores de aeropuertos coordinarán con los operadores afectados por las situaciones críticas la pertinencia y el contenido de los procedimientos de contingencia, incluidas las posibles modificaciones de las normas de prioridad.

Los procedimientos de contingencia incluirán:

- a) acuerdos de organización y coordinación;
- b) medidas ATFM para gestionar el acceso a las zonas afectadas, a fin de evitar una demanda de tránsito aéreo excesiva en comparación con la capacidad declarada de la totalidad o parte del espacio aéreo o de los aeropuertos afectados;
- c) circunstancias, condiciones y procedimientos para la aplicación de normas de prioridad de los vuelos que se ajusten a los intereses esenciales de las políticas de seguridad o defensa de los Estados miembros;
- d) acuerdos de recuperación.

*Artículo 11***Control del cumplimiento de las medidas ATFM**

1. Los Estados miembros garantizarán que, cuando el respeto de las franjas de salida ATFM de un aeropuerto de salida sea equivalente o inferior a un 80 % durante un año, la unidad ATS de dicho aeropuerto facilite información pertinente sobre el incumplimiento y sobre las medidas adoptadas para garantizar el respeto de las franjas de salida ATFM. Dichas acciones se indicarán en un informe que el Estado miembro de que se trate presentará a la Comisión.

▼B

2. La unidad ATS del aeropuerto de que se trate facilitará información pertinente sobre cualquier fallo en el respeto de denegaciones o suspensiones de planes de vuelo en dicho aeropuerto y sobre las medidas adoptadas para garantizar ese respecto. Dichas acciones se indicarán en un informe que el Estado miembro de que se trate presentará a la Comisión.
3. Los Estados miembros garantizarán que:
 - a) la unidad central ATFM avise a los Estados miembros que concedan exenciones superiores a un 0,6 % de las salidas anuales de dicho Estado miembro;
 - b) cuando un Estado miembro haya sido avisado de conformidad con la letra a), se elabore un informe con los detalles de las exenciones concedidas, que deberán presentar a la Comisión.
4. Los Estados miembros garantizarán que, si se observa un incumplimiento de las normas AFTM resultante de la aplicación de lo dispuesto en el artículo 5, letra g), la unidad central ATFM avisará al operador de dicho incumplimiento.
5. Los operadores presentarán un informe a la unidad central ATFM sobre cada incumplimiento de las medidas AFTM, en el que se incluyan detalles de las circunstancias que hayan dado lugar a la ausencia de plan de vuelo o a planes de vuelo múltiples y con las medidas adoptadas para corregir dicho incumplimiento.
6. Los Estados miembros garantizarán que la unidad central ATFM elabore un informe anual con detalles sobre las ausencias de plan de vuelo o los planes de vuelo múltiples presentados y que dicho informe se presente a la Comisión.
7. Los Estados miembros procederán a una revisión anual del respeto de las medidas ATFM para garantizar que las partes contempladas en el artículo 1, apartado 3 mejoran el nivel de respeto de dichas medidas.

*Artículo 12***Evaluación de resultados**

1. Al aplicar el artículo 11, los Estados miembros garantizarán que la unidad central ATFM elabore informes anuales en los que se indique la calidad de la ATFM, en los que se incluirán:
 - a) las causas de las medidas ATFM;
 - b) el impacto de las medidas ATFM;
 - c) el respeto de las medidas ATFM;
 - d) las contribuciones de las partes mencionadas en el artículo 1, apartado 3, para optimizar el efecto general de la red.
2. Los Estados miembros garantizarán que la unidad central ATFM cree y mantenga un archivo de los datos ATFM mencionados en el artículo 6, apartado 5, planes de vuelo, libros de explotación y datos contextuales pertinentes.

▼B

Los datos mencionados en el primer párrafo se mantendrán durante dos años después de su presentación y se pondrán a disposición de la Comisión, los Estados miembros, las unidades ATS y los operadores.

Dichos datos se pondrán a disposición de los coordinadores y operadores de aeropuertos para sustentar su evaluación periódica de la capacidad declarada.

*Artículo 13***Requisitos de seguridad**

Los Estados miembros garantizarán que se proceda a una evaluación de seguridad, que incluya determinación del peligro y evaluación y mitigación de riesgos, antes de introducir cambios significativos en los sistemas y procedimientos ATFM, con inclusión de una evaluación del proceso de gestión de la seguridad que se refiera a todo el ciclo de vida del sistema de gestión del tránsito aéreo.

*Artículo 14***Requisitos adicionales**

1. Los Estados miembros garantizarán que el personal de las partes mencionadas en el artículo 1, apartado 3, implicadas en actividades ATFM:

- a) esté debidamente informado de las disposiciones del presente Reglamento;
- b) reciba la formación adecuada y sea competente para el desempeño de sus cometidos.

2. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las partes mencionadas en el artículo 1, apartado 3, con responsabilidades para funciones ATFM:

- a) elaboren y mantengan manuales de operaciones con las instrucciones y la información necesarias para que su personal de operaciones aplique las disposiciones del presente Reglamento;
- b) se aseguren de que dichos manuales son coherentes y se mantienen accesibles y actualizados, y de que su actualización y distribución están sujetas a una gestión adecuada desde el punto de vista de la calidad y la configuración de la documentación;
- c) velen por que los métodos de trabajo y procedimientos operativos se atengan al presente Reglamento.

*Artículo 15***Sanciones**

Los Estados miembros establecerán las normas sobre las sanciones aplicables en caso de infracción de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán las medidas necesarias para garantizar su cumplimiento. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros comunicarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el 26 de septiembre de 2011 y le notificarán sin demora cualquier modificación que las afecte.

▼B

Artículo 16

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Se aplicará a partir del 26 de septiembre de 2011.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

▼ M2*ANEXO***Lista de las disposiciones OACI a efectos de la gestión del flujo de tráfico aéreo****▼ M3**

1. Capítulo 3, apartado 3.7.5 (Gestión de afluencia del tránsito aéreo) del anexo 11 del Convenio de Chicago — Servicios de tránsito aéreo (14.^a edición de julio de 2016, que incorpora la enmienda n.º 50A).
2. Capítulo 3 (Capacidad ATS y Gestión de afluencia del tránsito aéreo) del Doc. 4444 de la OACI, Procesos para los Servicios de Navegación (PANS-ATM) (16.^a edición de 2016, que incorpora la enmienda n.º 7A).

▼ M2

3. Capítulo 8, apartado 8.3 (Exenciones de la asignación de franjas ATFM) del Doc 7030 de la OACI, Procedimientos suplementarios regionales Europa (EUR) (quinta edición, 2008).
4. Capítulo 8, apartado 8.4 1.c) (Adhesión del operador de la aeronave a las medidas ATFM) del Doc 7030 de la OACI, Procedimientos suplementarios regionales Europa (EUR) (quinta edición, 2008).
5. Capítulo 2, apartado 2.3.2 (Cambios de la hora prevista de fuera calzos) del Doc 7030 de la OACI, Procedimientos suplementarios regionales Europa (EUR) (quinta edición, 2008).