

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2020/587 DELLA COMMISSIONE

del 29 aprile 2020

**che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 1206/2011 che stabilisce i requisiti relativi all'identificazione degli aeromobili ai fini della sorveglianza nel cielo unico europeo e il regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 che stabilisce requisiti di prestazione e interoperabilità per la sorveglianza del cielo unico europeo**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 44, paragrafo 1, lettera a),

considerando quanto segue:

- (1) Per garantire la sicurezza e l'efficienza operativa degli aeromobili, degli aeroporti, della gestione del traffico aereo, della navigazione aerea e della rete europea di gestione del traffico aereo è necessario apportare determinati miglioramenti alle regole operative relative all'utilizzo dello spazio aereo, delle apparecchiature degli aeromobili e dei sistemi di gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea nonché dei relativi componenti necessari per l'utilizzo dello spazio aereo. È pertanto opportuno definire requisiti di interoperabilità connessi alla sicurezza nuovi e aggiornati nel regolamento di esecuzione (UE) n. 1206/2011 della Commissione <sup>(2)</sup> e nel regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 della Commissione <sup>(3)</sup>.
- (2) Tenendo conto delle esperienze maturate dall'attuazione in corso della capacità dei sistemi di sorveglianza di bordo e della capacità di trattamento dati dei sistemi a terra, è necessario che le apparecchiature degli aeromobili siano installate in modo efficace e tempestivo per consentire alla catena di sorveglianza completa di beneficiare dei vantaggi previsti entro i termini stabiliti. È opportuno modificare i criteri per le deroghe dai requisiti di equipaggiamento degli aeromobili per fare chiarezza su quali aeromobili devono essere equipaggiati e quali devono beneficiare di una deroga da tali requisiti. Allo stesso tempo gli aeromobili equipaggiati dovrebbero nel complesso continuare a essere efficaci, senza imporre un eccessivo onere economico.
- (3) Un numero significativo di aeromobili equipaggiati è già certificato in linea con la norma internazionale relativa alle parti e alle pertinenze di bordo per i sistemi di sorveglianza, corrispondente all'annesso 10 della convenzione di Chicago, volume IV, terza edizione, compresi tutti gli emendamenti fino al n. 77. Tale norma è pienamente compatibile con i sistemi di sorveglianza previsti. Rendere obbligatorio l'utilizzo della norma corrispondente all'annesso 10 della convenzione di Chicago, volume IV, quarta edizione, compresi tutti gli emendamenti fino al

<sup>(1)</sup> GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 1206/2011 della Commissione, del 22 novembre 2011, che stabilisce i requisiti relativi all'identificazione degli aeromobili ai fini della sorveglianza nel cielo unico europeo (GU L 305 del 23.11.2011, pag. 23).

<sup>(3)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 1207/2011 della Commissione, del 22 novembre 2011, che stabilisce requisiti di prestazione e interoperabilità per la sorveglianza del cielo unico europeo (GU L 305 del 23.11.2011, pag. 35).

