ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 28.9.2022
COM(2022) 486 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την άσκηση της εξουσίας έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η οποία ανατέθηκε στην Επιτροπή δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την άσκηση της εξουσίας έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων η οποία ανατέθηκε στην Επιτροπή δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου *για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου*[1] θεσπίζει τη νομική βάση για την ίδρυση του EASA, ορίζει τις αρμοδιότητες του EASA και καθορίζει το πεδίο εφαρμογής των κοινών απαιτήσεων για την ασφάλεια της αεροπορίας. Ο κανονισμός καλύπτει τα στοιχεία που αποσκοπούν στη βελτίωση των επιδόσεων του συστήματος αεροπορίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το άρθρο 128 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 αναθέτει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που περιγράφουν λεπτομερώς τον τρόπο συμμόρφωσης με τις βασικές απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού.

Σύμφωνα με το άρθρο 128 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στα εξής άρθρα:

- Άρθρο 19: αξιοπλοΐα και προστασία του περιβάλλοντος
- Άρθρο 28: ιπτάμενο προσωπικό
- Άρθρο 32: πτητικές λειτουργίες
- Άρθρο 39: αεροδρόμια
- Άρθρο 47: ATM/ANS
- Άρθρο 54: ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας
- Άρθρο 58: μη επανδρωμένα αεροσκάφη

[1] ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

- Άρθρο 61: αεροσκάφη χρησιμοποιούμενα από φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας προς, από και εντός της Ένωσης
- Άρθρο 62 παράγραφος 13: πιστοποίηση, εποπτεία και επιβολή
- Άρθρο 68 παράγραφος 3: αποδοχή πιστοποίησης τρίτης χώρας
- Άρθρο 84 παράγραφος 4: πρόστιμα και περιοδικές χρηματικές ποινές
- Άρθρο 105: εξουσίες του τμήματος προσφυγών
- Άρθρο 106: μέλη του τμήματος προσφυγών.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ

Η παρούσα έκθεση απαιτείται βάσει του άρθρου 128 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο, η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου, επομένως πριν από τις 11 Δεκεμβρίου 2022.

3. ΑΣΚΗΣΗ ΤΗΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗΣ

3.1. Χρήση της εξουσιοδότησης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή άσκησε την εξουσιοδότηση αυτή στους ακόλουθους τομείς:

- 2019

  α) μη επανδρωμένα εναέρια συστήματα (UAS)· και
  β) προστασία του περιβάλλοντος

- 2020

  α) αρχική αξιοπλοΐα·
  β) πιστοποίηση χειριστών από τρίτες χώρες·
  γ) μη επανδρωμένα εναέρια συστήματα (UAS)·
  δ) υπηρεσίες διαχείρισης χώρου στάθμευσης·
  ε) κοινό ευρωπαϊκό σύστημα ταξινόμησης κινδύνων· και
  στ) ασφάλεια διαδρόμων και αεροναυτικά δεδομένα

- 2021

  α) αρχική αξιοπλοΐα·
  β) παραπομπές στις διατάξεις του ΔΟΠΑ στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139·

- 2022

  α) αρχική αξιοπλοΐα·
  β) επιχειρήσεις παντός καιρού

Κατά την ημερομηνία σύνταξης της παρούσας έκθεσης, η Επιτροπή είχε εκδώσει 13 κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς από την έναρξη ισχύος του άρθρου 128 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 στις 11.9.2018.

3.2. Εκδοθέντες κατ' εξουσιοδότηση κανονισμοί

α) Στις 12 Μαρτίου 2019 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2019/945[2]. Ο εν λόγω κανονισμός περιέχει τις τεχνικές απαιτήσεις για τις κατηγορίες ΣμηΕΑ και την ηλεκτρονική ταυτοποίηση συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών, καθώς και για τους φορείς εκμετάλλευσης συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών τρίτων χωρών. Συγκεκριμένα, ο εν λόγω κανονισμός καθορίζει τη νέα νομοθεσία εναρμόνισης της αγοράς της ΕΕ με την οποία θα πρέπει να συμμορφώνονται τα ΣμηΕΑ που λειτουργούν στην «ανοικτή» κατηγορία, καθώς και τους όρους για πτητικές λειτουργίες ΣμηΕΑ που εκτελούνται από φορέα εκμετάλλευσης τρίτης χώρας. Η συμμόρφωση αποδεικνύεται με την τοποθέτηση της σήμανσης CE και της κατηγορίας ΣμηΕΑ επί του ΣμηΕΑ, όταν αυτό πληροί τις βασικές τεχνικές απαιτήσεις. Ο εν λόγω κανονισμός αναμένεται να συμβάλει στην αντιμετώπιση των ανησυχιών των πολιτών όσον αφορά την ασφάλεια, την ιδιωτική ζωή, την προστασία των δεδομένων και την προστασία του περιβάλλοντος. Αναμένεται να αυξήσει το επίπεδο ασφάλειας των πτητικών λειτουργιών ΣμηΕΑ, να εναρμονίσει τη νομοθεσία μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ και να δημιουργήσει μια ενωσιακή αγορά που θα μειώσει το κόστος των ΣμηΕΑ και θα καταστήσει εφικτές τις διασυνοριακές πτητικές λειτουργίες.

β) Στις 12 Μαρτίου 2019 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2019/897[3]. Ο εν λόγω κανονισμός αφορά την προσθήκη της επαλήθευσης της συμμόρφωσης βάσει διακινδύνευσης στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012[4] (Μέρος-21) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, της διαφάνειας και της προβλεψιμότητας της διαδικασίας πιστοποίησης. Περιλαμβάνει ορισμένα κριτήρια επιλογής που καθιστούν εφικτό τον προσδιορισμό των αποδείξεων συμμόρφωσης που πρέπει να επαληθεύονται από τον EASA. Επιπλέον, ο κανονισμός παρέχει στους οργανισμούς παραγωγής τη δυνατότητα να υποβάλουν στην οικεία αρμόδια αρχή αίτηση εξαίρεσης από τις απαιτήσεις περιβαλλοντικής προστασίας για συγκεκριμένους κινητήρες ή αεροσκάφη. Αυτή η δυνατότητα εξαίρεσης βασίζεται στις απαιτήσεις περιβαλλοντικής προστασίας που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης του Σικάγου. Ο κανονισμός διορθώνει επίσης ορισμένες ανακολουθίες

[2] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/945 της Επιτροπής, της 12ης Μαρτίου 2019, για συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών και φορείς εκμετάλλευσης συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών τρίτων χωρών (ΕΕ L 152 της 11.6.2019, σ. 1).

[3] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/897 της Επιτροπής, της 12ης Μαρτίου 2019, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής όσον αφορά την προσθήκη στο παράρτημα Ι επαλήθευσης της συμμόρφωσης βάσει διακινδύνευσης και την εφαρμογή των απαιτήσεων περιβαλλοντικής προστασίας (ΕΕ L 146 της 5.6.2019, σ. 116).

[4] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, της 3ης Αυγούστου 2012, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1).

μεταξύ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 και του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 όσον αφορά το περιεχόμενο της βάσης πιστοποίησης τύπου και τη διαδικασία κοινοποίησης.

γ) Στις 28 Ιανουαρίου 2020 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2020/570[5]. Ο εν λόγω κανονισμός αφορά την τροποποίηση και τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 (Μέρος-21) όσον αφορά την εναρμόνιση των κανόνων διαρκούς αξιοπλοΐας των αεροσκαφών και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014[6]. Ειδικότερα, δεδομένου ότι οι διατάξεις σχετικά με τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας, τις εγκρίσεις σχεδιασμού επισκευής και τις πτητικές άδειες που καθορίζονται στο παράρτημα I (Μέρος-21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 αναφέρονται μόνο στο παράρτημα I (μέρος-M) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014, το εν λόγω παράρτημα I (Μέρος-21) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 τροποποιείται ώστε οι διατάξεις του να προσαρμοστούν στη νέα δομή των παραρτημάτων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014.

δ) Στις 4 Μαρτίου 2020[7] η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2020/723. Ο εν λόγω κανονισμός αφορά την αποδοχή πιστοποιητικών και άλλων εγγράφων εκδοθέντων σύμφωνα με τη νομοθεσία τρίτης χώρας που βεβαιώνουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες της πολιτικής αεροπορίας, ενώ παράλληλα εξασφαλίζουν επίπεδο ασφάλειας ισοδύναμο με το προβλεπόμενο στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών και των όρων για την επίτευξη και τη διατήρηση της αναγκαίας εμπιστοσύνης στα κανονιστικά συστήματα των τρίτων χωρών. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1178/2011[8], ο οποίος απαριθμεί τους όρους αποδοχής πτυχίων από τρίτες χώρες, πτυχίο χειριστή που έχει εκδοθεί από τρίτη χώρα μπορεί επί του παρόντος να γίνει δεκτό (υπό ορισμένες προϋποθέσεις) από τα κράτη μέλη ή ο κάτοχος πτυχίου που έχει εκδοθεί από τρίτη χώρα μπορεί να λάβει αναγνώριση όταν υποβάλλει αίτηση για άδεια. Η εν λόγω αναγνώριση αποφασίζεται επί του παρόντος κατόπιν σύστασης εγκεκριμένου εκπαιδευτικού φορέα. Ο εν λόγω κανονισμός εισάγει τους «δηλωμένους εκπαιδευτικούς φορείς» και επικαιροποιεί τους

---

[5] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/570 της Επιτροπής, της 28ης Ιανουαρίου 2020, για την τροποποίηση και τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 όσον αφορά την εναρμόνιση των κανόνων διαρκούς αξιοπλοΐας των αεροσκαφών και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 (ΕΕ L 132 της 27.4.2020, σ. 1).

[6] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1).

[7] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/723 της Επιτροπής, της 4ης Μαρτίου 2020, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων όσον αφορά την αποδοχή της πιστοποίησης χειριστών από τρίτες χώρες και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 (ΕΕ L 170 της 2.6.2020, σ. 1).

[8] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 311 της 25.11.2011, σ. 1).

κανόνες σχετικά με την αποδοχή πτυχίων από τρίτες χώρες, ώστε να μπορούν οι εν λόγω φορείς να αναγνωρίζουν τους κατόχους πτυχίων τρίτων χωρών που υποβάλλουν αίτηση για άδεια που εκδίδεται βάσει του νομικού πλαισίου της Ένωσης.

ε) Στις 27 Απριλίου 2020 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2020/1058[9]. Ο εν λόγω κανονισμός εισάγει δύο τυποποιημένα σενάρια (STS) στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) 2019/947, στα οποία καθορίζονται οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι φορείς εκμετάλλευσης ΣμηΕΑ μπορούν να ξεκινήσουν πτητική λειτουργία αφού υποβάλουν δήλωση στην αρμόδια αρχή. Επιπλέον, εισάγει δύο νέα μέρη στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/945, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών απαιτήσεων που πρέπει να πληρούν τα ΣμηΕΑ προκειμένου να λειτουργούν στα STS, ενώ θεσπίζει και δύο νέες κατηγορίες ΣμηΕΑ — τις κατηγορίες C5 και C6. Οι όροι για τη διεξαγωγή των STS βασίζονται στην πείρα κατά τη λειτουργία που αποκομίστηκε από ορισμένα κράτη μέλη και έχουν επικυρωθεί μέσω της εφαρμογής της εκτίμησης επικινδυνότητας ειδικών λειτουργιών (SORA).

στ) Στις 9 Ιουνίου 2020 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2020/1234[10]. Ο εν λόγω κανονισμός καθορίζει τις απαιτήσεις των αρχών για την πιστοποίηση και την εποπτεία των παρόχων υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης και ελιγμών, τις απαιτήσεις οργάνωσής τους, τις απαιτήσεις λειτουργιών που εκτελούνται στον χώρο στάθμευσης και ελιγμών, καθώς και τις απαιτήσεις εκπαίδευσης του προσωπικού που συμμετέχει στην παροχή υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης και ελιγμών. Ο εν λόγω κανονισμός έχει ως στόχο, αφενός, να συμπληρώσει τις απαιτήσεις για τις λειτουργίες αεροδρομίου ενσωματώνοντας λειτουργίες που εκτελούνται στον χώρο στάθμευσης και ελιγμών και, αφετέρου, και να επιτρέψει στους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης και ελιγμών να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε διάφορα αεροδρόμια και σε διάφορα κράτη μέλη χωρίς να χρειάζονται πολλαπλά πιστοποιητικά.

ζ) Στις 6 Οκτωβρίου 2020 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2020/2034[11]. Με τον εν λόγω κανονισμό θεσπίζεται το κοινό ευρωπαϊκό σύστημα ταξινόμησης κινδύνων (ERCS) για τον προσδιορισμό του κινδύνου ασφάλειας ενός περιστατικού. Ο κανονισμός προβλέπει δύο βήματα, ένα (βήμα 1) σχετικά με τον προσδιορισμό των τιμών των δύο μεταβλητών: σοβαρότητα και πιθανότητα, και το άλλο (βήμα 2) για τη βαθμολογία του κινδύνου ασφάλειας στον πίνακα ERCS βάσει

---

[9] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/1058 της Επιτροπής, της 27ης Απριλίου 2020, για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2019/945 όσον αφορά την εισαγωγή δύο νέων κατηγοριών συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών (ΕΕ L 232 της 20.7.2020, σ. 1).

[10] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/1234 της Επιτροπής, της 9ης Ιουνίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 όσον αφορά τους όρους και τις διαδικασίες για τη δήλωση των φορέων που είναι υπεύθυνοι για την παροχή υπηρεσιών διαχείρισης χώρου στάθμευσης και ελιγμών (ΕΕ L 282 της 31.8.2020, σ. 1).

[11] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/2034 της Επιτροπής, της 6ης Οκτωβρίου 2020, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά το κοινό ευρωπαϊκό σύστημα ταξινόμησης κινδύνων (ΕΕ L 416 της 11.12.2020, σ. 1).

των δύο προσδιορισμένων τιμών των μεταβλητών. Μέσω αυτού του κανονισμού, το ERCS αναμένεται να διευκολύνει την ολοκληρωμένη και εναρμονισμένη προσέγγιση της διαχείρισης των κινδύνων σε ολόκληρο το ευρωπαϊκό σύστημα πολιτικής αεροπορίας και, ως εκ τούτου, να παρέχει τη δυνατότητα στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και στον Οργανισμό να επικεντρώνονται στις προσπάθειες βελτίωσης της ασφάλειας με εναρμονισμένο τρόπο στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού σχεδίου αεροπορικής ασφάλειας που αναφέρεται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

η) Στις 8 Οκτωβρίου 2020 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2020/2148[12]. Ο εν λόγω κανονισμός αναμένεται να μετριάσει τους κινδύνους ασφάλειας που συνδέονται με την ασφάλεια των διαδρόμων των αεροδρομίων από πλευράς αεροδρομίου, εστιάζοντας κυρίως στην πρόληψη παρεισφρήσεων στους διαδρόμους και στην αξιολόγηση και αναφορά των συνθηκών επιφάνειας διαδρόμου. Εξετάζει ζητήματα όπως συγκρούσεις στο έδαφος, διάταξη διαδρόμου, περιστατικά που σχετίζονται με θραύσματα από ξένα σώματα, καθώς και συντήρηση οδοστρωμάτων διαδρόμου. Ο εν λόγω κανονισμός εισάγει νέες οργανωτικές και επιχειρησιακές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014[13], οι οποίες βασίζονται στις διατάξεις του ΔΟΠΑ που περιέχονται κυρίως στα παραρτήματα 14 και 15, καθώς και στις συστάσεις ασφάλειας που απευθύνονται στον EASA από ορισμένα κράτη μέλη. Επιπλέον, ο εν λόγω κανονισμός προτείνει τροποποιήσεις του πλαισίου για τη λειτουργία των οχημάτων στα αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένης της εξουσιοδότησης των οδηγών και της συμμόρφωσης των οχημάτων που κυκλοφορούν στην περιοχή ελιγμών με ορισμένες προϋποθέσεις ασφαλείας, προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφάλεια των διαδρόμων. Αυτό συνδέεται επίσης με την πρόταση για μια νέα απαίτηση σχετικά με τις επικοινωνίες, καθώς και με πρόταση για τον έλεγχο των πεζών στο αεροδρόμιο. Επιπλέον, ο εν λόγω κανονισμός περιλαμβάνει όλες τις αναγκαίες απαιτήσεις για τη στήριξη της εφαρμογής του νέου παγκόσμιου μορφοτύπου υποβολής αναφορών (GRF) για τις συνθήκες στην επιφάνεια διαδρόμου, συμπεριλαμβανομένων αλλαγών στο περιεχόμενο των εντύπων METAR και SNOWTAM και της ειδικής εν πτήσει αναφοράς. Ο κανονισμός αναμένεται να βελτιώσει την ασφάλεια με τη μείωση του αριθμού των περιστατικών που σχετίζονται με την ασφάλεια των διαδρόμων από πλευράς αεροδρομίου και να βελτιώσει την εναρμόνιση ως αποτέλεσμα της θέσπισης νέων κοινών απαιτήσεων που δεν υπάρχουν επί του παρόντος. Διασφαλίζει την εναρμόνιση του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ για τα αεροδρόμια με τις

[12] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/2148 της Επιτροπής, της 8ης Οκτωβρίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 όσον αφορά την ασφάλεια των διαδρόμων των αεροδρομίων και τα αεροναυτικά δεδομένα (ΕΕ L 428 της 18.12.2020, σ. 10).

[13] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 139/2014 της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2014, για τη θέσπιση απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών για τα αεροδρόμια σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 44 της 14.2.2014, σ. 1).

σχετικές με τα αεροδρόμια διατάξεις του ΔΟΠΑ των παραρτημάτων 14 και 15, PANS-ATM και PANS-Aerodromes.

θ) Στις 21 Δεκεμβρίου 2020 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2021/699[14]. Ο εν λόγω κανονισμός εξετάζει τους κινδύνους για την ασφάλεια που συνδέονται με φαινόμενα γήρανσης στις δομές μεγάλων αεροπλάνων. Στους κινδύνους αυτούς περιλαμβάνονται η κόπωση του βασικού σχεδιασμού τύπου, η εκτεταμένη ζημία λόγω κόπωσης (WFD), η διάβρωση, η κόπωση λόγω αλλαγών και επισκευών και η συνέχιση της λειτουργίας με μη ασφαλή επίπεδα ρωγμών λόγω κόπωσης. Ο εν λόγω κανονισμός αναμένεται να εξασφαλίσει ότι οι κάτοχοι εγκρίσεων σχεδιασμού (DAH) ή οι αιτούντες πιστοποιητικά τύπου (TC), συμπληρωματικά πιστοποιητικά τύπου (STC), αλλαγές σχεδιασμού και εγκρίσεις επισκευής, θα καταρτίζουν τα απαραίτητα δεδομένα, διαδικασίες, οδηγίες και εγχειρίδια σχετικά με αστοχίες γηρασκουσών δομών λόγω διάβρωσης και κόπωσης και θα τα διαθέτουν σε όσους πρέπει να συμμορφώνονται με αυτά (φορείς εκμετάλλευσης). Ο εν λόγω κανονισμός αναμένεται επίσης να μετριάσει τους κινδύνους που συνδέονται με την αβεβαιότητα ως προς την κατάσταση των οδηγιών διαρκούς αξιοπλοΐας (ICA) και, ως εκ τούτου, να μην αφήνει περιθώριο ερμηνείας των κανόνων, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε διαφορές στη χρήση των ICA και να προκαλέσει πιθανούς κινδύνους για την ασφάλεια. Για τον σκοπό αυτόν, ο κανονισμός διευκρινίζει ότι οι ICA αποτελούν μέρος του πιστοποιητικού τύπου (TC) και συγχωνεύει τις απαιτήσεις σχετικά με την τήρηση αρχείων, τα εγχειρίδια και τις ICA στα διάφορα τμήματα σε μία ενιαία απαίτηση (στο τμήμα Α). Ο εν λόγω κανονισμός αναμένεται να βελτιώσει την εναρμόνιση των ICA μεταξύ των DAH όσον αφορά την ταυτοποίηση, την έγκριση, τη μορφοποίηση και τη διαθεσιμότητα των ICA στους τελικούς χρήστες και να διασφαλίσει ότι οι εν λόγω κίνδυνοι για την ασφάλεια μετριάζονται τόσο για τους υφιστάμενους όσο και για τους μελλοντικούς στόλους μεγάλων αεροπλάνων.

ι) Στις 7 Απριλίου 2021 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2021/1087[15] και τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2021/1088[16]. Οι δύο αυτοί κανονισμοί εναρμονίζουν το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του ΔΟΠΑ (SARP) που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης του Σικάγου. Τον Φεβρουάριο του 2019 η επιτροπή του ΔΟΠΑ για την αεροπορική περιβαλλοντική προστασία (CAEP) πρότεινε βελτιώσεις και

---

[14] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/699 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2020, για την τροποποίηση και τη διόρθωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 όσον αφορά τις οδηγίες διαρκούς αξιοπλοΐας, την παραγωγή εξαρτημάτων που προορίζονται για χρήση κατά τη συντήρηση και την εξέταση πτυχών σχετικών με τη γήρανση των αεροσκαφών κατά την πιστοποίηση (ΕΕ L 145 της 28.4.2021, σ. 1).
15 Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/1087 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2021, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά την επικαιροποίηση των παραπομπών στις διατάξεις της σύμβασης του Σικάγου (ΕΕ L 236 της 5.7.2021, σ. 1).
[16] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/1088 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2021, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 όσον αφορά την επικαιροποίηση των παραπομπών στις απαιτήσεις περιβαλλοντικής προστασίας (ΕΕ L 236 της 5.7.2021, σ. 3).

επικαιροποιήσεις των υφιστάμενων SARP για τον θόρυβο, τις εκπομπές των κινητήρων αεροσκαφών και τις εκπομπές CO2 αεροπλάνων, συμπεριλαμβανομένων νέων ρυθμιστικών επιπέδων εκπομπών μη πτητικών σωματιδίων για τους κινητήρες αεροσκαφών. Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ενέκρινε τις τελικές τροποποιήσεις στις 11 Μαρτίου 2020[17]. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω κανονισμοί τροποποιούν το άρθρο 9 «Βασικές απαιτήσεις» του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, το άρθρο 9 «Φορείς παραγωγής» του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής και το παράρτημα I (Μέρος 21) αυτού. Οι εν λόγω κανονισμοί αναμένεται να εξασφαλίσουν υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς και ισότιμους όρους ανταγωνισμού για όλους τους παράγοντες του κλάδου των αερομεταφορών.

ια) Στις 10 Δεκεμβρίου 2021 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/201[18]. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει πλαίσιο συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (SMS) για φορείς σχεδιασμού και παραγωγής (Μέρος-21), καθώς και για φορείς συντήρησης (Μέρος-145), που είναι τα υπόλοιπα δύο πεδία για τα οποία το παράρτημα 19 του ΔΟΠΑ δεν έχει μεταφερθεί ακόμη πλήρως στο κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ. Επιπλέον, στο παράρτημα II «Βασικές απαιτήσεις αξιοπλοΐας» του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 ζητείται ρητά από τους φορείς σχεδιασμού, παραγωγής και συντήρησης να εφαρμόζουν και να διατηρούν σύστημα διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης των κινδύνων ασφάλειας, και να επιδιώκουν τη συνεχή βελτίωσή του, υποστηριζόμενου με την εφαρμογή συστήματος αναφοράς περιστατικών. Με τη θέσπιση ενός τέτοιου πλαισίου συστήματος διαχείρισης, η ασφάλεια της αεροπορίας θα ενισχυθεί α) με τη θέσπιση πολιτικών και στόχων ασφάλειας που συνδέονται με επαρκείς πόρους, β) με τον συστηματικό εντοπισμό κινδύνων και με ένα σύστημα διαχείρισης διακινδύνευσης, γ) με συστήματα διασφάλισης της ασφάλειας, τα οποία θα λαμβάνουν υπόψη τις επιδόσεις ασφάλειας των φορέων και δ) με την προώθηση της ασφάλειας και την επικοινωνία. Ο εν λόγω κανονισμός συνάδει με την κανονιστική έννοια του συστήματος διαχείρισης που έχει καθιερωθεί για άλλους τομείς, όπως οι πτητικές λειτουργίες ή τα αεροδρόμια, ή για τους φορείς διαχείρισης της διαρκούς αξιοπλοΐας (Μέρος-CAMO). Με την εναρμόνιση των διατάξεων για το σύστημα διαχείρισης σε όλους τους τομείς της αεροπορίας, θα διασφαλιστεί, αφενός, ότι οι φορείς που πρέπει να συμμορφωθούν με διάφορες απαιτήσεις για το σύστημα διαχείρισης σε διαφορετικούς τομείς μπορούν να εφαρμόσουν ένα ενιαίο σύστημα διαχείρισης και, αφετέρου, ότι οι αρμόδιες αρχές που επιβλέπουν διαφορετικούς φορείς σε διαφορετικούς τομείς μπορούν να σχεδιάσουν και να οργανώσουν τις δραστηριότητες εποπτείας τους με βάση τις ίδιες ρυθμιστικές αρχές.

---

[17] Κατά την πέμπτη συνεδρίαση της 219ης συνόδου του.

[18] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/201 της Επιτροπής, της 10ης Δεκεμβρίου 2021, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 όσον αφορά τα συστήματα διαχείρισης και τα συστήματα αναφοράς περιστατικών που πρέπει να θεσπιστούν από τους φορείς σχεδιασμού και παραγωγής, καθώς και τις διαδικασίες που εφαρμόζει ο Οργανισμός, και για τη διόρθωση του εν λόγω κανονισμού (ΕΕ L 33 της 15.2.2022, σ. 7).

ιβ) Στις 14 Δεκεμβρίου 2021 η Επιτροπή εξέδωσε τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/208[19]. Στόχος του εν λόγω κανονισμού είναι ο εκσυγχρονισμός του ενωσιακού κανονιστικού πλαισίου της αεροπορίας που εφαρμόζεται στις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού (AWO) και την εκπαίδευση των πληρωμάτων πτήσης, ώστε να διασφαλίζεται το υψηλότερο δυνατό επίπεδο ασφάλειας και, παράλληλα, να αυξάνεται η αποδοτικότητα με βάση τις πλέον πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις. Όσον αφορά τις AWO, ο εν λόγω κανονισμός καθορίζει την κατάλληλη ισορροπία μεταξύ των αρχών που βασίζονται στις επιδόσεις και των περιοριστικών αρχών ανάλογα με το είδος των πτητικών λειτουργιών. Οι κανόνες δεν εξαρτώνται από την τεχνολογία, μπορούν δε να προσαρμοστούν σε μελλοντικές αλλαγές. Ο κανονισμός καλύπτει όλους τους σχετικούς κλάδους και επικαιροποιεί με συντονισμένο τρόπο τους σχετικούς με τις AWO κανόνες στους τομείς των πτητικών λειτουργιών, του ιπτάμενου προσωπικού και των αεροδρομίων. Όσον αφορά την εκπαίδευση του πληρώματος πτήσης, ο εν λόγω κανονισμός βελτιώνει τις υφιστάμενες υποχρεωτικές απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου του πληρώματος για τους αερομεταφορείς. Αφορά την αρχική και περιοδική εκπαίδευση και τον έλεγχο, τους όρους για λειτουργία σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροσκαφών, την αποδοχή προηγούμενης εκπαίδευσης και ελέγχου από μη εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης, καθώς και πτητικές λειτουργίες πολλαπλών χειριστών σε πιστοποιημένα ελικόπτερα ενός χειριστή. Ο εν λόγω κανονισμός αναμένεται να αυξήσει την ασφάλεια πτήσεων με οικονομικά αποδοτικό τρόπο και να διατηρήσει την ασφάλεια, να μειώσει τον κανονιστικό φόρτο, να βελτιώσει τη απόδοση ως προς το κόστος, να βελτιώσει την εναρμόνιση όσον αφορά τις AWO (π.χ. με την Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) και να μεταφέρει όσο το δυνατόν περισσότερο τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές (SARP) του ΔΟΠΑ.

Πριν από την έκδοση όλων των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται ανωτέρω, η Επιτροπή ζήτησε τη γνώμη εμπειρογνωμόνων από τα κράτη μέλη και των εκπροσώπων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: *Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/1358 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2022, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012 όσον αφορά την εφαρμογή αναλογικότερων απαιτήσεων για αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται στην αθλητική αεροπορία και στην αεροπορία αναψυχής (Μέρος 21 Light)* εκδόθηκε στις 2/6/2022 και επί του παρόντος εξετάζεται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για 2 μήνες. Ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει μια λιγότερο αυστηρή προσέγγιση όσον αφορά την πιστοποίηση αεροσκαφών γενικής αεροπορίας και παρέχει τη δυνατότητα υποβολής δήλωσης συμμόρφωσης σχεδιασμού ως εναλλακτικής λύσης αντί της πιστοποίησης. Προβλέπει επίσης τη δυνατότητα απόδειξης των ικανοτήτων σχεδιασμού και παραγωγής μέσω δήλωσης, αντί έγκρισης, ενώ για ορισμένες δραστηριότητες παραγωγής χαμηλού κινδύνου δεν απαιτείται καμία απόδειξη ικανοτήτων παραγωγής. Αναμένεται ότι τα εμπόδια για την είσοδο στο

[19] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/208 της Επιτροπής, της 14ης Δεκεμβρίου 2021, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 139/2014 όσον αφορά τις απαιτήσεις για τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού (ΕΕ L 35 της 17.2.2022, σ. 1).

ευρωπαϊκό ρυθμιστικό σύστημα θα μειωθούν, ενώ παράλληλα θα διατηρηθεί η ασφάλεια της αεροπορίας και θα καταστεί δυνατή η ευκολότερη ανάπτυξη νέων τύπων αεροσκαφών.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Η Επιτροπή άσκησε την εξουσία της να εκδώσει όλους αυτούς τους κατ' εξουσιοδότηση κανονισμούς με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας πτήσεων σε όλα σχεδόν τα επιχειρησιακά πεδία που απαιτούνται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139.

Η Επιτροπή καλεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να λάβουν υπόψη την παρούσα έκθεση.

Στο μέλλον, η Επιτροπή σχεδιάζει να ασκήσει τις κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιότητές της για την περαιτέρω εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.