Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B**

RÈGLEMENT (UE) Nº 255/2010 DE LA COMMISSION

du 25 mars 2010

établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(JO L 80 du 26.3.2010, p. 10)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012	L 281	1	13.10.2012

▼B

RÈGLEMENT (UE) Nº 255/2010 DE LA COMMISSION

du 25 mars 2010

établissant des règles communes relatives à la gestion des courants de trafic aérien

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) nº 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien») ([1]), et notamment son article 6, paragraphe 7,

considérant ce qui suit:

(1) La Commission doit établir des mesures relatives à la gestion des courants de trafic aérien (ci-après «ATFM») de manière à optimiser les capacités d'utilisation de l'espace aérien disponibles et à améliorer les opérations de gestion des courants de trafic aérien.

(2) En vertu de l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ([2]), l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) a été mandatée pour élaborer des mesures d'exécution relatives à la gestion des courants de trafic aérien. Le présent règlement se fonde sur le rapport de mandat du 7 décembre 2007.

(3) Il est essentiel que des règles et des procédures spécifiques soient mises en œuvre de manière uniforme dans le ciel unique européen afin de parvenir à une utilisation optimale des capacités de contrôle du trafic aérien par une gestion et une exploitation efficaces de la fonction ATFM.

(4) Le présent règlement ne doit pas s'appliquer aux opérations et à l'entraînement militaires visés à l'article 1er, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 549/2004. Toutefois, les appareils militaires exploités selon les règles de la circulation aérienne générale doivent être soumis aux mesures ATFM pour tous les vols qui sont effectués ou qu'il est prévu d'effectuer dans des espaces aériens ou des aéroports auxquels des mesures ATFM sont applicables.

(5) Conformément à l'article 13 du règlement (CE) nº 549/2004, la définition et la mise en œuvre de mesures ATFM doivent laisser aux États membres la possibilité de sauvegarder des intérêts essentiels relevant de leur politique de sécurité ou de défense.

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.
([2]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

▼B

(6) Une unité centrale unique d'ATFM a été créée par Eurocontrol aux fins de la planification, de la coordination et de l'exécution de mesures ATFM, compte tenu des recommandations du plan de navigation aérienne de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Les États membres doivent être tenus de prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que l'unité centrale d'ATFM optimise l'effet global des mesures ATFM sur le réseau européen de gestion du trafic aérien.

(7) Les mesures ATFM doivent être basées sur des principes établis par l'OACI. Tous les participants à l'ATFM doivent respecter des règles qui garantissent que la capacité de contrôle de trafic aérien est utilisée de manière sûre et au maximum.

(8) Les mesures ATFM doivent tenir compte de la disponibilité des routes et de l'espace aérien notamment par l'application d'une gestion souple de l'espace aérien par toutes les parties concernées, y compris la cellule de gestion de l'espace aérien, prévue par le règlement (CE) nº 2150/2005 du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien ([1]).

(9) Afin d'optimiser la capacité disponible du réseau européen de gestion du trafic aérien, y compris en ce qui concerne les aéroports, il convient d'instaurer des procédures visant à mieux coordonner les créneaux horaires des aéroports et les plans de vol.

(10) Il convient de laisser aux États membres et aux parties qui participent aux procédures ATFM suffisamment de temps pour se conformer aux exigences de gestion des courants de trafic aérien.

(11) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité du ciel unique,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement définit les exigences de gestion des courants de trafic aérien (ci-après «ATFM») afin d'optimiser l'utilisation de la capacité disponible du réseau européen de gestion du trafic aérien et d'améliorer les procédures de gestion des courants de trafic aérien.

2. Le présent règlement est applicable à l'intérieur de l'espace aérien visé à l'article 1er, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 551/2004:

a) à tous les vols qu'il est prévu d'effectuer ou qui sont effectués au titre de la circulation aérienne générale et, en totalité ou en partie, conformément aux règles de vol aux instruments en vigueur;

b) à toutes les phases des vols visés au point a) et de la gestion du trafic aérien.

([1]) JO L 342 du 24.12.2005, p. 20.

▼B

3. Le présent règlement s'applique aux parties suivantes, ainsi qu'aux agents agissant pour le compte de ces parties, qui participent aux procédures ATFM, à savoir:

a) aux exploitants d'aéronefs;

b) aux unités de services de la circulation aérienne (ci-après «ATS»), y compris les bureaux de piste des services de la circulation aérienne et les services de contrôle d'aérodrome;

c) aux services d'information aéronautique;

d) aux entités participant à la gestion de l'espace aérien;

e) aux organismes de gestion des aéroports;

f) à l'unité centrale d'ATFM;

g) aux unités ATFM locales;

h) aux coordonnateurs de créneaux des aéroports coordonnés.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 2 du règlement (CE) nº 549/2004 et à l'article 2 du règlement (CEE) nº 95/93 du Conseil ([1]), s'appliquent.

En outre, on entend par:

1) «mesure de gestion des courants de trafic aérien» (ou «mesure ATFM»), une mesure prise pour gérer le contrôle du trafic aérien et les capacités;

2) «exploitant», une personne, une organisation ou une entreprise qui se livre ou se propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs;

▼M1

3) «IFR», l'abréviation utilisée pour désigner les règles de vol aux instruments;

▼B

4) «bureau de piste des services de la circulation aérienne», une unité ATS chargée de recevoir des comptes rendus concernant les services de la circulation aérienne et des plans de vol déposés avant la première délivrance d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne;

5) «unité locale de gestion des courants de trafic aérien» (ou «unité locale ATFM»), une entité de gestion des courants agissant pour le compte d'une ou de plusieurs autres entités de gestion des courants en tant qu'interface entre l'unité centrale d'ATFM et une unité ATS ou un groupe d'unités ATS;

6) «événement critique», une situation inhabituelle ou une crise entraînant une perte de capacité importante du réseau européen de gestion du trafic aérien, ou un déséquilibre important entre la capacité et la demande du réseau européen de gestion du trafic aérien, ou une défaillance importante des flux d'information dans une ou plusieurs parties du réseau européen de gestion du trafic aérien;

([1]) JO L 14 du 22.1.1993, p. 1.

▼B

7) «créneau de départ de gestion des courants de trafic aérien» (ou «créneau de départ ATFM»), une heure de décollage calculée attribuée par l'unité centrale d'ATFM avec une marge de temps gérée par l'unité ATS locale;

8) «orientation des routes et du trafic», les politiques et procédures d'utilisation des routes par les aéronefs;

9) «plan de vol multiple», plusieurs plans de vol pour le même vol qu'il est prévu d'effectuer entre deux aéroports;

10) «configuration du secteur d'une unité des services de la circulation aérienne» (ou «configuration du secteur d'une unité ATS»), la description quadridimensionnelle du secteur ou du groupe de secteurs d'espace aérien d'une unité ATS exploité de manière permanente ou provisoire;

11) «durée de circulation au sol», la durée prédéterminée, en minutes, depuis le départ de l'aire de stationnement jusqu'au décollage, valable lors de l'exploitation normale de l'aéroport;

12) «position de vol actualisée», la position de l'aéronef telle qu'actualisée par les données de surveillance, les données de plans de vol ou les rapports de position;

13) «autorisation du contrôle de la circulation aérienne», une autorisation donnée à un aéronef de poursuivre sa route dans des conditions déterminées, par un organisme de contrôle de la circulation aérienne;

14) «suspension du plan de vol», la procédure engagée par une entité exécutant l'ATFM afin de veiller à ce que l'exploitant apporte une modification au plan de vol avant que le vol ait lieu;

15) «service aérien», un vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux ou en vertu d'une location, des passagers, du fret ou du courrier;

16) «registre d'exploitation», un registre du système ATFM, transformé en base de données afin de permettre des recherches rapides dans les données ATFM.

Article 3

Cadre de la gestion des courants de trafic aérien

1. La planification, la coordination et l'exécution des mesures ATFM par les parties visées à l'article 1er, paragraphe 3, sont conformes aux dispositions de l'OACI figurant en annexe.

2. La gestion des courants de trafic aérien est régie par les principes ci-après:

a) Les mesures ATFM:

i) préviennent une demande excessive de trafic aérien par rapport à la capacité déclarée de contrôle de trafic aérien des secteurs et des aéroports;

▼B

ii) utilisent au maximum les capacités du réseau européen de gestion du trafic aérien afin d'optimiser l'efficacité de ce réseau et de réduire au minimum les inconvénients sur les exploitants;

iii) optimisent les capacités du réseau européen de gestion du trafic aérien rendues disponibles par le développement et la mise en œuvre de mesures de renforcement des capacités prises par les unités ATS;

iv) apportent une aide à la gestion des événements critiques.

b) Les unités ATFM locales et l'unité centrale d'ATFM sont considérées comme faisant partie de la fonction ATFM.

3. L'attribution des créneaux de départ ATFM donne priorité aux vols selon l'ordre de leur entrée prévue dans le lieu où s'applique la mesure ATFM, sauf si des circonstances particulières obligent à appliquer des règles de priorité différentes officiellement convenues et présentant un avantage pour le réseau européen de gestion du trafic aérien.

Le premier alinéa peut être appliqué aux vols qui ne peuvent accepter l'option de déroutement pour éviter ou soulager des zones encombrées, compte tenu de l'emplacement et de l'étendue de la zone encombrée.

Article 4

Obligations générales des États membres

1. Les États membres veillent à ce que la fonction ATFM soit accessible, 24 heures sur 24, aux parties visées à l'article 1er, paragraphe 3.

2. La définition et la mise en œuvre des mesures ATFM sont compatibles avec les exigences en matière de sécurité et de défense des États membres afin d'assurer l'efficacité de la planification, de l'attribution et de l'utilisation de l'espace aérien au bénéfice des parties visées à l'article 1er, paragraphe 3.

3. Des procédures cohérentes sont établies aux fins de la coopération entre les parties qui participent à la fonction ATFM, les unités ATS et les entités qui participent à la gestion de l'espace aérien afin d'optimiser l'utilisation de l'espace aérien.

4. Un document de référence commun précisant les politiques, les procédures et la description de l'orientation des routes et du trafic est élaboré. Le cas échéant, la publication de la disponibilité des routes dans les publications nationales d'information aéronautique est pleinement conforme à ce document de référence commun.

5. Les procédures communes de demande d'exemption d'un créneau de départ ATFM sont élaborées conformément aux dispositions de l'OACI figurant en annexe. Ces procédures sont établies en coopération avec l'unité centrale d'ATFM et publiées dans les publications nationales d'information aéronautique.

▼B

Article 5

Obligations des États membres relatives à l'unité centrale d'ATFM

Les États membres veillent à ce que l'unité centrale d'ATFM:

a) optimise les effets généraux sur les performances du réseau européen de gestion du trafic aérien, par la planification, la coordination et la mise en œuvre de mesures ATFM;

b) consulte les opérateurs en matière de définition de mesures ATFM;

c) veille à une mise en œuvre efficace des mesures ATFM, en commun avec les unités ATFM locales;

d) en coordination avec les unités ATFM locales, recherche des itinéraires de remplacement permettant d'éviter ou de soulager les zones encombrées, tout en tenant compte des effets généraux sur les performances du réseau européen de gestion du trafic aérien;

e) propose un déroutement pour des vols s'il peut en résulter une optimisation des effets du point d);

f) communique en temps utile des informations sur l'ATFM aux exploitants et aux unités ATS, et notamment:

   i) les mesures ATFM prévues;

   ii) l'incidence des mesures ATFM sur l'heure de décollage et le profil de vol de chaque vol;

g) effectue un suivi des cas enregistrés d'absence de plans de vol et de plans de vol multiples;

h) suspend un plan de vol lorsque, compte tenu de la marge de temps, le créneau de départ ATFM ne peut être respecté et que la nouvelle heure estimée de départ de l'aire de stationnement n'est pas connue;

i) effectue un suivi du nombre d'exemptions accordées au titre de l'article 4, paragraphe 5.

Article 6

Obligations générales des unités ATS

1. Lorsqu'une mesure ATFM doit être appliquée, les unités ATS se coordonnent avec l'unité centrale d'ATFM par l'intermédiaire de leur unité ATFM locale afin de choisir la mesure en tenant compte des effets sur l'optimisation des performances générales du réseau européen de gestion du trafic aérien.

▼B

2. Le cas échéant, les bureaux de piste des services de la circulation aérienne facilitent l'échange d'informations entre pilotes ou exploitants et l'unité ATFM locale ou centrale.

3. Les unités ATS veillent à ce que les mesures ATFM appliquées dans un aéroport donné soient arrêtées en coordination avec l'organisme de gestion d'aéroport concerné afin d'assurer l'efficacité de la planification et de l'utilisation de l'aéroport au bénéfice des parties visées à l'article 1er, paragraphe 3.

4. Les unités ATS notifient à l'unité centrale d'ATFM, par l'intermédiaire de l'unité ATFM locale, tous les événements susceptibles d'avoir une incidence sur les capacités de contrôle du trafic aérien ou sur la demande de trafic aérien.

5. Les unités ATS fournissent à l'unité centrale d'ATFM les données suivantes et leurs actualisations ultérieures, en temps utile et en garantissant leur qualité:

a) la disponibilité de l'espace aérien et les structures de route;

b) les configurations et les activations des secteurs des unités ATS;

c) les durées de circulation au sol;

d) la capacité des secteurs de contrôle de trafic aérien et des aéroports;

e) la disponibilité des routes, y compris celle qui résulte de l'application de la gestion souple de l'espace aérien conformément au règlement (CE) nº 2150/2005;

f) les positions de vol actualisées;

g) les dérogations aux plans de vol;

h) la disponibilité de l'espace aérien, y compris celle qui résulte de l'application de la gestion souple de l'espace aérien conformément au règlement (CE) nº 2150/2005;

i) les horaires de décollage réels.

Ces données sont mises à disposition des parties visées à l'article 1er, paragraphe 3, et fournies gratuitement à l'unité centrale d'ATFM et par celle-ci.

6. L'unité ATS de l'aéroport de départ veille à ce que:

a) lorsqu'un créneau de départ ATFM est appliqué à un vol, ce créneau soit inclus dans l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne;

b) les vols respectent les créneaux de départ ATFM;

▼B

c) les vols qui ne respectent pas l'heure estimée de départ de l'aire de stationnement, y compris la marge de temps fixée, n'obtiennent pas l'autorisation de décollage;

d) les vols dont le plan de vol a été refusé ou suspendu n'obtiennent pas l'autorisation de décollage.

Article 7

Obligations générales incombant aux exploitants

1. Chaque vol prévu doit être couvert par un seul plan de vol. Le plan de vol enregistré doit correctement rendre compte du profil de vol prévu.

2. Toutes les mesures ATFM pertinentes et les modifications qui y ont été apportées doivent être prises en compte dans l'exécution du vol prévu et communiquées au pilote.

3. Lorsque des vols ont pour point d'origine un aéroport non soumis à des créneaux de départ ATFM, les exploitants sont responsables du respect de l'heure estimée de départ de l'aire de stationnement, en tenant compte d'une marge de temps telle que fixée dans les dispositions pertinentes de l'OACI visées en annexe.

4. Lorsqu'un plan de vol a été suspendu conformément à l'article 5, point h), l'exploitant concerné prend les dispositions nécessaires pour l'actualiser ou l'annuler.

Article 8

Obligations générales des organismes de gestion des aéroports

Les organismes de gestion des aéroports notifient à l'unité centrale d'ATFM, directement ou par l'intermédiaire de l'unité ATFM locale ou des unités ATS locales ou des deux, tous les événements susceptibles d'avoir une incidence sur les capacités de contrôle du trafic aérien ou sur la demande de trafic aérien. Lorsque cette notification est directe, ils informent l'unité ATFM locale et les unités ATS.

Article 9

Cohérence entre plans de vol et créneaux d'aéroports

1. Les États membres veillent à ce que, sur demande du coordonnateur de créneaux d'un aéroport ou d'un organisme de gestion d'un aéroport coordonné, l'unité centrale d'ATFM ou l'unité ATFM locale communique à ceux-ci le plan de vol approuvé d'un vol ayant lieu dans cet aéroport avant que ce vol soit effectué. Les coordonnateurs de créneaux des aéroports ou les organismes de gestion des aéroports coordonnés donnent accès aux plans de vol approuvés fournis par l'unité centrale d'ATFM ou l'unité ATFM locale.

2. Avant tout vol, les exploitants fournissent aux aéroports de départ et d'arrivée les informations nécessaires pour pouvoir mettre en correspondance l'indicatif de vol contenu dans le plan de vol et celui notifié pour le créneau d'aéroport correspondant.

▼B

3. Tout exploitant, organisme de gestion d'aéroport et unité ATS a le droit de communiquer au coordonnateur de créneaux de l'aéroport les cas d'exploitation répétée de services aériens à une heure significativement différente des créneaux horaires attribués ou d'utilisation de créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution, lorsque cela cause un préjudice aux activités de l'aéroport ou au trafic aérien.

4. Les États membres veillent à ce que l'unité centrale d'ATFM communique aux coordonnateurs de créneaux d'aéroport les cas d'exploitation répétée de services aériens à une heure significativement différente des créneaux horaires attribués ou d'utilisation de créneaux horaires d'une manière significativement différente de celle indiquée au moment de l'attribution, lorsque cela cause un préjudice à l'ATFM.

Article 10

Obligations concernant les événements critiques

1. Les États membres veillent à ce que les procédures ATFM de gestion des événements critiques soient établies et publiées par l'unité centrale d'ATFM afin de réduire au minimum les perturbations du réseau européen de gestion du trafic aérien.

2. Afin de se préparer aux événements critiques, les unités ATS et les organismes de gestion des aéroports se coordonnent avec les exploitants susceptibles d'être touchés par des événements critiques afin de déterminer la pertinence et la nature des procédures d'urgence, y compris les éventuels ajustements des règles de priorité.

Les procédures d'urgence consistent notamment en:

a) des arrangements organisationnels et en matière de coordination;

b) des mesures ATFM pour gérer l'accès aux zones touchées afin de prévenir une demande excessive de trafic aérien par rapport aux capacités déclarées de l'ensemble ou de parties de l'espace aérien ou des aéroports concernés;

c) des circonstances, des conditions et des procédures pour l'application de règles de priorité pour les vols, dans le respect des intérêts essentiels des États membres relevant de la politique de sécurité ou de défense;

d) des arrangements en matière de reprise.

Article 11

Suivi du respect des mesures ATFM

1. Les États membres veillent à ce que, lorsque le taux de respect des créneaux de départ ATFM dans un aéroport est inférieur ou égal à 80 % au cours d'une année donnée, l'unité ATS de cet aéroport fournisse des informations utiles quant au non-respect et aux mesures prises pour assurer le respect des créneaux de départ ATFM. Ces mesures sont décrites dans un rapport que l'État membre concerné transmet à la Commission.

▼B

2. L'unité ATS de l'aéroport concerné fournit des informations utiles sur tout non-respect du refus ou de la suspension d'un plan de vol dans cet aéroport et sur les mesures prises pour remédier à ce non-respect. Ces mesures sont décrites dans un rapport que l'État membre concerné transmet à la Commission.

3. Les États membres veillent à ce que:

a) l'unité centrale d'ATFM transmette une notification à un État membre qui octroie plus de 0,6 % d'exemptions par rapport au nombre de départs annuels de cet État membre;

b) lorsqu'un État membre a reçu une notification en vertu du point a), cet État membre élabore un rapport fournissant des informations détaillées sur les exemptions octroyées et le transmet à la Commission.

4. Les États membres veillent à ce que, lorsqu'un cas de non-respect des mesures ATFM résultant de l'application de l'article 5, point g), est constaté, l'unité centrale d'ATFM notifie à l'exploitant ce non-respect.

5. Pour chaque cas de non-respect des mesures ATFM, les exploitants soumettent à l'unité centrale d'ATFM un rapport détaillant les circonstances qui ont abouti à l'absence de plan de vol ou à des plans de vol multiples et les mesures prises pour remédier à ce non-respect.

6. Les États membres veillent à ce que l'unité centrale d'ATFM élabore un rapport annuel fournissant des informations détaillées sur les absences de plans de vol ou sur les plans de vol multiples qui ont été enregistrés, et à ce que ce rapport soit transmis à la Commission.

7. Les États membres examinent annuellement le respect des mesures ATFM pour faire en sorte que les parties visées à l'article 1, paragraphe 3, améliorent leur niveau de respect de ces mesures.

Article 12

Évaluation des performances

1. Lorsqu'ils mettent en œuvre l'article 11, les États membres veillent à ce que l'unité centrale d'ATFM élabore des rapports annuels qui indiquent la qualité de l'ATFM et précisent notamment:

a) les causes des mesures ATFM;

b) l'incidence des mesures ATFM;

c) le respect des mesures ATFM;

d) les contributions, par les parties visées à l'article 1er, paragraphe 3, à l'optimisation de l'effet de réseau global.

2. Les États membres veillent à ce qu'une archive contenant les données ATFM dont la liste figure à l'article 6, paragraphe 5, ainsi que les plans de vol, les registres d'exploitation et les données contextuelles pertinentes soit établie et tenue à jour par l'unité centrale d'ATFM.

▼B

Les données visées au premier alinéa sont conservées pendant deux ans à compter de leur fourniture et mises à disposition de la Commission, des États membres, des unités ATS et des exploitants.

Ces données sont en outre mises à disposition des coordonnateurs d'aéroports et des exploitants d'aéroports pour aider à l'évaluation régulière des capacités déclarées.

Article 13

Exigences de sécurité

Les États membres veillent à ce qu'une évaluation de la sécurité, comprenant l'identification des dangers et l'évaluation et l'atténuation des risques, soit menée avant toute modification significative des systèmes et des procédures ATFM, ainsi qu'une évaluation d'un processus de gestion de la sécurité portant sur l'ensemble du cycle de vie du système de gestion du trafic aérien.

Article 14

Exigences complémentaires

1. Les États membres veillent à ce que le personnel des parties visées à l'article 1er, paragraphe 3, qui participe aux activités ATFM:

a) soit dûment informé des dispositions du présent règlement;

b) soit convenablement formé et dispose des qualifications nécessaires pour exercer ses fonctions.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les parties visées à l'article 1er, paragraphe 3, ayant des responsabilités en matière d'ATFM:

a) élaborent et actualisent des manuels d'exploitation contenant les instructions et informations nécessaires pour permettre à leur personnel d'exploitation d'appliquer les dispositions du présent règlement;

b) s'assurent que ces manuels sont cohérents, accessibles et tenus à jour, et que leur mise à jour et leur diffusion font l'objet d'une gestion adéquate de la qualité et de la configuration de la documentation;

c) veillent à ce que les méthodes de travail et les procédures d'exploitation soient conformes au présent règlement.

Article 15

Sanctions

Les États membres établissent les règles sur les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du présent règlement et prennent toutes mesures nécessaires afin d'assurer leur mise en œuvre. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 26 septembre 2011 et notifient sans délai toute modification ultérieure de celles-ci.

▼B

Article 16

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à partir du 26 septembre 2011.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

▼B

ANNEXE

Liste des dispositions de l'OACI aux fins de gestion des courants de trafic aérien

1. Chapitre 3, point 3.7.5 (Gestion des courants de trafic aérien) de l'annexe 11 de la convention de Chicago — Services de la circulation aérienne (13e édition — juillet 2001, y compris l'amendement no 47).

2. Chapitre 3 (Gestion de la capacité du système ATS et des courants de trafic aérien) du Doc. 4444 de l'OACI — Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (15e édition — 2007).

3. Chapitre 8.3 (Exemptions d'attribution de créneaux ATFM) du Doc. 7030 de l'OACI, Procédures complémentaires régionales Europe (EUR) (5e édition — 2007).

4. Chapitre 8.4, point 1 c) (respect des mesures ATFM par les exploitants d'aéronefs) du Doc. 7030 de l'OACI, Procédures complémentaires régionales Europe (EUR) (5e édition — 2007).

5. Chapitre 2, point 2.3.2 (changement de l'EOBT) du Doc. 7030 de l'OACI, Procédures complémentaires régionales Europe (EUR) (5e édition — 2007).