EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2022 09 28
COM(2022) 486 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl pagal 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91, Komisijai suteiktų įgaliojimų priimti deleguotuosius aktus įgyvendinimo

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl pagal 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91, Komisijai suteiktų įgaliojimų priimti deleguotuosius aktus įgyvendinimo

1. ĮVADAS

Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/1139 *dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91*[1], nustatomas EASA steigimo teisinis pagrindas, apibrėžiamos EASA kompetencijos sritys ir nustatoma bendrųjų aviacijos saugos reikalavimų taikymo sritis. Į reglamentą įtraukti elementai, kuriais siekiama pagerinti Europos Sąjungos aviacijos sistemos veikimą.

Reglamento (ES) 2018/1139 128 straipsnio 2 dalimi Europos Komisijai suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriuose išsamiai nurodoma, kaip laikytis minėto reglamento esminių reikalavimų.

Pagal Reglamento (ES) 2018/1139 128 straipsnio 2 dalį Europos Komisija įgaliota priimti deleguotuosius aktus, nurodytus:

- 19 straipsnyje: tinkamumas skraidyti ir aplinkos apsauga;
- 28 straipsnyje: orlaivio įgula;
- 32 straipsnyje: orlaivių naudojimas skrydžiams;
- 39 straipsnyje: aerodromai;
- 47 straipsnyje: OEV/ONP;
- 54 straipsnyje: skrydžių vadovai;
- 58 straipsnyje: bepiločiai orlaiviai;
- 61 straipsnyje: į Sąjungos teritoriją įskrendantys, toje teritorijoje skrendantys arba iš jos išskrendantys trečiųjų valstybių naudotojų orlaiviai;
- 62 straipsnio 13 dalyje: sertifikavimas, priežiūra ir vykdymo užtikrinimas;
- 68 straipsnio 3 dalyje: trečiųjų valstybių išduotų pažymėjimų pripažinimas;
- 84 straipsnio 4 dalyje: vienkartinės ir periodinės baudos;
- 105 straipsnyje: Apeliacinės tarybos įgaliojimai;

[1] OL L 212, 2018 8 22, p. 1.

- 106 straipsnyje: Apeliacinės tarybos nariai.

2. ATASKAITOS TEISINIS PAGRINDAS

Reikalavimas pateikti šią ataskaitą nustatytas Reglamento (ES) 2018/1139 128 straipsnio 2 dalyje.

Pagal šį straipsnį, likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos, taigi iki 2022 m. gruodžio 11 d., Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą.

3. ĮGALIOJIMŲ DELEGAVIMAS

3.1. Europos Komisijos naudojimasis deleguotaisiais įgaliojimais

Europos Komisija pasinaudojo deleguotaisiais įgaliojimais šiose srityse:

- 2019 m.
  a) bepiločių orlaivių sistemos ir
  b) aplinkos apsauga;
- 2020 m.
  a) pradinis tinkamumas skraidyti;
  b) trečiųjų valstybių išduoti pilotų pažymėjimai;
  c) bepiločių orlaivių sistemos;
  d) perono valdymo paslaugos;
  e) bendra Europos rizikos klasifikacijos sistema ir
  f) kilimo ir tūpimo tako sauga ir oro navigacijos duomenys;
- 2021 m.
  a) pradinis tinkamumas skraidyti;
  b) nuorodos į ICAO nuostatas, pateiktos Reglamente (ES) 2018/1139;
- 2022 m.
  a) pradinis tinkamumas skraidyti;
  b) skrydžiai bet kokiu oru.

Šios ataskaitos rengimo dieną nuo 2018 m. rugsėjo 11 d., kai įsigaliojo Reglamento (ES) 2018/1139 128 straipsnio 2 dalis, Komisija buvo priėmusi 13 deleguotųjų reglamentų.

3.2. Priimti deleguotieji reglamentai

a) 2019 m. kovo 12 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2019/945[2]. Šiame reglamente nustatyti techniniai reikalavimai dėl UAS klasių ir nuotolinio bepiločių orlaivių sistemų identifikavimo, taip pat dėl trečiųjų valstybių bepiločių orlaivių sistemų

[2] 2019 m. kovo 12 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2019/945 dėl bepiločių orlaivių sistemų ir trečiųjų valstybių bepiločių orlaivių sistemų naudotojų (OL L 152, 2019 6 11, p. 1).

naudotojų. Konkrečiai, šiame reglamente nustatyti nauji ES rinkos derinamieji teisės aktai, kurių reikalavimus turės atitikti atvirajai veiklos kategorijai priklausančios UAS, ir trečiųjų valstybių UAS naudotojams taikomos sąlygos. Jeigu UAS atitinka esminius techninius reikalavimus, gaminio atitiktis įrodoma jį paženklinant CE ženklu ir UAS klasės identifikavimo ženklu. Šis reglamentas turėtų padėti spręsti piliečiams susirūpinimą keliančius klausimus, susijusius su saugumu, privatumu, duomenų apsauga ir aplinkos apsauga. Tikimasi, kad reglamentu bus padidintas UAS naudojimo saugos lygis, suderinti ES valstybių narių teisės aktai ir sukurta ES rinka, kurioje būtų sumažinta UAS savikaina ir sudarytos sąlygos veiklą vykdyti tarpvalstybiniu mastu.

b) 2019 m. kovo 12 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2019/897[3]. Šis reglamentas susijęs su rizika grindžiamo atitikties tikrinimo įtraukimu į Reglamento (ES) Nr. 748/2012[4] I priedą (21 dalį), kad būtų padidintas sertifikavimo proceso veiksmingumas, skaidrumas ir nuspėjamumas. Jame numatyti tam tikri atrankos kriterijai, padedantys nustatyti, kuriuos atitikties įrodymo atvejus turėtų tikrinti EASA. Be to, šiuo reglamentu gamybinėms organizacijoms suteikta galimybė dėl konkretiems varikliams ar orlaiviams taikytinų aplinkos apsaugos reikalavimų taikymo išimčių kreiptis į savo kompetentingą instituciją. Ši galimybė taikyti išimtis pagrįsta Čikagos konvencijos 16 priede nustatytais aplinkos apsaugos reikalavimais. Šiuo reglamentu taip pat pašalinti tam tikri Reglamento (ES) Nr. 748/2012 ir Reglamento (ES) 2018/1139 neatitikimai, susiję su tipo sertifikavimo pagrindo turiniu ir pranešimų teikimo procesu.

c) 2020 m. sausio 28 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2020/570[5]. Šis reglamentas susijęs su Reglamento (ES) Nr. 748/2012 (21 dalies) dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti taisyklių suderinimo su Reglamentu (ES) Nr. 1321/2014[6] daliniu pakeitimu ir pataisymu, Konkrečiau, Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priede (21 dalyje) išdėstytos nuostatos dėl tinkamumo skraidyti pažymėjimų, remonto projektų patvirtinimų ir skrydžio leidimų yra susijusios tik su Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedu (M dalimi), todėl Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedas (21 dalis) iš dalies

---

[3] 2019 m. kovo 12 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2019/897, kuriuo dėl rizika grindžiamo atitikties tikrinimo įtraukimo į I priedą ir aplinkos apsaugos reikalavimų įgyvendinimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 748/2012 (OL L 146, 2019 6 5, p. 116).

[4] 2012 m. rugpjūčio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 748/2012, kuriuo nustatomos orlaivio tinkamumo skraidyti sertifikavimo, orlaivio ir susijusių gaminių, dalių bei prietaisų aplinkosauginio sertifikavimo, taip pat projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimo įgyvendinimo taisyklės (OL L 224, 2012 8 21, p. 1).

[5] 2020 m. sausio 28 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2020/570, kuriuo dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti taisyklių suderinimo su Reglamentu (ES) Nr. 1321/2014 iš dalies keičiamas ir ištaisomas Reglamentas (ES) Nr. 748/2012 (OL L 132, 2020 4 27, p. 1).

[6] 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1321/2014 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 362, 2014 12 17, p. 1).

pakeistas siekiant jo nuostatas priderinti prie naujos Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 priedų struktūros.

d) 2020 m. kovo 4 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2020/723[7]. Šis reglamentas susijęs su pažymėjimų ir kitų dokumentų, kuriais patvirtinama atitiktis civilinės aviacijos taisyklėms ir kurie yra išduoti pagal trečiosios valstybės teisės aktus, užtikrinant saugos lygį, lygiavertį numatytam Reglamente (ES) 2018/1139, pripažinimu, įskaitant būtino pasitikėjimo trečiųjų valstybių reglamentavimo sistemomis užtikrinimo ir išlaikymo sąlygas ir procedūras. Pagal Reglamentą (ES) Nr. 1178/2011[8], kuriame išvardytos trečiosiose valstybėse išduotų licencijų pripažinimo sąlygos, valstybės narės šiuo metu gali pripažinti (esant tam tikroms sąlygoms) trečiosios valstybės išduotą piloto licenciją arba įskaityti tokios trečiosios valstybės išduotos licencijos turėtojo, teikiančio paraišką išduoti licenciją, patirtį. Toks patirties įskaitymas šiuo metu grindžiamas patvirtintos mokymo organizacijos rekomendacija. Į šį reglamentą įtrauktas terminas „deklaruotosios mokymo organizacijos“ ir jame pateiktos atnaujintos trečiųjų valstybių išduotų licencijų pripažinimo taisyklės, kad tokios organizacijos galėtų įskaityti trečiųjų valstybių išduotų licencijų turėtojų, kurie teikia paraišką išduoti licenciją pagal Sąjungos teisinę sistemą, patirtį.

e) 2020 m. balandžio 27 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2020/1058[9]. Pagal šį reglamentą į Reglamento (ES) 2019/947 priedo 1 priedėlį įtraukti du standartiniai scenarijai, kuriais nustatytos sąlygos, kada UAS naudotojai, kompetentingai institucijai pateikę deklaraciją, gali pradėti naudoti UAS. Taip pat pagal jį į Reglamento (ES) 2019/945 priedą įtrauktos dvi naujos dalys, kuriose išdėstyti techniniai reikalavimai, kuriuos turi atitikti UAS, kad jas būtų galima naudoti pagal standartinius scenarijus, ir nustatytos dvi naujos UAS klasės – C5 ir C6. Standartinių scenarijų vykdymo sąlygos yra pagrįstos kai kurių valstybių narių eksploataciniais bandymais ir buvo patvirtintos taikant specialų skrydžių rizikos vertinimą (angl. SORA).

f) 2020 m. birželio 9 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2020/1234[10]. Šiuo reglamentu nustatyti institucijai taikomi perono valdymo paslaugų teikėjų sertifikavimo ir priežiūros reikalavimai, organizacijoms taikomi reikalavimai, perone vykdomos

[7] 2020 m. kovo 4 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2020/723, kuriuo nustatomos trečiosios valstybės išduotų pilotų pažymėjimų pripažinimo išsamios taisyklės ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011 (OL L 170, 2020 6 2, p. 1).

[8] 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 311, 2011 11 25, p. 1).

[9] 2020 m. balandžio 27 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2020/1058, kuriuo dėl dviejų naujų bepiločių orlaivių sistemų klasių įtraukimo iš dalies keičiamas Deleguotasis reglamentas (ES) 2019/945 (OL L 232, 2020 7 20, p. 1).

[10] 2020 m. birželio 9 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2020/1234, kuriuo dėl organizacijų, atsakingų už perono valdymo paslaugų teikimą, deklaracijų teikimo sąlygų ir procedūrų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 139/2014 (OL L 282, 2020 8 31, p. 1).

veiklos reikalavimai, taip pat perono valdymo paslaugas teikiančių darbuotojų mokymo reikalavimai. Šiuo reglamentu siekiama papildyti aerodromų naudojimo reikalavimus, integruojant perone vykdomą veiklą, ir leisti perono valdymo paslaugų teikėjams paslaugas teikti skirtinguose aerodromuose ir skirtingose valstybėse narėse, nereikalaujant kelių sertifikatų.

g) 2020 m. spalio 6 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2020/2034[11]. Šiuo reglamentu nustatyta bendra Europos rizikos klasifikacijos sistema (ERKS), skirta įvykio saugos rizikai nustatyti. Reglamente numatyti du etapai: vienas iš jų (1 etapas) susijęs su dviejų kintamųjų – sunkumo ir tikimybės – vertės nustatymu, o kitas (2 etapas) – su saugos rizikos įvertinimu pagal ERKS matricą, remiantis dviem nustatytomis kintamųjų vertėmis. Tikimasi, kad taikant šį reglamentą ERKS padės laikytis integruoto ir suderinto požiūrio į rizikos valdymą visoje Europos aviacijos sistemoje, todėl valstybių narių kompetentingos institucijos ir Agentūra galėtų darniai sutelkti dėmesį į saugos gerinimo veiklą pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139 6 straipsnyje nurodytą Europos aviacijos saugos planą.

h) 2020 m. spalio 8 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2020/2148[12]. Šiuo reglamentu tikimasi sumažinti su kilimo ir tūpimo takų sauga susijusią riziką iš aerodromo perspektyvos, daugiausia dėmesio skiriant įsibrovimo į kilimo ir tūpimo taką prevencijai bei kilimo ir tūpimo takų paviršiaus būklės vertinimui ir pranešimui. Jame aptariami tokie klausimai kaip susidūrimai ant žemės, kilimo ir tūpimo tako konfigūracija, su pašaliniais daiktais susiję įvykiai, taip pat kilimo ir tūpimo tako dangos techninė priežiūra. Šiuo reglamentu nustatyti nauji Reglamento (ES) Nr. 139/2014[13] organizaciniai ir aerodromų naudojimo reikalavimai, grindžiami daugiausia 14 ir 15 prieduose pateiktomis ICAO nuostatomis, taip pat saugos rekomendacijomis, kurias EASA pateikė tam tikros valstybės narės. Be to, šiuo reglamentu siūlomi transporto priemonių naudojimo aerodromuose sistemos pakeitimai, įskaitant vairuotojų leidimus ir manevravimo lauke naudojamų transporto priemonių atitiktį tam tikroms išankstinėms saugos sąlygoms, siekiant užtikrinti kilimo ir tūpimo takų saugą. Su šiuo aspektu taip pat susijęs pasiūlymas dėl naujo reikalavimo dėl ryšių ir pasiūlymas dėl pėsčiųjų kontrolės aerodrome. Be to, į šį reglamentą įtraukti visi reikalavimai, būtini naujajam pasauliniam kilimo ir tūpimo takų paviršiaus būklės vertinimo ir pranešimo formatui taikyti, įskaitant METAR ir SNOWTAM formų bei specialiųjų pranešimų iš

[11] 2020 m. spalio 6 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2020/2034, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 376/2014 papildomas nuostatomis dėl bendros Europos rizikos klasifikacijos sistemos (OL L 416, 2020 12 11, p. 1).
[12] 2020 m. spalio 8 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2020/2148, kuriuo dėl kilimo ir tūpimo takų saugos ir oro navigacijos duomenų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 139/2014 (OL L 428, 2020 12 18, p. 10).
[13] 2014 m. vasario 12 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 139/2014, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su aerodromais susiję reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 44, 2014 2 14, p. 1).

oro turinio pakeitimus. Tikimasi, kad reglamentu bus pagerinta sauga, nes sumažės su kilimo ir tūpimo takų sauga susijusių įvykių iš aerodromo perspektyvos, o nustačius naujus bendrus reikalavimus, kurių šiuo metu nėra, bus pagerintas ir suderinimas. Juo užtikrinamas dabartinės ES aerodromų reglamentavimo sistemos suderinimas su atitinkamomis su aerodromais susijusiomis 14 ir 15 prieduose, dokumente „Oro navigacijos paslaugų procedūros. Oro eismo valdymas“ („PANS-ATM“) bei dokumente „Oro navigacijos paslaugų procedūros. Aerodromai“ („PANS-Aerodromes“) pateiktomis ICAO nuostatomis.

i) 2020 m. gruodžio 21 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2021/699[14]. Šiame reglamente aptariama saugos rizika, susijusi su didelių lėktuvų konstrukcijų senėjimo reiškiniais. Šie rizikos veiksniai – orlaivio pagrindinio tipo konstrukcijos nuovargis, didelis pažeidimas dėl nuovargio (WFD), korozija, nuovargis dėl pakeitimų ir remonto bei tolesnis eksploatavimas esant nesaugiam įtrūkimų dėl nuovargio lygiui. Šiuo reglamentu tikimasi užtikrinti, kad projekto patvirtinimo turėtojai (DAH) arba pareiškėjai, siekiantys gauti tipo pažymėjimą (TC), papildomą tipo pažymėjimą (STC), projekto pakeitimų ir remonto projekto patvirtinimą, parengtų būtinus duomenis, procedūras, instrukcijas ir žinynus, susijusius su senstančių konstrukcijų gedimais dėl korozijos ir nuovargio, ir suteiktų galimybę jais naudotis tiems, kurie turi jų laikytis (naudotojams). Šiuo reglamentu taip pat tikimasi sumažinti riziką, susijusią su nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti nurodymų (ICA) statuso neapibrėžtumu, ir taip nepalikti taisyklių aiškinimo laisvės, dėl kurios ICA būtų naudojami skirtingai ir kiltų galimas pavojus saugai. Siekiant šio tikslo, šiame reglamente patikslinama, kad ICA yra tipo sertifikato (TC) dalis, ir įvairiuose poskyriuose nurodyti su įrašų tvarkymu, žinynais ir ICA susiję reikalavimai sujungiami į vieną reikalavimą (A poskyris). Tikimasi, kad šiuo reglamentu bus pagerintas ICA ir DAH suderinimas, kiek tai susiję su ICA nustatymu, patvirtinimu, formatavimu ir prieinamumu galutiniams naudotojams, ir užtikrintas šios saugos rizikos sumažinimas tiek esamuose, tiek būsimuose didelių orlaivių parkuose.

j) 2021 m. balandžio 7 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2021/1087[15] ir Deleguotąjį reglamentą (ES) 2021/1088[16]. Šiais dviem reglamentais ES reglamentavimo sistema suderinama su Čikagos konvencijos 16 priede pateiktais ICAO standartais ir rekomenduojama praktika (SARP). 2019 m. vasario mėn. ICAO Aviacijos

[14] 2020 m. gruodžio 21 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2021/699, kuriuo dėl nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti nurodymų, dalių, naudotinų atliekant techninę priežiūrą, gamybos ir atsižvelgimo į tai, kad orlaiviai sensta, sertifikuojant iš dalies keičiamas ir ištaisomas Reglamentas (ES) Nr. 748/2012 (OL L 145, 2021 4 28, p. 1).

15 2021 m. balandžio 7 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2021/1087, kuriuo dėl nuorodų į Čikagos konvencijos nuostatas atnaujinimo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 (OL L 236, 2021 7 5, p. 1).

[16] 2021 m. balandžio 7 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2021/1088, kuriuo dėl nuorodų į aplinkos apsaugos reikalavimus atnaujinimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 748/2012 (OL L 236, 2021 7 5, p. 3).

aplinkos apsaugos komitetas (CAEP) pasiūlė patobulinti ir atnaujinti esamus triukšmo, orlaivių variklių išmetamųjų teršalų ir lėktuvų išmetamo CO_2 kiekio SARP, įskaitant naujus orlaivių variklių išmetamų nelakiųjų kietųjų dalelių kiekio reglamentuojamus lygius. 2020 m. kovo 11 d. ICAO taryba priėmė galutinius pakeitimus[17]. Todėl šiais reglamentais iš dalies keičiamas Reglamento (ES) 2018/1139 9 straipsnis „Esminiai reikalavimai“, Komisijos reglamento (ES) Nr. 748/2012 9 straipsnis „Gamybinės organizacijos“ ir jo I priedas (21 dalis). Tikimasi, kad šiais reglamentais bus užtikrintas aukštas vienodas aplinkos apsaugos lygis ir sudarytos vienodos sąlygos visiems aviacijos sektoriaus subjektams.

k) 2021 m. gruodžio 10 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2022/201[18]. Šiuo reglamentu nustatyti projektavimo ir gamybinių organizacijų (21 dalis) ir techninės priežiūros organizacijų (145 dalis) saugos valdymo sistemos (SMS) pagrindai, t. y. likusios dvi sritys, dėl kurių ICAO 19 priedas dar nėra visiškai perkeltas į ES reglamentavimo sistemą. Be to, Reglamento (ES) 2018/1139 II priede „Esminiai tinkamumo skraidyti reikalavimai“ aiškiai reikalaujama, kad projektavimo, gamybinės ir techninės priežiūros organizacijos įdiegtų ir taikytų valdymo sistemą, apimančią saugos rizikos valdymą, ir siektų ją nuolat tobulinti bei sukurtų pranešimų apie įvykius sistemą. Sukūrus tokius valdymo sistemos pagrindus, aviacijos sauga bus didinama: a) nustatant saugos politiką ir tikslus, susijusius su pakankamais ištekliais; b) sistemingai identifikuojant pavojus ir pasitelkiant rizikos valdymo sistemą; c) pasitelkiant saugos užtikrinimo sistemas, atsižvelgiant į organizacijų saugos veiksmingumą; d) propaguojant saugą ir informuojant. Šiame reglamente atsižvelgiama į valdymo sistemos reguliavimo koncepciją, nustatytą kitose srityse, pavyzdžiui, orlaivių naudojimui skrydžiams ar aerodromams, arba nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinančioms organizacijoms (CAMO dalis). Suderinus valdymo sistemos nuostatas visose aviacijos srityse, bus užtikrinta, kad kelių valdymo sistemų reikalavimų skirtingose srityse turinčios laikytis organizacijos galėtų įgyvendinti vieną valdymo sistemą, o skirtingas organizacijas skirtingose srityse prižiūrinčios kompetentingos institucijos galėtų planuoti ir organizuoti savo priežiūros veiklą remdamosi tais pačiais reglamentavimo principais.

l) 2021 m. gruodžio 14 d. Komisija priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2022/208[19]. Šio reglamento tikslas – modernizuoti ES aviacijos reglamentavimo sistemą, taikomą operacijoms bet kokiu oru ir skrydžio įgulos mokymui, siekiant užtikrinti aukščiausio lygio saugą ir kartu sudaryti sąlygas didinti veiksmingumą remiantis naujausia technologijų pažanga. Kalbant apie operacijas bet kokiu oru, šiuo reglamentu nustatyta tinkama pusiausvyra tarp veiklos rezultatais grindžiamų ir norminių principų,

[17] Penktajame savo 219-osios sesijos posėdyje.
[18] 2021 m. gruodžio 10 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2022/201, kuriuo dėl valdymo sistemų ir pranešimo apie įvykius sistemų, kurias turi sukurti projektavimo ir gamybinės organizacijos, ir dėl Agentūros taikomų procedūrų iš dalies keičiamas ir ištaisomas Reglamentas (ES) Nr. 748/2012 (OL L 33, 2022 2 15, p. 7).
[19] 2021 m. gruodžio 14 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2022/208, kuriuo dėl reikalavimų, susijusių su operacijomis bet kokiu oru, iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 139/2014 (OL L 35, 2022 2 17, p. 1).

priklausančių nuo orlaivių naudojimo skrydžiams rūšies. Taisyklės nepriklauso nuo technologijų ir gali būti pritaikytos prie būsimų pokyčių. Reglamente aptariamos visos aktualios sritys ir koordinuotai atnaujintos orlaivių naudojimo skrydžiams, orlaivių įgulų ir aerodromų taisyklės, susijusios su operacijomis bet kokiu oru. Kalbant apie skrydžio įgulos mokymą, šiuo reglamentu patobulinti oro vežėjams galiojantys privalomi įgulos mokymo ir testavimo reikalavimai. Jame aptariamas pradinis ir kartotinis mokymas ir testavimas, skrydžių daugiau nei vieno tipo ar varianto orlaiviais sąlygos, nekomercinių vežėjų ankstesnio mokymo ir testavimo pripažinimas ir daugiapiločiai skrydžiai vienpiločiais sertifikuotais sraigtasparniais. Tikimasi, kad šiuo reglamentu ekonomiškai efektyviai bus padidinta ir išlaikoma sauga, sumažinta reglamentavimo našta, padidintas ekonominis efektyvumas, pagerintas su operacijomis bet kokiu oru susijęs suderinimas (pvz., su Federaline aviacijos administracija) ir kuo daugiau ICAO standartų ir rekomenduojamos praktikos (SARP) bus perkelta į ES reglamentavimo sistemą.

Prieš priimdama visus pirmiau nurodytus deleguotuosius aktus, Komisija konsultavosi su valstybių narių ekspertais ir Europos Parlamento atstovais.

PASTABA: *2022 m. birželio 2 d. buvo priimtas Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2022/1358, kuriuo dėl sportinei ir rekreacinei aviacijai naudojamų orlaivių proporcingesnių reikalavimų įgyvendinimo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 748/2012 (21L dalis),* šiuo metu jį du mėnesius tikrina Europos Parlamentas ir Taryba. Šiame reglamente numatytas lankstesnis požiūris į bendrosios aviacijos orlaivių sertifikavimą ir suteikiama galimybė, užuot atlikus projekto sertifikavimą, pateikti projekto atitikties deklaraciją. Jame taip pat numatyta galimybė užuot gavus patvirtinimą projektavimo ir gamybos pajėgumus įrodyti pateikiant deklaraciją, o tam tikros nedidelės rizikos gamybos veiklos atveju gamybos pajėgumo įrodyti apskritai nereikalaujama. Tikimasi, kad kliūčių patekti į Europos reglamentavimo sistemą sumažės, bus užtikrinama aviacijos sauga ir sudarytos palankesnės sąlygos kurti naujų tipų orlaivius.

4. IŠVADOS IR ATEITIES PERSPEKTYVOS

Naudodamasi įgaliojimais visus šiuos deleguotuosius reglamentus Komisija priėmė siekdama pagerinti aviacijos saugą beveik visose Reglamente (ES) 2018/1139 nustatytose veiklos srityse.

Komisija ragina Europos Parlamentą ir Tarybą susipažinti su šia ataskaita.

Ateityje Komisija planuoja pasinaudoti suteiktais įgaliojimais dėl tolesnio Reglamento (ES) 2018/1139 įgyvendinimo.