

Bruxelles, 28.9.2022
COM(2022) 486 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind exercitarea competenței de a adopta acte delegate conferită Comisiei în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind exercitarea competenței de a adopta acte delegate conferită Comisiei în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului

1. INTRODUCERE

Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului *privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului*¹ stipulează temeiul juridic al creării AESA, definește competențele AESA și stabilește domeniul de aplicare al cerințelor comune de siguranță a aviației. Regulamentul acoperă elementele menite să îmbunătățească performanța sistemului aeronautic al Uniunii Europene.

Prin articolul 128 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139, Comisiei Europene i se conferă competența de a adopta acte delegate care să detalieze modul de îndeplinire a cerințelor esențiale din regulamentul menționat.

În conformitate cu articolul 128 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139, Comisia Europeană este autorizată să adopte actele delegate menționate la:

- articolul 19: navigabilitate și protecția mediului;
- articolul 28: personal aeronautic navigant;
- articolul 32: operațiuni aeriene;
- articolul 39: aerodromuri;
- articolul 47: ATM/ANS;
- articolul 54: controlori de trafic aerian;
- articolul 58: aeronave fără pilot la bord;
- articolul 61: aeronave utilizate de un operator dintr-o țară terță pe teritoriul Uniunii sau înspre ori dinspre acesta;
- articolul 62 alineatul (13): certificarea, supravegherea și asigurarea respectării legii;
- articolul 68 alineatul (3): acceptarea certificării efectuate de țări terțe;
- articolul 84 alineatul (4): amenzi și penalități cu titlu cominatoriu;

¹ JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

- articolul 105: competențele comisiei pentru soluționarea contestațiilor;
- articolul 106: membrii comisiei pentru soluționarea contestațiilor.

2. TEMEIUL JURIDIC AL RAPORTULUI

Obligația prezentării prezentului raport este prevăzută la articolul 128 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139.

În conformitate cu articolul menționat, Comisia are obligația să prezinte un raport privind delegarea competențelor cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani, deci înainte de 11 decembrie 2022.

3. EXERCITAREA DELEGĂRII DE COMPETENȚE

3.1. Utilizarea delegării de competențe de către Comisia Europeană

Comisia Europeană a utilizat delegarea competențelor în următoarele domenii:

- în 2019
 - a) sistemele de aeronave fără pilot la bord și
 - b) protecția mediului
- în 2020
 - a) navigabilitatea inițială
 - b) certificarea piloților de către țări terțe
 - c) sistemele de aeronave fără pilot la bord
 - d) serviciile de gestionare a platformei
 - e) sistemul european comun de clasificare în funcție de risc și
 - f) siguranța pistelor și datele aeronautice
- în 2021
 - a) navigabilitatea inițială și
 - b) trimerile la dispozițiile OACI din Regulamentul (UE) 2018/1139
- în 2022
 - a) navigabilitatea inițială
 - b) operațiunile în toate condițiile meteorologice

În intervalul cuprins între 11 septembrie 2018, când a intrat în vigoare articolul 128 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139, și data redactării prezentului raport, Comisia a adoptat 13 regulamente delegate.

3.2. Regulamente delegate adoptate

- a) La 12 martie 2019, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2019/945². Acest regulament conține cerințele tehnice pentru clasele UAS și identificarea electronică a sistemelor de aeronave fără pilot la bord și pentru operatorii de sisteme de aeronave fără pilot la bord din țări terțe. Mai precis, regulamentul definește noua legislație a UE de armonizare a pieței, pe care UAS operate în categoria „deschise” vor trebui să o respecte, și condițiile pentru operațiunile UAS efectuate de un operator dintr-o țară terță. Conformitatea este demonstrată prin aplicarea marcajului CE și a clasei UAS pe sistemul UAS, atunci când acesta îndeplinește cerințele tehnice esențiale. Regulamentul ar trebui să contribuie la abordarea preocupărilor cetățenilor în ceea ce privește securitatea, respectarea vieții private, protecția datelor și protecția mediului. Se preconizează că regulamentul va mări nivelul de siguranță al operațiunilor UAS, va armoniza legislația în rândul statelor membre ale UE și va crea o piață a UE care va reduce costul UAS și va permite operațiuni transfrontaliere.
- b) La 12 martie 2019, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2019/897³. Acest regulament se referă la includerea verificării conformității bazate pe riscuri în anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012⁴ (partea 21), în vederea măririi gradului de eficacitate, transparență și previzibilitate a procesului de certificare. Regulamentul include anumite criterii de selecție, pe baza cărora se poate stabili care sunt demonstrațiile de conformitate care trebuie verificate de AESA. În plus, regulamentul prevede posibilitatea ca organizațiile de producție să solicite autorității lor competente derogări de la cerințele de protecție a mediului pentru motoare sau aeronave specifice. Această posibilitate de obținere a unor derogări se întemeiază pe cerințele de protecție a mediului cuprinse în anexa 16 la Convenția de la Chicago. De asemenea, regulamentul corectează anumite neconcordanțe dintre Regulamentul (UE) nr. 748/2012 și Regulamentul (UE) 2018/1139 în ceea ce privește conținutul bazei de certificare de tip și procesul de notificare.
- c) La 28 ianuarie 2020, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2020/570⁵. Acest regulament se referă la modificarea și corectarea Regulamentului (UE) nr. 748/2012 (partea 21) pentru alinierea normelor privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice la Regulamentul (UE)

² Regulamentul delegat (UE) 2019/945 al Comisiei din 12 martie 2019 privind sistemele de aeronave fără pilot la bord și operatorii de sisteme de aeronave fără pilot la bord din țări terțe (JO L 152, 11.6.2019, p. 1).

³ Regulamentul delegat (UE) 2019/897 al Comisiei din 12 martie 2019 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 748/2012 în ceea ce privește includerea în anexa I a abordării bazate pe riscuri a verificării conformității și punerea în aplicare a cerințelor pentru protecția mediului (JO L 146, 5.6.2019, p. 116).

⁴ Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2012, p. 1).

⁵ Regulamentul delegat (UE) 2020/570 al Comisiei din 28 ianuarie 2020 de modificare și de rectificare a Regulamentului (UE) nr. 748/2012 în ceea ce privește alinierea normelor privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 (JO L 132, 27.4.2020, p. 1).

nr. 1321/2014⁶, Mai exact, întrucât dispozițiile referitoare la certificatele de navigabilitate, la aprobările de proiecte de reparație și la autorizațiile de zbor, stabilite în anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, fac trimitere numai la anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, respectiva anexă I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 este modificată pentru a i se adapta dispozițiile la noua structură a anexelor la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014.

- d) La 4 martie 2020, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2020/723⁷. Acest regulament se referă la recunoașterea certificatelor și a altor documente care atestă conformitatea cu normele aviației civile, eliberate în conformitate cu legislația unei țări terțe, asigurând totodată un nivel de siguranță echivalent cu cel prevăzut în Regulamentul (UE) 2018/1139, inclusiv la condițiile și procedurile pentru asigurarea și menținerea încrederii necesare în sistemele de reglementare ale țărilor terțe. În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011⁸, în care sunt enumerate condițiile pentru recunoașterea licențelor eliberate de țări terțe, o licență de pilot eliberată de o țară terță poate fi în prezent recunoscută (în anumite condiții) de statele membre, sau titularul unei astfel de licențe dintr-o țară terță poate obține credit atunci când solicită eliberarea unei licențe. Acest credit este determinat în prezent pe baza unei recomandări din partea unei organizații de pregătire aprobate. Regulamentul introduce „organizațiile de pregătire declarate” și actualizează normele referitoare la recunoașterea licențelor din țări terțe, pentru a permite acestor organizații să acorde credit titularilor de licențe din țări terțe care solicită eliberarea unei licențe în conformitate cu cadrul juridic al Uniunii.
- e) La 27 aprilie 2020, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2020/1058⁹. Acest regulament introduce două scenarii standard (SST-uri) în appendicele 1 la anexa la Regulamentul (UE) 2019/947, definind condițiile în care operatorii UAS pot începe o operațiune după ce au depus o declarație la autoritatea competentă. În plus, regulamentul introduce două noi părți în anexa la Regulamentul (UE) 2019/945, care cuprind cerințele tehnice pe care UAS trebuie să le îndeplinească pentru a fi operate în SST-uri și în care sunt stabilite două noi clase UAS – clasele C5 și C6. Condițiile de desfășurare a SST-urilor se bazează pe experiența în exploatare a unor state membre și au fost validate prin

⁶ Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1).

⁷ Regulamentul delegat (UE) 2020/723 al Comisiei din 4 martie 2020 de stabilire a unor norme detaliate privind recunoașterea certificărilor din țări terțe pentru piloți și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 (JO L 170, 2.6.2020, p. 1).

⁸ Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 311, 25.11.2011, p. 1).

⁹ Regulamentul delegat (UE) 2020/1058 al Comisiei din 27 aprilie 2020 de modificare a Regulamentului delegat (UE) 2019/945 în ceea ce privește introducerea a două noi clase de sisteme de aeronave fără pilot la bord (JO L 232, 20.7.2020, p. 1).

aplicarea evaluării riscurilor operațiunilor din categoria „specifice” (*Specific Operations Risk Assessment*, SORA).

- f) La 9 iunie 2020, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2020/1234¹⁰. Acest regulament stabilește cerințele aplicabile autorităților în ceea ce privește certificarea și supravegherea furnizorilor de servicii de administrare a platformei, cerințele aplicabile organizațiilor, cerințele operaționale pentru platformă, precum și cerințele de pregătire pentru personalul implicat în furnizarea de servicii de administrare a platformei. Regulamentul urmărește să completeze cerințele privind operațiunile desfășurate pe aerodromuri prin integrarea operațiunilor desfășurate pe platformă și să permită furnizorilor de servicii de administrare a platformei să își ofere serviciile pe diferite aerodromuri și în diferite state membre fără a avea nevoie de certificate multiple.
- g) La 6 octombrie 2020, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2020/2034¹¹. Acest regulament instituie sistemul comun european de clasificare în funcție de risc (ERCS) pentru determinarea riscului pentru siguranță al unui eveniment. Regulamentul prevede două etape, una (etapa 1) legată de determinarea valorilor celor două variabile, și anume severitatea și probabilitatea, iar cealaltă (etapa 2) legată de calcularea punctajului privind riscul pentru siguranță în cadrul matricei ERCS pe baza celor două valori determinate ale variabilelor. Prin acest regulament, se preconizează că ERCS va facilita o abordare integrată și armonizată a gestionării riscurilor la nivelul întregului sistem aviatic european și, prin urmare, va permite autorităților competente ale statelor membre și agenției să se concentreze într-un mod armonizat asupra eforturilor de îmbunătățire a siguranței, în cadrul Planului European pentru Siguranță în Aviația Civilă menționat la articolul 6 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului.
- h) La 8 octombrie 2020, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2020/2148¹². Se preconizează că acest regulament va reduce riscurile în materie de siguranță asociate siguranței pistelor, din perspectiva unui aerodrom, concentrându-se în principal pe prevenirea incursiunilor pe pistă și pe evaluarea și raportarea stării suprafeței pistei. Regulamentul abordează aspecte precum coliziunile la sol, configurația pistelor, evenimente legate de obiecte străine, precum și mentenanța pavajelor pe piste. Acest regulament introduce noi cerințe aplicabile organizațiilor și noi cerințe operaționale ale Regulamentului (UE) nr. 139/2014¹³, care se bazează pe dispozițiile OACI cuprinse în

¹⁰ Regulamentul delegat (UE) 2020/1234 al Comisiei din 9 iunie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește condițiile și procedurile aplicabile declarațiilor organizațiilor responsabile cu furnizarea de servicii de administrare a platformei (JO L 282, 31.8.2020, p. 1).

¹¹ Regulamentul delegat (UE) 2020/2034 al Comisiei din 6 octombrie 2020 de completare a Regulamentului (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește sistemul european comun de clasificare în funcție de risc (JO L 416, 11.12.2020, p. 1).

¹² Regulamentul delegat (UE) 2020/2148 al Comisiei din 8 octombrie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește siguranța pistelor și datele aeronautice (JO L 428, 18.12.2020, p. 10).

¹³ Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al

principal în anexele 14 și 15, precum și pe recomandările de siguranță adresate AESA de anumite state membre. În plus, acest regulament propune modificări ale cadrului pentru operarea vehiculelor pe aerodromuri, inclusiv autorizarea conducătorilor de vehicule și conformitatea vehiculelor care operează pe suprafața de manevră cu anumite condiții prealabile de siguranță, pentru garantarea siguranței pistelor. Legate de acest aspect sunt și propunerea referitoare la o nouă cerință privind comunicațiile, precum și o propunere referitoare la controlul pietonilor pe aerodrom. În plus, regulamentul cuprinde toate cerințele necesare pentru sprijinirea aplicării noului format mondial de raportare (*Global Reporting Format*, GRF) a stărilor suprafeței pistei, inclusiv a modificărilor aduse conținutului formularelor METAR și SNOWTAM și al raportului special din zbor. Se preconizează că regulamentul va îmbunătăți siguranța prin reducerea numărului de evenimente legate de siguranța pistelor din perspectiva unui aerodrom și va îmbunătăți armonizarea ca urmare a introducerii unor noi cerințe comune, care nu există în prezent. Regulamentul asigură alinierea actualului cadru de reglementare a aerodromurilor al UE cu dispozițiile relevante ale OACI referitoare la aerodromuri, cuprinse în anexele 14 și 15, PANS-ATM și PANS-Aerodromuri.

- i) La 21 decembrie 2020, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2021/699¹⁴. Acest regulament abordează riscurile în materie de siguranță legate de fenomenele de îmbătrânire din structurile avioanelor de mare capacitate. Printre aceste riscuri se numără oboseala proiectului de tip de bază, degradarea generalizată prin oboseală (*Widespread Fatigue Damage*, WFD), coroziunea, oboseala modificărilor și reparațiilor și funcționarea continuă cu niveluri nesigure de fisuri cauzate de oboseală. Se preconizează că regulamentul va asigura faptul că titularii de aprobări de proiect sau solicitanții de certificate de tip (CT-uri), de certificate de tip suplimentare (CTS-uri), de aprobări de modificare a proiectului și de aprobări de reparații vor furniza datele, procedurile, instrucțiunile și manualele necesare referitoare la defecțiunile cauzate la nivelul structurilor în curs de îmbătrânire ca urmare a coroziunii și a oboselii și le vor pune la dispoziția celor care trebuie să le respecte (operatorii). Se preconizează, de asemenea, că regulamentul va reduce riscurile legate de incertitudinea statutului instrucțiunilor pentru continuitatea navigabilității (*Instructions for Continued Airworthiness*, ICA-uri), nelăsând astfel loc pentru o interpretare a normelor care ar putea conduce la diferențe în utilizarea ICA-urilor și la posibile riscuri în materie de siguranță. În acest scop, în regulament se menționează clar că ICA-urile fac parte din certificatul de tip (CT), iar cerințele referitoare la păstrarea evidențelor, la manuale și la ICA-uri, stabilite în diferitele subpărți, sunt reunite într-o singură cerință (în

Parlamentului European și al Consiliului (JO L 44, 14.2.2014, p. 1).

¹⁴ Regulamentul delegat (UE) 2021/699 al Comisiei din 21 decembrie 2020 de modificare și de rectificare a Regulamentului (UE) nr. 748/2012 în ceea ce privește instrucțiunile pentru continuitatea navigabilității, producția de piese destinate a fi utilizate în cadrul întreținerii și luarea în considerare a aspectelor legate de îmbătrânirea aeronavelor în procesul de certificare (JO L 145, 28.4.2021, p. 1).

subpartea A). Se preconizează că regulamentul va îmbunătăți armonizarea ICA-urilor în rândul titularilor de aprobări de proiect, în ceea ce privește identificarea, aprobarea, formatul și disponibilitatea ICA-urilor pentru utilizatorii finali, și va asigura reducerea acestor riscuri în materie de siguranță atât pentru flotele existente, cât și pentru flotele viitoare de avioane de mare capacitate.

- j) La 7 aprilie 2021, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2021/1087¹⁵ și Regulamentul delegat (UE) 2021/1088¹⁶. Aceste două regulamente aliniază cadrul de reglementare al UE la standardele și practicile recomandate (SARP-uri) ale OACI, cuprinse în anexa 16 la Convenția de la Chicago. În februarie 2019, Comitetul OACI pentru protecția mediului în domeniul aviației (*Committee on Aviation Environmental Protection*, CAEP) a formulat propuneri de îmbunătățire și actualizare a SARP-urilor existente în materie de zgomot, de emisii ale motoarelor de aeronave și de emisii de CO₂ ale avioanelor, inclusiv pentru introducerea unor noi niveluri de reglementare a emisiilor de particule în suspensie nevolatile pentru motoarele de aeronave. Consiliul OACI a adoptat modificările finale la 11 martie 2020¹⁷. Prin urmare, aceste regulamente modifică articolul 9 „Cerințe esențiale” din Regulamentul (UE) 2018/1139, articolul 9 „Organizații de producție” din Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei și anexa I (partea 21) la acesta din urmă. Se preconizează că regulamentele vor asigura un nivel uniform ridicat de protecție a mediului și condiții de concurență echitabile pentru toți actorii din sectorul aviației.
- k) La 10 decembrie 2021, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2022/201¹⁸. Acest regulament stabilește un cadru al sistemului de management al siguranței (SMS) pentru organizațiile de proiectare și producție (partea 21), precum și pentru organizațiile de întreținere (partea 145), care reprezintă cele două domenii rămase pentru care anexa 19 a OACI nu a fost încă transpusă integral în cadrul de reglementare al UE. În plus, anexa II „Cerințe esențiale privind navigabilitatea” la Regulamentul (UE) 2018/1139 prevede în mod explicit că organizațiile de proiectare, producție și întreținere trebuie să implementeze și să mențină un sistem de management (SM), care să cuprindă și managementul riscurilor în materie de siguranță, și să vizeze îmbunătățirea sa continuă, prin instituirea unui sistem de raportare a evenimentelor. Prin instituirea unui astfel de cadru al SM, siguranța aviației va fi îmbunătățită prin a) stabilirea unor politici și obiective de siguranță asociate cu resurse suficiente,

¹⁵ Regulamentul delegat (UE) 2021/1087 al Comisiei din 7 aprilie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește actualizarea trimiterilor la dispozițiile Convenției de la Chicago, JO L 236, 5.7.2021, p. 1

¹⁶ Regulamentul delegat (UE) 2021/1088 al Comisiei din 7 aprilie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 748/2012 în ceea ce privește actualizarea trimiterilor la cerințele de protecție a mediului, JO L 236, 5.7.2021, p. 3

¹⁷ În cadrul reuniunii a cincea a celei de a 219-a sesiuni.

¹⁸ Regulamentul delegat (UE) 2022/201 al Comisiei din 10 decembrie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 748/2012 în ceea ce privește sistemele de management al siguranței și sistemele de raportare a evenimentelor care urmează să fie instituite de către organizațiile de proiectare și de producție și în ceea ce privește procedurile aplicate de agenție, precum și de rectificare a regulamentulului respectiv (JO L 33, 15.2.2022, p. 7).

b) identificarea sistematică a pericolelor și un sistem de management al riscurilor, c) sisteme de asigurare a siguranței, ținându-se seama de performanța siguranței în cadrul organizațiilor și d) promovarea siguranței și comunicare. Regulamentul preia conceptul de reglementare al SM-ului instituit pentru alte domenii, cum ar fi operațiunile aeriene sau aerodromurile, sau pentru organizațiile de management al continuității navigabilității (partea CAMO). Prin alinierea dispozițiilor referitoare la SM în toate domeniile aviației, se va asigura faptul că organizațiile care trebuie să respecte mai multe cerințe privind SM în diferite domenii pot să implementeze un singur SM și că autoritățile competente care supraveghează diferite organizații în diferite domenii își pot planifica și organiza activitățile de supraveghere pe baza acelorași principii de reglementare.

- l) La 14 decembrie 2021, Comisia a adoptat Regulamentul delegat (UE) 2022/208¹⁹. Obiectivul acestui regulament este de a moderniza cadrul de reglementare al UE în domeniul aviației aplicabil operațiunilor în toate condițiile meteorologice și în domeniul pregătirii echipajului de zbor, pentru a asigura cel mai înalt nivel de siguranță și a permite, în același timp, mărirea eficienței pe baza celor mai recente progrese tehnologice. În ceea ce privește operațiunile în toate condițiile meteorologice, regulamentul stabilește echilibrul corespunzător între principiile bazate pe performanță și principiile prescriptive, în funcție de tipul de operațiuni aeriene. Normele nu depind de tehnologie și pot fi adaptate în funcție de schimbările viitoare. Regulamentul abordează toate disciplinele relevante și actualizează în mod coordonat normele relevante pentru operațiunile în toate condițiile meteorologice în domeniul operațiunilor aeriene, al personalului aeronautic navigant și al aerodromurilor. În ceea ce privește pregătirea echipajului de zbor, regulamentul îmbunătățește cerințele existente în materie de pregătire obligatorie a echipajului și de verificare pentru operatorii aerieni. Regulamentul abordează pregătirea și verificarea inițială și recurentă, condițiile pentru operarea pe mai mult de un tip sau de o variantă de aeronavă, recunoașterea pregătirii și verificării anterioare asigurate de către operatorii necomerciali și operațiunile multipilot cu elicoptere certificate cu un singur pilot. Se preconizează că regulamentul va spori siguranța într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și va menține siguranța, va reduce sarcina de reglementare, va spori rentabilitatea, va îmbunătăți armonizarea în ceea ce privește operațiunile în toate condițiile meteorologice (de exemplu, cu Administrația Federală a Aviației) și va transpune cât mai mult posibil standardele și practicile recomandate (SARP-uri) ale OACI.

Înainte de adoptarea tuturor actelor delegate menționate mai sus, Comisia a consultat experți din statele membre și reprezentanți ai Parlamentului European.

NOTĂ: *Regulamentul delegat (UE) 2022/1358 al Comisiei din 2 iunie 2022 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 748/2012 al Comisiei în ceea ce privește punerea în aplicare a unor cerințe mai proporționale pentru aeronavele utilizate în aviația sportivă și de agrement*

¹⁹ Regulamentul delegat (UE) 2022/208 al Comisiei din 14 decembrie 2021 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 139/2014 în ceea ce privește cerințele pentru operațiunile în toate condițiile meteorologice, JO L 35, 17.2.2022, p. 1

(*Partea 21 Light*) a fost adoptat la 2.6.2022, iar în prezent el face, timp de două luni, obiectul unui proces de examinare în cadrul Parlamentului European și al Consiliului. Acest regulament prevede o abordare mai puțin strictă în ceea ce privește certificarea aeronavelor de aviație generală și introduce, ca alternativă la certificare, posibilitatea de a se depune o declarație de conformitate a proiectului. Regulamentul prevede, de asemenea, posibilitatea ca demonstrarea capacităților de proiectare și de producție să aibă loc printr-o declarație, nu printr-o aprobare, iar în cazul anumitor activități de producție cu risc scăzut, demonstrarea capacităților de producție nu este deloc necesară. Se preconizează că barierele din calea intrării în sistemul european de reglementare vor fi reduse, fără a se afecta siguranța aviației, și că acest lucru va facilita dezvoltarea unor noi tipuri de aeronave.

4. CONCLUZIE ȘI PERSPECTIVE DE VIITOR

Comisia și-a exercitat competența de a adopta toate aceste regulamente delegate cu scopul de a îmbunătăți siguranța aviației în aproape toate domeniile operaționale prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1139.

Comisia invită Parlamentul European și Consiliul să ia act de prezentul raport.

Pe viitor, Comisia intenționează să își utilizeze competențele delegate pentru punerea în continuare în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/1139.