EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 28.9.2022
COM(2022) 486 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määruse (EL) 2018/1139 (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91) alusel komisjonile antud delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise õiguse kasutamise kohta

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määruse (EL) 2018/1139 (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91) alusel komisjonile antud delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise õiguse kasutamise kohta

1. SISSEJUHATUS

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/1139 (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91)[1] on kehtestatud EASA moodustamise õiguslik alus, sõnastatud ameti pädevus ja kehtestatud ühiste lennundusohutusnõuete ulatus. Määrus hõlmab elemente, mille eesmärk on parandada Euroopa Liidu lennundussüsteemi toimimist.

Määruse (EL) 2018/1139 artikli 128 lõikega 2 on Euroopa Komisjonile antud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, milles täpsustatakse, kuidas täita kõnealuse määruse olulisi nõudeid.

Kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 128 lõikega 2 on Euroopa Komisjonil õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte, millele on osutatud:

- artiklis 19, lennukõlblikkusse ja keskkonnakaitse kohta;
- artiklis 28, õhusõiduki meeskonna kohta;
- artiklis 32, lennutegevuse kohta;
- artiklis 39, lennuväljade kohta;
- artiklis 47, lennuliikluse korraldamise ja aeronavigatsiooniteenuste kohta;
- artiklis 54, lennujuhtide kohta;
- artiklis 58, mehitamata õhusõidukite kohta;
- artiklis 61, õhusõiduki kohta, mida kolmanda riigi käitaja kasutab lendudeks liitu, liidu piires või liidust väljapoole;
- artikli 62 lõikes 13, sertifitseerimise, järelevalve ja nõuete täitmise tagamise kohta;
- artikli 68 lõikes 3, kolmandate riikide sertifikaatide aktsepteerimise kohta;
- artikli 84 lõikes 4, trahvide ja perioodiliste karistusmaksete kohta;
- artiklis 105, apellatsiooninõukogu volituste kohta;

[1] ELT L 212, 22.8.2018, lk 1.

- artiklis 106, apellatsiooninõukogu liikmete kohta.

2. ARUANDE ÕIGUSLIK ALUS

Käesoleva aruande esitamise kohustus on sätestatud määruse (EL) 2018/1139 artikli 128 lõikes 2.

Nimetatud artikli kohaselt esitab komisjon delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist, seega enne 11. detsembrit 2022.

3. DELEGEERITUD VOLITUSTE RAKENDAMINE

3.1. Delegeeritud volituste kasutamine Euroopa Komisjoni poolt

Euroopa Komisjon kasutas delegeeritud volitusi järgmistes valdkondades:

- 2019
    a) mehitamata õhusõidukisüsteemid ning
    b) keskkonnakaitse;
- 2020
    a) esmane lennukõlblikkus;
    b) pilootide sertifitseerimine kolmandate riikide poolt;
    c) mehitamata õhusõidukisüsteemid;
    d) perrooniteenused;
    e) Euroopa ühine riskiklassifitseerimissüsteem ning
    f) lennuraja ohutus ja aeronavigatsioonilised andmed;
- 2021
    a) esmane lennukõlblikkus;
    b) viited ICAO sätetele määruses (EL) 2018/1139;
- 2022
    a) esmane lennukõlblikkus;
    b) igailmalennud.

Käesoleva aruande koostamise kuupäevaks on komisjon pärast määruse (EL) 2018/1139 artikli 128 lõike 2 jõustumist 11. septembril 2018 vastu võtnud kolmteist delegeeritud määrust.

3.2. Vastuvõetud delegeeritud määrused

a) 12. märtsil 2019 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2019/945[2]. Kõnealune määrus sisaldab tehnilisi nõudeid mehitamata õhusõidukite süsteemide klasside ja e-identimise ning mehitamata õhusõidukite süsteemide kolmandate riikide käitajate kohta. Täpsemalt määratleti kõnealuses määruses uued ELi turu ühtlustamist

[2] Komisjoni 12. märtsi 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2019/945 mehitamata õhusõidukite süsteemide ja mehitamata õhusõidukite süsteemide kolmandate riikide käitajate kohta (ELT L 152, 11.6.2019, lk 1).

käsitlevad õigusaktid, millele avatud kategooria mehitamata õhusõiduki süsteemid peavad vastama, ja tingimused, mida kohaldatakse mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamisel kolmanda riigi käitaja poolt. Nõuetele vastavust tõendatakse CE-märgise ja mehitamata õhusõiduki süsteemi klassi märgise kinnitamisega mehitamata õhusõiduki süsteemile, kui see vastab olulistele tehnilistele nõuetele. Kõnealune määrus peaks aitama lahendada kodanike muresid seoses turvalisuse, privaatsuse, andmekaitse ja keskkonnakaitsega. Eeldatakse, et määrusega suurendatakse mehitamata õhusõidukite süsteemide käitamise ohutust, ühtlustatakse ELi liikmesriikide õigusakte ning luuakse ELi turg, millega vähenevad mehitamata õhusõidukite süsteemide kulud ja võimaldatakse piiriülest käitamist.

b) 12. märtsil 2019 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2019/897[3]. Kõnealuses määruses käsitletakse riskipõhise vastavuskontrolli lisamist määruse (EL) nr 748/2012[4] I lisasse (osa 21), et parandada sertifitseerimisprotsessi tõhusust, läbipaistvust ja prognoositavust. Määrus sisaldab teatavaid valikukriteeriume, mis võimaldavad kindlaks määrata, milliseid nõuetele vastavuse tõendamisi peaks EASA kontrollima. Lisaks nähakse kõnealuse määrusega tootjaorganisatsioonidele ette võimalus taotleda oma pädevalt asutuselt erandite tegemist konkreetsete mootorite või õhusõidukite keskkonnakaitsenõuetest. Selline erandite tegemise võimalus põhineb Chicago konventsiooni 16. lisas esitatud keskkonnakaitsenõuetel. Kõnealuse määrusega kõrvaldatakse ka teatavad ebakõlad määruse (EL) nr 748/2012 ja määruse (EL) 2018/1139 vahel seoses tüübisertifitseerimisaluse sisu ja teavitamismenetlusega.

c) 28. jaanuaril 2020 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2020/570[5]. Kõnealuses määruses käsitletakse määruse (EL) nr 748/2012 (osa 21) muutmist ja parandamist, et viia õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuvat lennukõlblikkust käsitlevad eeskirjad vastavusse määrusega (EL) nr 1321/2014[6]. Täpsemalt, kuna määruse (EL) nr 748/2012 I lisas (osa 21) lennukõlblikkussertifikaatide, remondiprojekti heakskiidu ja lennulubade kohta sätestatuga viidatakse üksnes määruse (EL) nr 1321/2014 I lisale (osa M), muudetakse

[3] Komisjoni 12. märtsi 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2019/897, millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 748/2012 seoses riskipõhise nõuetele vastavuse kontrolli lisamisega I lisasse ja keskkonnakaitsenõuete rakendamisega (ELT L 146, 5.6.2019, lk 116).

[4] Komisjoni 3. augusti 2012. aasta määrus (EL) nr 748/2012, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 224, 21.8.2012, lk 1).

[5] Komisjoni 28. jaanuari 2020. aasta delegeeritud määrus (EL) 2020/570, millega muudetakse ja parandatakse määrust (EL) nr 748/2012 seoses õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse eeskirjade ühtlustamisega määrusega (EL) nr 1321/2014 (ELT L 132, 27.4.2020, lk 1).

[6] Komisjoni 26. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1321/2014 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 362, 17.12.2014, lk 1).

määruse (EL) nr 748/2012 I lisa (osa 21), et kohandada selle sätteid määruse (EL) nr 1321/2014 lisade uue ülesehitusega.

d) 4. märtsil 2020 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2020/723[7]. Kõnealuses määruses käsitletakse kolmanda riigi õigusaktide kohaselt välja antud sertifikaatide ja muude dokumentide aktsepteerimist, mis tõendavad vastavust tsiviillennunduseeskirjadele, tagades samal ajal määruses (EL) 2018/1139 sätestatuga samaväärse ohutustaseme, sealhulgas tingimused ja menetlused, et saavutada ja säilitada vajalik usaldus kolmandate riikide õigusraamistike vastu. Vastavalt määrusele (EL) nr 1178/2011,[8] milles on loetletud kolmandate riikide lubade aktsepteerimise tingimused, võivad liikmesriigid praegu (teatavatel tingimustel) tunnustada kolmanda riigi väljaantud piloodiluba või sellise kolmanda riigi poolt välja antud loa omanik võib loa taotlemisel taotleda kvalifikatsiooni tunnustamist. Praegu toimub selline kvalifikatsiooni tunnustamine sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni soovituse alusel. Kõnealuses määruses määratleti „deklareeritud koolitusorganisatsiooni“ mõiste ja ajakohastati kolmandate riikide litsentside aktsepteerimise eeskirju, et võimaldada sellistel organisatsioonidel tunnustada kolmandate riikide lubade omanikke, kes taotlevad liidu õigusraamistiku alusel välja antud luba.

e) 27. aprillil 2020 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2020/1058[9]. Kõnealuse määrusega kehtestati määruse (EL) 2019/947 lisa 1. liites kaks standardstsenaariumi, milles määratakse kindlaks tingimused, millal mehitamata õhusõidukite süsteemide käitajad võivad pärast pädevale asutusele deklaratsiooni esitamist käitamist alustada. Lisaks lisati määruse (EL) 2019/945 lisasse kaks uut osa, sealhulgas tehnilised nõuded, millele mehitamata õhusõiduki süsteem peab vastama, et seda saaks kasutada standardstsenaariumi raames, ning kehtestati kaks uut mehitamata õhusõiduki süsteemide klassi – C5 ja C6. Standardstsenaariumide käitamise tingimused põhinevad mõnede liikmesriikide käitamiskogemustel ja need on valideeritud eritingimustes käitamise riskihindamise (SORA) kohaldamisel.

f) 9. juunil 2020 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2020/1234[10]. Kõnealuse määrusega kehtestati perrooniteenuste osutajate sertifitseerimise ja järelevalve asutustele esitatavad nõuded, nende organisatsioonilised nõuded, perrooni käitamise

[7] Komisjoni 4. märtsi 2020. aasta delegeeritud määrus (EL) 2020/723, millega kehtestatakse üksikasjalikud normid kolmandate riikide piloodilubade tunnustamise kohta ja muudetakse määrust (EL) nr 1178/2011 (ELT L 170, 2.6.2020, lk 1).

[8] Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 311, 25.11.2011, lk 1).

[9] Komisjoni 27. aprilli 2020. aasta delegeeritud määrus (EL) 2020/1058, millega muudetakse delegeeritud määrust (EL) 2019/945 seoses kahe uue mehitamata õhusõidukite süsteemide klassi kehtestamisega (ELT L 232, 20.7.2020, lk 1).

[10] Komisjoni 9. juuni 2020. aasta delegeeritud määrus (EL) 2020/1234, millega muudetakse määrust (EL) nr 139/2014 perrooniteenuste osutamise eest vastutava organisatsiooni deklaratsiooni esitamise suhtes kohaldatavate tingimuste ja korra osas (ELT L 282, 31.8.2020, lk 1).

nõuded ning perrooniteenuste osutamisega tegelevate töötajate koolitusnõuded. Kõnealuse määruse eesmärk on täiendada lennuvälja käitamise nõudeid, integreerides perroonitoimingud, ning võimaldada perrooniteenuste osutajatel pakkuda oma teenuseid eri lennuväljadel ja eri liikmesriikides, ilma et nad vajaksid mitut sertifikaati.

g) 6. oktoobril 2020 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2020/2034[11]. Kõnealuses määruses sätestati Euroopa ühine riskiklassifitseerimissüsteem (ERCS) lennundusohutust mõjutava juhtumi ohutusriski kindlakstegemiseks. Määrusega nähti ette kaks etappi, millest üks (1. etapp) on seotud kahe muutuja väärtuste kindlaksmääramisega: raskusaste ja tõenäosus, ning teine (2. etapp) ohutusriski hindamise kohta ERCSi maatriksis muutujate kahe kindlaksmääratud väärtuse alusel. Kõnealuse määruse raames peaks ERCS toetama integreeritud ja ühtlustatud lähenemisviisi riskijuhtimisele kogu Euroopa lennundussüsteemis ning seega võimaldama liikmesriikide pädevatel asutustel ja ametil keskenduda ohutuse suurendamiseks tehtavatele kooskõlastatud jõupingutustele lennundusohutuse Euroopa tegevuskava raames, millele on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139 artiklis 6.

h) 8. oktoobril 2020 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2020/2148[12]. Kõnealune määrus peaks lennuvälja seisukohast leevendama lennuraja ohutusega seotud ohutusriske, keskendudes peamiselt lennuraja loata hõivamise ennetamisele ning rajakatte seisundi hindamisele ja aruandlusele. Selles käsitletakse selliseid küsimusi nagu kokkupõrked maapinnaga, lennuraja konfiguratsioon, võõrkehadega seotud juhtumid ning rajakatte hooldus. Kõnealuse määrusega kehtestati määruse (EL) nr 139/2014[13] uued organisatsioonilised ja käitamisnõuded, mis põhinevad peamiselt 14. ja 15. lisas esitatud ICAO sätetel ning teatavate liikmesriikide poolt EASA-le esitatud ohutussoovitustel. Lisaks esitati kõnealuse määrusega ettepanek muuta lennuväljadel sõidukite käitamise raamistikku, sealhulgas juhtidele lubade andmist ja manööverdusalal sõitvate sõidukite vastavust teatavatele ohutusnõuetele, et tagada lennuraja ohutus. Sellega on seotud ka ettepanek kehtestada uus sidenõue ning ettepanek lennuväljal viibivate jalakäijate kontrollimise kohta. Lisaks sisaldab kõnealune määrus kõiki vajalikke nõudeid, millega toetatakse rajakatte seisundi uue üleilmse aruandlusvormingu (GRF) rakendamist, sealhulgas METAR- ja SNOWTAM-vormide ning õhust edastatava eriettekande sisu muutmist. Eeldatakse, et määrusega

[11] Komisjoni 6. oktoobri 2020. aasta delegeeritud määrus (EL) 2020/2034, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 376/2014 seoses Euroopa ühise riskiklassifitseerimissüsteemiga (ELT L 416, 11.12.2020, lk 1).

[12] Komisjoni 8. oktoobri 2020. aasta delegeeritud määrus (EL) 2020/2148, millega muudetakse määrust (EL) nr 139/2014 lennuradade ohutuse ja aeronavigatsiooniandmete osas (ELT L 428, 18.12.2020, lk 10).

[13] Komisjoni 12. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 139/2014, millega kehtestatakse lennuväljadega seotud nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 44, 14.2.2014, lk 1).

parandatakse ohutust, vähendades lennuvälja seisukohast lennuraja ohutusega seotud juhtumite arvu, ning parandatakse ühtlustamist tänu uute ühiste nõuete kehtestamisele, mida praegu ei ole. Sellega tagatakse, et praegune ELi lennuvälju reguleeriv raamistik viiakse kooskõlla 14. ja 15. lisa, PANS-ATM- ja PANS-lennuväljadega seotud asjaomaste, lennuvälju käsitlevate ICAO sätetega.

i) 21. detsembril 2020 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2021/699[14]. Kõnealuses määruses on käsitletud ohutusriske, mis on seotud suurte lennukite konstruktsioonide vananemisega. Selliste riskide hulka kuuluvad põhikonstruktsiooni väsimus, ulatuslik väsimuskahjustus, korrosioon, muudatuste ja paranduste väsimine ning kasutamise jätkamine väsimuspragunemise ohtlikul tasemel. Kõnealuse määrusega tagatakse eeldatavasti, et projekti kinnituse omanikud või tüübisertifikaatide, täiendavate tüübisertifikaatide, projektimuudatuste ja remondiprojekti kinnituste taotlejad esitavad vajalikud andmed, menetlused, juhendid ja käsiraamatud, mis on seotud korrosioonist ja väsimusest tingitud konstruktsiooni vananemisega seotud riketega, ning teevad need kättesaadavaks neile, kes peavad neid järgima (käitajad). Kõnealuse määrusega leevendatakse eeldatavasti ka riske, mis on seotud jätkuva lennukõlblikkuse tagamise juhendite (ICA) staatuse ebakindlusega, ning seega välditakse ka eeskirjade tõlgendamise ruumi jätmist, mis põhjustab erinevusi jätkuva lennukõlblikkuse tagamise juhendite kasutamises ja võib põhjustada ohutusriske. Selle saavutamiseks selgitatakse kõnealuses määruses, et jätkuva lennukõlblikkuse tagamise juhend kuulub tüübisertifikaadi hulka, ning koondatakse andmete säilitamise, käsiraamatute ja jätkuva lennukõlblikkuse tagamise juhendiga seotud nõuded üheks nõudeks (alajaos A). Kõnealuse määrusega peaks eeldatavasti paranema jätkuva lennukõlblikkuse tagamise juhendi ühtlustamine projekti kinnituse omanike seas seoses juhendi kindlakstegemise, heakskiitmise, vormingu ja lõppkasutajatele kättesaadavaks tegemisega ning tagama, et need ohutusriskid oleksid maandatud nii olemasolevate kui ka tulevaste suurte lennukite pargi puhul.

j) 7. aprillil 2021 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2021/1087[15] ja delegeeritud määruse (EL) 2021/1088[16]. Nende kahe määrusega viiakse ELi õigusraamistik kooskõlla Chicago konventsiooni 16. lisas esitatud ICAO standardite ja soovituslike tavadega. 2019. aasta veebruaris tegi ICAO lennunduse keskkonnakaitse komitee (CAEP) ettepaneku parandada ja ajakohastada kehtivaid müra, õhusõidukimootorite heidet ja lennukite CO_2 heidet käsitlevaid standardeid ja

[14] Komisjoni 21. detsembri 2020. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/699, millega muudetakse ja parandatakse määrust (EL) nr 748/2012 seoses jätkuva lennukõlblikkuse tagamise juhenditega, hoolduse käigus kasutamiseks ette nähtud osade tootmisega ning õhusõiduki vananemisega seotud aspektide arvessevõtmisega sertifitseerimise käigus (ELT L 145, 28.4.2021, lk 1).

15 Komisjoni 7. aprilli 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/1087, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/1139 seoses Chicago konventsiooni sätetele osutavate viidete ajakohastamisega (ELT L 236, 5.7.2021, lk 1).

[16] Komisjoni 7. aprilli 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/1088, millega muudetakse määrust (EL) nr 748/2012 keskkonnakaitsenõuetele osutavate viidete ajakohastamise osas (ELT L 236, 5.7.2021, lk 3).

soovituslikke tavasid, sealhulgas õhusõidukimootorite uusi mittelenduvate tahkete osakeste heite regulatiivseid tasemeid. ICAO nõukogu võttis lõplikud muudatused vastu 11. märtsil 2020[17]. Seega muudetakse kõnealuste määrustega määruse (EL) 2018/1139 artiklit 9 (Olulised nõuded) ning komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 artiklit 9 (Tootjaorganisatsioonid) ja I lisa (osa 21). Eeldatakse, et nende määrustega tagatakse keskkonnakaitse ühtlaselt kõrge tase ja võrdsed tingimused kõigile lennundussektori osalistele.

k) 10. detsembril 2021 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2022/201[18]. Kõnealuse määrusega kehtestati ohutusjuhtimise süsteemi (SMS) raamistik projekteerimis- ja tootmisorganisatsioonidele (osa 21) ning hooldusorganisatsioonidele (osa 145), mis on kaks viimast valdkonda, milles ICAO 19. lisa ei ole ELi õigusraamistikku veel täielikult üle võetud. Samuti on määruse (EL) 2018/1139 II lisas „Lennukõlblikkuse olulised nõuded“ sõnaselgelt sätestatud, et projekteerimis-, tootja- ja hooldusorganisatsioonid peavad rakendama ning töös hoidma juhtimissüsteemi, sealhulgas juhtima ohutusriske, ning püüdma seda pidevalt täiustada, seades selle toetamiseks sisse lennundusohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemi. Sellise juhtimissüsteemi raamistiku loomisega suurendatakse lennundusohutust a) piisavate ressurssidega seotud ohutuspoliitika ja -eesmärkide kehtestamise, b) ohtude süstemaatilise tuvastamise ja riskijuhtimissüsteemi, c) ohutuse tagamise süsteemide, võttes arvesse organisatsioonide ohutustaset, ning d) ohutuse edendamise ja ohutusalase kommunikatsiooni kaudu. Kõnealune määrus on kooskõlas juhtimissüsteemi regulatiivse kontseptsiooniga, mis on kehtestatud muude valdkondade, näiteks lennutegevuse või lennuväljade jaoks, või jätkuvat lennukõlblikkust korraldavate organisatsioonide jaoks (osa CAMO). Juhtimissüsteemi sätete ühtlustamisega kõigis lennundusvaldkondades tagatakse, et organisatsioonid, kes peavad eri valdkondades täitma mitut juhtimissüsteemi nõuet, saavad rakendada üht juhtimissüsteemi, ning et pädevad asutused, kes teevad järelevalvet eri valdkondade eri organisatsioonide üle, saavad kavandada ja korraldada oma järelevalvetegevust samade regulatiivpõhimõtete alusel.

l) 14. detsembril 2021 võttis komisjon vastu delegeeritud määruse (EL) 2022/208[19]. Kõnealuse määruse eesmärk on ajakohastada ELi lennunduse õigusraamistikku, mida kohaldatakse igailmalendude ja lennumeeskonna koolituse suhtes, et tagada kõrgeim ohutustase, võimaldades samal ajal suurendada tõhusust uusimate tehnoloogiliste edusammude alusel. Igailmalendude osas on kõnealuses määruses sätestatud asjakohane tasakaal tulemuspõhiste ja normatiivsete põhimõtete vahel sõltuvalt lennutegevuse

[17] Oma 219. istungjärgu viiendal istungil.
[18] Komisjoni 10. detsembri 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/201, millega muudetakse määrust (EL) nr 748/2012 projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide kehtestatavate juhtimissüsteemide ning lennundusohutust mõjutavatest juhtumitest teatamise süsteemide, samuti ameti kohaldatavate menetluste osas, ning parandatakse kõnealust määrust (ELT L 33, 15.2.2022, lk 7).
[19] Komisjoni 14. detsembri 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/208, millega muudetakse määrust (EL) nr 139/2014 igailmalende käsitlevate nõuete osas (ELT L 35, 17.2.2022, lk 1).

liigist. Eeskirjad ei sõltu tehnoloogiast ja võivad hõlmata tulevasi muudatusi. Selles käsitletakse kõiki asjakohaseid valdkondi ja ajakohastatakse kooskõlastatult igailmalendudega seotud eeskirju lennutegevuse, õhusõidukite meeskonna ja lennuväljade valdkonnas. Lennumeeskonna koolituse osas parandatakse kõnealuse määrusega lennuettevõtjate suhtes kehtivaid kohustuslikke meeskonna koolitus- ja kontrollinõudeid. Määruses käsitletakse esma- ja korduvkoolitust ja -kontrolle, rohkem kui ühe õhusõidukitüübi või -variandiga lendamise tingimusi, varasema koolituse aktsepteerimist ja mitteäriliste käitajate poolset kontrolli ning ühepiloodikopterina sertifitseeritud kopterite lende mitmepiloodilennul. Kõnealuse määrusega suurendatakse eeldatavasti ohutust kulutõhusal viisil ja säilitatakse ohutus, vähendatakse regulatiivset koormust, suurendatakse kulutõhusust, parandatakse ühtlustamist igailmalendude vallas (nt Föderaalse Lennuametiga) ning võetakse võimalikult suures ulatuses üle ICAO standardid ja soovituslikud tavad.

Enne iga eespool nimetatud delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteeris komisjon liikmesriikide ekspertide ja Euroopa Parlamendi esindajatega.

MÄRKUS. Komisjoni 2. juuni 2022. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/1358, millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 748/2012 seoses proportsionaalsemate nõuete rakendamisega lennuspordis ja harrastuslennunduses kasutatavate õhusõidukite suhtes (osa 21 Light) võeti vastu 2. juunil 2022 ning Euroopa Parlament ja nõukogu vaatavad seda praegu kahe kuu jooksul läbi. Kõnealuse määrusega nähakse ette lihtsustatud lähenemisviis üldlennunduse õhusõidukite sertifitseerimisele ja võimalus esitada sertifitseerimise alternatiivina projekteerimistingimustele vastavuse deklaratsioon. Samuti on määrusega ette nähtud võimalus tõendada projekteerimis- ja tootmissuutlikkust kinnitusega, mitte heakskiitmisega, ning teatava madala riskiastmega tootmistegevuse puhul ei nõuta tootmisvõimekuse tõendamist üldse. Eeldatakse, et Euroopa õigusraamistikku sisenemise tõkkeid vähendatakse, säilitades samal ajal lennundusohutus, ning et see võimaldab uute õhusõidukitüüpide lihtsamat väljatöötamist.

4. JÄRELDUS JA TULEVIKUVÄLJAVAATED

Komisjon on kasutanud oma volitusi vastu võtta kõik need delegeeritud määrused, et parandada lennundusohutust peaaegu kõigis määrusega (EL) 2018/1139 ette nähtud tegevusvaldkondades.

Komisjon palub Euroopa Parlamendil ja nõukogul käesolev aruanne teadmiseks võtta.

Edaspidi kavatseb komisjon kasutada talle delegeeritud volitusi määruse (EL) 2018/1139 täiendavaks rakendamiseks.