KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 28.9.2022 r.
COM(2022) 486 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z wykonywania uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych powierzonych Komisji na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z wykonywania uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych powierzonych Komisji na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

1. WPROWADZENIE

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 *w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91*[1] określa podstawę prawną utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), definiuje kompetencje EASA i określa zakres wspólnych wymogów bezpieczeństwa lotniczego. W rozporządzeniu tym uwzględniono elementy mające na celu poprawę efektywności systemu lotnictwa Unii Europejskiej.

W art. 128 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139 powierzono Komisji Europejskiej uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych określających szczegółowo sposób spełnienia zasadniczych wymogów tego rozporządzenia.

Zgodnie z art. 128 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Komisja Europejska jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w:

- art. 19, w odniesieniu do zdatności do lotu i ochrony środowiska;
- art. 28, w odniesieniu do załogi;
- art. 32, w odniesieniu do operacji lotniczych;
- art. 39, w odniesieniu do lotnisk;
- art. 47, w odniesieniu do ATM/ANS;
- art. 54, w odniesieniu do kontrolerów ruchu lotniczego;
- art. 58, w odniesieniu do bezzałogowych statków powietrznych;
- art. 61, w odniesieniu do statków powietrznych wykorzystywanych przez operatora z państwa trzeciego w operacjach przylotu na terytorium Unii, lotu nad jej terytorium lub odlotu z niego;
- art. 62 ust. 13, w odniesieniu do certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów;

[1] Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

- art. 68 ust. 3, w odniesieniu do akceptowania certyfikatów wydanych przez państwo trzecie;
- art. 84 ust. 4, w odniesieniu do grzywien i okresowych kar pieniężnych;
- art. 105, w odniesieniu do uprawnień komisji odwoławczej;
- art. 106, w odniesieniu do członków komisji odwoławczej.

2. PODSTAWA PRAWNA SPRAWOZDANIA

Niniejsze sprawozdanie jest wymagane na podstawie art. 128 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

Zgodnie z tym artykułem Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat, czyli przed dniem 11 grudnia 2022 r.

3. WYKONYWANIE PRZEKAZANYCH UPRAWNIEŃ

3.1. Wykorzystywanie przekazania uprawnień przez Komisję Europejską

Komisja Europejska wykorzystała swoje uprawnienia w następujących obszarach:

- 2019
  a) systemy bezzałogowych statków powietrznych; oraz
  b) ochrona środowiska.
- 2020
  a) początkowa zdatność do lotu;
  b) wydawanie certyfikacji pilotom przez państwo trzecie;
  c) systemy bezzałogowych statków powietrznych;
  d) służby zarządzające płytą postojową;
  e) wspólny europejski system klasyfikacji ryzyka; oraz
  f) bezpieczeństwo dróg startowych i dane lotnicze.
- 2021
  a) początkowa zdatność do lotu;
  b) odniesienia do regulacji Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w rozporządzeniu (UE) 2018/1139.
- 2022
  a) początkowa zdatność do lotu;
  b) operacje w każdych warunkach meteorologicznych (AWO).

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania od wejścia w życie art. 128 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139 w dniu 11.09.2018 r. Komisja przyjęła 13 rozporządzeń delegowanych.

3.2. Przyjęte rozporządzenia delegowane

a) W dniu 12 marca 2019 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2019/945[2]. Rozporządzenie to zawiera wymogi techniczne dotyczące klas systemów bezzałogowych statków powietrznych i identyfikacji elektronicznej systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich. W rozporządzeniu tym w szczególności określono nowe unijne prawodawstwo harmonizacyjne, z którym będą musiały być zgodne systemy bezzałogowych statków powietrznych eksploatowane w ramach kategorii „otwartej", oraz warunki operacji systemów bezzałogowych statków powietrznych prowadzonych przez operatorów z państw trzecich. O zgodności świadczy umieszczenie oznakowania CE i klasy systemów bezzałogowych statków powietrznych na systemach bezzałogowych statków powietrznych, gdy spełniają one zasadnicze wymogi techniczne. Rozporządzenie to powinno przyczynić się do rozwiania obaw obywateli dotyczących bezpieczeństwa, prywatności, ochrony danych i ochrony środowiska. Oczekuje się, że przyczyni się ono do podniesienia poziomu bezpieczeństwa operacji systemów bezzałogowych statków powietrznych, harmonizacji prawodawstwa między państwami członkowskimi UE oraz utworzenia rynku UE, który obniży koszty systemów bezzałogowych statków powietrznych i umożliwi operacje transgraniczne.

b) W dniu 12 marca 2019 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2019/897[3]. Rozporządzenie to dotyczy włączenia weryfikacji zgodności opartej na analizie ryzyka do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012[4] (część 21) celem zwiększenia skuteczności, przejrzystości i przewidywalności procesu certyfikacji. Zawiera ono pewne kryteria kwalifikacji umożliwiające określenie, które etapy procesu wykazywania zgodności powinny być weryfikowane przez EASA. Dodatkowo rozporządzenie to przewiduje możliwość zwrócenia się przez organizacje produkujące do właściwego organu o zwolnienie ze stosowania wymogów ochrony środowiska w odniesieniu do określonych silników lub statków powietrznych. Możliwość zwolnień jest oparta na wymogach ochrony środowiska zawartych w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej. W rozporządzeniu tym skorygowano również pewne niespójności między rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 i rozporządzeniem (UE) 2018/1139 w odniesieniu do treści podstawy certyfikacji typu i systemu zawiadamiania.

---

[2]Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich (Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 1).

[3] Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/897 z dnia 12 marca 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do włączenia weryfikacji zgodności opartej na analizie ryzyka do załącznika I oraz wdrożenia wymogów ochrony środowiska (Dz.U. L 146 z 5.6.2019, s. 116).

[4] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

c) W dniu 28 stycznia 2020 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2020/570[5]. Rozporządzenie to dotyczy zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 748/2012 (część 21) w zakresie dostosowania przepisów dotyczących ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014[6] W szczególności ponieważ przepisy dotyczące świadectw zdatności do lotu, zatwierdzania projektów naprawy i zezwoleń na lot, określone w załączniku I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012, powinny odnosić się wyłącznie do załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, zmienia się załącznik I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w celu dostosowania jego przepisów do nowej struktury załączników do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.

d) W dniu 4 marca 2020 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2020/723[7]. Rozporządzenie to dotyczy akceptowania certyfikatów i innych dokumentów potwierdzających zgodność z przepisami lotnictwa cywilnego, wydanych zgodnie z prawem państwa trzeciego i zapewniających poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi przewidzianemu w rozporządzeniu (UE) 2018/1139, w tym warunków i procedur osiągania i utrzymywania niezbędnego poziomu zaufania do systemów prawnych państw trzecich. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011[8], w którym wymieniono warunki uznawania licencji z państw trzecich, licencja pilota wydana przez państwo trzecie może zostać zaakceptowana (pod pewnymi warunkami) przez państwo członkowskie lub zaliczona przy ubieganiu się posiadacza takiej licencji państwa trzeciego o licencję. Zaliczanie jest obecnie uzależnione od zalecenia zatwierdzonej organizacji szkolenia. W rozporządzeniu tym wprowadzono „zadeklarowane organizacje szkolenia" i uaktualniono zasady akceptowania licencji z państw trzecich, aby umożliwić takim organizacjom zaliczanie uprawnień posiadaczom licencji z państw trzecich, ubiegającym się o licencje wydane zgodnie z unijnymi ramami prawnymi.

---

[5] Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/570 z dnia 28 stycznia 2020 r. w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do dostosowania przepisów dotyczących ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 (Dz.U. L 132 z 27.4.2020, s. 1).

[6] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

[7] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/723 z dnia 4 marca 2020 r. określające szczegółowe zasady dotyczące akceptowania licencji pilotów wydanych przez państwo trzecie i zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 (Dz.U. L 170 z 2.6.2020, s. 1).

[8] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

e) W dniu 27 kwietnia 2020 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2020/1058[9]. W rozporządzeniu tym wprowadzono dwa standardowe scenariusze w dodatku 1 do załącznika do rozporządzenia (UE) 2019/947 określające warunki, w jakich operatorzy SBSP mogą rozpocząć operację po przedłożeniu oświadczenia właściwemu organowi. Co więcej, wprowadzono do załącznika do rozporządzenia (UE) 2019/945 dwie nowe części zawierające wymogi techniczne, jakie SBSP muszą spełnić, aby mogły być eksploatowane w sytuacji wystąpienia standardowych scenariuszy, oraz ustanawiające dwie nowe klasy SBSP – klasy C5 i C6. Warunki przeprowadzania standardowych scenariuszy opierają się na doświadczeniu eksploatacyjnym niektórych państw członkowskich i zostały zatwierdzone w drodze zastosowania szczegółowej oceny ryzyka operacyjnego.

f) W dniu 9 czerwca 2020 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2020/1234[10]. W rozporządzeniu tym ustanowiono wymagania dla organów dotyczące certyfikacji i nadzoru w odniesieniu do służb zarządzania płytą postojową, wymagania dotyczące organizacji tych organów, wymagania operacyjne w odniesieniu do płyty postojowej, jak również wymagania w zakresie szkoleń personelu zaangażowanego w zapewnianie służby zarządzania płytą postojową. Celem tego rozporządzenia jest spełnienie wymagań dotyczących operacji lotniskowych poprzez integrację operacji na płycie postojowej oraz umożliwienie instytucjom zapewniającym służbę zarządzania płytą postojową oferowania swoich usług na różnych lotniskach i w różnych państwach członkowskich bez konieczności posiadania wielu certyfikatów.

g) W dniu 6 października 2020 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2020/2034[11]. W rozporządzeniu tym ustanowiono wspólny europejski system klasyfikacji ryzyka (ERCS) na potrzeby określenia ryzyka dla bezpieczeństwa, jakie wiąże się z danym zdarzeniem. W rozporządzeniu przewidziano dwa etapy, pierwszy (etap 1) związany z ustaleniem wartości dwóch zmiennych: dotkliwości i prawdopodobieństwa i drugi (etap 2) związany z określeniem skali ryzyka dla bezpieczeństwa w ramach matrycy ERCS na podstawie ustalonych wartości dwóch zmiennych. Na podstawie tego rozporządzenia oczekuje się, że ERCS ułatwi przyjęcie zintegrowanego i ujednoliconego podejścia do zarządzania ryzykiem w całym systemie lotnictwa europejskiego, a tym samym umożliwi właściwym organom państw członkowskich i Agencji skupienie się na działaniach służących poprawie bezpieczeństwa w sposób zharmonizowany jako elemencie europejskiego planu

[9] Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/1058 z dnia 27 kwietnia 2020 r. zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2019/945 w odniesieniu do wprowadzenia dwóch nowych klas systemów bezzałogowych statków powietrznych (Dz.U. L 232 z 20.7.2020, s. 1).

[10] Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/1234 z dnia 9 czerwca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do warunków i procedur składania deklaracji przez organizacje odpowiedzialne za zapewnianie służby zarządzania płytą postojową (Dz.U. L 282 z 31.8.2020, s. 1).

[11] Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/2034 z dnia 6 października 2020 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 w odniesieniu do wspólnego europejskiego systemu klasyfikacji ryzyka (Dz.U. L 416 z 11.12.2020, s. 1).

bezpieczeństwa lotniczego, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139.

h) W dniu 8 października 2020 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2020/2148[12]. Oczekuje się, że rozporządzenie to ograniczy ryzyko związane z bezpieczeństwem dróg startowych z punktu widzenia lotniska, przy czym jego głównym celem jest zapobieganie wtargnięciom na drogę startową oraz ocena i meldowanie w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej. Odnosi się ono do zagadnień takich jak kolizje z ziemią, konfiguracja drogi startowej, zdarzenia związane z fragmentami przedmiotów obcych, jak również utrzymanie nawierzchni dróg startowych. W rozporządzeniu tym wprowadzono nowe wymagania organizacyjne i operacyjne określone w rozporządzeniu (UE) nr 139/2014[13], które opierają się na regulacjach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego zawartych przede wszystkim w załącznikach 14 i 15, jak również zaleceniach w zakresie bezpieczeństwa dla EASA wydanych przez niektóre państwa członkowskie. Ponadto w celu zapewnienia bezpieczeństwa dróg startowych w rozporządzeniu tym zaproponowano zmiany w ramach dotyczących obsługi pojazdów na lotniskach, w tym w zakresie upoważnień dla kierowców i zgodności pojazdów użytkowanych na polu manewrowym z niektórymi wstępnymi warunkami bezpieczeństwa. Wiąże się z tym również wniosek dotyczący nowego wymogu w dziedzinie łączności, a także wniosek dotyczący kontroli pieszych na lotnisku. Ponadto rozporządzenie to zawiera wszystkie konieczne wymogi służące wsparciu stosowania nowego globalnego formatu na potrzeby meldowania (*Global Reporting Format*, GRF) w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej, w tym zmiany treści formularzy METAR i SNOWTAM oraz specjalnego meldunku z powietrza. Oczekuje się, że rozporządzenie to doprowadzi do poprawy bezpieczeństwa ze względu na ograniczenie liczby zdarzeń związanych z bezpieczeństwem dróg startowych z punktu widzenia lotniska oraz poprawy harmonizacji dzięki wprowadzeniu nowych wspólnych wymogów, które obecnie nie istnieją. Zapewnia ono dostosowanie obecnych ram regulacyjnych dotyczących lotnisk w UE do odpowiednich dotyczących lotnisk regulacji ICAO zawartych w załącznikach 14 i 15, PANS-ATM („Procedury służb żeglugi powietrznej – zarządzanie ruchem lotniczym") i PANS-Lotniska.

[12] Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/2148 z dnia 8 października 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do bezpieczeństwa dróg startowych i do danych lotniczych (Dz.U. L 428 z 18.12.2020, s. 10).

[13] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 44 z 14.2.2014, s. 1).

i) W dniu 21 grudnia 2020 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2021/699[14]. Rozporządzenie to dotyczy ryzyka dla bezpieczeństwa związanego ze zjawiskiem starzenia się struktur dużych samolotów. Ryzyko to obejmuje zmęczenie podstawowego projektu typu, rozległe uszkodzenia zmęczeniowe, korozję, zmęczenie zmianami i naprawami oraz nieprzerwane działanie mimo niebezpiecznych poziomów pęknięć zmęczeniowych. Oczekuje się, że rozporządzenie to zapewni, aby posiadacze zatwierdzenia projektu lub wnioskodawcy ubiegający się o certyfikaty typu, uzupełniające certyfikaty typu, zatwierdzenie zmiany projektu i naprawy przedstawiali niezbędne dane, procedury i instrukcje związane z uszkodzeniami starzejącej się struktury spowodowanymi korozją i zmęczeniem, oraz udostępnią je podmiotom, które muszą się do nich dostosować (operatorom). Oczekuje się, że rozporządzenie ograniczy również ryzyko związane z brakiem pewności co do statusu instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu (ICA), a tym samym pozwoli uniknąć pozostawiania miejsca na interpretację przepisów, co prowadzi do różnic w stosowaniu ICA i powoduje potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa. Aby to osiągnąć, w rozporządzeniu wyjaśniono, że ICA są częścią certyfikatów typu oraz połączono w jeden wymóg (w podczęści A) wymogi w zakresie przechowywania dokumentacji, podręczników i instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu w poszczególnych podczęściach. Oczekuje się, że rozporządzenie doprowadzi do poprawy harmonizacji ICA wśród posiadaczy zatwierdzenia projektu w odniesieniu do identyfikacji, zatwierdzenia, formatowania i dostępności ICA dla użytkowników końcowych oraz zapewni złagodzenie ryzyka dla bezpieczeństwa zarówno w odniesieniu do istniejącej, jak i przyszłej floty dużych samolotów.

j) W dniu 7 kwietnia 2021 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2021/1087[15] i rozporządzenie delegowane (UE) 2021/1088[16]. W tych dwóch rozporządzeniach dostosowano ramy regulacyjne UE do międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania (SARP) ICAO zawartych w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej. W lutym 2019 Komitet ds. Ochrony Środowiska w Lotnictwie (CAEP) ICAO zaproponował ulepszenia i aktualizacje obowiązujących SARP dotyczących poziomów hałasu, emisji z silników statków powietrznych i emisji CO2 z samolotów, w tym nowe poziomy regulacyjne emisji nielotnych cząstek stałych dla silników lotniczych. Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

[14] Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/699 z dnia 21 grudnia 2020 r. w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, produkcji części wykorzystywanych podczas obsługi technicznej i uwzględniania aspektów związanych ze starzejącymi się statkami powietrznymi podczas certyfikacji (Dz.U. L 145 z 28.4.2021, s. 1).
15 Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1087 z dnia 7 kwietnia 2021 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w odniesieniu do aktualizacji odniesień do postanowień konwencji chicagowskiej, Dz.U. L 236 z 5.7.2021, s. 1.
[16] Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1088 z dnia 7 kwietnia 2021 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do aktualizacji odniesień do wymogów ochrony środowiska, Dz.U. L 236 z 5.7.2021, s. 3.

przyjęła te ostateczne poprawki w dniu 11 marca 2020 r.[17] W związku z powyższym rozporządzenia te wprowadzają zmiany w art. 9 „Zasadnicze wymogi" rozporządzenia (UE) 2018/1139, art. 9 „Organizacje produkujące" rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 i jego załączniku I (część 21). Oczekuje się, że rozporządzenia te zapewnią wysoki, jednolity poziom ochrony środowiska i równe szanse wszystkim uczestnikom w sektorze lotnictwa.

k) W dniu 10 grudnia 2021 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2022/201[18]. W rozporządzeniu tym ustanowiono ramy systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) w odniesieniu do projektowania i produkcji (część 21), jak również organizacji obsługi technicznej (część 145), które są pozostałymi dwiema dziedzinami, w odniesieniu do których załącznik 19 ICAO nie został jeszcze w pełni transponowany do ram regulacyjnych UE. Ponadto w załączniku II „Zasadnicze wymogi dotyczące zdatności do lotu" do rozporządzenia (UE) 2018/1139 wyraźnie wzywa się organizacje uczestniczące w projektowaniu, produkcji i obsłudze technicznej do wdrożenia i utrzymania systemu zarządzania, obejmującego zarządzanie ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa, oraz do stałego dążenia do doskonalenia takiego systemu, czemu służyć ma ustanowienie systemu zgłaszania zdarzeń. Dzięki ustanowieniu takich ram dla państw członkowskich bezpieczeństwo lotnicze zostanie wzmocnione za sprawą a) ustanowienia polityki bezpieczeństwa i celów związanych z odpowiednimi zasobami, b) systematycznej identyfikacji zagrożeń i systemu zarządzania ryzykiem; c) systemów gwarantowania bezpieczeństwa, uwzględniających wyniki organizacji w zakresie bezpieczeństwa; i d) propagowania bezpieczeństwa i komunikacji. Rozporządzenie to jest zgodne z koncepcją regulacyjną państw członkowskich ustanowioną dla innych dziedzin, takich jak operacje lotnicze lub lotniska, lub dla organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (część CAMO). Ujednolicenie przepisów państw członkowskich we wszystkich dziedzinach lotnictwa zapewni organizacjom, które muszą spełniać wiele wymogów państw członkowskich w różnych dziedzinach, możliwość wdrożenia wymogów jednego państwa członkowskiego, a właściwym organom nadzorującym poszczególne organizacje w różnych dziedzinach możliwość planowania i organizowania swoich działań nadzorczych w oparciu o te same zasady regulacyjne.

l) W dniu 14 grudnia 2021 r. Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2022/208[19]. Celem tego rozporządzenia jest zmodernizowanie unijnych ram regulacyjnych w dziedzinie lotnictwa mających zastosowanie do operacji w każdych warunkach meteorologicznych i szkolenia załóg lotniczych, aby zapewnić najwyższy

[17] Na piątym posiedzeniu 219. sesji.
[18] Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/201 z dnia 10 grudnia 2021 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do systemów zarządzania i systemów zgłaszania zdarzeń, które mają zostać ustanowione przez organizacje projektujące i produkujące, a także procedur stosowanych przez Agencję, oraz w sprawie sprostowania tego rozporządzenia (Dz.U. L 33 z 15.2.2022, s. 7).
[19] Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/208 z dnia 14 grudnia 2021 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do wymogów dotyczących operacji w każdych warunkach meteorologicznych, Dz.U. L 35 z 17.2.2022, s. 1

poziom bezpieczeństwa, a jednocześnie umożliwić zwiększenie wydajności w oparciu o najnowsze osiągnięcia technologiczne. W odniesieniu do operacji w każdych warunkach meteorologicznych w rozporządzeniu wprowadzono odpowiednią równowagę między zasadami opartymi na skuteczności działania, a zasadami nakazowymi w zależności od rodzaju operacji lotniczych. Zasady te nie są uzależnione od konkretnych technologii i mogą uwzględniać przyszłe zmiany. W rozporządzeniu odniesiono się do wszystkich istotnych dziedzin i zaktualizowano w skoordynowany sposób zasady dotyczące operacji w każdych warunkach meteorologicznych w dziedzinie operacji lotniczych, załóg statków powietrznych i lotnisk. W odniesieniu do szkolenia załóg latających w rozporządzeniu tym poprawiono istniejące obowiązkowe wymogi w zakresie szkolenia i kontroli załóg dla przewoźników lotniczych. Odniesiono się w nim do wstępnych i okresowych szkoleń i kontroli, warunków wykonywania operacji na więcej niż jednym typie lub wariancie statku powietrznego, akceptacji wcześniejszego szkolenia i kontroli przez operatorów niekomercyjnych oraz operacji śmigłowców z załogą wieloosobową z certyfikatem załogi jednoosobowej. Oczekuje się, że rozporządzenie to doprowadzi do wzrostu bezpieczeństwa w sposób racjonalny pod względem kosztów oraz do zachowania bezpieczeństwa, zmniejszenia obciążeń regulacyjnych, zwiększenia opłacalności, poprawy harmonizacji w odniesieniu do operacji w każdym warunkach meteorologicznych (np. z Federalną Administracją Lotnictwa Cywilnego) oraz transponuje w miarę możliwości międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARP) ICAO.

Przed przyjęciem wszystkich aktów delegowanych, o których mowa powyżej, Komisja konsultowała się z ekspertami z państw członkowskich i przedstawicielami Parlamentu Europejskiego.

UWAGA: *Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/1358 z dnia 2 czerwca 2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do wdrożenia bardziej proporcjonalnych wymogów dotyczących statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym (część 21 Light)*zostało przyjęte w dniu 02.06.2022 r. i jest obecnie poddawane kontroli przez Parlament Europejski i Radę przez okres 2 miesięcy. W rozporządzeniu tym przewidziano łagodniejsze podejście do certyfikacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i wprowadzono możliwość składania deklaracji zgodności projektu jako alternatywy dla certyfikacji. Przewidziano w nim również możliwość wykazania zdolności projektowych i produkcyjnych w drodze deklaracji zamiast zatwierdzenia, a w przypadku niektórych działań produkcyjnych niskiego ryzyka wykazanie zdolności produkcyjnych nie jest w ogóle wymagane. Oczekuje się, że bariery wejścia do europejskiego systemu regulacyjnego zostaną obniżone przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa lotniczego i że umożliwi to łatwiejszy rozwój nowych typów samolotów.

4. WNIOSEK ORAZ PERSPEKTYWY NA PRZYSZŁOŚĆ

Komisja wykonała swoje uprawnienia do przyjęcia wszystkich tych rozporządzeń delegowanych w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego w prawie każdej dziedzinie operacyjnej nakazanej rozporządzeniem (UE) 2018/1139.

Komisja zwraca się do Parlamentu Europejskiego i Rady o zapoznanie się z niniejszym sprawozdaniem.

W przyszłości Komisja zamierza korzystać z przekazanych jej uprawnień w celu dalszego wdrażania rozporządzenia (UE) 2018/1139.