EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 28.9.2022
COM(2022) 486 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de uitoefening van de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen die aan de Commissie is toegekend krachtens Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de uitoefening van de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen die aan de Commissie is toegekend krachtens Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad

1. INLEIDING

In Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad *inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad*[1] zijn de bevoegdheden van het EASA en het toepassingsgebied van de gemeenschappelijke eisen op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart vastgesteld. De verordening heeft betrekking op de elementen die erop gericht zijn de prestaties van het luchtvaartsysteem van de Europese Unie te verbeteren.

Artikel 128, lid 2, van Verordening (EU) 2018/1139 verleent de Europese Commissie de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen waarin wordt aangegeven hoe aan de essentiële eisen van die verordening moet worden voldaan.

Overeenkomstig artikel 128, lid 2, van Verordening (EU) 2018/1139 is de Europese Commissie gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen als bedoeld in:

- Artikel 19: luchtwaardigheid en milieubescherming
- Artikel 28: bemanning
- Artikel 32: vluchtuitvoeringen
- Artikel 39: luchtvaartterreinen
- Artikel 47: ATM/ANS
- Artikel 54: luchtverkeersleiders
- Artikel 58: onbemande luchtvaartuigen
- Artikel 61: luchtvaartuigen die door een exploitant van een derde land worden gebruikt voor vluchten naar, binnen of vanuit de Unie
- Artikel 62, lid 13: certificering, toezicht en handhaving

[1] PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1.

- Artikel 68, lid 3: aanvaarding van certificaten van derde landen
- Artikel 84, lid 4: boeten en dwangsommen
- Artikel 105: bevoegdheden van de kamer van beroep
- Artikel 106: leden van de kamer van beroep.

2. RECHTSGRONDSLAG VOOR HET VERSLAG

Dit verslag moet worden opgesteld op grond van artikel 128, lid 2, van Verordening (EU) 2018/1139.

Overeenkomstig dit artikel stelt de Commissie uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar, dus vóór 11 december 2022, een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie.

3. UITOEFENING VAN DE DELEGATIE

3.1. Gebruik van de bevoegdheidsdelegatie door de Europese Commissie

De Europese Commissie maakte gebruik van de bevoegdheidsdelegatie op de volgende gebieden:

- 2019
    a) Onbemande luchtvaartuigsystemen; en
    b) Milieu-bescherming
- 2020
    a) Initiële luchtwaardigheid;
    b) Certificering van piloten door derde landen;
    c) Onbemande luchtvaartuigsystemen;
    d) Platformbeheersdiensten;
    e) Gemeenschappelijk Europees risicoclassificatiesysteem en
    f) Veiligheid van start- en landingsbanen en luchtvaartgegevens
- 2021
    a) Initiële luchtwaardigheid
    b) Verwijzingen naar ICAO-bepalingen in Verordening (EU) 2018/1139;
- 2022
    a) Initiële luchtwaardigheid;
    b) Vluchtuitvoeringen bij alle weersomstandigheden

Op de datum van opstelling van dit verslag heeft de Commissie 13 gedelegeerde verordeningen vastgesteld sinds de inwerkingtreding van artikel 128, lid 2, van Verordening (EU) 2018/1139 op 11.9.2018.

3.2. Vastgestelde gedelegeerde verordeningen

a) De Commissie heeft op 12 maart 2019 Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945[2] vastgesteld. Deze verordening bevat de technische voorschriften voor de UAS-klassen en e-identificatie van onbemande luchtvaartuigsystemen en voor exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen uit derde landen. In deze verordening wordt met name de nieuwe EU-marktharmonisatiewetgeving vastgesteld waaraan UAS die in de categorie "open" worden geëxploiteerd, moeten voldoen, alsook de voorwaarden voor UAS-vluchtuitvoeringen waaraan exploitanten uit een derde land moeten voldoen. De conformiteit wordt aangetoond door het aanbrengen van de CE-markering en de UAS-klasse op het UAS wanneer het voldoet aan de essentiële technische eisen. Deze verordening moet bijdragen tot het aanpakken van de zorgen van burgers op het gebied van beveiliging, privacy, gegevensbescherming en milieubescherming. Verwacht wordt dat dit het veiligheidsniveau van UAS-vluchtuitvoeringen zal verhogen, de wetgeving tussen de EU-lidstaten zal harmoniseren en een EU-markt zal creëren die de kosten van UAS zal verlagen en grensoverschrijdende activiteiten mogelijk zal maken.

b) De Commissie heeft op 12 maart 2019 Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/897[3] vastgesteld. Deze verordening heeft betrekking op de opname van risicogebaseerde nalevingscontrole in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 748/2012[4] (deel 21) om de doeltreffendheid, transparantie en voorspelbaarheid van het certificeringsproces te verbeteren. Ze bevat bepaalde selectiecriteria aan de hand waarvan kan worden bepaald welke bewijzen van naleving door het EASA moeten worden gecontroleerd. Bovendien biedt deze verordening productieorganisaties de mogelijkheid om bij hun bevoegde autoriteit vrijstellingen van de milieubeschermingseisen voor specifieke motoren of luchtvaartuigen aan te vragen. Deze mogelijkheid van vrijstellingen is gebaseerd op de milieubeschermingseisen van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago. Deze verordening corrigeert ook bepaalde inconsistenties tussen Verordening (EU) nr. 748/2012 en Verordening (EU) 2018/1139 met betrekking tot de inhoud van de typecertificeringsbasis en het kennisgevingsproces.

c) De Commissie heeft op 28 januari 2020 Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/570[5] vastgesteld. Deze verordening heeft betrekking op de wijziging en correctie van

---

[2] Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 van de Commissie van 12 maart 2019 inzake onbemande luchtvaartuigsystemen en uit derde landen afkomstige exploitanten van onbemande luchtvaartuigsystemen (PB L 152 van 11.6.2019, blz. 1).

[3] Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/897 van de Commissie van 12 maart 2019 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 748/2012 met betrekking tot de opname van risicogebaseerde nalevingscontrole in bijlage I en de tenuitvoerlegging van eisen voor milieubescherming (PB L 146 van 5.6.2019, blz. 116).

[4] Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie van 3 augustus 2012 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 224 van 21.8.2012, blz. 1).

[5] Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/570 van de Commissie van 28 januari 2020 tot wijziging en rectificatie van Verordening (EU) nr. 748/2012 wat betreft de aanpassing van de regels inzake de permanente

Verordening (EU) nr. 748/2012 (deel 21) om de regels voor permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, onderdelen en uitrustingsstukken af te stemmen op Verordening (EU) nr. 1321/2014[6]. Meer bepaald, aangezien in de bepalingen betreffende bewijzen van luchtwaardigheid, goedkeuringen van reparatieontwerpen en vliegvergunningen in bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012 uitsluitend wordt verwezen naar bijlage I (deel M) bij Verordening (EU) nr. 1321/2014, wordt bijlage I (deel 21) bij Verordening (EU) nr. 748/2012 gewijzigd om de bepalingen daarvan in overeenstemming te brengen met de nieuwe structuur van de bijlagen bij Verordening (EU) nr. 1321/2014.

d) De Commissie heeft op 4 maart 2020 Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/723[7] vastgesteld. Deze verordening heeft betrekking op de aanvaarding van certificaten en andere documenten ter bevestiging van de naleving van de regels voor de burgerluchtvaart die zijn afgegeven overeenkomstig de wetgeving van een derde land, waarbij een veiligheidsniveau wordt gewaarborgd dat gelijkwaardig is aan dat waarin Verordening (EU) 2018/1139 voorziet, met inbegrip van de voorwaarden en procedures voor het verkrijgen en behouden van het nodige vertrouwen in de regelgevingssystemen van derde landen. Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1178/2011[8], waarin de voorwaarden voor de aanvaarding van bewijzen van bevoegdheid uit derde landen zijn opgesomd, kan een door een derde land afgegeven bewijs van bevoegdheid als piloot momenteel (onder bepaalde voorwaarden) worden aanvaard door lidstaten, of kan de houder van een dergelijk bewijs van bevoegdheid uit een derde land vrijstelling krijgen bij het aanvragen van een bewijs van bevoegdheid. Die vrijstelling wordt nu bepaald op basis van een aanbeveling van een erkende opleidingsorganisatie. Bij deze verordening worden “gedeclareerde opleidingsorganisaties” ingevoerd en worden de regels voor de aanvaarding van bewijzen van bevoegdheid uit derde landen geactualiseerd, om dergelijke organisaties in staat te stellen vrijstelling te verlenen aan houders van vergunningen van derde landen die een vergunning aanvragen op grond van het rechtskader van de Unie.

---

luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken aan Verordening (EU) nr. 1321/2014 (PB L 132 van 27.4.2020, blz. 1).

[6] Verordening (EU) nr. 1321/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 362 van 17.12.2014, blz. 1).

[7] Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/723 van de Commissie van 4 maart 2020 tot vaststelling van gedetailleerde regels met betrekking tot de erkenning van pilootcertificaten van derde landen en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1178/2011, PB L 170 van 2.6.2020, blz. 1.

[8] Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 311 van 25.11.2011, blz. 1).

e) De Commissie heeft op 27 april 2020 Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/1058[9] vastgesteld. Bij deze verordening worden in aanhangsel 1 van de bijlage bij Verordening (EU) 2019/947 twee standaardscenario's (STS's) ingevoerd, waarin de voorwaarden worden vastgesteld waaronder UAS-exploitanten een vluchtuitvoering kunnen beginnen nadat zij een verklaring hebben ingediend bij de bevoegde autoriteit. Bovendien worden twee nieuwe delen in de bijlage bij Verordening (EU) 2019/945 opgenomen, met de technische voorschriften waaraan UAS moeten voldoen om in de standaardscenario's te kunnen worden gebruikt, en worden twee nieuwe UAS-klassen vastgesteld, namelijk de klassen C5 en C6. De voorwaarden voor het uitvoeren van de standaardscenario's zijn gebaseerd op de praktijkervaring van sommige lidstaten en zijn gevalideerd door de toepassing van de specifieke operationele risicobeoordeling (SORA).

f) De Commissie heeft op 9 juni 2020 Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/1234[10] vastgesteld. In deze verordening worden autoriteitseisen vastgesteld voor de certificering van en het toezicht op verleners van platformbeheersdiensten, hun organisatie-eisen, operationele eisen voor het platform en opleidingseisen voor personeel dat betrokken is bij het verlenen van platformbeheersdiensten. Deze verordening heeft tot doel de eisen voor luchtvaartterreinactiviteiten aan te vullen door er de platformactiviteiten in op te nemen, en verleners van platformbeheersdiensten in staat te stellen hun diensten op verschillende luchtvaartterreinen en in verschillende lidstaten aan te bieden zonder dat er meerdere certificaten nodig zijn.

g) De Commissie heeft op 6 oktober 2020 Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/2034[11] vastgesteld. Bij deze verordening wordt het gemeenschappelijk Europees risicoclassificatiesysteem (ERCS) vastgesteld om het veiligheidsrisico van een voorval te bepalen. De verordening voorziet in twee stappen. Stap 1 heeft betrekking op de bepaling van de waarden van de twee variabelen "ernst" en "waarschijnlijkheid", stap 2 op de score van het veiligheidsrisico in de ERCS-matrix op basis van de twee vastgestelde waarden van de variabelen. Het ERCS moet, via deze verordening, een geïntegreerde en gestandaardiseerde aanpak van het risicobeheer in het volledige Europese luchtvaartsysteem faciliteren en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten en het Agentschap derhalve in staat stellen op gestandaardiseerde wijze te focussen op inspanningen om de veiligheid te verbeteren als onderdeel van het Europees plan voor

[9] Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/1058 van de Commissie van 27 april 2020 tot wijziging van Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/945 voor wat betreft de invoering van twee nieuwe klassen onbemande luchtvaartuigsystemen (PB L 232 van 20.7.2020, blz. 1).

[10] Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/1234 van de Commissie van 9 juni 2020 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 139/2014 wat betreft de voorwaarden en procedures voor de verklaring van de organisaties die verantwoordelijk zijn voor het verlenen van platformbeheersdiensten (PB L 282 van 31.8.2020, blz. 1).

[11] Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/2034 van de Commissie van 6 oktober 2020 tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft het gemeenschappelijk Europees risicoclassificatiesysteem (PB L 416 van 11.12.2020, blz. 1).

de veiligheid van de luchtvaart als bedoeld in artikel 6 van Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad.

h) De Commissie heeft op 8 oktober 2020 Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/2148[12] vastgesteld. Deze verordening zal naar verwachting de veiligheidsrisico's in verband met de veiligheid van start- en landingsbanen beperken, vanuit het oogpunt van de luchtvaartterreinen, waarbij de nadruk voornamelijk ligt op het voorkomen van runway incursions en op de beoordeling en rapportage van de toestand van het baanoppervlak. In de verordening komen kwesties aan bod zoals botsingen op de grond, baanconfiguratie, voorvallen die verband houden met brokstukken van vreemde voorwerpen en onderhoud van de baanverharding. Deze verordening introduceert nieuwe organisatorische en operationele eisen van Verordening (EU) nr. 139/2014[13], die voornamelijk zijn gebaseerd op ICAO-bepalingen in de bijlagen 14 en 15 en op veiligheidsaanbevelingen die bepaalde lidstaten tot het EASA hebben gericht. Voorts worden in deze verordening wijzigingen voorgesteld van het kader voor de exploitatie van voertuigen op luchtvaartterreinen, met inbegrip van vergunningen van bestuurders en de conformiteit van voertuigen die op het manoeuvreergebied rijden met bepaalde veiligheidsvereisten, teneinde de veiligheid op de start- en landingsbanen te waarborgen. Dit houdt ook verband met het voorstel voor een nieuwe eis inzake communicatie en een voorstel voor de controle van voetgangers op het luchtvaartterrein. Daarnaast bevat deze verordening alle noodzakelijke vereisten ter ondersteuning van de toepassing van het nieuwe Global Reporting Format (GRF) van de omstandigheden van het baanoppervlak, met inbegrip van wijzigingen in de inhoud van de METAR- en SNOWTAM-formulieren en van het speciale vluchtrapport. De verordening zal naar verwachting de veiligheid verbeteren door het aantal voorvallen in verband met de veiligheid op de baan te verminderen vanuit het perspectief van een luchtvaartterrein, en zal de harmonisatie verbeteren als gevolg van de invoering van nieuwe gemeenschappelijke eisen die momenteel niet bestaan. Ze zorgt ervoor dat het huidige EU-regelgevingskader voor luchtvaartterreinen in overeenstemming wordt gebracht met de relevante ICAO-bepalingen in verband met luchtvaartterreinen van bijlagen 14 en 15, PANS-ATM en PANS-Aerodromes.

i) De Commissie heeft op 21 december 2020 Gedelegeerde Verordening (EU) 2021/699[14] vastgesteld. Deze verordening heeft betrekking op veiligheidsrisico's in verband met

---

[12] Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/2148 van de Commissie van 8 oktober 2020 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 139/2014 wat betreft baanveiligheid en luchtvaartgegevens (PB L 428 van 18.12.2020, blz. 10).

[13] Verordening (EU) nr. 139/2014 van de Commissie van 12 februari 2014 tot vaststelling van eisen en administratieve procedures met betrekking tot luchtvaartterreinen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 44 van 14.2.2014, blz. 1).

[14] Gedelegeerde Verordening (EU) 2021/699 van de Commissie van 21 december 2020 tot wijziging en rectificatie van Verordening (EU) nr. 748/2012 wat betreft de instructies voor blijvende luchtwaardigheid, de vervaardiging van onderdelen die moeten worden gebruikt tijdens het onderhoud, en de inachtneming van aspecten van verouderende luchtvaartuigen tijdens de certificering (PB L 145 van 28.4.2021, blz. 1).

verouderingsverschijnselen in de structuren van grote vliegtuigen. Deze risico's omvatten vermoeidheid van het basis-typeontwerp, wijdverspreide vermoeidheidsschade (widespread fatigue damage, WFD), corrosie, vermoeidheid van veranderingen en reparaties, en voortzetting van de werking met onveilige niveaus van vermoeidheidsscheuren. Deze verordening moet ervoor zorgen dat houders van ontwerpgoedkeuringen, of aanvragers van typecertificaten (TC's), aanvullende typecertificaten (STC's), ontwerpwijzigingen en reparatiegoedkeuringen, de nodige gegevens, procedures, instructies en handleidingen opstellen met betrekking tot structurele defecten ten gevolge van verouderingsfactoren zoals corrosie en vermoeidheid en deze ter beschikking stellen van degenen die daaraan moeten voldoen (exploitanten). Deze verordening zal naar verwachting ook de risico's beperken die verbonden zijn aan de onzekerheid over de status van de instructies voor permanente luchtwaardigheid (ICA) en zal derhalve voorkomen dat er ruimte overblijft voor interpretatie in de regels, wat leidt tot verschillen in het gebruik van ICA en mogelijke veiligheidsrisico's veroorzaakt. Om dit te bereiken wordt in deze verordening verduidelijkt dat de ICA deel uitmaken van het typecertificaat (TC) en worden de vereisten met betrekking tot het bijhouden van registers, handboeken en ICA's in de verschillende subdelen samengevoegd tot één vereiste (in subdeel A). Deze verordening zal naar verwachting de harmonisatie van de ICA's tussen de DAH's verbeteren met betrekking tot de identificatie, goedkeuring, formattering en beschikbaarheid van de ICA's voor de eindgebruikers en ervoor zorgen dat deze veiligheidsrisico's voor zowel de bestaande als de toekomstige vloten van grote vliegtuigen worden beperkt.

j) De Commissie heeft op 7 april 2021 Gedelegeerde Verordening (EU) 2021/1087[15] en Gedelegeerde Verordening (EU) 2021/1088[16] vastgesteld. Deze twee verordeningen brengen het regelgevingskader van de EU in overeenstemming met de ICAO-normen en aanbevolen praktijken (SARP's) in bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago. In februari 2019 heeft het Comité milieubescherming van de ICAO (CAEP) verbeteringen en actualiseringen voorgesteld van de bestaande SARP's inzake geluidsemissies, emissies van vliegtuigmotoren en CO2-emissies van vliegtuigen, met inbegrip van nieuwe regelgevingsniveaus voor niet-vluchtige deeltjesemissies van vliegtuigmotoren. De ICAO-Raad heeft de definitieve wijzigingen op 11 maart 2020 aangenomen[17]. Deze verordeningen wijzigen derhalve artikel 9 "Essentiële eisen" van Verordening (EU) 2018/1139, artikel 9 "Productieorganisaties" van Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie en bijlage I daarbij (deel 21). Deze verordeningen zullen naar

15 Gedelegeerde Verordening (EU) 2021/1087 van de Commissie van 7 april 2021 tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de actualisering van de verwijzingen naar de bepalingen van het Verdrag van Chicago (PB L 236 van 5.7.2021, blz. 1).

[16] Gedelegeerde Verordening (EU) 2021/1088 van de Commissie van 7 april 2021 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 748/2012 wat betreft de actualisering van de verwijzingen naar de milieubeschermingseisen (PB L 236 van 5.7.2021, blz. 3).

[17] Tijdens de vijfde vergadering van de 219e zitting.

verwachting zorgen voor een hoog uniform niveau van milieubescherming en een gelijk speelveld voor alle actoren in de luchtvaartsector.

k) De Commissie heeft op 10 december 2021 Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/201[18] vastgesteld. Bij deze verordening wordt een kader voor het veiligheidsbeheersysteem (SMS) voor ontwerp en productie (deel 21) en onderhoudsorganisaties (deel 145) vastgesteld, de resterende twee gebieden waarvoor bijlage 19 van de ICAO nog niet volledig is omgezet in het regelgevingskader van de EU. Daarnaast moeten ontwerp-, productie- en onderhoudsorganisaties volgens bijlage II (Essentiële eisen met betrekking tot luchtwaardigheid) bij Verordening (EU) 2018/1139 een beheersysteem toepassen en onderhouden, de veiligheidsrisico's beheren en streven naar voortdurende verbetering, en als onderdeel daarvan een systeem voor rapportering van voorvallen invoeren. Door een dergelijk kader voor de lidstaten op te zetten, zal de veiligheid van de luchtvaart worden verbeterd door a) de vaststelling van veiligheidsbeleid en -doelstellingen die gepaard gaan met voldoende middelen, b) de systematische identificatie van gevaren en een systeem voor risicobeheer; c) veiligheidsborgingssystemen, waarbij rekening wordt gehouden met de veiligheidsprestaties van organisaties; en d) bevordering van de veiligheid en communicatie. Deze verordening is in overeenstemming met het regelgevingsconcept van de lidstaten dat is vastgesteld voor andere domeinen, zoals vluchtuitvoeringen of luchtvaartterreinen, of voor organisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid (deel CAMO). Door de bepalingen van de lidstaten op alle luchtvaartterreinen op elkaar af te stemmen, zal ervoor worden gezorgd dat de organisaties die op verschillende gebieden aan eisen van verschillende lidstaten moeten voldoen, die eisen van één lidstaat kunnen toepassen en dat bevoegde autoriteiten die toezicht houden op verschillende organisaties op verschillende gebieden hun toezichtsactiviteiten kunnen plannen en organiseren op basis van dezelfde regelgevingsbeginselen.

l) De Commissie heeft op 14 december 2021 Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/208[19] vastgesteld. Het doel van deze verordening is het EU-regelgevingskader voor de luchtvaart dat van toepassing is op alle weersomstandigheden (AWO's) en de opleiding van cockpitbemanningsleden te moderniseren om het hoogste veiligheidsniveau te waarborgen en tegelijkertijd efficiëntieverbeteringen mogelijk te maken op basis van de meest recente technologische vooruitgang. Wat AWO's betreft, wordt in deze verordening het juiste evenwicht gezocht tussen prestatiegebaseerde en prescriptieve beginselen, afhankelijk van het soort vluchtuitvoering. De regels zijn niet technologie-

[18] Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/201 van de Commissie van 10 december 2021 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 748/2012 wat betreft door ontwerp- en productieorganisaties op te zetten beheersystemen en voorvallenmeldingssystemen, alsmede wat betreft de door het Agentschap toegepaste procedures, en tot rectificatie van die verordening (PB L 33 van 15.2.2022, blz. 7).

[19] Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/208 van de Commissie van 14 december 2021 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 139/2014 wat betreft de eisen voor vluchtuitvoeringen onder alle weersomstandigheden (PB L 35 van 17.2.2022, blz. 1).

afhankelijk en kunnen rekening houden met toekomstige veranderingen. De verordening behandelt alle relevante disciplines en actualiseert op gecoördineerde wijze de voor de AWO relevante regels op het gebied van vluchtuitvoering, bemanningen en luchtvaartterreinen. Wat de opleiding van cockpitpersoneel betreft, verbetert deze verordening de bestaande verplichte opleidings- en controlevereisten voor luchtvaartexploitanten. Ze heeft betrekking op initiële en periodieke training en toetsing, de voorwaarden voor vluchten op meer dan één luchtvaartuigtype of -variant, de aanvaarding van eerdere opleiding en toetsing door niet-commerciële exploitanten, en meerpilootbediening van éénpiloot-gecertificeerde helikopters. Deze verordening zal naar verwachting de veiligheid op kosteneffectieve wijze verhogen en op dat hogere niveau handhaven, de regeldruk verminderen, de kosteneffectiviteit verhogen, de harmonisatie van AWO's verbeteren (bv. met de Federal Aviation Administration) en de normen en aanbevolen praktijken (SARP's) van de ICAO zo veel mogelijk omzetten.

Voorafgaand aan de vaststelling van de bovengenoemde gedelegeerde handelingen heeft de Commissie telkens deskundigen van de lidstaten en de vertegenwoordigers van het Europees Parlement geraadpleegd.

OPMERKING: *Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/1358 van 2 juni 2022 van de Commissie tot wijziging van Verordening (EU) nr. 748/2012 van de Commissie wat betreft de tenuitvoerlegging van evenredigere eisen voor luchtvaartuigen die worden gebruikt voor sport- en recreatieve luchtvaart (deel 21 Light)* is vastgesteld op 2.6.2022 en wordt momenteel voor 2 maanden door het Europees Parlement en de Raad getoetst. Deze verordening voorziet in een lichtere aanpak voor de certificering van luchtvaartuigen voor de general aviation en voorziet in de mogelijkheid om een verklaring van conformiteit met het ontwerp in te dienen als alternatief voor certificering. Ze voorziet ook in de mogelijkheid om ontwerp- en productiecapaciteit aan te tonen door middel van een verklaring in plaats van een goedkeuring, en voor bepaalde productieactiviteiten met een laag risico hoeft de productiecapaciteit niet te worden aangetoond. Verwacht wordt dat de belemmeringen voor de toetreding tot het Europese regelgevingssysteem zullen afnemen, terwijl de veiligheid van de luchtvaart in stand wordt gehouden, en dat de ontwikkeling van nieuwe vliegtuigtypes hierdoor gemakkelijker zal worden.

4. CONCLUSIE EN VOORUITZICHTEN

De Commissie heeft gebruik gemaakt van haar bevoegdheid om al deze gedelegeerde verordeningen vast te stellen met als doel de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren voor bijna elk operationeel domein dat is voorgeschreven bij Verordening (EU) 2018/1139.

De Commissie verzoekt het Europees Parlement en de Raad kennis te nemen van dit verslag.

In de toekomst is de Commissie voornemens haar gedelegeerde bevoegdheden te gebruiken voor de verdere tenuitvoerlegging van Verordening (EU) 2018/1139.