Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►**B**

REGOLAMENTO (UE) N. 255/2010 DELLA COMMISSIONE

del 25 marzo 2010

recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 80 del 26.3.2010, pag. 10)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Regolamento di esecuzione (UE) n. 923/2012 della Commissione del 26 settembre 2012	L 281	1	13.10.2012

▼B

REGOLAMENTO (UE) N. 255/2010 DELLA COMMISSIONE

del 25 marzo 2010

recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo») ([1]), in particolare l'articolo 6, paragrafo 7,

considerando quanto segue:

(1) La Commissione è tenuta a stabilire delle misure in materia di gestione dei flussi del traffico aereo (air traffic flow management, in appresso «ATFM») allo scopo di ottimizzare la capacità disponibile nell'uso dello spazio aereo e migliorare i processi di ATFM.

(2) L'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») ([2]) ha conferito mandato all'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) di elaborare norme di attuazione per la ATFM. Il presente regolamento si basa sulla relazione del 7 dicembre 2007 concernente il suddetto mandato.

(3) L'applicazione uniforme delle norme e procedure specifiche all'interno dello spazio aereo del cielo unico europeo è di importanza fondamentale ai fini di un utilizzo ottimale della capacità disponibile del controllo del traffico aereo attraverso una gestione e un funzionamento efficienti dell'attività di ATFM.

(4) Il presente regolamento non si applica alle operazioni e all'addestramento militari di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004. Gli aeromobili militari, tuttavia, che operano in quanto traffico aereo generale sono soggetti alle misure di ATFM quando operano o intendono operare nello spazio aereo o in aeroporti ai quali si applicano le misure di ATFM.

(5) A norma dell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 549/2004 è necessario proteggere gli interessi essenziali della politica di difesa o di sicurezza degli Stati membri nella definizione e nell'attuazione delle misure di ATFM.

([1]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.
([2]) GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

▼B

(6) Eurocontrol ha istituito una centrale unica per la ATFM incaricata della programmazione, del coordinamento e dell'esecuzione di misure di ATFM, tenendo conto delle raccomandazioni dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) per la regione europea. È necessario che gli Stati membri adottino le opportune misure dirette a garantire che l'unità centrale ATFM ottimizzi gli effetti complessivi delle misure di ATFM sulla rete europea di gestione del traffico aereo (European air traffic management network, in appresso «EATMN»).

(7) È necessario che le misure di ATFM si basino sui principi stabiliti dall'ICAO e che tutte le parti del sistema ATFM si attengano a norme in grado di garantire che la capacità di controllo del traffico aereo venga utilizzata in modo sicuro e nella massima misura possibile.

(8) Occorre che le misure di ATFM tengano conto della disponibilità di rotte e di spazio aereo, in particolare con l'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo da parte di tutte le parti interessate, inclusa la cellula di gestione dello spazio aereo, di cui al regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo ([1]).

(9) Allo scopo di ottimizzare la capacità disponibile della EATMN inclusi gli aeroporti, è necessario stabilire delle procedure dirette a migliorare la coerenza tra le bande orarie degli aeroporti e i piani di volo.

(10) È necessario che gli Stati membri e le parti coinvolte nei processi di ATFM dispongano di tempo sufficiente per assicurare il rispetto dei requisiti relativi alla gestione dei flussi di traffico aereo.

(11) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato per il cielo unico,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce i requisiti relativi alla gestione dei flussi di traffico aereo (in appresso ATFM) allo scopo di ottimizzare la capacità disponibile della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) e migliorare le procedure di ATFM.

2. Il presente regolamento si applica nello spazio aereo di cui all'articolo 1, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 551/2004:

a) a tutti i voli destinati a operare o che operano come traffico aereo generale e in conformità alle norme di volo strumentale (in appresso «IFR»), in tutto o in parte;

b) a tutte le fasi dei voli di cui alla lettera a), e alla gestione del traffico aereo.

([1]) GU L 342 del 24.12.2005, pag. 20.

▼B

3. Il presente regolamento si applica ai seguenti soggetti, o agli agenti che operano in loro nome, che partecipano alle procedure di ATFM:

a) esercenti di aeromobili;

b) unità dei servizi di traffico aereo (air traffic service units, in appresso «unità ATS»), inclusi gli uffici di pista ATS e i servizi di controllo dell'aerodromo;

c) servizi di informazioni aeronautiche;

d) entità che partecipano alla gestione dello spazio aereo;

e) organismi di gestione aeroportuali;

f) l'unità centrale ATFM;

g) unità locali ATFM;

h) coordinatori di bande orarie (slots) di aeroporti coordinati.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (CE) n. 549/2004 e dell'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio ([1]).

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

1) «misura di gestione del flusso di traffico aereo»: iniziativa diretta alla gestione dei flussi di traffico aereo e alla gestione delle capacità;

2) «operatore»: la persona, l'organizzazione o l'impresa che effettua o che offre di effettuare operazioni di trasporto aereo;

▼M1

3) «IFR»: acronimo usato per indicare le regole del volo strumentale;

▼B

4) «ufficio di pista dei servizi di traffico aereo (ATS)»: unità ATS istituita allo scopo di ricevere rapporti relativi ai servizi di traffico aereo e ai piani di volo presentati prima del primo rilascio di un'autorizzazione del controllo del traffico aereo;

5) «unità locale di gestione del flusso di traffico aereo (ATFM)»: entità di gestione dei flussi che opera per conto di uno o più altre entità di gestione dei flussi in quanto interfaccia tra l'unità centrale ATFM e un'unità ATS o un gruppo di tali unità;

6) «evento critico»: situazione insolita o crisi che comporta una perdita importante di capacità della EATMN o un grave squilibrio tra la capacità della EATMN e la domanda o una grave lacuna nel flusso di informazioni in una o più parti della EATMN;

([1]) GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1.

▼B

7) «banda oraria di partenza di gestione dei flussi del traffico aereo (ATFM)»: orario di decollo calcolato attribuito dall'unità centrale ATFM con un margine di tolleranza gestito dalla unità ATS locale;

8) «orientamento delle rotte e del traffico»: politiche e procedure per l'utilizzo delle rotte da parte dell'aeromobile;

9) «piano di volo multiplo»: più piani di volo presentati per uno stesso volo tra due aeroporti;

10) «configurazione di settore di un'unità dei servizi del traffico aereo (ATS)»: descrizione quadridimensionale di un settore o di un gruppo di settori di spazio aereo di un'unità ATS, che può essere operato su base permanente o temporanea;

11) «tempo di rullaggio in aeroporto»: periodo di tempo predeterminato dal momento della partenza a quello del decollo, espresso in minuti e valido durante le normali operazioni in aeroporto;

12) «posizione di volo aggiornata»: posizione dell'aeromobile, aggiornata tramite i dati del controllo, i dati del piano di volo o le comunicazioni della posizione;

13) «autorizzazione del controllo del traffico aereo»: autorizzazione data ad un aeromobile a procedere alle condizioni specificate da un'unità di controllo del traffico aereo;

14) «sospensione del piano di volo»: procedura avviata da un'entità che svolge la ATFM per garantire che venga apportata una modifica al piano di volo da parte dall'operatore prima che il volo venga effettuato;

15) «servizio aereo»: un volo o una serie di voli destinati al trasporto a titolo oneroso di passeggeri, di merci e/o di posta;

16) «registro operativo»: registro del sistema ATFM convertito in banca dati per consentire una rapida ricerca dei dati di ATFM.

Articolo 3

Quadro di gestione dei flussi del traffico aereo

1. La pianificazione, il coordinamento e l'attuazione delle misure di ATFM delle parti di cui all'articolo 1, paragrafo 3, sono conformi alle disposizioni dell'ICAO precisate nell'allegato.

2. L'attività di ATFM rispecchia i principi seguenti:

a) le misure di ATFM mirano a:

i) impedire un eccesso di domanda di traffico aereo rispetto alla capacità dichiarata di controllo del traffico aereo di settori e aeroporti;

▼B

ii) utilizzare la capacità della EATMN nella massima misura possibile allo scopo di ottimizzare l'efficienza della stessa e ridurre al minimo gli effetti negativi per gli operatori;

iii) ottimizzare la capacità disponibile della EATMN attraverso lo sviluppo e l'applicazione di misure dirette a incrementare la capacità da parte delle unità ATS;

iv) fornire un sostegno alla gestione di eventi critici;

b) le unità locali ATFM e l'unità centrale ATFM vengono considerate come parte della funzione di ATFM.

3. L'assegnazione delle bande orarie di partenza ATFM attribuisce la precedenza ai voli secondo l'ordine dell'ingresso programmato nel luogo al quale si applica la misura di ATFM, a meno che circostanze speciali richiedano l'applicazione di una regola di priorità diversa formalmente riconosciuta diretta ad agevolare l'attività della EATMN.

Il primo comma può essere applicato ai voli che non sono in grado di accettare l'opzione di una nuova rotta per evitare o alleggerire aree congestionate, tenendo in considerazione il luogo e l'ampiezza dell'area congestionata.

Articolo 4

Obblighi generali degli Stati membri

1. Gli Stati membri garantiscono che la funzione di ATFM sia a disposizione delle parti di cui all'articolo 1, paragrafo 3 nell'arco delle 24 ore.

2. La definizione e l'attuazione delle misure di ATFM sono compatibili con le esigenze degli Stati membri in materia di sicurezza e difesa, allo scopo di garantire l'efficienza nella pianificazione, assegnazione e uso dello spazio aereo a favore delle parti di cui all'articolo 1, paragrafo 3.

3. Vengono istituite procedure coerenti per la cooperazione tra le parti che partecipano alla funzione di ATFM, le unità ATS e le entità che partecipano alla gestione dello spazio aereo, allo scopo di ottimizzare l'uso dello spazio aereo.

4. Viene redatto un documento comune di riferimento che prevede le politiche, le procedure e la descrizione in materia di orientamento delle rotte e del traffico. Se del caso, la pubblicazione delle rotte disponibili nelle pubblicazioni nazionali di informazioni aeronautiche deve essere coerente con il suddetto documento comune di riferimento.

5. Le procedure comuni per chiedere l'esenzione da una banda oraria di partenza ATFM sono redatte in conformità alle disposizioni dell'ICAO precisate nell'allegato. Tali procedure vengono coordinate con l'unità centrale ATFM e pubblicate nelle pubblicazioni nazionali di informazioni aeronautiche.

▼B

Articolo 5

Obblighi degli Stati membri relativi all'unità centrale ATFM

Gli Stati membri garantiscono che l'unità centrale ATFM:

a) ottimizzi gli effetti del funzionamento complessivo sulla EATMN attraverso la pianificazione, il coordinamento e l'attuazione di misure di ATFM;

b) si consulti con gli operatori sulla definizione di misure di ATFM;

c) garantisca l'attuazione effettiva delle misure di ATFM, assieme alle unità locali ATFM;

d) in coordinamento con le unità locali ATFM individui rotte alternative per evitare o alleggerire aree congestionate, tenendo conto degli effetti del funzionamento complessivo sulla EATMN;

e) proponga una nuova rotta ai voli in grado di ottimizzare l'effetto della lettera d);

f) trasmetta informazioni sulla ATFM in maniera tempestiva agli operatori e alle unità ATS, tra cui:

   i) misure pianificate di ATFM;

   ii) impatto delle misure di ATFM sull'orario di decollo e il profilo di volo dei voli individuali;

g) monitorizzi il verificarsi di casi di mancanza di piani di volo e di presentazione di piani di volo multipli;

h) sospenda un piano di volo quando, tenendo conto della tolleranza temporale, la banda oraria di partenza ATFM non può essere rispettata e non è noto un nuovo orario stimato di partenza;

i) monitorizzi il numero di deroghe concesse in conformità all'articolo 4, paragrafo 5.

Articolo 6

Obblighi generali delle unità ATS

1. Quando si rende necessaria l'attuazione di una misura di ATFM, le unità ATS si coordinano, attraverso la locale unità ATFM, con l'unità centrale ATFM per fare in modo che la scelta della misura avvenga tenendo conto dell'ottimizzazione degli effetti di funzionamento complessivo sulla EATMN.

▼B

2. Se necessario, gli uffici di pista ATS agevolano lo scambio di informazioni tra piloti o operatori e l'unità locale o centrale ATFM.

3. Le unità ATS provvedono a che le misure di ATFM applicate agli aeroporti siano coordinate con l'organismo di gestione dell'aeroporto interessato, allo scopo di garantire l'efficienza nella pianificazione e nell'utilizzo dell'aeroporto a favore delle parti di cui all'articolo 1, paragrafo 3.

4. Le unità ATS notificano all'unità centrale ATFM, attraverso l'unità locale ATFM, tutti gli eventi che possono impattare sulla capacità di controllo del traffico aereo o sulla domanda di traffico aereo.

5. Le unità ATS trasmettono all'unità centrale ATFM i dati seguenti e i successivi aggiornamenti, tempestivamente e garantendone la qualità:

a) disponibilità di spazio aereo e rotte;

b) configurazioni e attivazioni di settore delle unità ATS;

c) tempi di rullaggio in aeroporto;

d) settore di controllo del traffico aereo e capacità aeroportuali;

e) disponibilità di rotte inclusa la disponibilità derivante dall'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo in conformità del regolamento (CE) n. 2150/2005;

f) posizioni di volo aggiornate;

g) deviazioni dai piani di volo;

h) disponibilità di spazio aereo inclusa la disponibilità derivante dall'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo in conformità del regolamento (CE) n. 2150/2005;

i) orari effettivi di decollo del volo.

I dati vengono messi a disposizione delle parti di cui all'articolo 1, paragrafo 3, e forniti gratuitamente alla e dalla unità centrale ATFM.

6. L'unità ATS presso l'aeroporto di partenza provvede affinché:

a) quando un volo è soggetto ad una banda oraria di partenza ATFM, tale banda oraria venga inclusa come elemento dell'autorizzazione del controllo del traffico aereo;

b) i voli rispettino le bande orarie di partenza ATFM;

▼B

c) non ottengano l'autorizzazione al decollo quei voli che non rispettano il loro orario di partenza stimato, tenendo conto del margine di tolleranza stabilito;

d) non ottengano l'autorizzazione al decollo quei voli il cui piano di volo è stato respinto o sospeso.

Articolo 7

Obblighi generali degli operatori

1. Ogni volo previsto è coperto da un unico piano di volo. Tale piano di volo riflette correttamente il profilo del volo previsto.

2. Tutte le pertinenti misure di ATFM e relative modifiche vengono inserite nelle operazioni di volo pianificate e comunicate al pilota.

3. Quando partono da un aeroporto non soggetto ad una banda oraria di partenza ATFM, gli operatori sono responsabili del rispetto dell'orario di partenza stimato, tenendo conto di un margine di tolleranza previsto nelle pertinenti disposizioni dell'ICAO specificate nell'allegato.

4. Quando un piano di volo è stato sospeso in conformità dell'articolo 5, lettera h), l'operatore interessato si preoccupa di aggiornare o cancellare il piano di volo.

Articolo 8

Obblighi generali degli organismi di gestione dell'aeroporto

Gli organismi di gestione dell'aeroporto notificano all'unità centrale ATFM, direttamente o attraverso l'unità locale ATFM e/o le unità ATS, tutti gli eventi che possono impattare sulla capacità di controllo del traffico aereo o sulla domanda di traffico aereo. Essi informano l'unità locale ATFM e le unità ATS se la notifica viene fatta direttamente.

Articolo 9

Coerenza tra i piani di volo e le bande orarie degli aeroporti

1. Gli Stati membri provvedono affinché, quando ciò sia richiesto da un coordinatore di bande orarie dell'aeroporto o da un organismo di gestione di un aeroporto coordinato, l'unità centrale ATFM o l'unità locale ATFM trasmetta loro il piano di volo autorizzato di un volo che opera presso tale aeroporto, prima che tale volo venga effettuato. I coordinatori di bande orarie dell'aeroporto o gli organismi di gestione di aeroporti coordinati organizzano l'accesso ai piani di volo autorizzati trasmessi dall'unità centrale ATFM o l'unità locale ATFM.

2. Prima del volo, gli operatori trasmettono agli aeroporti di partenza e di arrivo le necessarie informazioni per permettere di stabilire una correlazione tra il numero del volo contenuto nel piano di volo e quello notificato per la banda oraria dell'aeroporto corrispondente.

▼B

3. Qualsiasi operatore, organismo di gestione dell'aeroporto e unità ATS può riferire al coordinatore delle bande orarie dell'aeroporto in merito a ripetute operazioni di servizi aerei effettuate a orari che si discostano notevolmente dalle bande orarie assegnate o all'utilizzo di bande orarie secondo modalità che si discostano notevolmente da quanto indicato al momento dell'assegnazione, con pregiudizio delle attività dell'aeroporto o delle operazioni di traffico aereo.

4. Gli Stati membri provvedono affinché l'unità centrale ATFM riferisca ai coordinatori delle bande orarie dell'aeroporto in merito a ripetute operazioni di servizi aerei effettuate a orari che si discostano notevolmente dalle bande orarie assegnate o all'utilizzo di bande orarie secondo modalità che si discostano notevolmente da quanto indicato al momento dell'assegnazione, con pregiudizio delle attività dell'aeroporto o delle operazioni di traffico aereo.

Articolo 10

Obblighi relativi a eventi critici

1. Gli Stati membri provvedono affinché vengano istituite e pubblicate dall'unità centrale ATFM le procedure di ATFM per gestire eventi critici al fine di ridurre al minimo le disfunzioni per la EATMN.

2. Nel prepararsi ad affrontare eventi critici, le unità ATS e gli organismi di gestione aeroportuali coordinano con gli operatori interessati dagli eventi critici la pertinenza e il contenuto delle procedure di emergenza, nonché eventuali modifiche alle norme prioritarie.

Le procedure di emergenza includono:

a) misure di organizzazione e coordinamento;

b) misure di ATFM per gestire l'accesso alle aree colpite al fine di impedire un eccesso di domanda di traffico aereo rispetto alla capacità dichiarata di tutto o di parte dello spazio aereo degli aeroporti interessati;

c) circostanze, condizioni e procedure per l'applicazione di norme prioritarie per i voli, nel rispetto degli interessi essenziali in materia di sicurezza o di difesa degli Stati membri;

d) disposizioni di recupero.

Articolo 11

Monitoraggio del rispetto delle misure di ATFM

1. Gli Stati membri provvedono affinché, quando, nel corso di un anno, il rispetto delle bande orarie di partenza ATFM in un aeroporto è pari all'80 % o inferiore, l'unità ATS in tale aeroporto trasmette le informazioni pertinenti sul mancato rispetto e le iniziative prese per garantire il rispetto delle bande orarie di partenza della ATFM. Tali azioni vengono indicate in una relazione che lo Stato membro interessato deve trasmettere alla Commissione.

▼B

2. L'unità ATS nell'aeroporto interessato trasmette le informazioni pertinenti su tutti i casi di mancato rispetto del rigetto o della sospensione di un piano di volo in tale aeroporto e delle iniziative prese per garantire tale rispetto. Tali iniziative vengono indicate in una relazione che lo Stato membro interessato deve trasmettere alla Commissione.

3. Gli Stati membri provvedono affinché:

a) l'unità centrale ATFM proceda ad una notifica agli Stati membri che concedono deroghe oltre lo 0,6 % delle proprie partenze annuali;

b) lo Stato membro oggetto della notifica di cui alla lettera a), redige una relazione contenente i dettagli delle deroghe concesse da trasmettere alla Commissione.

4. Gli Stati membri provvedono affinché, quando viene individuato un caso di mancato rispetto delle misure di ATFM derivante dall'applicazione dell'articolo 5, lettera g), l'unità centrale ATFM notifichi all'operatore tale mancato rispetto.

5. Gli operatori trasmettono una relazione all'unità centrale ATFM in merito ad ogni caso di mancato rispetto delle misure di ATFM, che contiene i dettagli delle circostanze che hanno portato alla mancanza di un piano di volo o a piani di volo multipli e le iniziative prese per correggere tale inottemperanza.

6. Gli Stati membri provvedono affinché l'unità centrale ATFM rediga una relazione annuale contenente i dettagli relativi all'assenza dei piani di volo o ai piani di volo multipli che vengono presentati e la presenti alla Commissione.

7. Gli Stati membri effettuano una revisione annuale del rispetto delle misure di ATFM per garantire che le parti di cui all'articolo 1, paragrafo 3, migliorino il grado di rispetto di tali misure.

Articolo 12

Valutazione del funzionamento

1. Nell'applicazione dell'articolo 11, gli Stati membri provvedono affinché l'unità centrale ATFM rediga delle relazioni annuali indicanti il livello qualitativo della attività di ATFM, che precisano:

a) le cause delle misure di ATFM;

b) l'impatto delle misure di ATFM;

c) il rispetto delle misure di ATFM;

d) i contributi delle parti di cui all'articolo 1, paragrafo 3, all'ottimizzazione dell'effetto complessivo di rete.

2. Gli Stati membri provvedono affinché venga istituito e aggiornato dall'unità centrale ATFM un archivio dei dati ATFM, come prevede l'articolo 6, paragrafo 5, i piani di volo, i registri operativi e i dati contestuali pertinenti.

▼B

I dati di cui al primo comma vengono conservati per un periodo di 2 anni dalla trasmissione e messi a disposizione della Commissione, degli Stati membri, delle unità ATS e degli operatori.

Tali dati vengono messi a disposizione dei coordinatori e degli operatori aeroportuali a sostegno delle loro valutazioni periodiche della capacità dichiarata.

Articolo 13

Norme di sicurezza

Gli Stati membri provvedono affinché venga effettuata una valutazione di sicurezza, comprendente l'individuazione del pericolo, nonché la valutazione e la riduzione del rischio, prima dell'eventuale introduzione di procedure e di consistenti modifiche ai sistemi di ATFM, con l'inclusione di una valutazione del processo di gestione della sicurezza che affronti l'intero ciclo vitale del sistema di gestione del traffico aereo.

Articolo 14

Requisiti supplementari

1. Gli Stati membri provvedono affinché il personale delle parti di cui all'articolo 1, paragrafo 3, che partecipa alle attività di ATFM:

a) sia debitamente informato delle disposizioni del presente regolamento;

b) sia dotato della formazione e della competenza adeguate per l'incarico svolto.

2. Gli Stati membri adottano le necessarie misure per garantire che le parti di cui all'articolo 1, paragrafo 3, aventi responsabilità nelle funzioni di ATFM:

a) elaborino e aggiornino i manuali operativi contenenti le informazioni e le istruzioni necessarie per consentire al personale interessato di applicare le disposizioni del presente regolamento;

b) provvedono affinché i suddetti manuali siano coerenti, accessibili e continuamente aggiornati e affinché il loro aggiornamento e la loro diffusione siano oggetto di un'adeguata gestione della qualità e della configurazione della documentazione;

c) provvedono affinché i metodi di lavoro e le procedure operative siano conformi al presente regolamento.

Articolo 15

Sanzioni

Gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle norme del presente regolamento e adottano ogni provvedimento necessario per assicurare l'applicazione delle sanzioni stesse. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri comunicano tali disposizioni alla Commissione entro e non oltre il 26 settembre 2011 e notificano senza indugio eventuali successive modifiche delle stesse.

▼B

Articolo 16

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a partire dal 26 settembre 2011.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

▼B

ALLEGATO

Elenco delle norme ICAO relative alla gestione dei flussi del traffico aereo

1. Capitolo 3, paragrafo 3.7.5 (Gestione dei flussi del traffico aereo) dell'allegato 11 della Convenzione di Chicago — Servizi di traffico aereo (13ª edizione — luglio 2001, che include l'emendamento n. 47).

2. Capitolo 3 (Capacità ATS e Gestione dei flussi di traffico aereo) del documento 4444 dell'ICAO — PANS-ATM (15ª edizione — 2007).

3. Capitolo 8.3 (deroghe all'assegnazione di bande orarie ATFM) del documento 7030 dell'ICAO — Procedure supplementari regionali europee (EUR) (5ª edizione 2007).

4. Capitolo 8.4 1.c) (Rispetto dell'operatore aereo delle misure di ATFM) del documento 7030 dell'ICAO — Procedure supplementari regionali europee (EUR) (5ª edizione 2007).

5. Capitolo 2, paragrafo 2.3.2 (Modifiche all'EOBT) del documento 7030 dell'ICAO - Procedure supplementari regionali europee (EUR) (5ª edizione 2007).