EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 28.9.2022
COM(2022) 486 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta 4 päivänä heinäkuuta 2018 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/1139 komissiolle siirretyn delegoitujen säädösten antamisvallan käyttämisestä

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta 4 päivänä heinäkuuta 2018 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/1139 komissiolle siirretyn delegoitujen säädösten antamisvallan käyttämisestä

1. JOHDANTO

Yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta[1] annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/1139 määritetään oikeusperusta EASAn perustamiselle, määritellään EASAn toimivaltuudet ja vahvistetaan yhteisten lentoturvallisuusvaatimusten soveltamisala. Asetus kattaa seikat, joilla pyritään parantamaan Euroopan unionin ilmailujärjestelmän tehokkuutta.

Asetuksen (EU) 2018/1139 128 artiklan 2 kohdalla siirretään Euroopan komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä, joissa täsmennetään, miten mainitun asetuksen keskeisiä vaatimuksia on noudatettava.

Asetuksen (EU) 2018/1139 128 artiklan 2 kohdan mukaisesti Euroopan komissio valtuutetaan antamaan delegoituja säädöksiä, joihin viitataan seuraavissa artikloissa:

- 19 artikla: lentokelpoisuus ja ympäristönsuojelu
- 28 artikla: lentomiehistö
- 32 artikla: lentotoiminta
- 39 artikla: lentopaikat
- 47 artikla: ATM/ANS-palvelut
- 54 artikla: lennonjohtajat
- 58 artikla: miehittämättömät ilma-alukset
- 61 artikla: ilma-alukset, joita kolmannen maan lentotoiminnan harjoittaja käyttää liikennöidessään unioniin, unionissa tai unionista
- 62 artiklan 13 kohta: sertifiointi, valvonta ja vaatimustenmukaisuuden varmistaminen
- 68 artiklan 3 kohta: kolmannen maan sertifioinnin hyväksyminen
- 84 artiklan 4 kohta: sakot ja uhkasakot
- 105 artikla: valituslautakunnan toimivalta

[1] EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1.

- 106 artikla: valituslautakunnan jäsenet.

2. KERTOMUKSEN OIKEUSPERUSTA

Tämän kertomuksen laatimisesta säädetään asetuksen (EU) 2018/1139 128 artiklan 2 kohdassa.

Mainitun artiklan mukaisesti komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä eli ennen 11. joulukuuta 2022.

3. SIIRRETYN SÄÄDÖSVALLAN KÄYTTÄMINEN

3.1. Komissiolle siirretyn delegoitujen säädösten antamisvallan käyttö

Komissio käytti delegoitujen säädösten antamisvaltaa seuraavilla aloilla:

- 2019
    a) miehittämättömät ilma-alusjärjestelmät
    b) ympäristönsuojelu
- 2020
    a) ensimmäinen lentokelpoisuus
    b) kolmansien maiden antamat lentäjien lupakirjat
    c) miehittämättömät ilma-alusjärjestelmät
    d) asematasovalvontapalvelut
    e) yhteinen eurooppalainen riskiluokitusjärjestelmä
    f) kiitotieturvallisuus ja ilmailutiedot
- 2021
    a) ensimmäinen lentokelpoisuus
    b) viittaukset ICAOn määräyksiin asetuksessa (EU) 2018/1139
- 2022
    a) ensimmäinen lentokelpoisuus
    b) jokasään lentotoiminta.

Kertomuksen laatimisajankohtaan mennessä komissio oli hyväksynyt 13 delegoitua asetusta sen jälkeen, kun asetuksen (EU) 2018/1139 128 artiklan 2 kohta tuli voimaan 11. syyskuuta 2018.

3.2. Hyväksytyt delegoidut asetukset

a) Komissio hyväksyi 12. maaliskuuta 2019 delegoidun asetuksen (EU) N:o 2019/945[2]. Asetus sisältää tekniset vaatimukset, jotka koskevat miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien luokkia, miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien sähköistä

[2] Komission delegoitu asetus (EU) 2019/945, annettu 12 päivänä maaliskuuta 2019, miehittämättömistä ilma-alusjärjestelmistä ja kolmansien maiden miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjistä (EUVL L 152, 11.6.2019, s. 1).

tunnistusta ja kolmansien maiden miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjiä. Erityisesti asetuksessa määritellään uusi EU:n markkinoiden yhdenmukaistamista koskeva lainsäädäntö, jota kategoriassa ”avoin” käytettäviksi tarkoitettujen miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien on noudatettava, sekä edellytykset kolmansien maiden miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käytölle. Vaatimustenmukaisuus osoitetaan niin, että keskeiset tekniset vaatimukset täyttäviin miehittämättömiin ilma-alusjärjestelmiin kiinnitetään CE-merkintä ja miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän luokkamerkintä. Tämän asetuksen on määrä osaltaan vastata kansalaisten huoliin, jotka koskevat turvallisuutta, yksityisyyttä, tietosuojaa ja ympäristönsuojelua. Sen odotetaan lisäävän miehittämättömillä ilma-alusjärjestelmillä harjoitettavan toiminnan turvallisuutta, yhdenmukaistavan EU:n jäsenvaltioiden lainsäädäntöä ja luovan EU:n markkinat, jotka pienentävät miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien hintaa ja mahdollistavat rajojen yli harjoitettavan toiminnan.

b) Komissio hyväksyi 12. maaliskuuta 2019 delegoidun asetuksen (EU) N:o 2019/897[3]. Tämä asetus koskee riskiperusteisen vaatimustenmukaisuuden todentamisen sisällyttämistä asetuksen (EU) No 748/2012[4] liitteeseen I (21 osa) sertifiointiprosessin tehokkuuden, avoimuuden ja ennustettavuuden parantamiseksi. Se sisältää tiettyjä valintaperusteita sen määrittämiseksi, milloin vaatimusten noudattamisen osoittamiselle edellytetään EASAn todennusta. Lisäksi asetuksella annetaan tuotanto-organisaatioille mahdollisuus hakea toimivaltaisilta viranomaisiltaan ympäristönsuojeluvaatimuksia koskevia poikkeuksia tiettyjen moottoreiden tai ilma-alusten osalta. Mahdollisuus ympäristönsuojeluvaatimuksia koskeviin poikkeuksiin perustuu Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 16. Tällä asetuksella myös oikaistaan tiettyjä tyyppihyväksyntäperusteiden sisältöä ja niistä ilmoittamista koskevia epäjohdonmukaisuuksia asetuksen (EU) N:o 748/2012 ja asetuksen (EU) 2018/1139 välillä.

c) Komissio hyväksyi 28. tammikuuta 2020 delegoidun asetuksen (EU) 2020/570[5]. Tämä asetus koskee asetuksen (EU) N:o 748/2012 (21 osa) muuttamista ja oikaisemista ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden

[3] Komission delegoitu asetus (EU) 2019/897, annettu 12 päivänä maaliskuuta 2019, asetuksen (EU) N:o 748/2012 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse riskiperusteisen vaatimustenmukaisuuden todentamisen sisällyttämisestä liitteeseen I ja ympäristönsuojeluvaatimusten täytäntöönpanosta (EUVL L 146, 5.6.2019, s. 116).

[4] Komission asetus (EU) N:o 748/2012, annettu 3 päivänä elokuuta 2012, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristösertifiointia sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden sertifiointia koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EUVL L 224, 21.8.2012, s. 1).

[5] Komission delegoitu asetus (EU) 2020/570, annettu 28 päivänä tammikuuta 2020, asetuksen (EU) N:o 748/2012 muuttamisesta ja oikaisemisesta ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevien sääntöjen saattamiseksi asetuksen (EU) N:o 1321/2014 mukaisiksi (EUVL L 132, 27.4.2020, s. 1).

ylläpitämistä koskevien sääntöjen saattamiseksi asetuksen (EU) N:o 1321/2014[6] mukaisiksi. Tarkemmin sanoen: koska komission asetuksen (EU) N:o 748/2012 liitteessä I (21 osa) vahvistetuissa lentokelpoisuustodistuksia, korjaussuunnitelman hyväksyntöjä ja ilmailulupia koskevissa säännöksissä viitataan ainoastaan asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liitteeseen I (M osa), mainittua asetuksen (EU) N:o 748/2012 liitettä I (21 osa) muutetaan sen säännösten mukauttamiseksi asetuksen (EU) N:o 1321/2014 liitteiden uutta rakennetta vastaaviksi.

d) Komissio hyväksyi 4. maaliskuuta 2020 delegoidun asetuksen (EU) N:o 2020/723[7]. Tämä asetus koskee kolmannen maan lainsäädännön mukaisesti annettujen, siviili-ilmailun sääntöjen noudattamisen osoittavien ja asetuksessa (EU) 2018/1139 säädettyä vastaavan turvallisuustason takaavien todistusten ja muiden asiakirjojen hyväksymistä, mukaan lukien edellytykset ja menettelyt, jotka koskevat sitä, että saavutetaan ja säilytetään tarvittava luottamus kolmansien maiden sääntelyjärjestelmiin. Asetuksessa (EU) N:o 1178/2011[8] on luettelo ehdoista, joilla kolmansien maiden antamat lupakirjat hyväksytään, ja niiden mukaan jäsenvaltio voi nyt hyväksyä kolmannen maan antaman lentäjän lupakirjan (tietyin edellytyksin) tai tällaisen kolmannen maan antaman lupakirjan haltija voi saada hyvitystä lupakirjaa hakiessaan. Tällä hetkellä hyvitys määritetään hyväksytyn koulutusorganisaation suosituksen perusteella. Tällä asetuksella otetaan käyttöön 'ilmoituksenvaraiset koulutusorganisaatiot' ja päivitetään kolmansien maiden myöntämiä lupakirjoja koskevat säännöt, jotta voidaan sallia se, että tällaiset organisaatiot antavat hyvitystä kolmansien maiden lupakirjojen haltijoille, jotka hakevat unionin oikeudellisessa kehyksessä myönnettävää lupakirjaa.

e) Komissio hyväksyi 27. huhtikuuta 2020 delegoidun asetuksen (EU) 2020/1058[9]. Tällä asetuksella otetaan käyttöön kaksi vakioskenaariota, jotka on esitetty asetuksen (EU) 2019/947 liitteen lisäyksessä 1 ja joissa määritellään edellytykset sille, milloin miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien käyttäjät voivat aloittaa toiminnan toimitettuaan ilmoituksen toimivaltaiselle viranomaiselle. Lisäksi siinä sisällytetään asetuksen (EU) 2019/945 liitteeseen kaksi uutta osaa, joissa määritetään tekniset vaatimukset, jotka miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien on täytettävä, jotta niitä voidaan käyttää näissä kahdessa vakioskenaariossa, sekä otetaan käyttöön kaksi uutta

[6] Komission asetus (EU) N:o 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (EUVL L 362, 17.12.2014, s. 1).

[7] Komission delegoitu asetus (EU) 2020/723, annettu 4 päivänä maaliskuuta 2020, kolmannen maan myöntämän lentäjien sertifioinnin hyväksymistä koskevista yksityiskohtaisista säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 1178/2011 muuttamisesta (EUVL L 170, 2.6.2020, s. 1).

[8] Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1).

[9] Komission delegoitu asetus (EU) 2020/1058, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2020, delegoidun asetuksen (EU) 2019/945 muuttamisesta kahden uuden miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien luokan käyttöön ottamiseksi (EUVL L 232, 20.7.2020, s. 1).

miehittämättömien ilma-alusjärjestelmien luokkaa, C5 ja C6. Kahden vakioskenaarion mukaisen toiminnan harjoittamisen ehdot perustuvat joidenkin jäsenvaltioiden käyttökokemukseen, ja ne on validoitu käyttämällä toimintakategoriaan ”erityinen” kuuluvien operaatioiden riskinarviointia (SORA).

f) Komissio hyväksyi 9. kesäkuuta 2020 delegoidun asetuksen (EU) 2020/1234[10]. Tällä asetuksella vahvistetaan viranomaisia koskevat vaatimukset asematasovalvontapalvelujen tarjoajien sertifioinnin ja valvonnan osalta, organisaatioita koskevat vaatimukset, asematason toimintaa koskevat vaatimukset sekä asematasovalvontapalvelujen tarjontaan osallistuvan henkilöstön koulutusvaatimukset. Asetuksen tavoitteena on täydentää lentopaikan toimintaan liittyviä vaatimuksia niin, että niihin sisällytetään asematasotoiminta, ja mahdollistaa se, että asematasovalvontapalvelujen tarjoajat voivat tarjota palvelujaan eri lentopaikoissa ja eri jäsenvaltioissa tarvitsematta useita todistuksia.

g) Komissio hyväksyi 6. lokakuuta 2020 delegoidun asetuksen (EU) 2020/2034[11]. Tässä asetuksessa vahvistetaan yhteinen eurooppalainen riskiluokitusjärjestelmä (ERCS-järjestelmä) poikkeamien turvallisuusriskin määrittämistä varten. Asetuksessa esitetään kaksi vaihetta, joista ensimmäisessä (vaihe 1) määritetään arvot kahdelle muuttujalle eli vakavuudelle ja todennäköisyydelle, minkä jälkeen (vaihe 2) turvallisuusriski pisteytetään ERCS-matriisissa kahden määritetyn muuttujan arvon perusteella. Asetuksen myötä odotetaan, että ERCS-järjestelmä helpottaa yhdennetyn ja yhdenmukaistetun lähestymistavan soveltamista riskinhallintaan koko Euroopan ilmailujärjestelmässä niin, että jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset ja virasto voivat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 6 artiklassa tarkoitettua Euroopan lentoturvallisuussuunnitelman osana keskittyä turvallisuuden parantamiseen yhdenmukaistetulla tavalla.

h) Komissio hyväksyi 8. lokakuuta 2020 delegoidun asetuksen (EU) 2020/2148[12]. Tämän asetuksen odotetaan lieventävän kiitotieturvallisuuteen liittyviä riskejä lentopaikan kannalta, ja siinä keskitytään pääasiassa kiitotiepoikkeamien ehkäisyyn ja kiitotien pinnan kunnon arviointiin ja siitä ilmoittamiseen. Sen kattamia seikkoja ovat esimerkiksi yhteentörmäykset maassa, kiitotiejärjestelyt, vierasesineet ja kiitotien päällysteiden kunnossapito. Tällä asetuksella otetaan käyttöön asetuksen (EU) N:o 139/2014[13] uudet organisaatio- ja toimintavaatimukset, jotka perustuvat

[10] Komission delegoitu asetus (EU) 2020/1234, annettu 9 päivänä kesäkuuta 2020, asetuksen (EU) N:o 139/2014 muuttamisesta asematasovalvontapalvelujen tarjoamisesta vastaavien organisaatioiden ilmoituksia koskevien ehtojen ja menettelyjen osalta (EUVL L 282, 31.8.2020, s. 1).

[11] Komission delegoitu asetus (EU) 2020/2034, annettu 6 päivänä lokakuuta 2020, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 376/2014 täydentämisestä yhteisen eurooppalaisen riskiluokitusjärjestelmän osalta (EUVL L 416, 11.12.2020, s. 1).

[12] Komission delegoitu asetus (EU) 2020/2148, annettu 8 päivänä lokakuuta 2020, asetuksen (EU) N:o 139/2014 muuttamisesta kiitotieturvallisuuden ja ilmailutietojen osalta (EUVL L 428, 18.12.2020, s. 10).

[13] Komission asetus (EU) N:o 139/2014, annettu 12 päivänä helmikuuta 2014, lentopaikkoihin liittyvistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008

pääasiassa liitteissä 14 ja 15 oleviin ICAOn vaatimuksiin sekä tiettyjen jäsenvaltioiden EASAlle osoittamiin turvallisuussuosituksiin. Lisäksi siinä ehdotetaan kiitotieturvallisuuden varmistamiseksi muutoksia ajoneuvojen toimintapuitteisiin lentopaikoilla, mukaan lukien kuljettajien luvat ja tiettyjen turvallisuusvaatimusten noudattaminen liikennealueella toimivissa ajoneuvoissa. Tähän liittyvät myös ehdotus uudesta viestintää koskevasta vaatimuksesta sekä ehdotus jalankulkijoiden valvonnasta lentopaikalla. Lisäksi tämä asetus sisältää kaikki tarvittavat vaatimukset kiitotien pinnan olosuhteiden uuden yleisen raportointiformaatin (GRF) käytön tukemiseksi, mukaan lukien muutokset METAR- ja SNOWTAM-lomakkeiden sekä ARS-ilmoituksen sisältöön. Asetuksen odotetaan parantavan turvallisuutta vähentämällä kiitotieturvallisuuteen liittyvien poikkeamien määrää lentopaikan näkökulmasta ja lisäävän yhdenmukaisuutta ottamalla käyttöön uusia yhteisiä vaatimuksia, joita ei tällä hetkellä ole. Sillä varmistetaan, että EU:n nykyinen lentopaikkojen sääntelykehys on yhdenmukainen liitteissä 14 ja 15 sekä asiakirjoissa PANS-ATM ja PANS-Aerodromes olevien lentopaikkoihin liittyvien ICAOn vaatimusten kanssa.

i) Komissio hyväksyi 21. joulukuuta 2020 delegoidun asetuksen (EU) 2021/699[14]. Tässä asetuksessa käsitellään suurten lentokoneiden rakenteiden vanhentumiseen liittyviä turvallisuusriskejä. Näitä riskejä ovat esimerkiksi väsyminen tyyppihyväksyntätodistuksen mukaisessa perusrakenteessa, laaja-alainen väsymisvaurio, korroosio, väsyminen muutoksissa ja korjauksissa sekä toiminnan jatkaminen, kun väsymismurtumien taso on turvallisuuden vaarantava. Tämän asetuksen odotetaan varmistavan, että suunnitteluhyväksynnän haltijat tai tyyppihyväksyntätodistusten, lisätyyppihyväksyntätodistusten, suunnittelumuutoksen ja korjaussuunnitelman hyväksyntöjen hakijat tuottavat tarvittavat tiedot, menettelyt, ohjeet ja käsikirjat, jotka liittyvät korroosiosta tai väsymisestä johtuviin vanhenevan rakennevaurioihin, ja asettavat ne niiden (lentotoiminnan harjoittajien) saataville, joiden on noudatettava niitä. Tämän asetuksen odotetaan myös lieventävän jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpitämistä koskevien ohjeiden (ICA) aseman epävarmuuteen liittyviä riskejä ja estävän siten sääntöjen erilaisia tulkintoja, jotka johtavat eroihin näiden ohjeiden käytössä ja aiheuttavat mahdollisesti turvallisuusriskejä. Tämän saavuttamiseksi asetuksessa selvennetään, että ICA on osa tyyppihyväksyntätodistusta, ja yhdistetään eri alaluvuissa olevat tietojen säilyttämistä, käsikirjoja ja ICA:ta koskevat vaatimukset yhdeksi vaatimukseksi (A alaluku). Asetuksen odotetaan parantavan ICA:n yhdenmukaistamista suunnitteluhyväksynnän haltijoiden keskuudessa suhteessa ICA:n tunnistamiseen, hyväksymiseen, muotoilemiseen ja saatavuuteen loppukäyttäjille sekä

---

mukaisesti (EUVL L 44, 14.2.2014, s. 1).

[14] Komission delegoitu asetus (EU) 2021/699, annettu 21 päivänä joulukuuta 2020, asetuksen (EU) N:o 748/2012 muuttamisesta ja oikaisemisesta jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpitämistä koskevien ohjeiden, huollossa käytettävien osien tuotannon ja vanhentuvia ilma-aluksia koskevien näkökohtien huomioon ottamisen osalta sertifioinnin yhteydessä (EUVL L 145, 28.4.2021, s. 1).

varmistavan, että näitä turvallisuusriskejä lievennetään niin nykyisten kuin tulevien suurten lentokoneiden laivastojen osalta.

j) Komissio hyväksyi 7. huhtikuuta 2021 delegoidun asetuksen (EU) 2021/1087[15] ja delegoidun asetuksen (EU) 2021/1088[16]. Näissä kahdessa asetuksessa yhdenmukaistetaan EU:n sääntelykehys Chicagon yleissopimuksen liitteeseen 16 sisältyvien ICAOn standardien ja suositeltujen menettelytapojen kanssa. ICAOn ilmailua ja ympäristönsuojelua käsittelevä komitea (CAEP) ehdotti helmikuussa 2019 parannuksia ja päivityksiä olemassa oleviin melua, ilma-alusten moottoreiden päästöjä ja lentokoneiden hiilidioksidipäästöjä koskeviin standardeihin ja suositeltuihin menettelytapoihin, mukaan lukien ilma-alusten moottoreiden haihtumattomien hiukkaspäästöjen uudet sääntelytasot. ICAOn neuvosto hyväksyi lopulliset muutokset 11. maaliskuuta 2020.[17] Näillä asetuksilla muutetaan siten asetuksen (EU) 2018/1139 9 artiklaa ”Keskeiset vaatimukset” sekä komission asetuksen (EU) N:o 748/2012 9 artiklaa ”Tuotanto-organisaatiot” ja sen liitettä I (21 osa). Näiden asetusten odotetaan varmistavan korkeatasoisen ja yhdenmukaisen ympäristönsuojelun ja tarjoavan tasapuoliset toimintaedellytykset kaikille ilmailualan toimijoille.

k) Komissio hyväksyi 10. joulukuuta 2021 delegoidun asetuksen (EU) 2022/201[18]. Tällä asetuksella perustetaan turvallisuudenhallintajärjestelmä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioille (21 osa) sekä huolto-organisaatioille (145 osa). Nämä ovat ne kaksi osa-aluetta, joiden osalta ICAOn liitettä 19 ei ole vielä täysin saatettu osaksi EU:n sääntelykehystä. Lisäksi asetuksen (EU) 2018/1139 liitteessä II ”Keskeiset lentokelpoisuusvaatimukset” nimenomaisesti kehotetaan suunnittelu-, tuotanto- ja huolto-organisaatioita ottamaan käyttöön myös turvallisuusriskien hallinnan kattava hallintojärjestelmä ja pitämään sitä yllä sekä pyrkimään järjestelmän jatkuvaan parantamiseen, mitä tuetaan perustamalla poikkeamailmoitusjärjestelmä. Luomalla tällainen hallintojärjestelmäkehys parannetaan ilmailun turvallisuutta a) ottamalla käyttöön turvallisuuspolitiikat ja -tavoitteet riittävine resursseineen, b) vaarojen järjestelmällisellä toteamisella ja riskienhallintajärjestelmällä, c) turvallisuuden varmistusjärjestelmillä, joissa otetaan huomioon organisaatioiden turvallisuustaso, sekä d) turvallisuuden edistämisellä ja viestinnällä. Asetus on sääntelyllisesti linjassa sen hallintojärjestelmän käsitteen kanssa, joka on vahvistettu muille osa-alueille, kuten

[15] Komission delegoitu asetus (EU) 2021/1087, annettu 7 päivänä huhtikuuta 2021, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 muuttamisesta Chicagon yleissopimuksen määräyksiin tehtyjen viittausten päivittämiseksi (EUVL L 236, 5.7.2021, s. 1).
[16] Komission delegoitu asetus (EU) 2021/1088, annettu 7 päivänä huhtikuuta 2021, asetuksen (EU) N:o 748/2012 muuttamisesta ympäristönsuojeluvaatimuksia koskevien viittausten päivittämiseksi (EUVL L 236, 5.7.2021, s. 3).
[17] 219. istuntonsa viidennessä kokouksessa.
[18] Komission delegoitu asetus (EU) 2022/201, annettu 10 päivänä joulukuuta 2021, asetuksen (EU) N:o 748/2012 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioilta edellytettävistä hallintojärjestelmistä ja poikkeamailmoitusjärjestelmistä sekä viraston soveltamista menettelyistä ja mainitun asetuksen oikaisemisesta (EUVL L 33, 15.2.2022, s. 7).

lentotoiminnalle, lentopaikoille tai jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioille (CAMO osa). Yhdenmukaistamalla hallintojärjestelmiä koskevat säännökset kaikilla ilmailun osa-alueilla varmistetaan, että organisaatiot, joiden on täytettävä useita hallintojärjestelmiin liittyviä vaatimuksia eri osa-alueilla, voivat ottaa käyttöön yhden ainoan hallintojärjestelmän ja että eri osa-alueiden eri organisaatioita valvovat toimivaltaiset viranomaiset voivat suunnitella ja organisoida valvontatoimensa samojen sääntelyperiaatteiden perusteella.

l) Komissio hyväksyi 14. joulukuuta 2021 delegoidun asetuksen (EU) 2022/208[19]. Tämän asetuksen tavoitteena on nykyaikaistaa jokasään lentotoimintaan sovellettavaa EU:n ilmailun sääntelykehystä ja ohjaamomiehistön koulutusta, jotta varmistetaan mahdollisimman korkea turvallisuustaso ja mahdollistetaan samalla viimeisimpiin teknologisiin parannuksiin perustuvat tehokkuushyödyt. Jokasään lentotoiminnan osalta tässä asetuksessa vahvistetaan asianmukainen tasapaino suorituskykyyn perustuvien ja ohjailevien periaatteiden välillä lentotoiminnan tyypistä riippuen. Säännöt eivät ole teknologiasta riippuvaisia ja niissä voidaan ottaa huomioon tulevat muutokset. Asetuksessa käsitellään kaikkia asiaankuuluvia seikkoja ja päivitetään koordinoidusti jokasään lentotoimintaan liittyviä sääntöjä lentotoiminnan, lentomiehistön ja lentopaikkojen osa-alueilla. Ohjaamomiehistön koulutuksen osalta asetuksella parannetaan lentotoiminnan harjoittajille asetettuja pakollisia vaatimuksia, jotka koskevat miehistön koulutusta ja pätevyyden arviointia. Asetus kattaa perus- ja määräaikaiskoulutuksen ja pätevyyden arvioinnit, edellytykset lentotoiminnan harjoittamiseen useammalla kuin yhdellä ilma-alustyypillä tai -versiolla, muiden kuin kaupallisten lentotoiminnan harjoittajien antaman aiemman koulutuksen ja pätevyyden arvioinnin hyväksymisen sekä lentotoiminnan usean ohjaajan miehistöllä yhden ohjaajan lentotoimintaan hyväksytyillä helikoptereilla. Asetuksen odotetaan lisäävän turvallisuutta kustannustehokkaasti, ylläpitävän turvallisuutta, keventävän sääntelytaakkaa, lisäävän kustannustehokkuutta, parantavan jokasään lentotoiminnan yhdenmukaistamista (esimerkiksi Yhdysvaltojen ilmailuhallinnon kanssa) ja saattavan ICAOn standardit ja suositellut menettelytavat mahdollisimman pitkälti osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Ennen kaikkien edellä mainittujen delegoitujen säädösten antamista komissio kuuli jäsenvaltioiden asiantuntijoita ja Euroopan parlamentin edustajia.

HUOM. *Komission delegoitu asetus 2022/1358 komission asetuksen (EU) N:o 748/2012 muuttamisesta urheilu- ja harrasteilmailuun käytettäviä ilma-aluksia koskevien oikeasuhteisempien vaatimusten täytäntöönpanon osalta (21 osa – Kevyt)* annettiin 2. kesäkuuta 2022, ja Euroopan parlamentti ja neuvosto tarkastelevat sitä parhaillaan kahden kuukauden ajan. Tässä asetuksessa säädetään kevyemmästä lähestymistavasta yleisilmailun ilma-alusten sertifiointiin ja otetaan käyttöön mahdollisuus esittää suunnittelun vaatimustenmukaisuusilmoitus sertifioinnin vaihtoehtona. Siinä säädetään myös

[19] Komission delegoitu asetus (EU) 2022/208, annettu 14 päivänä joulukuuta 2021, asetuksen (EU) N:o 139/2014 muuttamisesta jokasään lentotoimintaa koskevien vaatimusten osalta (EUVL L 35, 17.2.2022, s. 1).

mahdollisuudesta osoittaa suunnittelu- ja tuotantovalmiudet ilmoituksella hyväksynnän sijasta, ja tietynlaisen vähäriskisen tuotannon osalta tuotantovalmiuksien osoittamista ei vaadita lainkaan. EU:n sääntelyjärjestelmään pääsyn esteiden odotetaan madaltuvan ilman, että lentoturvallisuus vaarantuu, ja uusien ilma-alustyyppien kehittämisen odotetaan helpottuvan.

4. PÄÄTELMÄT JA TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT

Komissio on käyttänyt valtuuksiaan hyväksyä nämä delegoidut asetukset parantaakseen lentoturvallisuutta lähes kaikilla asetuksen (EU) 2018/1139 mukaiseen valtuutukseen kuuluvilla operatiivisilla osa-alueilla.

Komissio pyytää Euroopan parlamenttia ja neuvostoa ottamaan huomioon tämän kertomuksen.

Komissio aikoo tulevaisuudessa käyttää sille siirrettyä toimivaltaa asetuksen (EU) 2018/1139 täytäntöönpanon jatkamiseksi.