

Briuselis, 2022 m. spalio 17 d.  
(OR. en)

13674/22  
ADD 1

**AVIATION 252**

**PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS**

---

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
kam:	Tarybos generaliniam sekretoriatui
Komisijos dok. Nr.:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Dalykas:	KOMISIJOS ATASKAITOS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI „Europos aviacijos saugos programa“ PRIEDAS

---

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2022) 529 final - ANNEX.

---

Pridedama: COM(2022) 529 final - ANNEX



Briuselis, 2022 10 17  
COM(2022) 529 final

ANNEX

**PRIEDAS**

*prie*

**KOMISIJOS ATASKAITOS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI**

**Europos aviacijos saugos programa**

## Turinys

1.	EUROPOS SAUGOS POLITIKA, TIKSLAI IR IŠTEKLIAI .....	6
1.1.	Europos aviacijos saugos sistema .....	6
1.2.	Europos aviacijos saugos sistema ir ICAO .....	6
1.3.	Sajungos aviacijos saugos ir aplinkos apsaugos teisės aktų sistema.....	7
1.3.1.	Sajungos saugos teisės aktų sistemos struktūra .....	7
1.3.2.	Reglamentas (ES) 2018/1139 ir susijusios taisyklės.....	14
1.3.3.	Civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimas.....	22
1.3.4.	Pranešimai apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizė ir tolesnė veikla.....	23
1.3.5.	Oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą ES, Europos Sąjungos sąrašas .....	23
1.4.	Su sauga susijusios pareigos ir atskaitomybė Europos Sąjungoje .....	24
1.4.1.	Sprendimų priėmimo procesas Europos Sąjungoje.....	24
1.4.2.	Aviacijos saugos kompetencija ir pareigos Europos saugos sistemoje.....	25
1.5.	Avarijų ir incidentų tyrimas .....	34
1.5.1.	Taikomos taisyklės.....	34
1.5.2.	Saugos rekomendacijos.....	34
1.5.3.	Bendradarbiavimas su kitais subjektais .....	35
1.6.	Vykdyto užtikrinimas.....	35
1.6.1.	Valstybėms narėms taikomos reikalavimų vykdymo užtikrinimo priemonės .....	35
1.6.2.	Reguliuojamoms aviacijos sektoriaus organizacijoms taikomos reikalavimų vykdymo užtikrinimo priemonės .....	36
2.	EUROPOS SAUGOS RIZIKOS VALDYMAS .....	38
2.1.	Saugos duomenų rinkimas, analizavimas ir keitimasis jais .....	40
2.2.	Saugos rizikos valdymas ES lygmeniu: Europos aviacijos saugos plano rengimo ir atnaujinimo procesas.....	41
2.2.1	Europos aviacijos saugos planas: tarptautinis matmuo .....	44
2.3.	Saugos užtikrinimo veiksmingumo stebėseną .....	46
2.3.1	Susitarimas dėl organizacijų saugos užtikrinimo veiksmingumo .....	46
2.3.2	Valstybių narių saugos užtikrinimo veiksmingumas .....	47
2.3.3	EASA metinė saugos apžvalga .....	47
2.4.	Institucijoms ir organizacijoms keliami saugos valdymo reikalavimai .....	48
3.	SAUGOS UŽTIKRINIMAS EUROPOJE.....	49
3.1	Saugos priežiūra .....	49
3.1.1	Taisyklių taikymo valstybėse narėse stebėseną .....	49
3.1.2	Sertifikuotų organizacijų priežiūra.....	49

3.2	Tikslinė saugos duomenimis grindžiama priežiūra probleminėse arba didesnio poreikio srityse .....	50
3.2.1	Tikslinė saugos duomenimis grindžiama valstybių narių stebėseną .....	50
3.2.2	Tikslinė saugos duomenimis grindžiama aviacijos sektoriaus priežiūra .....	51
4.	SAUGOS SKATINIMAS EUROPOJE .....	52
4.1	Veikla ES lygmeniu .....	53
4.1.1	Saugos komunikacija .....	53
4.2	ES lygmeniu organizuojamas mokymas .....	54
	Santrumpų sąrašas .....	55

1 lentelė.	Taikomi Europos Sąjungos aviacijos saugos ir aplinkos apsaugos teisės aktai .....	9
------------	---	---

2 lentelė.	Kompetentingos institucijos pagal ES taisykles .....	26
------------	--	----

1 schema.	Europos saugos sistemoje dalyvaujančių suinteresuotųjų subjektų tarpusavio sąsajos .....	29
-----------	--	----

2 schema.	Europos saugos rizikos valdymo procesas .....	42
-----------	---	----

3 schema.	Sąsajos tarp Europos aviacijos saugos programos, Europos aviacijos saugos plano ir kitų programų bei planų .....	45
-----------	--	----

## ĮVADAS

Šiame dokumente išdėstyta Europos aviacijos saugos programa: apibūdintas Sąjungos lygmeniu taikomas aviacijos taisyklių rinkinys, taip pat civilinės aviacijos saugos bendro valdymo Sąjungos lygmeniu veikla ir procesai.

Europos aviacijos saugos programa funkcinio atžvilgiu yra valstybinės saugos programos, apibūdintos Čikagos konvencijos 19 priede, ES lygmens atitikmuo. Reglamentu (ES) 2018/1139 į ES aviacijos teisinę sistemą įtrauktas privalomas naujas skyrius dėl aviacijos saugos valdymo. Jame, be kitų aspektų, nustatyta, kad Komisija priima, paskelbia ir atnaujina dokumentą, kuriame apibūdinamas Europos aviacijos saugos sistemos veikimas ir pateikiamos taisyklės, veikla bei procesai, taikomi civilinės aviacijos saugos Sąjungoje valdymui pagal jos teisinę sistemą. Tai yra Europos aviacijos saugos programa.

Šioje programoje išaiškinama, kaip aviacijos sauga valdoma iš Europos perspektyvos. Kadangi daugelis su aviacijos sauga susijusių taisyklių ir veiklos krypčių šiuo metu tvirtinamos ir koordinuojamos ES lygmeniu, valstybės narės savo valstybinėse saugos programose turi daryti nuorodas į Europos aviacijos saugos programą. Dėl šios priežasties Europos aviacijos saugos programa turi apimti bent su tarptautiniuose standartuose ir rekomenduojamoje praktikoje apibūdintais valstybių saugos valdymo įpareigojimais susijusius aspektus. Iš tiesų ES savo teisės aktais reglamentuoja tam tikras aviacijos saugos sritis, ir valstybės narės negalėtų apibūdinti savo saugos valdymo neminėdamos ES lygmens perspektyvos. Be to, daugumoje sričių pagal Čikagos konvenciją valstybės narės yra perdavusios savo kompetenciją Sąjungai. Europos aviacijos saugos programoje taip pat išaiškinta, kaip ES vykdo dėl šio atsakomybės perdavimo jai tenkančius tarptautinius įsipareigojimus.

Europos aviacijos saugos programa yra suderinta su Čikagos konvencijos 19 priede apibūdintos valstybinės saugos programos forma ir struktūra.

Europos aviacijos saugos programoje taip pat apibūdinamas Europos aviacijos saugos plano parengimo, priėmimo, atnaujinimo ir įgyvendinimo procesas.

Europos aviacijos saugos programos tikslas – užtikrinti, kad Europos Sąjungos aviacijos saugos valdymo sistema padėtų pasiekti aukščiausią saugos užtikrinimo veiksmingumo lygį, kuris būtų vienodas visoje Sąjungoje ir ilgainiui dar didinamas, o kartu atsižvelgti ir į kitus svarbius tikslus, kaip antai aplinkos apsaugą.

Europos aviacijos saugos programos dokumente apibūdinti saugos bendro valdymo Europos lygmeniu procesai ir, visų pirma, kaip Europos Komisija (toliau – Komisija), valstybės narės ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra bendradarbiaudamos nustato pavojus ir prireikus imasi veiksmų saugos rizikai mažinti. Taip šia programa padedama siekti Sąjungos lygmeniu nustatytų ES aukšto lygio saugos tikslų, taigi užtikrinama, kad visi dalyviai žinotų savo pareigas ir būtų nustatytos visos taisyklės ir procedūros, kurios būtinos siekiant didinti aviacijos saugą ir taip padėti išvengti aviacijos avarių Europos regione ir už jo ribų.

## TERMINIJA

Šiame dokumente:

- „valstybės narės“ reiškia ES 27 valstybes nares;
- „EASA valstybės narės“ reiškia ES 27 valstybes nares kartu su Islandija, Lichtenšteinu, Norvegija ir Šveicarija;
- „ICAO EUR regiono valstybės“ reiškia ICAO EUROPE (Europos) regiono 55 valstybes, įskaitant visas ES valstybes nares;
- „pagrindinis reglamentas“ visais atvejais reiškia 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra<sup>1</sup>;
- „analitikų tinklas“ visais atvejais reiškia Aviacijos saugos analitikų tinklą (angl. *Network of Aviation Safety Analysts*, NoA), nurodytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos<sup>2</sup>.

---

1 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (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 (Tekstas svarbus EEE); OL L 212, 2018 8 22, p. 1.

2 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007 (Tekstas svarbus EEE); OL L 122, 2014 4 24, p. 18.

# 1. EUROPOS SAUGOS POLITIKA, TIKSLAI IR IŠTEKLIAI

## 1.1. Europos aviacijos saugos sistema

Europos aviacijos saugos sistemoje nustatytos taisyklės ir procesai, kurie taikomi valdant civilinės aviacijos saugą Sąjungoje pagal Reglamentą (ES) 1139/2018. Tomis taisyklėmis ir procesais užtikrinamas aukštas civilinės aviacijos saugos lygis, suderinami saugos aspektai ir palengvinamas laisvas civilinės aviacijos srities gaminių, paslaugų, asmenų ir kapitalo judėjimas.

Kartu ši sistema:

- didina Sąjungos aviacijos sektoriaus konkurencingumą;
- skatina išlaidų veiksmingumą: be kita ko, padeda išvengti dubliavimo ir skatina taikyti veiksmingus reguliavimo, sertifikavimo bei priežiūros procesus, taip pat efektyviai naudoti susijusius išteklius Sąjungos ir nacionaliniu lygmenimis;
- padeda valstybėms narėms naudotis savo teisėmis ir vykdyti savo įsipareigojimus pagal Čikagos konvenciją: užtikrina, kad konvencijos nuostatos būtų aiškinamos vienodai, taip pat kad jos būtų taikomos vienodai ir laiku;
- skatina visame pasaulyje laikytis Sąjungos požiūrio į civilinės aviacijos standartus ir civilinės aviacijos taisykles: padeda užmegzti tinkamą bendradarbiavimą su trečiosiomis valstybėmis ir tarptautinėmis organizacijomis;
- skatina užtikrinti techninį ir veiklos sąveikumą ir dalytis geriausios administracinės praktikos pavyzdžiais.

Aviacijos saugos valdymo sistema grindžiama glaudžiu Komisijos, Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (toliau – EASA arba Agentūra), valstybių narių ir aviacijos sektoriaus bendradarbiavimu.

Kad būtų užtikrintas aukštas ir vienodas Europos piliečių ir keleivių apsaugos lygis, daugiausia priimamos bendros saugos taisyklės, taip pat taikomos priemonės, kuriomis užtikrinama, kad gaminiai, asmenys ir organizacijos Europos Sąjungoje atitiktų tas taisykles<sup>3</sup>, ir diegiami efektyvūs saugos rizikos valdymo procesai regionų, valstybių ir pramonės lygmenimis. Reglamento (ES) 2018/1139 85 straipsnyje numatyta vykdymo užtikrinimo sistema, pagal kurią Agentūra padeda Komisijai stebėti, kaip valstybės narės taiko šį reglamentą ir jo deleguotuosius bei įgyvendinimo aktus.

Šią sistemą papildo patikimi avarių ir incidentų tyrimai, kuriuos atliekant galima aptikti saugos spragas ir imtis veiksmų joms pašalinti. Pagal Europos aviacijos saugos programą taip pat naudojami proaktyvesni ir įrodymais grindžiami elementai, kurie padeda nustatyti rizikos veiksnius, keliančius didžiausią grėsmę saugai, ir imtis veiksmų tai rizikai sumažinti. Šioje sistemoje visų pirma naudojamos duomenimis grindžiamu rizikos nustatymu ir vertinimu pagal Komisijos remiamą ir EASA koordinuojamą programą „Data4Safety“ (dideli duomenų rinkiniai), dalyvaujant atitinkamiems partneriams iš Europos aviacijos bendruomenės.

---

<sup>3</sup> „Organizacijos“ šiame dokumente reiškia aviacijos sektoriaus organizacijas, teikiančias aviacijos gaminius ar paslaugas.

## 1.2. Europos aviacijos saugos sistema ir ICAO

Europos aviacijos saugos sistema glaudžiai koordinuojama su Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) standartų ir rekomenduojamos praktikos rengimu ir įgyvendinimu.

Komisija ir EASA stebi jų rengimo procesą ir, kai galima patvirtinti, kad reikia keisti Europos reglamentavimo sistemą, planuoja susijusius taisyklių nustatymo veiksmus. Jos, be kita ko, įvertina ICAO priedų keitimo pasiūlymus (ICAO I tipo raštas valstybėms) ir nustato ES reglamentavimo sistemos ir ICAO priedų skirtumus (ICAO II tipo raštas valstybėms ir atitikties kontroliniai sąrašai). Skirtumų vertinimo proceso metu EASA ir Komisija padeda valstybėms narėms, kurios turi pranešti apie skirtumus ICAO. EASA užbaigus vertinimą, Komisija pateikia ES Tarybai pasiūlymą priimti sprendimą dėl pranešimo apie skirtumus.

Be to, Komisija ir EASA, bendradarbiaudamos su ICAO Europos ir Šiaurės Atlanto regiono (EUR/NAT) regioniniu biuru, skatina laikytis regioninio požiūrio į aviacijos saugos valdymą, taikyti bendradarbiaujamąjį rizikos valdymą ir užtikrinti sinergiją įgyvendinant įvairias ES saugos didinimo iniciatyvas. Šiame kontekste svarbus EUR regiono (Europos) aviacijos saugos planas (EUR RASP): nuo 2017 m. ICAO regioninis biuras, Komisija ir EASA bendradarbiaudami rengia regioninį aviacijos saugos planą, kuriame remiamasi Europos aviacijos saugos plane (EPAS) numatytais veiksmais. Taip visoms ICAO EUR regiono valstybėms suteikiama galimybė naudotis sukurtu saugos planavimo procesu ir įvairiais jo rezultatais, kaip antai reguliavimo veiklos medžiaga, nustatytais siektiniais saugos skatinimo rezultatais, gairėmis, priemonėmis ir geriausios praktikos pavyzdžiais. Pirmasis EUR RASP paskelbtas 2019 m. sausio mėn.

Komisijos ir EASA atstovai taip pat dalyvauja Europos aviacijos sistemos planavimo grupės (EASPG) ir susijusios Programų koordinavimo grupės (PCG) darbe. Pagrindiniai EASPG uždaviniai – užtikrinti EUR regiono (Europos) oro navigacijos sistemų plėtros planų ir aviacijos saugos planų nuoseklumą ir suderinamumą su atitinkamais gretimų regionų planais ir pasauliniais ICAO planais, taip pat valdyti bei koordinuoti jų įgyvendinimą. Be to, EASPG atlieka svarbų vaidmenį – skatina derinti ir koordinuoti su oro navigacija ir sauga susijusias EUR regiono subregionines ir nacionalines programas, taip sudaro šiam procesui palankias sąlygas.

Galiausiai, Komisijai ir EASA atstovaujama Pasaulinio aviacijos saugos plano (GASP, angl. *Global Aviation Safety Plan*) tyrimų grupėje, taigi jos prisideda prie reguliaraus GASP, susijusios rekomendacinės medžiagos ir priemonių atnaujinimo. Pagrindinis GASP tikslas – nuolat mažinti žūčių skaičių ir žūčių riziką: remiantis šešiais GASP tikslais ir susijusiais uždaviniais padėti formuoti suderintą aviacijos saugos strategiją ir rengti bei įgyvendinti regioninius ir nacionalinius aviacijos saugos planus.

Be to, EASA skatina įgyvendinti valstybines saugos programas ir saugos valdymą visame pasaulyje: vykdo ES techninės pagalbos projektus ir kartu su ICAO regioniniais biurais teikia paramą valstybėms ir regioninėms saugos priežiūros organizacijoms (RSOO, angl. *Regional Safety Oversight Organisations*). Šių projektų pagrindiniai uždaviniai – visame pasaulyje didinti aviacijos saugos lygį: padėti valstybėms rengti valstybines saugos programas ir padėti valstybėms ir regioninėms saugos priežiūros organizacijoms kurti regioninio bendradarbiavimo mechanizmus, taip užtikrinant atitiktį ICAO standartams ir rekomenduojamai praktikai. Tokia veikla padeda veiksmingai skatinti įgyvendinti Europos saugos politiką ir tikslus regioniniu ir pasauliniu lygmenimis.

### **1.3. Sąjungos aviacijos saugos ir aplinkos apsaugos teisės aktų sistema**

#### *1.3.1. Sąjungos saugos teisės aktų sistemos struktūra*

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 4 straipsnio 2 dalies g punkte nustatyta, kad transporto sritis priklauso pasidalijamajai Europos Sąjungos ir jos valstybių narių kompetencijai. Be to, SESV 100 straipsnio 2 dalimi Europos Parlamentas ir Taryba įgaliojami, remiantis Komisijos pasiūlymu, priimti tinkamas oro transporto srities nuostatas. SESV 2 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad kai Sutartimis Sąjungai suteikiama pasidalijamoji kompetencija su valstybėmis narėmis konkrečioje srityje, Sąjunga ir valstybės narės gali reglamentuoti tą sritį ir joje priimti teisiškai privalomus aktus, o valstybės narės naudojasi savo kompetencija tiek, kiek Sąjunga nesinaudoja savo kompetencija.

Taigi, teisiniai reikalavimai aviacijos saugos srityje gali būti nustatomi Sąjungos lygmeniu, priimant Sąjungos teisės aktus.

Sąjungos civilinės aviacijos saugos teisės aktų sistema susideda iš Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų, kurie, kai tinkama, papildomi Komisijos deleguotaisiais ir įgyvendinimo reglamentais. Teisės aktų įgyvendinimo ir veiksmingumo vertinimo procedūros (jas užbaigus gali būti priimtas sprendimas tuos teisės aktus persvarstyti) yra ištrauktos į atitinkamus teisės aktus ir taip pat vertinamos per EASA atliekamus standartizacijos patikrinimus valstybėse narėse.

Toliau pateiktoje lentelėje apibendrinti taikomi ES lygmens aviacijos saugos teisės aktai.

## 1 lentelė. Taikomi Europos Sąjungos aviacijos saugos ir aplinkos apsaugos teisės aktai

### EASA pagrindinis reglamentas ir susiję įgyvendinimo bei deleguotieji reglamentai

<a href="#">Pagrindinis reglamentas</a>	(ES) 2018/1139	I priedas. 2 straipsnio 3 dalies d punkte nurodyti orlaiviai II priedas. Esminiai tinkamumo skraidyti reikalavimai III priedas. Su gaminiais susiję esminiai suderinamumo su aplinka reikalavimai IV priedas. Orlaivio įgulai taikomi esminiai reikalavimai V priedas. Orlaivių naudojimui skrydžiams taikomi esminiai reikalavimai VI priedas. Kompetentingiems subjektams taikomi esminiai reikalavimai VII priedas. Aerodromams taikomi esminiai reikalavimai VIII priedas. OEV/ONP ir skrydžių vadovams taikomi esminiai reikalavimai IX priedas. Bepiločiams orlaiviams taikomi esminiai reikalavimai X priedas. Atitikties lentelė
<a href="#">Pradinis tinkamumas skraidyti</a>	JR: (ES) Nr. 748/2012	I priedas. 21 dalis II priedas. Panaikinamas reglamentas – pakeitimų sąrašas III priedas. Atitikmenų lentelė
<a href="#">Papildomos su skrydžiais susijusios tinkamumo skraidyti specifikacijos</a>	JR: (ES) 2015/640	I priedas. 26 dalis
<a href="#">Nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti</a>	JR: (ES) Nr. 1321/2014	I priedas. M dalis II priedas. 145 dalis III priedas. 66 dalis IV priedas. 147 dalis Va priedas. T dalis Vb priedas. ML dalis Vc priedas. CAMO dalis Vd priedas. CAO dalis
<a href="#">Orlaivio įgula</a>	JR: (ES) Nr. 1178/2011	I priedas. FCL dalis II priedas. Ne ES valstybių išduotų licencijų keitimas III priedas. Ne ES valstybių licencijos IV priedas. MED dalis V priedas. CC dalis VI priedas. ARA dalis VII priedas. ORA dalis VIII priedas. DTO dalis
<a href="#">Orlaivių naudojimas skrydžiams</a>	JR: (ES) Nr. 965/2012	I priedas. Terminų apibrėžtys II priedas. ARO dalis III priedas. ORO dalis IV priedas. CAT dalis V priedas. SPA dalis VI priedas. NCC dalis VII priedas. NCO dalis VIII priedas. SPO dalis
<a href="#">Oro balionai – naudojimas skrydžiams</a>	JR: (ES) 2018/395	I priedas. DEF dalis II priedas. BOP dalis III priedas. BFCL dalis

<a href="#">Sklandytuvai – naudojimas skrydžiams</a>	JR: (ES) 2018/1976	I priedas. DEF dalis II priedas. SAO dalis III priedas. SFCL dalis
--	--------------------	--

*EASA pagrindinis reglamentas ir susiję įgyvendinimo bei deleguotieji reglamentai (tęsinys)*

<a href="#">Trečiųjų šalių oro vežėjai</a>	JR: (ES) Nr. 452/2014	I priedas. TCO dalis II priedas. ART dalis
<a href="#">OEV/ONP paslaugų teikimas – oro eismo valdymas ir oro navigacijos paslaugos</a>	JR: (ES) 2017/373	I priedas. Terminų apibrėžtys II priedas. ATM/ANS.AR dalis III priedas. ATM/ANS.OR dalis IV priedas. ATS dalis V priedas. MET dalis VI priedas. AIS dalis VII priedas. DAT dalis VIII priedas. CNS dalis IX priedas. ATFM dalis X priedas. ASM dalis XI priedas. FPD dalis XII priedas. NM dalis XIII priedas. PERS dalis
<a href="#">Europos oro eismo valdymo tinklo sąveika</a>	JR: (ES) Nr. 1079/2012 JR: (ES) Nr. 1207/2011 JR: (ES) Nr. 1206/2011  JR: (ES) Nr. 29/2009 JR: (EB) Nr. 262/2009 JR: (EB) Nr. 633/2007 JR: (EB) Nr. 1033/2006 JR: (EB) Nr. 1032/2006	
<a href="#">Skrydžių vadovai</a>	JR: (ES) 2015/340	I priedas. ATCO dalis II priedas. ATCO.AR dalis III priedas. ATCO.OR dalis IV priedas. ATCO.MED dalis
<a href="#">Oro erdvės naudojimo reikalavimai (ACAS II)</a>	JR: (ES) Nr. 1332/2011	Priedas. ACAS
<a href="#">Oro erdvės naudojimo reikalavimai (PBN)</a>	JR: (ES) 2018/1048	Priedas. PBN skyrius
<a href="#">SERA</a>	JR: (ES) Nr. 923/2012	Priedas. Standartizuotos Europos skrydžių taisyklės
<a href="#">Aerodromai</a>	JR: (ES) Nr. 139/2014	I priedas. Terminų apibrėžtys II priedas. ADR.AR dalis III priedas. ADR.OR dalis IV priedas. ADR.OPS dalis
<a href="#">Bepiločių orlaivių sistemos (UAS) (Bepiločių orlaivių naudojimo taisyklės ir tvarka)</a>	JR: (ES) 2019/947	Priedas. UAS naudojimas atvirosios kategorijos ir specialiosios kategorijos skrydžiams vykdyti

<a href="#"><u>UAS ir trečiųjų valstybių bepiločių orlaivių sistemų naudotojai</u></a>	DR: (ES) 2019/945	Priedas
<a href="#"><u>Sistemos „U-space“ reglamentavimo sistema</u></a>	JR: (ES) 2021/664	<p>I priedas. 3 straipsnio 4 dalyje nurodytų galimybių, veikimo charakteristikų reikalavimų, veiklos sąlygų ir oro erdvės apribojimų nustatymo kriterijai</p> <p>II priedas. 5 straipsnio 4 dalies a punkte nurodytas bendros informacijos skelbimas</p> <p>III priedas. 5 straipsnio 4 dalies b punkte ir 7 straipsnio 5 dalies c punkte nurodyti duomenų kokybės, duomenų delsos ir duomenų apsaugos reikalavimai</p> <p>IV priedas. 6 straipsnio 4 dalyje nurodytas UAS skrydžio leidimo prašymas</p> <p>V priedas. Sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų ir oro eismo paslaugų teikėjų keitimasis aktualiais veiklos duomenimis ir informacija pagal 7 straipsnio 3 dalį</p> <p>VI priedas. 14 straipsnio 3 dalyje nurodytas sistemos „U-space“ paslaugų teikėjo pažymėjimas</p> <p>VII priedas. 14 straipsnio 3 dalyje nurodytas vienintelio bendrų informacijos paslaugų teikėjo pažymėjimas</p>

*Kiti reglamentai dėl Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros veikimo*

<a href="#">Mokesčiai ir rinkliavos</a>	JR: (ES) 2019/2153	Priedas
<a href="#">Baudos</a>	JR: (ES) Nr. 646/2012	
<a href="#">Standartizacijos patikrinimai</a>	JR: (ES) Nr. 628/2013	

*Aviacijos saugos srities reglamentai, kurie nėra priimti pagal EASA pagrindinį reglamentą*

<a href="#">Pranešimas apie įvykius</a>	JR: (ES) Nr. 376/2014	I priedas. Reikalavimų, taikytinų privalomoms ir savanoriškoms pranešimų apie įvykius sistemoms, sąrašas II priedas. Suinteresuotosios šalys III priedas. Prašymas suteikti Europos centrinėje saugykloje saugomą informaciją
<a href="#">Bendra Europos rizikos klasifikacijos sistema</a>	DR: (ES) 2020/2034, kuriuo papildomas Reglamentas (ES) Nr. 376/2014	Priedas. Bendra Europos rizikos klasifikacijos sistema
<a href="#">Civilinės aviacijos įvykių, apie kuriuos privaloma pranešti pagal Reglamentą (ES) Nr. 376/2014, klasifikacinis sąrašas</a>	JR: (ES) 2015/1018	I priedas. Su orlaivio naudojimu susiję įvykiai II priedas. Su orlaivio techninėmis sąlygomis, technine priežiūra ir taisymu susiję įvykiai III priedas. Su oro navigacijos paslaugomis ir įranga susiję įvykiai IV priedas. Su aerodromais ir antžeminėmis paslaugomis susiję įvykiai V priedas. Su kitais orlaiviais, kurie nėra sudėtingi varikliu varomi orlaiviai ir kuriems priskiriami sklandytuvai ir už orą lengvesni skraidomieji aparatai, susiję įvykiai
<a href="#">Civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimas ir prevencija</a>	(ES) Nr. 996/2010	Priedas. Pavojingų incidentų pavyzdžių sąrašas
<a href="#">Techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimas civilinės aviacijos srityje</a>	Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91	
<a href="#">Oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymas</a>	(EB) Nr. 2111/2005	Priedas. Bendrieji draudimo vykdyti veiklą dėl saugos priežasčių taikymo Bendrijos lygmeniu kriterijai
<a href="#">Oro vežėjų, kuriems galioja draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo taikymo taisyklės</a>	(EB) Nr. 473/2006	A priedas. Informacija, kurią valstybė narė turi pateikti, pagal pagrindinio reglamento 4 straipsnio 2 dalį pateikdama prašymą B priedas. Valstybės narės pranešimas apie išskirtines priemones, kurių ji imasi pagal pagrindinio reglamento 6 straipsnio 1 dalį, savo teritorijoje nustatydamą draudimą vykdyti veiklą C priedas. Valstybės narės pranešimas apie išskirtines priemones, kurių ji imasi pagal pagrindinio reglamento 6 straipsnio 2 dalį, savo teritorijoje išlaikydama draudimą vykdyti veiklą arba nustatydamą tokį draudimą tuo atveju, jeigu Komisija yra nusprendusi panašių priemonių neįrašyti į Bendrijos sąrašą

<a href="#">Oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašas</a>	(ES) Nr. 474/2006	A priedas. Oro vežėjų, kuriems vykdyti veiklą Bendrijoje draudžiama, sąrašas
		B priedas. Oro vežėjų, kurių veiklai Bendrijoje taikomi apribojimai, sąrašas
<a href="#">Bendro Europos dangaus sistema</a>	(EB) Nr. 549/2004	
<a href="#">Oro navigacijos paslaugų teikimas bendrame Europos danguje</a>	(EB) Nr. 550/2004	I priedas. Pripažintoms organizacijoms taikomi reikalavimai II priedas. Su sertifikatais susiję reikalavimai
<a href="#">Bendras Europos dangus. Oro erdvės organizavimas ir naudojimas</a>	(EB) Nr. 551/2004	
<a href="#">Bendras Europos dangus. Bendri projektai</a>	JR: (ES) Nr. 409/2013	
<a href="#">Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų ir mokesčių sistema. Su sauga susiję pagrindiniai veiklos rezultatų vertinimo rodikliai</a>	JR: (ES) 2019/317	I priedas. Pagrindiniai veiklos rezultatų vertinimo rodikliai (PVRVR), naudojami nustatant tikslinius rodiklius, ir stebėsenos rodikliai II priedas. 10 straipsnio 1 dalyje nurodytų veiklos rezultatų planų, rengiamų nacionaliniu arba funkcinį oro erdvės blokų lygmeniu, šablonas III priedas. 10 straipsnio 5 dalyje nurodytas tinklo veiklos plano šablonas IV priedas. Kriterijai, pagal kuriuos vertinami veiklos rezultatų planai ir tiksliniai rodikliai nacionaliniu arba funkcinį oro erdvės blokų lygmeniu V priedas. Tinklo veiklos plano projekto vertinimo kriterijai VI priedas. Su veiklos rezultatais susijusių duomenų, kuriuos reikia teikti Komisijai dėl veiklos rezultatų stebėsenos pagal 36 straipsnio 1 dalį ir 37 straipsnį, sąrašas VII priedas. Nustatytosios ir faktinės išlaidos VIII priedas. Maršruto ir terminalo paslaugų vienetų, nurodytų 25 straipsnyje, skaičiavimo reikalavimai IX priedas. Vienetiniai tarifai X priedas. Kriterijai, pagal kuriuos vertinama, ar 35 straipsnio 1 dalyje nurodytos paslaugos yra teikiamos rinkos sąlygomis XI priedas. Ataskaitų lentelės, skirtos išlaidų basei ir vienetiniams įkainiams pagrįsti, pateikiamos Komisijai pagal 35 straipsnio 6 dalį XII priedas. 24 straipsnio 3 dalyje ir 30 straipsnio 1 dalyje nurodytų konsultacijų esminiai elementai XIII priedas. Konkretūs reikalavimai dėl 11 straipsnio 3 dalyje nurodytų paskatų programų

#### *Kiti civilinės aviacijos srities reglamentai, susiję su aplinkos apsauga*

<a href="#">Su triukšmu susiję naudojimo apribojimai Sąjungos oro uostuose</a>	JR: (ES) Nr. 598/2014 <sup>4</sup>	I priedas. Oro uosto triukšmingumo vertinimas II priedas. Su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų ekonominio efektyvumo vertinimas
--	------------------------------------	--

<sup>4</sup> [EUR-Lex - 32014R0598 - LT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Taikomus Sąjungos aviacijos saugos teisės aktus galima rasti svetainėje „EUR-Lex“, Europos Sąjungos teisės aktų rodyklės [07.40.30<sup>5</sup>](#) skyriuje. Agentūra taip pat skelbia reglamentavimo sistemos apžvalgą<sup>6</sup>.

Siekdama remti ES aviacijos saugos teisės nuostatų įgyvendinimą ir skatinti jomis vadovautis visame pasaulyje, EASA skelbia aviacijos taisyklių suvestines redakcijas. Ji tai daro įgyvendindama savo projektą „eRules“, kuriuo siekiama skaitmenizuoti aviacijos taisykles. Lengvai prieinamose taisyklėse (***Easy Access Rules***) aviacijos teisės nuostatos pateikiamos apibendrinta, naudotojui patogia forma (įgyvendinimo taisyklės su visais jų pakeitimais pateikiamos kartu su susijusiomis priimtinomis atitikties užtikrinimo priemonėmis, rekomendacine medžiaga, sertifikavimo specifikacijomis ir išsamiomis specifikacijomis).

Lengvai prieinamos taisyklės yra parengtos visoms aviacijos sritims. Jos pateikiamos PDF formatu ir nuolat pildomame internetiniame leidinyje. Su tomis taisyklėmis galima susipažinti adresu <https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>.

### *1.3.2. Reglamentas (ES) 2018/1139 ir susijusios taisyklės*

#### *1.3.2.1. Teisiniai reikalavimai*

Reglamentas (ES) 2018/1139<sup>7</sup> yra pagrindinis ES aviacijos saugos sistemos elementas. Juo nustatomos bendrosios civilinės aviacijos sritys taisyklės ir taip siekiama nustatyti ir palaikyti vienodą aukštą civilinės aviacijos saugos lygį Europoje. Jame taip pat numatytas abipusis pažymėjimų pripažinimas, nustatytas standartizacijos patikrinimų procesas, kurio paskirtis – tikrinti, kaip valstybės narės taiko taisykles, ir įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra.

Reglamentu (ES) 2018/1139 nustatyti esminiai reikalavimai, kuriais institucijoms, asmenims ir organizacijoms nustatomi aukšto lygio tikslai ir pareigos, kad būtų pasiektas šio reglamento tikslas. Pagal tuos esminius reikalavimus įgyvendinami Čikagos konvencijos prieduose nustatyti standartai ir rekomenduojama praktika. Jie taikomi aviacijos gaminiais, dalimis ir prietaisams, oro susisiekimo paslaugas teikiantiems oro vežėjams, pilotams ir jų mokymo bei sveikatos tikrinimo veikloje dalyvaujantiems asmenims ir organizacijoms bei naudojamiems gaminiais, aerodromams, ES sutarties taikymo teritorijos oro erdvėje teikiamoms oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugoms (OEV/ONP), skrydžių vadovams ir bepiločiams orlaiviams.

Taikydama Reglamentą (ES) 2018/1139 Komisija priėmė deleguotuosius ir įgyvendinimo reglamentus, įskaitant tuos, kurie nurodyti 1.3.1 skirsnyje pateiktoje lentelėje.

---

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html?locale=lt>

<sup>6</sup> <https://www.easa.europa.eu/regulations>

<sup>7</sup> 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (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 (Tekstas svarbus EEE); OL L 212, 2018 8 22, p. 1.

Visos šios taisyklės tiesiogiai taikomos valstybėse narėse ir jų nereikia perkelti į nacionalinę teisę.

Europos Sąjungoje pagrindinė atsakomybė už ES teisės taikymą tenka valstybėms narėms. Taigi, daugelį pagal Reglamentą (ES) 2018/1139 ir jo įgyvendinimo taisykles privalomų sertifikavimo ir priežiūros užduočių nacionaliniu lygmeniu atlieka nacionalinės kompetentingos institucijos. Vis dėlto tam tikrais aiškiai apibrėžtais atvejais (pvz., projektavimo organizacijų patvirtinimo atvejais) kompetentingos institucijos funkcija tenka Europos aviacijos saugos agentūrai, kuri yra įgaliota išduoti pažymėjimus ir imtis susijusių vykdymo užtikrinimo priemonių.

Toliau nurodytos aviacijos saugos sritys, kuriose šiuo metu naudojama ES kompetencija.

### **1) Tinkamumo skraidyti ir aplinkosaugos sertifikavimas**

ES taisyklės taikomos Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nurodytiems orlaiviams (išskyrus bepiločius orlaivius) ir jų varikliams, oro sraigtams, dalims ir kilnojamajai įrangai: jie turi atitikti to reglamento II priede nustatytus esminius tinkamumo skraidyti reikalavimus.

Triukšmo ir išmetamųjų teršalų atžvilgiu tie orlaiviai ir jų varikliai, oro sraigtai, dalys ir kilnojamoji įranga turi atitikti Čikagos konvencijos 16 priedo (kuris reguliariai derinamas atsižvelgiant į padėtį) naujausiais pakeitimais nustatytus aplinkos apsaugos reikalavimus. Reglamento (ES) 2018/1139 III priede nustatyti esminiai suderinamumo su aplinka reikalavimai taikomi gaminiams, dalims ir kilnojamajai įrangai tiek, kiek to reglamento 9 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje nurodytos Čikagos konvencijos nuostatos neapima aplinkos apsaugos reikalavimų.

Su pradiniu ir nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti susijusių taisyklių rinkinys taikomas gaminių projektavimui; dalių projektavimui; kilnojamosios įrangos projektavimui; pavieniams orlaiviams; organizacijoms, atsakingoms už gaminių, dalių ir kilnojamosios įrangos projektavimą, gamybą, nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymą ir techninę priežiūrą, kai tinkama; taip pat šioje veikloje dalyvaujantiems atsakingiems darbuotojams.

### **2) Aplinkos apsauga**

Gaminių projektų sertifikavimo pagal Reglamento (ES) 2018/1139 11 straipsnį tikslais EASA taiko priemones dėl išmetamųjų teršalų ir triukšmo, siekdama užtikrinti, kad atitinkami civilinės aviacijos gaminiai nedarytų didelės žalos klimatui, aplinkai ir žmonių sveikatai. Imdamasi tų priemonių EASA deramai atsižvelgia į tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką, aplinkosauginę naudą, technologines galimybes ir ekonominį poveikį. Tarp šių priemonių yra aplinkosauginių standartų prieinamumo užtikrinimas. Šis procesas yra grindžiamas veiksmingu ES dalyvavimu pirminiame tų standartų rengimo etape – ICAO Aviacijos aplinkos apsaugos komitete (CAEP). Be to, pagal Reglamentą (ES) 2018/1139 ES gali rengti aplinkosauginius standartus tose srityse, kuriose nėra ICAO standartų, pavyzdžiui, su hibridiniais, elektriniais ir vandeniliu varomais orlaiviais susijusius standartus.

Apskritai Komisija ir EASA rengia ir koordinuoja civilinės aviacijos srities aplinkos apsaugos politiką ir veiksmus ES lygmeniu. Tame kontekste Komisija, EASA, kitos ES institucijos, įstaigos, organai ir agentūros, taip pat valstybės narės raginami bendradarbiauti aplinkos apsaugos klausimais. Šis bendradarbiavimas apima su ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema (ATLPS), taip pat su Cheminių medžiagų registracijos, įvertinimo, autorizacijos ir

apribojimų reglamentu (REACH)<sup>8</sup> susijusią veiklą. Tame pačiame kontekste EASA taip pat padeda įgyvendinti ES aplinkos apsaugos strategijos veiksmus, pavyzdžiui, ji padėjo rengti aplinkosauginio ženklavimo aviacijos srityje programą pagal Darnaus ir išmanaus judumo strategiją<sup>9</sup>, taip pat Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį, į kurį įtrauktas Komisijos pasiūlymas dėl iniciatyvos „RefueL EU Aviation“ teisės aktų sistemos<sup>10</sup> su numatyta tvarių aviacinių degalų naudojimo stebėsenos ir ataskaitų teikimo užduotimi, kurią atliks EASA.

Europos aplinkos agentūros (EAA) ir EASA, padedant Bendro Europos dangaus (BED) tinklo valdytojui, bendrai rengiamoje aplinkos apsaugos apžvalgoje objektyviai apibūdinama su civiline aviacija susijusi aplinkos apsaugos padėtis Sąjungoje. Šioje apžvalgoje, kuri kas trejus metus paskelbiama Europos aviacijos aplinkos apsaugos ataskaitoje, pateikiama rekomendacijų, kaip gerinti aplinkos apsaugą civilinės aviacijos srityje Sąjungoje. Naujausia ataskaita paskelbta 2022 m. rugsėjo mėn.<sup>11</sup>

Be to, pagal Reglamentą (ES) Nr. 598/2014<sup>12</sup> EASA yra įgaliota rinkti ir tikrinti informaciją apie orlaivių triukšmingumą ir eksploatacines charakteristikas, kad būtų galima modeliuoti triukšmą oro uostų apylinkėse.

### **3) Orlaivio įgula**

Pilotai ir keleivių salono įgulų nariai, dalyvaujantys vykdant skrydžius Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytais orlaiviais, išskyrus bepiločius orlaivius, taip pat naudojami imituojamo skrydžio treniruokliai ir asmenys bei organizacijos, dalyvaujantys tų pilotų ir keleivių salono įgulos narių mokymo, testavimo, tikrinimo ar sveikatos būklės vertinimo veikloje, turi atitikti to reglamento IV priede nustatytus esminius reikalavimus. Pilotai privalo turėti piloto licenciją ir piloto sveikatos pažymėjimą, tinkamus numatytam orlaivių naudojimui; vykdant komercinio oro transporto skrydžius dalyvaujantys keleivių salono įgulų nariai privalo turėti liudijimą, o aviacijos medicinos centrams, pilotų mokymo organizacijoms ir keleivių salono įgulų mokymo organizacijoms privaloma gauti patvirtinimą.

Dėl kiekvieno pilotams mokytį naudojamą imituojamo skrydžio treniruoklio turi būti išduotas pažymėjimas. Pažymėjimus taip pat privalo turėti už skrydžio mokymo organizavimą, mokymą naudojant imituojamo skrydžio treniruoklius ar pilotų įgūdžių vertinimą atsakingi asmenys ir aviacijos medicinos gydytojai.

### **4) Orlaivių naudojimas skrydžiams**

Naudojant orlaivius, patenkančius į Reglamento (ES) 2018/1139 taikymo sritį, išskyrus bepiločius orlaivius, turi būti laikomasi to reglamento V priede ir, jei taikoma, VII ir VIII

---

8 [2006 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas \(EB\) Nr. 1907/2006 dėl cheminių medžiagų registracijos, įvertinimo, autorizacijos ir apribojimų \(REACH\), įsteigiantis Europos cheminių medžiagų agentūrą, iš dalies keičiantis Direktyvą 1999/45/EB bei panaikinantis Tarybos reglamentą \(EEB\) Nr. 793/93, Komisijos reglamentą \(EB\) Nr. 1488/94, Tarybos direktyvą 76/769/EEB ir Komisijos direktyvas 91/155/EEB, 93/67/EEB, 93/105/EB bei 2000/21/EB.](#)

9 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lt/qanda\\_20\\_2330](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lt/qanda_20_2330)

10 COM(2021) 561 *final*.

11 [https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723\\_EASA%20EAER%202022.pdf](https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf)

12 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 598/2014, kuriuo pagal darnųjį metodą nustatomos su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų taikymo Sąjungos oro uostuose taisyklės ir procedūros ir panaikinama Direktyva 2002/30/EB. OL L 173, 2014 6 12, p. 65–78.

prieduose nustatytų esminių reikalavimų. Orlaivių naudotojai turi deklaruoti, kad yra pajėgūs vykdyti su orlaivių naudojimu susijusius įsipareigojimus, laikydamiesi taikomų ES įgyvendinimo taisyklių, ir kad jie turi tam reikalingų išteklių, arba privalo turėti pažymėjimą. Tame pažymėjime nurodomos orlaivio naudotojui suteiktos teisės. Jis gali būti iš dalies pakeistas suteikiant papildomų teisių arba panaikinant esamas teises. Taip pat pažymėjimo galiojimas gali būti apribotas ar sustabdytas arba jis gali būti panaikintas, kai jo turėtojas nebeatitinka taikomų ES taisyklių ir tvarkos, pagal kurias toks pažymėjimas išduodamas ir pratęsiamas jo galiojimas.

#### **5) Aerodromai ir antžeminės paslaugos**

Aerodromai, su sauga susijusi aerodromų įranga, aerodromų naudojimas ir antžeminių paslaugų bei perono valdymo paslaugų (PVP) teikimas aerodromuose turi atitikti Reglamento (ES) 2018/1139 VII priede ir, jei taikoma, VIII priede nustatytus esminius reikalavimus. ES taisyklės taikomos Sutarčių taikymo teritorijoje esantiems aerodromams, kurie atitinka visus šiuos kriterijus:

- jie yra viešieji,
- jie naudojami komerciniam oro transportui,
- taip pat juose yra ne trumpesnis kaip 800 m kilimo ir tūpimo pagal prietaisus takas su dirbtine danga, arba
- juose aptarnaujami tik sraigtasparniai taikant artėjimo tūpti ar išskridimo pagal prietaisus procedūras.

ES taisyklėmis nustatyti bendrieji reikalavimai dėl:

- aerodromų projektavimo, techninės priežiūros ir naudojimo,
- įskaitant juose naudojamą su sauga susijusią įrangą;
- su sauga susijusios aerodromų įrangos, naudojamos arba skirtos naudoti aerodromuose, kuriems taikomos ES taisyklės, projektavimo, gamybos, techninės priežiūros ir naudojimo, taip pat antžeminių paslaugų ir perono valdymo paslaugų teikimo tuose aerodromuose;
- nurodytų aerodromų apylinkių apsaugos (tai nedaro poveikio Sąjungos ir nacionalinei teisei dėl aplinkos ir žemės tvarkymo planavimo).

#### **6) Oro eismo valdymas ir oro navigacijos paslaugos (OEV/ONP), įskaitant Bendro Europos dangaus koncepcijos įgyvendinimą**

Teikiant OEV/ONP paslaugas turi būti laikomasi esminių reikalavimų, nustatytų VIII priede ir, jei taikoma, VII priede. Bendro Europos dangaus (BED) oro erdvėje naudojami orlaiviai, išskyrus tuos, kurie naudojami vykdant Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 3 dalies a punkte nurodytą veiklą, turi atitikti VIII priedo 1 punkte išdėstytus esminius reikalavimus. OEV/ONP paslaugų teikėjai, įrodę, kad laikosi taikomų ES taisyklių, privalo turėti pažymėjimą, kuriame nurodomos jiems suteiktos teisės. OEV/ONP sistemų ir OEV/ONP sudedamųjų dalių projektavimo, gamybos ar techninės priežiūros veikloje dalyvaujančioms organizacijoms taip pat gali būti privaloma turėti pažymėjimą.

EASA yra kompetentinga institucija, atsakinga už tam tikrų OEV/ONP paslaugų teikėjų ir skrydžių vadovų mokymo organizacijų, įskaitant Europos masto paslaugų teikėjus, taip pat organizacijų, dalyvaujančių OEV/ONP sistemų ir OEV/ONP sudedamųjų dalių projektavimo, gamybos ar techninės priežiūros veikloje, sertifikavimą, priežiūrą ir reikalavimų vykdymo užtikrinimą.

Paprašyta EASA teikia techninę pagalbą Komisijai įgyvendinant Bendro Europos dangaus teisės aktus, kaip apibūdinta Reglamento (ES) 2018/1139 93 straipsnyje.

## **7) Skrydžių vadovai**

Skrydžių vadovai, dalyvaujantys teikiant OEV/ONP paslaugas, taip pat asmenys ir organizacijos, dalyvaujantys tų skrydžių vadovų mokymo, testavimo, tikrinimo ar sveikatos būklės vertinimo veikloje, ir tam naudojami kompleksiniai treniruokliai turi atitikti Reglamento (ES) 2018/1139 VIII priede nustatytus esminius reikalavimus. Reikalaujama, kad skrydžių vadovai turėtų skrydžių vadovo licenciją ir skrydžių vadovo sveikatos pažymėjimą: juose nurodomos suteiktos teisės ir jie gali būti iš dalies keičiami suteikiant papildomų teisių arba panaikinant turimas teises, taip pat jų galiojimas gali būti apribotas ar sustabdytas arba jie gali būti panaikinti, kai šių dokumentų turėtojas nebeatitinka ES taikomų tokios licencijos ar sveikatos pažymėjimo išdavimo ir galiojimo pratęsimo taisyklių ir tvarkos. Skrydžių vadovų mokymo organizacijoms ir aviacijos medicinos centrums privaloma turėti pažymėjimą. Reikalaujama, kad už praktinio mokymo organizavimą ir skrydžių vadovų praktinių įgūdžių vertinimą atsakingi asmenys, taip pat aviacijos medicinos gydytojai atitiktų tam tikrus kompetencijos reikalavimus.

## **8) Bepiločiai orlaiviai**

Bepiločių orlaivių ir jų variklių, oro sraigčių, dalių, kilnojamosios įrangos ir nuotolinio tokių orlaivių valdymo įrangos projektavimas, gamyba, techninė priežiūra ir naudojimas, taip pat toje veikloje dalyvaujantys darbuotojai, įskaitant nuotolinius pilotus, ir organizacijos turi atitikti Reglamento (ES) 2018/1139 [IX priede](#) nustatytus esminius reikalavimus ir, kai taikoma, jo II, IV ir V prieduose nustatytus esminius reikalavimus. Atsižvelgiant į atitinkamos veiklos pobūdį ir riziką, atitinkamų bepiločių orlaivių naudojimo charakteristikas ir naudojimo zonų charakteristikas, gali būti reikalaujama turėti bepiločių orlaivių ir jų variklių, oro sraigčių, dalių, kilnojamosios įrangos ir nuotolinio bepiločių orlaivių valdymo įrangos projektavimo, gamybos, techninės priežiūros ir naudojimo pažymėjimą, taip pat gali būti reikalaujama, kad atitinkamus pažymėjimus turėtų darbuotojai, įskaitant nuotolinius pilotus, ir organizacijos, dalyvaujantys vykdant tą veiklą. Pažymėjime nurodomi su sauga susiję apribojimai, naudojimo sąlygos ir teisės ir jis gali būti iš dalies keičiamas nustatant papildomus arba panaikinant esamus apribojimus, sąlygas ar teises, taip pat jo galiojimas gali būti apribotas ar sustabdytas arba jis gali būti panaikintas, kai jo turėtojas nebeatitinka tokio pažymėjimo išdavimo ar galiojimo pratęsimo sąlygų, taisyklių ir tvarkos.

## **9) Trečiųjų valstybių orlaivių naudojimas skrydžiams**

Reglamento (ES) 2018/1139 [2 straipsnio 1 dalies c punkte](#) nurodyti orlaiviai, taip pat jų įgulų nariai ir jų naudojimas turi atitikti taikomus ICAO standartus. Tuo atveju, kai tokių standartų nėra, tie orlaiviai, jų įgulų nariai ir jų naudojimas turi atitikti Reglamento (ES) 2018/1139 II, IV ir V prieduose nustatytus esminius reikalavimus dėl orlaivių, išskyrus bepiločius orlaivius. Bepiločiai orlaiviai turi atitikti to reglamento [IX priede](#) nustatytus esminius reikalavimus ir, kai taikoma, jo II, IV ir V prieduose nustatytus esminius reikalavimus.

## **10) Moksliniai tyrimai ir inovacijos**

Reglamentu (ES) 2018/1139 nustatytos kelios naujos svarbios EASA kompetencijos sritys. Mokslinių tyrimų ir inovacijų (toliau – MTI) srityje Agentūra padeda Komisijai ir valstybėms narėms nustatyti pagrindines mokslinių tyrimų temas civilinės aviacijos srityje, taip siekdama padėti užtikrinti viešosiomis lėšomis finansuojamos mokslinių tyrimų ir plėtros veiklos bei politikos, patenkančių į to reglamento taikymo sritį, tarpusavio nuoseklumą ir koordinavimą. EASA padeda Komisijai nustatyti ir įgyvendinti atitinkamas Sąjungos bendrąsias mokslinių

tyrimų ir inovacijų veiklos programas, taip pat metines ir daugiametes darbo programas, be kita ko, atlikti vertinimo procedūras, peržiūrėti finansuojamus projektus ir panaudoti mokslinių tyrimų bei inovacijų projektų rezultatus. Agentūra taip pat įgyvendina su civiline aviacija susijusias ES bendrosios mokslinių tyrimų ir inovacijų programos dalis ir vykdo specialią tiriamąją veiklą, kuri dera su Agentūros užduotimis ir Reglamento (ES) 2018/1139 tikslais.

Europos aviacijos sektorius praėjusiais dešimtmečiais sėkmingai vystėsi, todėl Europa užėmė lyderės poziciją pasaulinėje konkurencingoje rinkoje. Svarbūs elementai – ES parengtos Europos aviacijos MTI programos, taip pat valstybių narių ir sektoriaus mokslinių tyrimų veikla. Šios iniciatyvos yra tiesiogiai svarbios siekiant ir Europos aviacijos saugos programos, ir Europos aviacijos saugos plano tikslo užtikrinti aukščiausio lygio saugą, saugumą ir aplinkos apsaugą Europoje.

Naujų technologijų ir koncepcijų kūrimo tempas yra itin spartus. Pagal Europos ir nacionalines MTI programas, įskaitant iniciatyvas „Švarus dangus“ / „Netarši aviacija“ ir SESAR, kuriamos naujos aviacijos koncepcijos ir sprendimai, kuriuos reikės sertifikuoti arba patvirtinti prieš pradėdant juos įgyvendinti Europoje ir trečiosiose valstybėse. Be to, dėl naujų dalyvių, visų pirma bepiločių orlaivių sektoriuje, atsiranda naujų reikalavimų Europos oreivystės srityje ir būtina imtis naujų Europos reguliavimo iniciatyvų.

Europos aviacijos saugos sistema padeda diegti šiuos naujus sprendimus ir apskritai saugiai integruoti naujas technologijas ir koncepcijas.

Mokslinių tyrimų projektai, įtraukiami į Europos aviacijos saugos planą (EPAS), yra išrenkami remiantis prioritetinių mokslinių tyrimų darbotvarkės temų sąrašu, kai yra užtikrintas finansavimo šaltinis arba kai tikimasi, kad projektas jau bus finansuojamas iki atitinkamos EPAS redakcijos ataskaitinio laikotarpio pradžios<sup>13</sup>.

Programa „Data4Safety“ yra vertingas šaltinis, kuris padeda gauti svarbių duomenų (tai gali būti skrydžio duomenys, eismo duomenys, oro sąlygos, saugos ataskaitos ir kt.). Jie yra prieinami agreguotos formos ir padeda vykdyti mokslinių tyrimų projektus, kaip numatyta Reglamento (ES) 2018/1139 72 straipsnyje (jame EASA raginama rinkti ir analizuoti saugos duomenis siekiant nustatyti riziką ir vertinti saugos užtikrinimo veiksmingumą Europos aviacijos saugos sistemoje).

### ***11) Civilinės aviacijos saugos ir saugumo, įskaitant kibernetinį saugumą, tarpusavio priklausomybė***

Reglamente (ES) 2018/1139 nustatyta, kad Komisija, Agentūra ir valstybės narės bendradarbiauja su civiline aviacija susijusiais saugumo (įskaitant kibernetinį saugumą) klausimais tose srityse, kuriose egzistuoja civilinės aviacijos saugos ir saugumo tarpusavio priklausomybė. Be to, jei EASA turi atitinkamų ekspertinių žinių saugos srityje, ji gali teikti Komisijai techninę pagalbą įgyvendinant Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 300/2008<sup>41</sup> ir kitas atitinkamas Sąjungos teisės aktų nuostatas. Siekdama prisidėti prie civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veiksmų, Agentūra prireikus, nepagrįstai nedelsdama, reaguoja į neatidėliotiną problemą, imdamasi su tinkamumu skraidyti ir aplinkosauginiu sertifikavimu susijusių priemonių, kad būtų pašalinti orlaivių projektų trūkumai, ir rekomenduoja taisomuosius veiksmus, kurių turėtų imtis nacionalinės

---

13 Daugiau informacijos apie Agentūros mokslinių tyrimų veiklą galima rasti EASA svetainėje <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

kompetentingos institucijos arba fiziniai ir juridiniai asmenys, kuriems taikomas Reglamentas (ES) 2018/1139, ir (arba) platina atitinkamą informaciją toms institucijoms ir asmenims tuo atveju, kai esama problema daro poveikį orlaivių naudojimui, įskaitant konfliktų zonose civilinei aviacijai kylančią riziką.

### ***12) Tarptautinis bendradarbiavimas***

Pagal tarptautinius aviacijos sektoriaus susitarimus ES plečia savo reglamentavimo sistemos taikymą, į jos aprėptį įtraukdama trečiąsias valstybes ir regionus visame pasaulyje. Šiais susitarimais siekiama arba visiškai suderinti reglamentavimą su taikomomis ES taisyklėmis (taip siekiant plėsti ES bendrą aviacijos rinką su tomis trečiosiomis valstybėmis ir regionais), arba nustatyti abipusio pažymėjimų pripažinimo taisykles ir tvarką. Šiuo atžvilgiu pažymėtina, kad Komisija ir EASA intensyviai teikia techninę pagalbą trečiosioms valstybėms ir regionams, kad padėtų jiems įgyvendinti taikytinas ES aviacijos teisės nuostatas. Ši pagalba padeda derinti taisykles ir užtikrinti abipusį pažymėjimų pripažinimą (tai naudinga Europos sektoriui), taip pat skatina taikyti Europos aviacijos saugos standartus. Agentūra bendradarbiauja su trečiųjų valstybių kompetentingomis institucijomis ir su tarptautinėmis organizacijomis, taip pat sudaro darbo susitarimus su tomis institucijomis ir tarptautinėmis organizacijomis.

ICAO veiklos kontekste EASA padeda valstybėms narėms naudotis savo teisėmis ir atlikti savo įsipareigojimus pagal tarptautinius susitarimus, kuriais reglamentuojami dalykai, patenkantys į šio reglamento taikymo sritį, visų pirma kiek tai susiję su valstybių narių teisėmis ir įsipareigojimais pagal Čikagos konvenciją.

Pagal ICAO sistemą Agentūra veikia kaip regioninė saugos priežiūros organizacija (RSOO) (žr. 1.2 skirsnį).

### ***13) Aviacijos krizių valdymas***

Komisija kartu su EASA pagal Reglamento (ES) 2018/1139 91 straipsnį nedelsdamos ėmėsi savo kompetencijos sričiai priklausančių veiksmų, kad būtų laiku sureaguota į COVID-19 krizę ir sušvelninti jos padariniai. EASA, koordinuodama veiksmus su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, paskelbė valstybėms narėms ir aviacijos suinteresuotiesiems subjektams skirtus tam tikrus reikalavimus ir rekomendacijas: saugos nurodymus, saugos informacijos biuletenius, gaires ir saugos skatinimo medžiagą.

Tarp šių dokumentų buvo EASA ir Europos ligų prevencijos ir kontrolės centro (ECDC) kartu parengtas bendras dokumentas. Jame apibūdintos priemonės, kurių paskirtis – užtikrinti oro transporto keleivių ir aviacijos darbuotojų sveikatos saugą, kai oro transporto bendrovėms atnaujins reguliarius skrydžius po COVID-19 pandemijos sukkelto smarkaus oro eismo sutrikdymo<sup>14</sup>.

### ***14) Civilinės aviacijos saugos ir socialinių bei ekonominių veiksnių tarpusavio priklausomybė***

Reglamento (ES) 2018/1139 89 straipsnyje nustatytas toks reikalavimas: „Komisija, Agentūra, kitos Sąjungos institucijos, organai, įstaigos ir agentūros ir valstybės narės

---

14 [EASA ir ECDC aviacijos sveikatos saugos protokolas dėl COVID-19 | EASA \(europa.eu\)](#)

bendradarbiauja <...> siekdamas užtikrinti, kad būtų atsižvelgta į civilinės aviacijos saugos ir susijusių socialinių bei ekonominių veiksmų tarpusavio priklausomybę, be kita ko, kiek tai susiję su reguliavimo procedūromis, priežiūra ir teisingumo kultūros <...> įgyvendinimu, kad būtų sprendžiamas socialinės ir ekonominės rizikos aviacijos saugos atžvilgiu klausimas.“

Toliau tame straipsnyje reikalaujama, kad Agentūra kas trejus metus skelbtų apžvalgą, „kurioje objektyviai aprašomi veiksmai ir priemonės, kurių imtasi, visų pirma veiksmai ir priemonės, kuriais sprendžiami civilinės aviacijos saugos ir socialinių bei ekonominių veiksmų tarpusavio priklausomybės klausimai“.

Tai atitinka Europos saugos rizikos valdymo (SRV) procesą – proaktyvų duomenimis grindžiamą procesą, kuriuo siekiama sistemingai nustatyti ir vertinti saugos problemas, įskaitant tas, kurios kyla dėl socialinių ir ekonominių veiksmų. 2021 m. gruodžio mėn. EASA paskelbė pirmąją apžvalgą pagal 89 straipsnį<sup>15</sup>. Šioje apžvalgoje visų pirma nagrinėtas užimtumo ir darbo sąlygų, sveikatos ir gyvensenos, taip pat švietimo sričių socialinių ir ekonominių veiksmų poveikis saugai. Joje taip pat nurodyti galimi būsimi veiksmai ir priemonės pagal Europos aviacijos saugos planą.

#### 1.3.2.2. Agentūros priemonės

Įgyvendinant Reglamentą (ES) 2018/1139 ir jo įgyvendinimo bei deleguotuosius aktus remiamasi, kai tinka, sertifikavimo specifikacijomis (angl. *Certification Specifications*) ir kitomis išsamiomis specifikacijomis (angl. *detailed specifications*), priimtinomis atitikties užtikrinimo priemonėmis (angl. *Acceptable Means of Compliance*) ir rekomendacine medžiaga (angl. *Guidance Material*).

Sertifikavimo specifikacijose nurodomi techniniai standartai, kuriais nustatomi būdai įrodyti atitiktį Reglamentui (ES) 2018/1139 ir pagal jį priimtiems deleguotiesiems ir įgyvendinimo aktams. Šios specifikacijos taikomos sertifikuojant gaminius, asmenis ir organizacijas. Reglamente (ES) 2018/1139 numatytais atvejais kai kurios sertifikavimo specifikacijos laikomos sertifikavimo pagrindu, kuriuo remiantis išduodamas EASA pažymėjimas.

Išsamios specifikacijos yra neprivalomi standartai, kuriuos Agentūra skelbia Reglamento (ES) 2018/1139 ir pagal jį priimtų deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų tam tikrų nuostatų įgyvendinimo tikslais tais atvejais, kai Reglamente (ES) 2018/1139 reikalaujama taikyti išsamias specifikacijas, susijusias su atitikties deklaracija, kurią teikia tokią deklaravimo pareigą turinti organizacija ar asmuo.

Priimtinos atitikties užtikrinimo priemonės – tai neprivalomi Agentūros paskelbti standartai, kuriais remdamosi organizacijos įrodo atitiktį Reglamentui (ES) 2018/1139 ir pagal jį priimtiems deleguotiesiems ir įgyvendinimo aktams arba sertifikavimo specifikacijoms ir išsamioms specifikacijoms.

Rekomendacinė medžiaga yra Agentūros parengta medžiaga, kuria naudotis neprivaloma. Ji padeda geriau išaiškinti deleguotųjų ar įgyvendinimo aktų nuostatų, sertifikavimo specifikacijų ar išsamias specifikacijų reikšmę, ja taip pat remiamasi aiškinant Reglamento (ES) 2018/1139 ir pagal jį priimtų deleguotųjų bei įgyvendinimo aktų nuostatas, sertifikavimo specifikacijas ir išsamias specifikacijas.

---

15 [EASA paskelbtas aviacijos saugai reikšmingų socialinių ir ekonominių veiksmų tyrimas | EASA \(europa.eu\)](#)

### 1.3.2.3. Lankstumo priemonės

Dėl aviacijos veiklos sudėtingumo taisyklėse neįmanoma numatyti visų situacijų, todėl būtinas tam tikras lankstumas, kad būtų galima vykdyti veiklą ir kartu išlaikyti deramą saugos lygį.

Šiuo tikslu į Reglamentą (ES) 2018/1139 įtrauktos lankstumo nuostatos, kuriomis valstybėms narėms leidžiama bet kuriam fiziniam ar juridiniam asmeniui, kuriam taikomas šis reglamentas, suteikti reikalavimų taikymo išimtis, kai to skubiai reikia dėl susidariusių nenumatytų aplinkybių, darančių poveikį tiems asmenims, arba dėl neatidėliotinų tų asmenų veiklos poreikių, jeigu yra įvykdytos visos šios sąlygos:

- su tomis aplinkybėmis ar poreikiais susijusių klausimų neįmanoma tinkamai išspręsti laikantis taikomų reikalavimų;
- yra užtikrinama sauga, aplinkos apsauga ir atitiktis taikomiems esminiams reikalavimams, prireikus taikant poveikio švelninimo priemones;
- valstybė narė yra, kiek tik įmanoma, sumažinusi bet kokią galimą rinkos sąlygų iškraipymą, galintį atsirasti suteikus išimtį; ir
- išimties taikymo sritis ir trukmė yra tik tokie, kiek griežtai būtina, ir išimtis taikoma laikantis nediskriminavimo principo.

Jeigu išimtis suteikta ilgesniam nei aštuonių iš eilės mėnesių laikotarpiui arba jeigu valstybė narė tą pačią išimtį suteikė pakartotinai ir visa jos taikymo trukmė yra ilgesnė nei aštuoni mėnesiai, Agentūra įvertina, ar įvykdytos pirmiau nurodytos sąlygos, ir per tris mėnesius nuo atitinkamo pranešimo gavimo dienos pateikia Komisijai rekomendaciją dėl to vertinimo rezultato. Tada Komisija, atsižvelgdama į tą rekomendaciją, įvertina, ar tos sąlygos įvykdytos. Jeigu Komisija mano, kad tos sąlygos neįvykdytos, arba jeigu jos nuomonė nesutampa su Agentūros vertinimo rezultatu, ji per tris mėnesius nuo tos rekomendacijos gavimo dienos priima įgyvendinimo aktą, kuriame pateikiamas jos sprendimas tuo klausimu. Pranešus apie įgyvendinimo aktą, kuriuo patvirtinama, kad tos sąlygos neįvykdytos, atitinkama valstybė narė nedelsdama atšaukia atitinkamą suteiktą išimtį.

Jeigu valstybė narė mano, kad atitiktį taikomiems esminiams reikalavimams, nustatytiems prieduose, galima įrodyti kitais būdais nei nustatytieji remiantis šiuo reglamentu priimtuose deleguotuosiuose ir įgyvendinimo aktuose, ir kad tie būdai teikia svarbios su civilinės aviacijos sauga ar efektyvumu susijusios naudos asmenims, kuriems taikomas šis reglamentas, arba atitinkamoms institucijoms, ji gali pateikti Komisijai ir Agentūrai pagrįstą prašymą iš dalies pakeisti atitinkamą deleguotąjį ar įgyvendinimo aktą, kad būtų leidžiama naudotis tais kitais būdais. Tokiu atveju Agentūra nepagrįstai nedelsdama pateikia Komisijai rekomendaciją dėl to, ar valstybės narės prašymas atitinka pirmiau išdėstytas sąlygas. Prireikus Komisija nedelsdama, atsižvelgdama į tą rekomendaciją, svarsto poreikį iš dalies pakeisti atitinkamą deleguotąjį ar įgyvendinimo aktą.

### 1.3.3. *Civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimas*

Avarijų ir incidentų tyrimui taikomos taisyklės yra nustatytos Europos lygmeniu – Reglamente (ES) Nr. 996/2010<sup>16</sup>. Juo užtikrinamas didelis Europos civilinės aviacijos saugos

---

16 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (Tekstas svarbus EEE); OL L 295, 2010 11 12, p. 35.

tyrimų (kurių vienintelis tikslas – išvengti avarių ir incidentų ateityje, o ne nustatyti kaltę ar atsakomybę) efektyvumas, operatyvumas ir aukšta kokybė. Tuo reglamentu dar labiau stiprinamas saugos tyrimų institucijų bendradarbiavimas – sukuriama Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas (ENCASIA). Be to, į jį įtrauktos nuostatos dėl saugos rekomendacijų ir susijusių atsakymų saugojimo ES centrinėje duomenų bazėje.

Daugiau informacijos apie avarių ir incidentų tyrimo procesus Europos Sąjungoje pateikta [1.5 skirsnyje](#).

#### *1.3.4. Pranešimai apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizė ir tolesnė veikla*

Reglamentu (ES) Nr. 376/2014<sup>17</sup> nustatytos pranešimo apie įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos taisyklės, kuriomis papildomos konkrečių sričių taisyklės dėl pranešimo apie įvykius, įtrauktos į atitinkamų sričių įgyvendinimo reglamentus. Tame teisės akte nustatytais reikalavimais siekiama skatinti puoselėti tvirtą pranešimo kultūrą. Juo taip pat nustatytos aviacijos sektoriaus, valstybių narių ir EASA pareigos rinkti ir analizuoti įvykių duomenis, kad tai padėtų tobulinti jų saugos valdymo procesus. Be to, juo užtikrinama tinkama informacijos apsauga ir mainai tarp valstybių narių ir su EASA. Į tą reglamentą įtrauktomis nuostatomis taip pat skatinama puoselėti teisingumo kultūros principus visose valstybėse narėse.

Galiausiai, šiuo reglamentu sukurto analitikų tinklo darbas yra naudingas rengiant Europos aviacijos saugos programą, nes padeda remiantis įrodymais nustatyti, kokius veiksmus reikia įgyvendinti Sąjungos lygmeniu. Atliekant tą darbą remiamasi per „Data4Safety“ platformą prieinama pažangia analize, be to, prireikūs duomenis apie įvykius galima sujungti su kitų šaltinių duomenimis: taip sustiprinama duomenimis grindžiama šio darbo perspektyva ir galima geriau nustatyti ir vertinti riziką visos sistemos mastu.

#### *1.3.5. Oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą ES, Europos Sąjungos sąrašas*

Reglamentu (EB) Nr. 2111/2005<sup>18</sup> (toliau – Reglamentas Nr. 2111/2005) nustatytos oro vežėjų, kuriems dėl saugos priežasčių taikomas draudimas vykdyti veiklą Sąjungoje, ES sąrašo sudarymo ir skelbimo taisyklės. Pagal tą reglamentą tvirtinamas [uždraustų oro vežėjų sąrašas](#)<sup>19</sup> yra priimamas atskiru reglamentu, todėl tiesiogiai taikomas valstybėse narėse.

---

17 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007 (Tekstas svarbus EEE); OL L 122, 2014 4 24, p. 18.

18 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantis Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį (Tekstas svarbus EEE); OL L 344, 2005 12 27, p. 15.

19 Daugiau informacijos: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm).

Uždraustų oro vežėjų sąrašas nustatytas Komisijos reglamentu (EB) Nr. 474/2006<sup>20</sup> ir reguliariai atnaujinamas.

Atnaujinti šį sąrašą Komisijai padeda Skrydžių saugos komitetas. Jį sudaro skrydžių saugos techninių dalykų ekspertai iš visų EASA valstybių, o jam pirmininkauja Komisija. Remdamasis Komisijos pasiūlymu, Skrydžių saugos komitetas priima savo nuomonę kvalifikuota balsų dauguma<sup>21</sup>.

Sprendimas įtraukti oro vežėją (arba oro vežėjų, kuriems pažymėjimai išduoti toje pačioje valstybėje, grupę) į šį sąrašą arba išbraukti iš šio sąrašo priimamas pagal Reglamente (EB) Nr. 2111/2005 nustatytus bendruosius saugos kriterijus. Pagal šiuos kriterijus atsižvelgiama, pavyzdžiui, į esamus oro vežėjo saugos trūkumus, oro vežėjo ar už jo priežiūrą atsakingų institucijų nepakankamą gebėjimą ar norą pašalinti saugos trūkumus, trečiųjų valstybių nustatytus draudimus vykdyti veiklą, trečiųjų valstybių ar tarptautinių organizacijų (ICAO) parengtas audito ataskaitas ir įrodymais pagrįstą informaciją apie avarijas. Pagal visus kriterijus atsižvelgiama į atitinkamus aviacijos saugos standartus, t. y. trečiųjų valstybių oro vežėjų atveju – ICAO standartus ir rekomenduojamą praktiką, o Europos oro vežėjų atveju – ES teisės aktus.

#### **1.4. Su sauga susijusios pareigos ir atskaitomybė Europos Sąjungoje**

##### *1.4.1. Sprendimų priėmimo procesas Europos Sąjungoje*

SESV 100 straipsnio 2 dalimi leidžiama, be kita ko, patvirtinti oro transporto saugos didinimo priemones: jas pagal įprastą teisėkūros procedūrą, pasikonsultavę su Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu bei Regionų komitetu, priima Europos Parlamentas ir Taryba.

Tokių teisės aktų pasiūlymus teikia Komisija, turinti teisę inicijuoti teisės aktus. Tie pasiūlymai pateikiami Europos Parlamentui ir Tarybai (abiem teisėkūros institucijoms). ES piliečių renkamas Europos Parlamentas ir iš valstybių narių atstovų sudaryta Taryba gali pagal Sutarčių reikalavimus iš dalies keisti Komisijos siūlomą tekstą. Abi teisėkūros institucijos, galutinai susitarusios dėl atitinkamo teksto, priima teisės aktą.

Europos Parlamentui ir Tarybai patvirtinus galutinį tekstą, jį kartu pasirašo abiejų institucijų pirmininkai ir generaliniai sekretoriai. Po pasirašymo teisės aktų tekstai paskelbiami Oficialiajame leidinyje.

Reglamentai yra privalomi ir tiesiogiai taikomi visoje ES nuo Oficialiajame leidinyje paskelbtoje jų redakcijoje nustatytos datos.

Pagal šią procedūrą priimamais aktais Komisijai gali būti suteikiami deleguotieji ir įgyvendinimo įgaliojimai. Komisija turi tokius įgaliojimus tik jeigu tai numatyta pagrindiniame teisės akte.

Deleguotiesiems aktams priimti yra sudaryta speciali ekspertų grupė, kurioje Komisija, išsamiai apsvarsčiusi reglamentavimo pasiūlymus su valstybėms narėms atstovaujančiais ekspertais, priima deleguotuosius aktus. Įgyvendinimo aktams priimti įsteigtas specialus

---

20 2006 m. kovo 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 474/2006, sudarantis oro vežėjų, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 2111/2005 II skyriuje nurodytas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašą (Tekstas svarbus EEE); OL L 84, 2006 3 23, p. 14.

21 Atitinkama procedūra nustatyta 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai; OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

komitetas<sup>22</sup>, priimantis reglamentų (ES) 2018/1139 ir (ES) Nr. 376/2014 įgyvendinimo aktų projektus: jame Komisija teikia reglamentų projektus, pagrįstus daugiausia EASA pasiūlymais (kurie vadinami nuomonėmis), dėl kurių, prieš Agentūrai juos paskelbiant, užbaigiamos plataus masto konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais. Reglamento projektas apvarstomas šiame reguliavimo komitete, kurį sudaro 27 valstybių narių atstovai ir stebėtojų teisėmis dalyvauja Islandijos, Lichtenšteino, Norvegijos, Šveicarijos ir ELPA priežiūros institucijos atstovai atitinkamai pagal EEE susitarimą<sup>23</sup> ir Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimą dėl oro transporto<sup>24</sup>. Jei komitetas pateikia teigiamą nuomonę dėl Komisijos siūlomų priemonių, priimamas įgyvendinimo reglamentas.

Kitas civilinės aviacijos saugos srityje svarbus komitetas yra Skrydžių saugos komitetas, dalyvaujantis atnaujinant oro vežėjų, kuriems pagal Reglamentą (ES) 2111/2005 taikomas draudimas vykdyti veiklą, sąrašą. Bendro dangaus komitetas yra atsakingas už veiklos rezultatų sistemos taisyklių, įskaitant OEV/ONP saugos užtikrinimo veiksmingumo rodiklius, patvirtinimą.

#### *1.4.2. Aviacijos saugos kompetencija ir pareigos Europos saugos sistemoje*

##### **1.4.2.1. Apibendrinta informacija apie kompetenciją ir pareigas Europos saugos sistemoje**

---

22 Bendrųjų saugos taisyklių taikymo civilinės aviacijos srityje komitetas – Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros komitetas (EASA komitetas).

23 Europos ekonominės erdvės susitarimas, OL L 1, 1994 1 3, XIII priedas, p. 1–101.

24 Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimas dėl oro transporto, OL L 114, 2002 4 30, p. 73–90.

2 lentelė. Kompetentingos institucijos pagal ES taisykles

KOMPETENCIJOS SRITIS	VALSTYBĖS NARĖS	EASA
<p>Orlaivio tinkamumas skraidyti ir aplinkos apsauga:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lėktuvų,</li> <li>- sukasparnių,</li> <li>- sklandytuvų,</li> <li>- oro balionų,</li> <li>- dirižablių,</li> <li>- elektrinių vertikalaus kilimo ir tūpimo (eVTOL) orlaivių</li> </ul>	(Pavienių) orlaivių tinkamumo skraidyti sertifikavimas	Orlaivių, variklių ir oro sraigčių tipo sertifikavimas
	(Pavienių) orlaivių triukšmingumo sertifikavimas	Dalių ir prietaisų sertifikavimas
	Netaikoma	Projektavimo organizacijų sertifikavimas ir priežiūra
	Gamybos organizacijų, išskyrus tas, kurių kompetentinga institucija yra EASA, sertifikavimas ir priežiūra	Trečiųjų valstybių gamybos organizacijų sertifikavimas ir priežiūra ES gamybos organizacijų, kurių pažymėjimas perduotas pagal pagrindinio reglamento 64 arba 65 straipsnį <sup>25</sup> , sertifikavimas ir priežiūra
	Techninės priežiūros organizacijų (pagal 145 dalį), išskyrus tas, kurių kompetentinga institucija yra EASA, sertifikavimas ir priežiūra	Trečiųjų valstybių techninės priežiūros organizacijų (pagal 145 dalį) sertifikavimas ir priežiūra ES organizacijų pagal 145 dalį, kurių pažymėjimas perduotas pagal pagrindinio reglamento 64 arba 65 straipsnį, sertifikavimas ir priežiūra
	Išplėstinių teisių tinkamumą skraidyti užtikrinančių organizacijų (pagal CAO dalį), išskyrus tas, kurių kompetentinga institucija yra EASA, sertifikavimas ir priežiūra	Trečiųjų valstybių išplėstinių teisių tinkamumą skraidyti užtikrinančių organizacijų (pagal CAO dalį) sertifikavimas ir priežiūra ES organizacijų pagal CAO dalį, kurių pažymėjimas perduotas pagal pagrindinio reglamento 64 arba 65 straipsnį, sertifikavimas ir priežiūra
Nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymo organizacijų (pagal CAMO dalį), išskyrus tas, kurių kompetentinga institucija yra EASA, sertifikavimas ir priežiūra	Trečiųjų valstybių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymo organizacijų (pagal CAMO dalį) sertifikavimas ir priežiūra ES nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymo organizacijų, kurių pažymėjimas perduotas pagal pagrindinio reglamento 64 arba 65	

25 64 straipsnis: atsakomybės perskyrimas valstybių narių prašymu. 65 straipsnis: atsakomybės perskyrimas organizacijų, vykdančių veiklą daugiau kaip vienoje valstybėje narėje, prašymu.

	Licencijų išdavimas už išleidimą atsakingiems techninės priežiūros darbuotojams	straipsnį, sertifikavimas ir priežiūra Netaikoma
	Orlaivių techninės priežiūros mokymo organizacijų (pagal 147 dalį), išskyrus tas, kurių kompetentinga institucija yra EASA, sertifikavimas ir priežiūra	Trečiųjų valstybių orlaivių techninės priežiūros mokymo organizacijų (pagal 147 dalį) sertifikavimas ir priežiūra ES orlaivių techninės priežiūros mokymo organizacijų (pagal 147 dalį), kurių pažymėjimas perduotas pagal pagrindinio reglamento 64 arba 65 straipsnį, patvirtinimas
Skrydžių vykdymas	Netaikoma	Leidimų išdavimas trečiųjų valstybių (komercinio oro transporto) vežėjams
	Komercinio oro transporto vežėjų / oro vežėjo pažymėjimo (OVP) turėtojų, išskyrus tuos, kurių kompetentinga institucija yra EASA, sertifikavimas ir priežiūra	Komercinio oro transporto vežėjų, kurių OVP perduotas pagal pagrindinio reglamento 64 arba 65 straipsnį, sertifikavimas ir priežiūra
	Kitų (nekomercinių skrydžių, specialiųjų skrydžių) oro vežėjų, išskyrus tuos, kurių kompetentinga institucija yra EASA, priežiūra / leidimų išdavimas	Kitų oro vežėjų, kurių priežiūra perleista pagal pagrindinio reglamento 64 arba 65 straipsnį, priežiūra / leidimų išdavimas
Orlaivio įgula ir aviacijos medicina	Licencijų ir sveikatos pažymėjimų išdavimas pilotams	Netaikoma
	Keleivių salono įgulos narių atestavimas	Netaikoma
	Pilotų mokymo organizacijų, išskyrus tas, kurių kompetentinga institucija yra EASA, sertifikavimas ir priežiūra	Trečiųjų valstybių pilotų mokymo organizacijų sertifikavimas ir priežiūra ES pilotų mokymo organizacijų, kurių pažymėjimas perduotas pagal pagrindinio reglamento 64 arba 65 straipsnį, sertifikavimas ir priežiūra
	Aviacijos medicinos centrų, išskyrus tuos, kurių kompetentinga institucija yra EASA, sertifikavimas ir priežiūra	Trečiųjų valstybių aviacijos medicinos centrų sertifikavimas ir priežiūra
	Imituojamo skrydžio treniruoklių (FSTD), išskyrus tuos, kurių kompetentinga institucija yra EASA, sertifikavimas	Imituojamo skrydžio treniruoklių (FSTD) sertifikavimas: - tų, kuriuos naudoja EASA sertifikavimas - tų, kurie yra trečiojoje valstybėje,

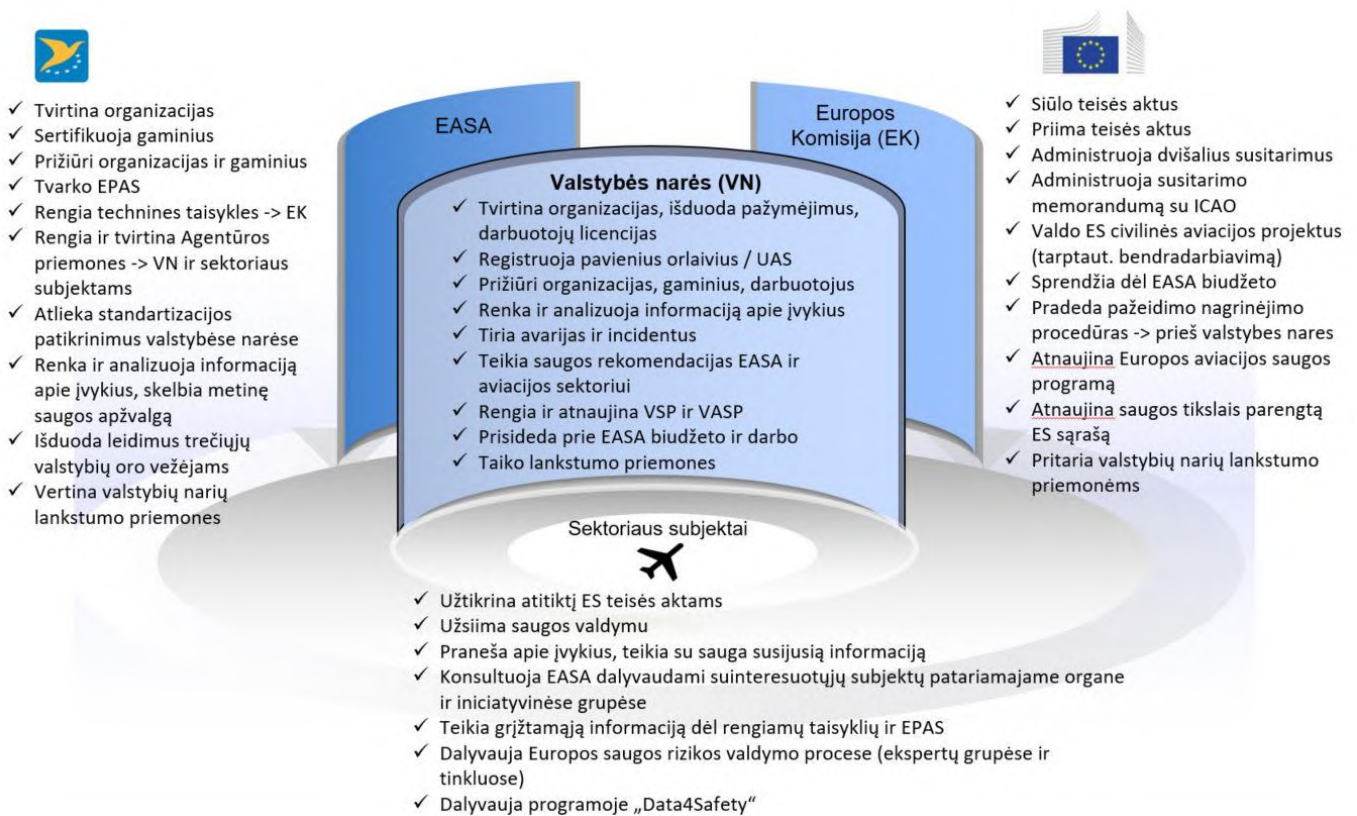
		- (valstybės narės prašymu) tų, kurie yra valstybėje narėje
	Instruktorių ir egzaminuotojų bei aviacijos medicinos gydytojų sertifikavimas	Netaikoma
<b>OEV/ONP</b>	OEV/ONP paslaugų teikėjų, išskyrus tuos, kurių kompetentinga institucija yra EASA, sertifikavimas ir priežiūra	Trečiųjų valstybių OEV/ONP paslaugų teikėjų sertifikavimas ir priežiūra  Visos Europos masto OEV/ONP paslaugų teikėjų, įskaitant tinklo valdytoją ir duomenų (DAT) paslaugų teikėjus, sertifikavimas ir priežiūra
	Netaikoma	Su tam tikros OEV/ONP su sauga susijusios įrangos pažymėjimais ir deklaracijomis susijęs sertifikavimas ir priežiūra
	Licencijų ir sveikatos pažymėjimų išdavimas skrydžių vadovams (įskaitant instruktorius ir vertintojus)	Netaikoma
	Skrydžių vadovų mokymo organizacijų, išskyrus tas, kurių kompetentinga institucija yra EASA, sertifikavimas	Trečiųjų valstybių skrydžių vadovų mokymo organizacijų sertifikavimas
	Aviacijos medicinos gydytojų ir medicinos centrų sertifikavimas	Netaikoma
<b>Aerodromai (įskaitant sraigtasparnių oro uostus ir vertikalojo kilimo ir tūpimo aerodromus)</b>	Aerodromų ir su sauga susijusios jų įrangos sertifikavimas	Su tam tikros aerodromų su sauga susijusios įrangos pažymėjimais ir deklaracijomis susijęs sertifikavimas ir priežiūra
	Aerodromų naudotojų ir jų veiklos sertifikavimas	Netaikoma
<b>UAS (bepiločiai orlaiviai)</b>	UAS naudotojų ir sertifikuotų UAS registravimas	Specialiosios kategorijos UAS projekto patikra
	Specialiosios kategorijos UAS naudojimo leidimai	Netaikoma
	Lengvosios UAS naudotojo pažymėjimų (LUC) pradinis išdavimas ir nuolatinė priežiūra	Netaikoma
	UAS valdančių nuotolinių pilotų licencijų ir sveikatos pažymėjimų išdavimas	Netaikoma
<b>Sistema „U-space“</b>	Oro erdvės rizikos vertinimas, sistemos „U-space“ oro erdvės skyrimas, dinaminis oro erdvės konfigūravimas ir susijusios atsakomybės sritys	Netaikoma

Vienintelio bendrų informacijos paslaugų teikėjo paskyrimas ir sertifikavimas	Netaikoma
Kitų sistemos „U-space“ paslaugų teikėjų (UPT) sertifikavimas	Europos mastu veikiančių UPT ir trečiųjų valstybių UPT sertifikavimas

Pastaba.

Patvirtinimo ir (arba) sertifikavimo pareigos įvairiose kompetencijos srityse taip pat, kai taikoma, apima saugos valdymą ir informacijos saugumo valdymą. Atitiktis taikomiems reikalavimams tikrinama atliekant pradinį sertifikavimą ar patvirtinimą ir nuolatinės priežiūros procesus – nėra reikalaujama atskiro patvirtinimo ar organizacijos pažymėjimo. Taigi, atsakomybė tose srityse yra paskirstyta taip, kaip nurodyta 2 lentelėje.

### 1 schema. Europos saugos sistemoje dalyvaujančių suinteresuotųjų subjektų tarpusavio sąsajos



#### 1.4.2.2. Valstybės narės

Pagal įprastą teisėkūros procedūrą viena iš teisėkūros institucijų yra Taryba, sudaryta iš valstybių narių atstovų, kita – Europos Parlamentas (žr. [1.3.1 skirsnį](#)). Valstybės narės (o ne Taryba kaip institucija) taip pat dalyvauja sprendimų priėmimo procese dėl įgyvendinimo aktų pagal nustatytas komiteto procedūras (žr. [1.4.1 skirsnį](#)).

Pagal dabartinę Sąjungos teisę valstybės narės yra atsakingos už šių dalykų reguliavimą:

- a) Reglamento (ES) 2018/1139 I priede nurodytų orlaivių (pvz., tam tikrų istorinių orlaivių, eksperimentinių orlaivių, lengvųjų orlaivių ir kt.) tinkamumo skraidyti;
- b) orlaivių naudojimo vykdant karinę, muitinės, policijos, paieškos ir gelbėjimo, gaisrų gesinimo, pakrančių apsaugos ar panašią veiklą arba teikiant tokias paslaugas, jeigu valstybė narė nėra nusprendusi taikyti ES reikalavimų, kaip numatyta Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 6 dalyje;
- c) OEV/ONP, įskaitant sistemas ir sudedamąsias dalis, kurias teikia arba kuriomis leidžia naudotis kariuomenė, jeigu valstybė narė nėra nusprendusi taikyti ES reikalavimų, kaip numatyta Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 6 dalyje;
- d) aerodromų, kuriuos valdo ir kuriais naudojasi kariuomenė, jeigu valstybė narė nėra nusprendusi taikyti ES reikalavimų, kaip numatyta Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 6 dalyje;

(Pastaba. Nedarant poveikio nacionalinio saugumo ir gynybos reikalavimams, valstybės narės užtikrina, kad c punkte nurodytų OEV/ONP paslaugų, teikiamų civiliniam oro eismui, taip pat d punkte nurodytų viešųjų objektų saugos ir sąveikumo su civilinėmis sistemomis lygis būtų toks pat veiksmingas, koks užtikrinamas taikant esminius Reglamento (ES) 2018/1139 reikalavimus.)

- e) aerodromų, neatitinkančių bent vieno iš šių kriterijų:
  - i) viešumo,
  - ii) naudojimo komerciniam oro transportui,
  - iii) artėjimo tūpti arba išskridimo pagal prietaisus procedūrų taikymo kartu su sąlyga, kad:
    - a. būtų įrengtas ne trumpesnis kaip 800 m kilimo ir tūpimo takas su dirbtine danga,
    - b. būtų aptarnaujami tik sraigtasparniai;
- f) (valstybės narės sprendimu) aerodromų, kurie atitinka visus e punkto i–iii papunkčiuose nurodytus kriterijus, tačiau per metus juose aptarnaujama ne daugiau kaip 10 000 komercinio oro transporto keleivių arba įvykdoma ne daugiau kaip 850 krovinių transportavimo operacijų.
- g) skrydžio laiko apribojimo priemonių tose srityse, kurių neapima ES teisė (žr. Reglamento (ES) Nr. 965/2012 8 straipsnį).

Pagal Reglamento (ES) 2018/1139 2 straipsnio 6 dalį valstybė narė gali nuspręsti kai kuriai arba visai to reglamento 2 straipsnio 3 dalies a punkte nurodytai veiklai ir ją vykdant dalyvaujantiems darbuotojams bei organizacijoms taikyti bet kurį iš šių III skyriaus skirsnių: 1, 2, 3 arba 7 (arba bet kuriuos iš šių skirsnių kartu), kai ji mano, kad, atsižvelgiant į atitinkamos veiklos, darbuotojų ir organizacijų ypatybes ir atitinkamų nuostatų tikslą bei turinį, tos nuostatos gali būti veiksmingai taikomos. Ši galimybė pasirinkti suteikia valstybėms narėms lankstumo sprendžiant, kada Sąjungos teisės taikymas gali būti efektyvesnis siekiant saugos, sąveikumo ar efektyvumo didinimo tikslų.

Didžioji dalis aviacijos saugos teisės aktų priimama Europos Sąjungos lygmeniu, tačiau valstybės narės išlieka atsakingos už aviacijos saugos savo teritorijoje ir oro erdvėje užtikrinimą. Dauguma pagal Reglamentą (ES) 2018/1139 ir jo įgyvendinimo taisykles privalomų sertifikavimo užduočių (kaip antai nacionalinių organizacijų patvirtinimas ir licencijų išdavimas darbuotojams) atliekamos nacionaliniu lygmeniu. Valstybės narės prižiūri

šiuos darbuotojus ir organizacijas, atlieka auditus, vertinimus, patikrinimus ir imasi priemonių, kad būtų išvengta neatitikties reikalavimams.

Vis dėlto tam tikrose srityse pažymėjimai išduodami Europos Sąjungos lygmeniu. Tose srityse valstybės narės savo įsipareigojimus pagal Čikagos konvenciją yra perleidusios Europos Sąjungai (tai išsamiau parodyta 2 schemeje).

Pagal Reglamento (ES) 2018/1139 64 straipsnio 7 dalį, atsakomybės perskyrimas pagal šį straipsnį nedaro poveikio valstybių narių teisėms ir įsipareigojimams pagal Čikagos konvenciją. Kai valstybė narė pagal šį straipsnį perskiria atsakomybę už užduotis, kurios jai tenka pagal Čikagos konvenciją, ji praneša ICAO, kad Agentūra arba kita valstybė narė jos vardu atlieka funkcijas ir pareigas, kurios jai paskirtos pagal Čikagos konvenciją.

Valstybės narės pagal ICAO standartus ir Reglamento (ES) 2018/1139 II skyriaus nuostatas taip pat privalo parengti valstybinę saugos programą. Ji turi būti suderinta su Europos aviacijos saugos programa ir padėti siekti Europos aviacijos saugos sistemos tikslų.

#### 1.4.2.3. Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (EASA)

Europos aviacijos saugos agentūra įsteigta 2002 m. siekiant sudaryti geresnes sąlygas vykdyti veiklą visose srityse, kurias apima Reglamentas (ES) 2018/1139, kad tam tikras užduotis ES lygmeniu atliktų viena specializuota ekspertų įstaiga. EASA personalą sudaro daugiau kaip 800 aviacijos ekspertų ir administratorių iš visų ES valstybių narių. Jos būstinė yra Kelne, Vokietijoje, be to, Agentūra turi biurą Briuselyje ir dar penkis kitus biurus Vašingtone (JAV), Monrealyje (Kanada), Pekine (Kinija), Panamoje ir Singapūre.

EASA savarankiškai sprendžia techninius klausimus ir yra teisiškai, administraciniu požiūriu ir finansiškai nepriklausoma. Ji turi juridinio asmens statusą ir atlieka Reglamentu (ES) 2018/1139 jai pavestas užduotis ir pareigas.

EASA valdančioji taryba, kurią sudaro ES 27 valstybių narių, Islandijos, Lichtenšteino, Norvegijos, Šveicarijos ir Komisijos atstovai, nustato EASA darbo programą, sudaro jos biudžetą ir stebi Agentūros veiklą. Valdančioji taryba taip pat kviečia stebėtojus dalyvauti jos svarstymuose, suburdama ES kaimyninių valstybių, pasirašiusių išsamų aviacijos susitarimą su ES, atstovus ir aviacijos sektoriaus dalyvius, kuriems atstovaujama EASA patariamojoje taryboje.

EASA veikia kaip kompetentinga institucija aviacijos srityse, nurodytose 2 schemeje. Šiame kontekste EASA nuo 2003 m. yra atsakinga už orlaivių tipo sertifikavimą Europos Sąjungoje. EASA išduotu pažymėjimu patvirtinama, kad tam tikro tipo orlaiviai atitinka ES teisės aktų nustatytus saugos reikalavimus. EASA stebi naudojamų įvairių tipų orlaivių veikimą per visą orlaivio, pagaminto pagal tam tikro gaminio tipo projektą, gyvavimo ciklą. Todėl, nustačiusi nesaugią orlaivio būklę, ji gali pareikalauti imtis veiksmų. Šiuo tikslu ji skelbia tinkamumo skraidyti nurodymus, skirtus tipo pažymėjimo turėtojams. Orlaivių naudotojai privalo jų laikytis atlikdami savo pavienių orlaivių techninę priežiūrą.

EASA taip pat atlieka įvairias užduotis ir pareigas, apibūdintas 3 schemeje. Ji, be kita ko, rengia ir priima nuomones, kuriomis Komisija vadovaujasi rengdama technines deleguotųjų ir įgyvendinimo reglamentų dalis.

Rengti tokias EASA nuomones padeda patariamieji organai. Jie taip pat konsultuoja dėl EASA taisyklių nustatymo programos turinio, prioritetų ir vykdymo (pagal Europos aviacijos saugos planą). Agentūra taip pat rengia ir priima priemones (sertifikavimo specifikacijas ir kitas išsamias specifikacijas, priimtinas atitikties užtikrinimo priemones ir rekomendacinę medžiagą), kurios padeda laikytis šių bendrųjų techninių taisyklių.

Be to, EASA valstybėse narėse atlieka standartizacijos patikrinimus, kurių paskirtis – tikrinti, kaip valstybės narės taiko Reglamento (ES) 2018/1139 ir jo įgyvendinimo taisyklių nuostatas (taip pat žr. [3.1.1 skirsnį](#)). Ji teikia ataskaitas Komisijai, o Komisija, remdamasi techninėmis ir teisinėmis konsultacijomis su Agentūra, galiausiai nusprendžia, ar dėl neatitikties reikalavimams reikia imtis vykdymo užtikrinimo priemonių.

OEV/ONP srityje EASA teikia techninę pagalbą Komisijai įgyvendinant Bendro Europos dangaus iniciatyvą. Šiuo tikslu ji atlieka techninius patikrinimus, tyrimus ir studijas, prisideda prie pagrindinio Europos oro eismo valdymo plano įgyvendinimo ir, be kita ko, padeda rengti ir diegti SESAR programą. Visų pirma, EASA tenkina reguliavimo ir įgyvendinimo poreikius, susijusius su SESAR esminiais veiklos pakeitimais ir kita technologine pažanga (pavyzdžiui, sistemos „U-space“ technologiniais sprendimais, virtualizavimu, debesijos pagrindo struktūra ir nuotolinių valdymo bokštų veikimu): suteikia galimybių taikyti naujus darbo metodus, diegti veiklos patobulinimus ir SESAR sukurtas technologijas. EASA taip pat remia visą SESAR inovacijų ciklą: vertina siūlomas sistemas ir prižiūri diegiamus sprendimus. Tai yra būsimos Europos oro erdvės struktūros elementai, kurie padės didinti saugą, efektyvumą ir aplinkosauginį veiksmingumą. Be to, EASA Komisijos vardu užtikrina tinklo valdytojo, atsakingo už Bendro Europos dangaus OEV tinklo funkcijas, priežiūrą.

EASA taip pat prisideda prie oro navigacijos paslaugų teikimo ir tinklo funkcijų veiklos rezultatų plano įgyvendinimo, visų pirma teikia rekomendacinės medžiagos dėl su sauga susijusių Bendro Europos dangaus OEV veiklos rezultatų sistemos elementų (žr. 2.3.1 punktą).

EASA yra taip pat įgaliota išduoti leidimus trečiųjų valstybių komercinio oro transporto vežėjams, vykdančioms skrydžius į 31 EASA valstybę, iš tų valstybių arba jų viduje. EASA atlieka tik su sauga susijusių užsienio oro vežėjų vertinimo dalį. Skrydžių vykdymo leidimus ir toliau išduoda nacionalinės valdžios institucijos. Be to, EASA koordinuoja Europos patikrinimų perone programą (SAFA – užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimas), pagal kurią tikrinama užsienio valstybių orlaivių, kurie naudojami Sąjungos oro uostais, sauga.

Apskritai EASA prireikus teikia technines konsultacijas Komisijai ir valstybėms narėms. Agentūra taip pat yra vykdomoji institucija, teikianti techninę pagalbą aviacijos saugos ir OEV srityse trečiosioms valstybėms ir regionams, su kuriais ES yra pasirašiusi aviacijos susitarimus ir kuriems ES yra įsipareigojusi teikti tokią paramą. Prireikus taip pat teikiama pagalba ES valstybių narių aviacijos institucijoms.

Be to, siekdama didinti aviacijos saugą, EASA atlieka užduotis duomenų rinkimo, analizės ir tyrimų srityje. Šiame kontekste jai padeda Aviacijos saugos analitikų tinklas (NoA). Agentūra koordinuoja programą „Data4Safety“, kurios vienas pagrindinių tikslų – suformuoti tvirtus Europos aviacijos sektoriaus rizikos valdymo pajėgumus, sustiprinant jo gebėjimus priimti informacija ir duomenimis grindžiamus sprendimus įvairiose aviacijos saugos srityse. Šios programos uždavinys yra naudotis dar neregėto pobūdžio ir masto žiniomis ir duomenimis sprendžiant daugumą svarbių klausimų ir iššūkių, su kuriais susiduria ir ateityje susidurs Europos transporto sektorius.

EASA yra Europos aviacijos krizių koordinavimo padalinio (EACCC), atsakingo už reagavimo į tinklo krizes aviacijos srityje valdymo koordinavimą, narė. Savo kompetencijos srityje ji padeda laiku reaguoti į aviacijos krizes ir mažinti jų padarinius, koordinuodama veiksmus su kitais atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais.

Galiausiai, EASA yra atsakinga už Europos aviacijos saugos plano (EPAS) rengimą ir patvirtinimą.<sup>26</sup>

Siekiant nuolat gerinti civilinės aviacijos saugą Sąjungoje, numatyti naują saugos riziką ir kuo geriau naudoti ribotus techninius išteklius, itin svarbu taikyti patikimo saugos valdymo principus. Nors Europos aviacijos saugos planas jau buvo tapęs įprasta saugos planavimo ES lygmeniu priemone, oficialus teisinis pripažinimas šiam dokumentui suteiktas tik Reglamentu (ES) 2018/1139. Juo išsamiai ir visapusiškai sprendžiami saugos klausimai.

Reglamento (ES) 2018/1139 II skyriuje dėl saugos valdymo reikalaujama priimti Europos aviacijos saugos programą ir Europos aviacijos saugos planą. Pagal tas nuostatas į ES teisę perkeliama ICAO 19 priedo standartai ir rekomenduojama praktika, susiję su valstybinėmis saugos programomis.

Be to, Reglamente (ES) 2018/1139 nustatyti tam tikri principai, kuriais EASA, Komisija ir valstybės narės turėtų vadovautis reguliuodamos civilinės aviacijos saugą ir imdamosi aviacijos saugos gerinimo priemonių. Pagal šiuos principus reikalaujama, visų pirma, kad saugos priemonės ir taisyklės atitiktų įvairių tipų orlaivių, skrydžių ir veiklos, kuriems jos taikomos, pobūdį bei riziką ir būtų tam proporcingos. Be to, tokios priemonės turėtų būti rengiamos, kiek tik įmanoma, orientuojantis į siektinus tikslus ir suteikiant galimybių tuos tikslus pasiekti įvairiais būdais, taip pat turėtų būti skatinama laikytis sisteminio požiūrio į civilinę aviaciją, atsižvelgiant į saugos ir kitų techninių sričių, įskaitant kibernetinį saugumą, tarpusavio priklausomybę. Tai turėtų padėti ekonomiškai efektyviau pasiekti reikalaujamą saugos lygį ir skatinti inovacijas.

#### 1.4.2.4. Europos Komisija

Komisija yra įgaliota rengti pasiūlymus dėl įprasta teisėkūros procedūra priimamų ES teisės aktų (dar žr. [1.3.1 skirsnį](#)), taip pat pagrindiniame teisės akte numatytais atvejais rengti ir priimti įgyvendinimo ir deleguotuosius aktus.

Priėmus ES teisės aktą, valstybėms narėms tenka pagrindinė atsakomybė už tai, kad jis būtų tinkamai ir laiku taikomas. Komisija stebi tinkamą taikymą valstybėse narėse (taip pat žr. [3.1.1 skirsnį](#)), padedama Agentūros per standartizacijos patikrinimų procesą.

Šiomis aplinkybėmis, jei įtariama, kad valstybė narė pažeidė Sąjungos teisę, Komisija gali imtis veiksmų. Nepavykus rasti sprendimo ankstyvame etape, Komisija, paprastai pasikonsultavusi su EASA, gali pradėti oficialią pažeidimo nagrinėjimo procedūrą ir galiausiai dėl tos valstybės narės kreiptis į Teisingumo Teismą (žr. 1.6 skirsnį).

Europos Parlamentas ir Taryba priima sprendimą dėl ES metinio biudžeto, o Komisija yra atsakinga už to biudžeto vykdymą. Šiomis aplinkybėmis Komisija užtikrina, kad būtų skiriama pakankamai lėšų tai EASA veiklai, kuri priklauso nuo ES finansavimo.

Galiausiai, Komisija yra atsakinga už Europos aviacijos saugos programos rengimą, atnaujinimą ir priėmimą. Komisija pagal Reglamento (ES) 2018/1139 5 straipsnio 1 dalį prireikus parengs atnaujintą Europos aviacijos saugos programos redakciją, kurioje bus atsižvelgta į šios programos pakeitimus. Šiuo tikslu ji konsultuosis su Agentūra ir valstybėmis narėmis.

---

<sup>26</sup> Žr. [2.2 skirsnį](#) dėl išsamesnės informacijos apie EPAS, jo rengimo ir priėmimo procesą. Angl. *European Plan for Aviation Safety*, anksčiau – *European Aviation Safety Plan*. Jo pavadinimas anglų kalba pakeistas, kad nebūtų painiojamos Europos aviacijos saugos programos ir Europos aviacijos saugos plano santrumpos.

## 1.5. Avarijų ir incidentų tyrimas

### 1.5.1. Taikomos taisyklės

Atsakomybė už avarijų ir incidentų tyrimą, siekiant stiprinti aviacijos saugą, išaiškinant avarijų bei incidentų priežastis, ir pateikti saugos rekomendacijų, kad būtų išvengta tokių atvejų kartojimosi, tenka valstybėms narėms.

Reglamentu (ES) Nr. 996/2010 suteiktas avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos teisinis pagrindas ES lygmeniu. Juo užtikrinamas didelis Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų (kurių vienintelis tikslas – išvengti avarijų ir incidentų ateityje, o ne nustatyti kaltę ar atsakomybę) efektyvumas, operatyvumas ir aukšta kokybė. Šiomis taisyklėmis visų pirma užtikrinama, kad už avarijų ir incidentų tyrimą atsakinga institucija (saugos tyrimų institucija) būtų nepriklausoma nuo kitų valstybinių aviacijos organizacijų ir nuo bet kokių kitų šalių ar subjektų, kurių veikla galėtų kliudyti atlikti saugos tyrimų institucijai pavestą užduotį arba daryti įtaką jos nešališkumui. Taisyklėse numatyta, kad saugos tyrimų institucijos veikla gali būti išplėsta ir apimti su aviacijos sauga susijusios informacijos rinkimą ir analizę, visų pirma avarijų prevencijos tikslais. Užbaigus šią veiklą, tiriamąjį darbą ar tyrimų ciklo analizę taip pat gali būti parengtos saugos rekomendacijos. Atitinkamas jų adresatas turi į jas atsižvelgti ir tinkamai imtis veiksmų, kad būtų užtikrinta derama civilinės aviacijos avarijų ir incidentų prevencija.

### 1.5.2. Saugos rekomendacijos

Reglamente (ES) Nr. 996/2010 reikalaujama, kad saugos rekomendacijos adresatas per 90 dienų nuo atitinkamo rašto gavimo praneštų tą rekomendaciją pateikusiai saugos tyrimų institucijai apie tai, kokių veiksmų imtasi ar ketinama imtis, ir, kai tinkama, kiek laiko reikės jiems užbaigti, o jeigu nesiimama veiksmų, reikia nurodyti to priežastis. Gavusi atsakymą saugos tyrimų institucija per 60 dienų praneša adresatui, ar ji laiko jo atsakymą tinkamu, o jei nesutinka su adresato sprendimu nesiimti jokių veiksmų – pateikia tokios savo išvados pagrindimą.

Saugos tyrimų institucijos atlieka su savo pateiktomis saugos rekomendacijomis susijusių atsakymų registravimo procedūras, o subjektai, gavę saugos rekomendaciją, atlieka pažangos stebėsenos procedūras dėl veiksmų, kurių imamasi atsižvelgiant į gautas saugos rekomendacijas. EASA atlieka procedūras pagal jai skirtas saugos rekomendacijas ir teikia su tomis saugos rekomendacijomis susijusių procedūrų vykdymo pažangos ataskaitas ir statistiką.

Teisės aktuose taip pat nustatyti reikalavimai registruoti saugos rekomendacijas ir susijusius atsakymus Europos centrinėje duomenų bazėje, vadinamoje Europos centrine saugykla (ECR, angl. *European Central Repository*), kurią tvarko Europos Komisija. Europos centrinėje saugykloje (ECR) saugos tyrimų institucijos taip pat registruoja visas saugos rekomendacijas, gautas iš trečiųjų valstybių.

Yra pagrįstas poreikis suteikti visuomenei galimybę susipažinti su saugos rekomendacijomis (ir susijusiais atsakymais), nes pagrindinis Reglamento (ES) Nr. 996/2010 tikslas yra mažinti avarijų skaičių ir skatinti skleisti informaciją apie saugos incidentų tyrimų metu nustatytus faktus. Kadangi tiesioginė prieiga prie ECR neturėtų būti teikiama dėl saugumo priežasčių, visos į ECR įtrauktos saugos rekomendacijos ir susiję atsakymai yra plačiai visuomenei prieinami atskiroje viešojo interneto svetainėje. Ji yra ECCAIRS 2 centrinėje platformoje ([www.aviationreporting.eu](http://www.aviationreporting.eu)). Europos pranešimų apie avarijas ir incidentus sistemų koordinavimo centro (ECCAIRS) uždavinys – suteikti skaitmeninę platformą Reglamento (ES) Nr. 376/2014 nuostatomis įgyvendinti. ECCAIRS padeda aviacijos institucijoms rinkti su

sauga susijusią informaciją, ja dalytis ir ją analizuoti siekiant galutinio tikslo didinti aviacijos saugą. EASA Komisijai teikia su ECR tvarkymu susijusią paramą.

### *1.5.3. Bendradarbiavimas su kitais subjektais*

Reglamentu (ES) Nr. 996/2010 dar labiau stiprinamas saugos tyrimų institucijų bendradarbiavimas: sukurtas Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas (ENCASIA), kurį sudaro kiekvienos valstybės narės saugos tyrimų institucijų vadovai ir (arba) daugiarūšio transporto administracijos atveju – jos aviacijos padalinių vadovai (arba jų atstovai). ENCASIA siekis yra toliau gerinti saugos tyrimų institucijų atliekamų tyrimų kokybę ir didinti jų nepriklausomumą, skatinant taikyti aukštus tyrimo metodų ir tyrėjų mokymo standartus. Visų pirma, ENCASIA konsultuoja ES institucijas dėl visų saugos tyrimų aspektų, skatina dalytis informacija, kuri yra naudinga gerinant aviacijos saugą, koordinuoja ir organizuoja tarpusavio vertinimus ir mokymo veiklą, taip pat skatina taikyti geriausią saugos tyrimų praktiką. Galiausiai, ENCASIA turi užduotį analizuoti ES valstybių narių pateiktas arba gautas saugos rekomendacijas siekiant nustatyti, kurios saugos rekomendacijos yra svarbios ES mastu.

Reglamentu (ES) Nr. 996/2010 nustatyta ES veikiančių saugos tyrimų institucijų pareiga pagal Čikagos konvencijos 13 priedą kviešti EASA ir atitinkamos valstybės narės (-ių) nacionalines civilinės aviacijos institucijas dalyvauti atliekant saugos tyrimus. EASA atlieka konsultantės vaidmenį, taigi ji gali padėti tyrimo vadovui arba tyrimą atliekančios ar jame dalyvaujančios saugos tyrimų institucijos įgaliotajam atstovui, tačiau tai neturi daryti įtakos tyrimo nepriklausomumui. Saugos tyrimuose kaip konsultantės gali dalyvauti ir ES valstybių narių civilinės aviacijos institucijos. EASA ir nacionalinės civilinės aviacijos institucijos taip pat prisideda prie tyrimo, kuriame dalyvauja, suteikdamos atsakingai saugos tyrimų institucijai prašomos informacijos, konsultantų ir įrangos.

Minėtu reglamentu taip pat siekiama didesnio tyrimų koordinavimo tarp saugos tyrimų institucijų ir su kitomis institucijomis, galinčiomis dalyvauti su saugos tyrimu susijusioje veikloje, kaip antai teisminėmis institucijomis, civilinės aviacijos administracija ar paieškos ir gelbėjimo tarnybomis.

## **1.6. Vykdyto užtikrinimas**

### *1.6.1. Valstybėms narėms taikomos reikalavimų vykdymo užtikrinimo priemonės*

Europos Sąjungos sutarties 17 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad Komisija užtikrina Sutarčių ir priemonių, kurių pagal jas imasi institucijos, taikymą ir prižiūri Sąjungos teisės taikymą kontroliuojant Europos Sąjungos Teisingumo Teismui. SESV 258 straipsnyje nustatyta ES bendroji vykdymo užtikrinimo procedūra: Komisijai suteikti įgaliojimai pradėti pažeidimo nagrinėjimo procedūras prieš valstybes nares, kurios, jos manymu, pažeidė savo įsipareigojimus. Potencialūs pažeidimai gali būti nustatomi įvairiais būdais, paprastai remiantis standartizacijos patikrinimų, kuriuos atlieka EASA, padedanti Komisijai stebėti aviacijos saugos teisės aktų įgyvendinimą, rezultatais. Tarp kitų galimų būdų yra skundai, Komisijos gaunami iš įvairių šaltinių, iš pavienių asmenų ar institucijų.

Agentūrai pagal Reglamento (ES) 2018/1139 85 straipsnį pavesta padėti Komisijai stebėti, kaip valstybės narės taiko šį reglamentą ir jo deleguotuosius bei įgyvendinimo aktus, ir ji stebi ES aviacijos saugos teisės aktų ir daugumos OEV/ONP srities reglamentavimo sistemos nuostatų laikymąsi. Komisija taip pat pavedė EASA atlikti tokias pačias užduotis pagal Reglamentą (ES) Nr. 376/2014 ir jo įgyvendinimo reglamentą.

Pagal specialiu įgyvendinimo reglamentu (ES) Nr. 628/2013 priimtas nuostatas ir nustatytas procedūras EASA stebi, kaip valstybių narių kompetentingos institucijos taiko minėtus reglamentus, deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus, ir atlieka standartizacijos patikrinimus. Be to, nuo 2022 m. standartizacijos patikrinimai taip pat naudojami vertinant valstybių narių valstybines saugos programas, kurios turi derėti su Europos aviacijos saugos planu ir apimti ICAO 19 priede apibūdintus elementus. Į tokias valstybines saugos programas taip pat įtraukiami arba prie jų pridedami valstybiniai aviacijos saugos planai, kuriuose nustatoma svarbiausia saugos rizika ir nustatomi veiksmai, skirti tai rizikai mažinti, įskaitant Europos aviacijos saugos plane nustatytą riziką ir veiksmus, kurie yra aktualūs tai valstybei.

Po kiekvieno standartizacijos patikrinimo EASA parengia patikrinimo ataskaitą. Toje ataskaitoje išdėstomi per patikrinimą nustatyti faktai ir ji nusiunčiama atitinkamai valstybei narei ir Komisijai. Jeigu nustatytos neatitikties reikalavimams problemos nėra tinkamai sprendžiamos, apie tai pranešama Komisijai ir ji gali pradėti pažeidimo nagrinėjimo procedūrą pagal SESV 258 straipsnį.

Be standartizacijos proceso, Komisija ir EASA dar vykdo stebėseną, susijusią su Agentūros ar nacionalinių kompetentingų institucijų išduotais pažymėjimais ir fizinių bei juridinių asmenų pateiktomis deklaracijomis pagal Reglamentą (ES) 2018/1139 ir jo deleguotuosius bei įgyvendinimo aktus. Jei Komisija mano, kad juridinis arba fizinis asmuo, kuriam išduotas pažymėjimas arba kuris pateikė deklaraciją, nebeatitinka taikomų šio reglamento arba pagal jį priimtų deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų reikalavimų, Komisija, remdamasi Agentūros rekomendacija, reikalauja, kad už to asmens priežiūrą atsakinga valstybė narė imtųsi tinkamų taisomųjų veiksmų ir apsaugos priemonių, įskaitant pažymėjimo galiojimo apribojimą arba sustabdymą (žr. toliau 1.6.2.2 skirsnį).

#### *1.6.2. Reguliuojamoms aviacijos sektoriaus organizacijoms taikomos reikalavimų vykdymo užtikrinimo priemonės*

##### *1.6.2.1. Baudos ir sankcijos*

Pagal taikomus aviacijos saugos reglamentus valstybės narės privalo nustatyti baudas ir sankcijas už šių reglamentų ir jų įgyvendinimo taisyklių pažeidimus. Šios baudos ir sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos.

Be to, Reglamento (ES) 2018/1139 ir jo įgyvendinimo taisyklių pažeidimų atvejais ir kai Agentūra yra kompetentinga institucija, vykdanči organizacijos priežiūrą, Komisija gali EASA prašymu skirti vienkartinės ar periodinės baudas asmenims ir įmonėms, kuriems EASA yra išdavusi pažymėjimą. Tos vienkartinės ir periodinės baudos turi būti atgrasomos ir proporcingos tiek pažeidimo sunkumui, tiek atitinkamo pažymėjimo turėtojo ekonominiam pajėgumui, visų pirma atsižvelgiant į saugos pažeidimo mastą. Komisija pagal Reglamento (ES) 2018/1139 84 straipsnio 4 dalį rengia deleguotąjį aktą šioje srityje, kuriuo bus nustatyti vienkartinių ir periodinių baudų sumų ir jų surinkimo procedūrų nustatymo išsamūs kriterijai bei išsami metodika, įskaitant taisykles dėl informacijos rinkimo, pranešimų teikimo ir teisių į gynybą.

##### *1.6.2.2. Su pažymėjimais susiję veiksmai ir kitos priemonės*

Pagal Reglamentą (ES) 2018/1139 valstybės narės, Komisija ir EASA privalo bendradarbiauti siekdamas užtikrinti to reglamento ir jo įgyvendinimo taisyklių laikymąsi. Valstybės narės privalo kartu su savo išduotų pažymėjimų ar gautų deklaracijų priežiūra atlikti tyrimus, įskaitant patikrinimus perone, ir imtis bet kokių priemonių, kurios laikomos reikalingomis, įskaitant ir draudimą orlaiviui pakilti. Tais atvejais, kai kompetentinga institucija (nacionalinė institucija arba EASA) nustato, kad pažymėjimo turėtojas nesilaiko reikalavimų, arba yra apie

tai informuojama, ji gali (arba privalo) iš dalies pakeisti (apriboti) ar sustabdyti to pažymėjimo galiojimą arba jį panaikinti pagal atitinkamas Reglamento (ES) 2018/1139 ir jo įgyvendinimo taisyklių nuostatas.

Be to, jei Komisija mano, kad fizinis arba juridinis asmuo, kuriam išduotas pažymėjimas arba kuris pateikė deklaraciją, nebesilaiko taikomų reikalavimų, Komisija, remdamasi Agentūros pateikta rekomendacija, pareikalauja, kad už priežiūrą atsakinga valstybė narė imtųsi atitinkamų taisomųjų veiksmų ir apsaugos priemonių, įskaitant pažymėjimo galiojimo apribojimą arba sustabdymą. Komisijai priėmus įgyvendinimo aktą, kuriame priimtas toks sprendimas, jis įsigalioja ir atitinkamas pažymėjimas ar abipusio pažymėjimų pripažinimo deklaravimo pareiga nustoja galioti kitose valstybėse narėse. Komisija, gavusi pakankamai įrodymų, kad imtasi tinkamų taisomųjų veiksmų, nusprendžia, kad abipusio pripažinimo tvarka vėl taikoma.

EASA taip pat yra įgaliota nepagrįstai nedelsdama reaguoti į neatidėliotiną saugos problemą, patenkančią į Reglamento (ES) 2018/1139 taikymo sritį: nustatyti, kokių taisomųjų veiksmų turi imtis fiziniai ir juridiniai asmenys, kurių kompetentinga institucija ji yra, ir tiems asmenims suteikti susijusią informaciją, įskaitant nurodymus (saugos nurodymus) ar rekomendacijas.

Tuo atveju, kai atliekant užduotis valstybė narė yra atsakinga už sertifikavimą ir priežiūrą, nustačius neatidėliotiną saugos problemą, EASA nustato saugos tikslus, kuriuos reikia pasiekti, ir rekomenduoja taisomuosius veiksmus, kurių turėtų imtis nacionalinės kompetentingos institucijos. Tokiu atveju nacionalinės kompetentingos institucijos nepagrįstai nedelsdamos informuoja EASA apie priemones, kurių imtasi EASA nustatytiems saugos tikslams pasiekti.

Be šių priemonių, valstybės narės turi nacionalinę reikalavimų vykdymo užtikrinimo politiką tinkamam teisės aktų taikymui nacionaliniu lygmeniu užtikrinti. Konkrečiame Čikagos konvencijos 19 priedo kontekste, 3.2.1.2 rekomendacijoje yra aiškiai nustatyta, kad valstybės turėtų nustatyti reikalavimų vykdymo užtikrinimo politiką, kuria būtų nustatyta, kokiomis sąlygomis ir aplinkybėmis paslaugų teikėjams, turintiems saugos valdymo sistemą, leidžiama reaguoti į su tam tikromis saugos problemomis susijusius įvykius ir spręsti tas problemas pagal savo vidaus tvarką, taikant savo saugos valdymo sistemą ir atitinkamai valstybės institucijai priimtinu būdu.

## 2. EUROPOS SAUGOS RIZIKOS VALDYMAS

Reglamentu (ES) 2018/1139 nustatyta, kad, siekiant nuolat gerinti civilinės aviacijos saugą Sąjungoje, numatyti naują saugos riziką ir kuo geriau naudoti ribotus techninius išteklius, būtina taikyti patikimo saugos valdymo principus. Reglamente padaryta išvada, kad dėl to būtina sukurti bendrą saugos gerinimo priemonių planavimo ir įgyvendinimo sistemą. Tuo tikslu Sąjungos lygmeniu turėtų būti parengtas Europos aviacijos saugos planas ir Europos aviacijos saugos programa. Kiekviena valstybė narė taip pat turėtų parengti valstybinę saugos programą pagal Čikagos konvencijos 19 priedo reikalavimus. Prie tos programos turėtų būti pridėtas planas, kuriame apibūdinami veiksmai, kurių valstybė narė imasi nustatytai saugos rizikai mažinti.

Atsižvelgiant į tai, Reglamentu (ES) 2018/1139 nustatyta nauja privaloma reglamentavimo sistema (jo II skyrius „Aviacijos saugos valdymas“). To reglamento 5 straipsnyje nustatyta, kad Komisija, pasikonsultavusi su Agentūra ir valstybėmis narėmis, priima, paskelbia ir prireikus atnaujina dokumentą, kuriame apibūdinamas Europos aviacijos saugos sistemos veikimas ir išdėstomos taisyklės, veikla bei procesai, taikomi civilinės aviacijos saugos valdymui Sąjungoje pagal šį reglamentą. Tai yra Europos aviacijos saugos programa. Ji turi apimti bent su tarptautiniuose standartuose ir rekomenduojamoje praktikoje apibūdintais valstybių saugos valdymo įpareigojimais susijusius aspektus. Joje taip pat apibūdinami to reglamento 6 straipsnyje nurodyto Europos aviacijos saugos plano rengimo, priėmimo, atnaujinimo ir įgyvendinimo procesai, kuriuose aktyviai dalyvauja valstybės narės ir atitinkami suinteresuotieji subjektai.

Reglamento (ES) 2018/1139 6 straipsnyje nustatyta, kad Agentūra, glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, parengia, priima, paskelbia ir vėliau bent kartą per metus atnaujina Europos aviacijos saugos planą. Remiantis aktualios saugos informacijos įvertinimu ir duomenimis grįstais programos „Data4Safety“ rezultatais, Europos aviacijos saugos plane nustatoma svarbiausia saugos rizika, daranti poveikį Europos aviacijos saugos sistemai, ir išdėstomos būtinos šios rizikos mažinimo priemonės. Tame straipsnyje taip pat numatyta, kad Agentūra, glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, specialiaame saugos rizikos duomenų sąvade apibūdina tame straipsnyje nurodytą saugos riziką ir stebi, kaip atitinkamos šalys įgyvendina susijusias rizikos mažinimo priemones, be kita ko, kai tikslinga, nustatydamas saugos užtikrinimo veiksmingumo rodiklius.

Europos aviacijos saugos plane, atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2018/1139 1 straipsnyje nustatytus tikslus, nurodomas saugos užtikrinimo veiksmingumo lygis Sąjungoje. Tai praktiškai pasiekama nustatant siektiną saugos tikslą kartu su rezultatais (veikla) ir procesais grindžiamais saugos užtikrinimo veiksmingumo rodikliais (SPI, angl. *safety performance indicators*) ir remiantis Bendro Europos dangaus OEV veiklos rezultatų sistema. Rezultatais grindžiami saugos užtikrinimo veiksmingumo rodikliai yra apibrėžiami EASA metinėje saugos apžvalgoje ir stebimi taikant Europos saugos rizikos valdymo procesą. Procesais grindžiami rodikliai apibrėžiami Europos aviacijos saugos plano 4 skyriuje ir stebimi pagal EASA standartizacijos procedūras. Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų sistemos su sauga susijusi pagrindinė veiklos sritis atitinka EASA veiklos rezultatų stebėsenos sistemos principus ir techninę perspektyvą. Veiklos rezultatų vertinimo rodiklius nustato Agentūros vadovaujama darbo grupė. Šiuo tikslu ji vadovaujasi susijusiomis priimtinomis atitikties užtikrinimo priemonėmis ir rekomendacine medžiaga. Pagal šiuos rodiklius vertinamas saugos valdymo veiksmingumas organizaciniu lygmeniu ir tada stebimi saugos rezultatai, naudojami Europos centrine saugykla (ECR) kaip duomenų šaltiniu.

Komisija, Agentūra ir valstybės narės bendrai stengiasi pasiekti tokį saugos užtikrinimo veiksmingumo lygį.

Reglamento (ES) 2018/1139 7 straipsniu oficialiai įtvirtinta valstybinė saugos programa (VSP) valstybės narės lygmeniu. Jame nustatyta, kad kiekviena valstybė narė, konsultuodamasi su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, parengia valstybinę saugos programą, skirtą civilinės aviacijos saugai valdyti vykdant aviacijos veiklą, už kurią ji atsakinga (toliau – valstybinė saugos programa), ir užtikrina tokios programos veikimą. Ta programa turi būti proporcinga tos veiklos mastui ir sudėtingumui, be to, ji turi atitikti Europos aviacijos saugos programą. Valstybinė saugos programa turi apimti bent su tarptautiniuose standartuose ir rekomenduojamoje praktikoje apibūdintais valstybės saugos valdymo įpareigojimais susijusius aspektus. Be to, valstybinėje saugos programoje nustatomi saugos tikslai, kuriuos reikia pasiekti nacionaliniu lygmeniu dėl aviacijos veiklos, už kurią atitinkama valstybė narė yra atsakinga.

Galiausiai, Reglamento (ES) 2018/1139 8 straipsnyje nustatyta, kad į valstybinę saugos programą įtraukiamas arba prie jos pridedamas valstybinis aviacijos saugos planas. Remdamasi aktualios su sauga susijusios informacijos įvertinimu, kiekviena valstybė narė, pasikonsultavusi su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, tame plane nustato svarbiausią saugos riziką, darančią poveikį jos nacionalinei civilinės aviacijos saugos sistemai, ir išdėsto būtinas tos rizikos mažinimo priemones.

8 straipsnyje taip pat nustatyta, kad į valstybinį aviacijos saugos planą įtraukiama rizika ir priemonės, nustatytos Europos aviacijos saugos plane ir aktualios tai valstybei narei, ir kad valstybės narės informuoja Agentūrą apie tai, kuri Europos aviacijos saugos plane numatyta rizika ir priemonės yra, jų nuomone, neaktualios nacionalinei aviacijos saugos sistemai, nurodydamos to priežastis. Ši informacija paprastai įtraukiama į patį valstybinį aviacijos saugos planą. Europos aviacijos saugos plane numatytos priemonės, į kurias turi atsižvelgti valstybės narės, vadinamos „valstybių narių užduotimis“ (MST, angl. *Member State Tasks*). Be to, siekiant padėti valstybėms narėms nustatyti, kurie Europos aviacijos saugos plano elementai yra aktualūs jų valstybiniams aviacijos saugos planams, tam yra skirta valstybių narių užduočių kategorijos priemonė su nurodytomis pagrindinėmis didžiausios rizikos sritimis, į kurias turi atsižvelgti valstybės. Valstybės raginamos ne tik atsižvelgti į tas pagrindines rizikos sritis, bet ir peržiūrėti konkrečių aviacijos sričių saugos rizikos duomenų sąvadus (įtrauktus į Europos aviacijos saugos plano III tomą), kuriuose pateiktas išsamus tų įvairių sričių prioritetinių saugos problemų sąrašas.

Pagal šį naują Reglamento (ES) 2018/1139 II skyrių įgyvendinami tarptautiniai reikalavimai, nustatyti Čikagos konvencijos 19 priede, kuriuo nustatytas reikalavimas taikyti paslaugų teikėjų saugos valdymo sistemas ir reikalaujama, kad visos saugos valdymo sistemos būtų priimtinos tai valstybei, kuri atsakinga už atitinkamą sertifikavimą. Be to, ICAO 19 priede valstybėms keliami reikalavimai, kad būtų parengta saugai valdyti skirta programa ir kad valstybinė saugos programa (VSP) būtų tikslesnė, todėl reikia, be kita ko, nustatyti pagrindinius aviacijos teisės aktus, aiškią politiką, tikslus ir išteklius, valstybinę sistemą ir funkcijas, kad būtų valdoma saugos rizika ir užtikrinama sauga, taip pat vykdoma saugos skatinimo veikla.

Taigi Reglamentu (ES) 2018/1139 ES įgalioja valstybes nares parengti ir nuolat atnaujinti VSP. Be to, ES į atitinkamų ICAO standartų specifiškumą atsižvelgė priimdama kelis ES reglamentas, visų pirma Reglamento (ES) 2018/1139 įgyvendinimo taisykles.

## 2.1. Saugos duomenų rinkimas, analizavimas ir keitimasis jais

Su sauga susijusi informacija yra svarbus išteklius nustatant saugos pavojus. Keliais ES reglamentais užtikrinama, kad, kai tikslinga, atitinkami duomenys ir informacija būtų renkami, analizuojami ir jais būtų keičiamasi. Tai visų pirma informacija apie civilinės aviacijos įvykius (2021 m. pabaigoje Europos centrinėje saugykloje buvo daugiau kaip 2 400 000 įrašų), apie ES ir trečiųjų valstybių oro vežėjus pagal ES patikrinimų perone programą (2021 m. pabaigoje SAFA duomenų bazėje buvo jau daugiau kaip 160 000 pranešimų, skaičiuojant nuo tada, kai SAFA sistema virto ES patikrinimų perone programa), apie saugos rekomendacijas Saugos rekomendacijų informacinėje sistemoje (SRIS; 2021 m. pabaigoje SRIS duomenų bazėje buvo jau daugiau kaip 4 100 saugos rekomendacijų), taip pat informacija, kuri renkama, analizuojama ir kuria keičiamasi dėl trečiųjų valstybių oro vežėjų leidimų ir kiek tai susiję su dėl saugos Europoje uždraustų orlaivių sąrašu.

Informacijos apie įvykius rinkimas, analizavimas ir keitimasis ja Europos Sąjungoje reglamentuojamas Reglamentu (ES) Nr. 376/2014. Tame teisės akte reikalaujama, kad organizacijos, valstybės narės ir EASA sukurtų sistemą, kuri padėtų rinkti ir saugoti informaciją apie atitinkamus įvykius. Įvykiai, apie kuriuos surinkta informacija, yra analizuojami ir prireikus imamasi rizikos mažinimo priemonių. Visa surinkta informacija apie įvykius, taip pat aktuali informacija apie jų analizę ir tolesnę veiklą perkeliama į Europos centrinę saugyklą (ECR).

ECR pateikta informacija apie įvykius yra prieinama valstybėms narėms (nacionalinėms aviacijos institucijoms ir saugos tyrimų institucijoms), EASA ir Komisijai. Reglamentu (ES) Nr. 376/2014 sukurtas Aviacijos saugos analitikų tinklas (NoA) turi analizuoti ECR pateiktą informaciją. Taip jis padeda užtikrinti Europos saugos rizikos valdymą ir kartu prisideda prie EPAS.

Reglamentu (ES) Nr. 376/2014 institucijoms ir EASA taip pat nustatomas įpareigojimas naudoti bendrą Europos rizikos klasifikacijos sistemą (ERKS)<sup>27</sup>. Pagal Europos rizikos klasifikacijos sistemą vertinama įvykių, apie kuriuos pranešta, saugos rizika, naudojant dvimatę matricą:

- visų pirma, matricos eilutėse vertinamas sunkumas: nustatoma blogiausia tikėtina avarija, kuri būtų kilusi, jei vertinamas įvykis būtų sukėlęs avariją. Šiuo tikslu vertinamas labiausiai tikėtinas avarijos tipas ir, atsižvelgiant į orlaivio dydį ir apgyvendintų arba didelės rizikos vietovių artumą, nustatoma žūčių potencialo kategorija;
- tuomet skiltyse vertinama tikimybė, t. y. nustatoma, kiek trūko, kad įvykis būtų sukėlęs tą avariją. Nustatant tikimybę vertinamas esamų saugos barjerų veiksmingumas.

Taikant ERKS bus dar labiau sustiprintas ES ir nacionalinio lygmens saugos valdymas (taip pat saugos duomenimis grindžiama priežiūra (žr. 3.2.2 skirsnį).

Svarbi pagal Reglamentą (ES) Nr. 376/2014 sukurtos sistemos dalis yra teisingumo kultūros koncepcija. Puoselėjant tokią kultūrą siekiama užtikrinti nuolatinį su sauga susijusios informacijos prieinamumą: kuriama tokia tarpusavio pasitikėjimu grindžiama aplinka, kurioje žmonės galėtų be baimės pranešti apie įvykius. Teisingumo kultūros aplinka kuriama

---

<sup>27</sup> ERKS yra vienas iš Reglamento (ES) Nr. 376/2014 teisinės sistemos elementų, numatytų pirmiausia 2020 m. spalio 6 d. paskelbtame Komisijos deleguotajame reglamente (ES) 2020/2034, taip pat 2021 m. lapkričio 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2021/2082, kuris įsigalios 2023 m. sausio 1 d.

vadovaujantis Reglamente (ES) Nr. 376/2014 nustatytais pagrindiniais principais, t. y., be kita ko, apsauga nuo kaltinimo ir bausmių (išskyrus tyčinio nusižengimo ar nepriimtino elgesio atvejus).

Šią sistemą papildo programa „Data4Safety“, pagal kurią savanoriškai renkami papildomi duomenys, pavyzdžiui, skrydžio, eismo ir orų duomenys. Ji taip pat yra sustiprintų analitinių pajėgumų šaltinis. Programa „Data4Safety“ padeda numatyti riziką ateityje.

## **2.2. Saugos rizikos valdymas ES lygmeniu: Europos aviacijos saugos plano rengimo ir atnaujinimo procesas**

Europos aviacijos saugos planas iki jo 11-osios redakcijos (2022–2026 m. EPAS) apėmė penkerių metų laikotarpius ir buvo skelbiamas kaip kasmet atnaujinamas tęstinis planas. Nuo jo 12-osios redakcijos šis laikotarpis sutrumpintas iki trejų metų, kad derėtų su Pasaulinio aviacijos saugos plano (GASP) ataskaitiniu laikotarpiu. Strateginiai prioritetai jo I tome bus nustatomi trejų metų ataskaitiniam laikotarpiui, atliekant laikotarpio vidurio peržiūrą siekiant įsitikinti, kad jie tebėra aktualūs. Pagal Reglamento (ES) 2018/1139 6 straipsnio 1 dalį Europos aviacijos saugos plano (EPAS) II tomas, kuriame aprašomos EPAS priemonės, ir jo III tomas su konkrečių sričių saugos rizikos duomenų sąvadais bus ir toliau peržiūrimi ir atnaujinami kiekvienais metais.

Rengiant planą (tiek strateginius prioritetus, tiek priemones) dalyvauja specialios suinteresuotųjų subjektų grupės:

- valstybių narių patariamasis organas ir suinteresuotųjų subjektų patariamasis organas, konsultuojantys dėl strateginių prioritetų;
- techniniai / sektoriniai organai (techninis organas (TeB), techninis komitetas (TeC), sektoriniai komitetai, atstovaujantys atitinkamai valstybėms narėms ir aviacijos sektoriui) teikia konsultacijas techniniais ir veiklos klausimais, taip pat grįžtamąją informaciją apie įgyvendinimą;
- tam darbiui svarbus EASA bendradarbiavimas su saugos srities partneriais (visų pirma pagal programą „Data4Safety“), kuriuo siekiama remti saugos rizikos duomenų sąvadų rengimą.

Numatyti du atskiri įprasto EPAS programavimo ciklo etapai, ir kiekvienas iš jų apima specialias konsultacijas su suinteresuotaisiais subjektais.

### **I etapas**

- Pirmuoju etapu su EASA patariamaisiais organais apsvarstomi ir patvirtinami strateginiai prioritetai pagal ES aviacijos strategiją ir saugos prioritetai, nustatyti Europos saugos rizikos valdymo proceso metu. Valstybių narių patariamasis organas ir suinteresuotųjų subjektų patariamasis organas imasi vadovaujamo vaidmens, kad konsoliduotų konkrečių sričių pakomitečių pateiktą informaciją, ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai pateikia valstybių narių ir aviacijos sektoriaus dalyvių nuomones dėl prioritetų. Šis etapas kas trejus metus pradedamas metų, einančių prieš pirmuosius naujo ataskaitinio laikotarpio metus, pradžioje.

### **II etapas**

- Remiantis sutartais saugos prioritetais, atskirų EPAS priemonių planavimo orientyrai nustatomi arba atnaujinami pagal EASA bendro programavimo procesą. Tada parengiamas EPAS projektas. Jis pateikiamas visiems patariamiesiems organams siekiant gauti išsamių pastabų. Pasikonsultavus su patariamaisiais organais ir

išnagrinėjus gautas pastabas, parengiamas galutinis EPAS projektas ir į jį įtraukiamas III tomas. Šis tomas, kuriame pateikiamas išsamus konkrečių sričių saugos rizikos duomenų sąvadų rinkinys, taip pat apibūdinama kiekviena nustatyta pirmenybinė saugos problema, yra rengiamas taikant Europos saugos rizikos valdymo procesą.

Tuomet iš visų trijų tomų sudarytas galutinis EPAS projektas pateikiamas EASA valdančiajai tarybai patvirtinti. Po to, kai jį oficialiai patvirtina valdančioji taryba, jis paskelbiamas EASA svetainėje.

Daugiau informacijos apie EPAS rengimą, įskaitant Komisijos geresnio reglamentavimo principų taikymą ir informaciją apie įvairias grupes, dalyvaujančias rengiant EPAS, galima rasti toliau nurodytais adresais.

- [Kaip rengiamas EPAS](#)
- [EPAS rengimo procese dalyvaujančios darbo grupės ir organai](#)

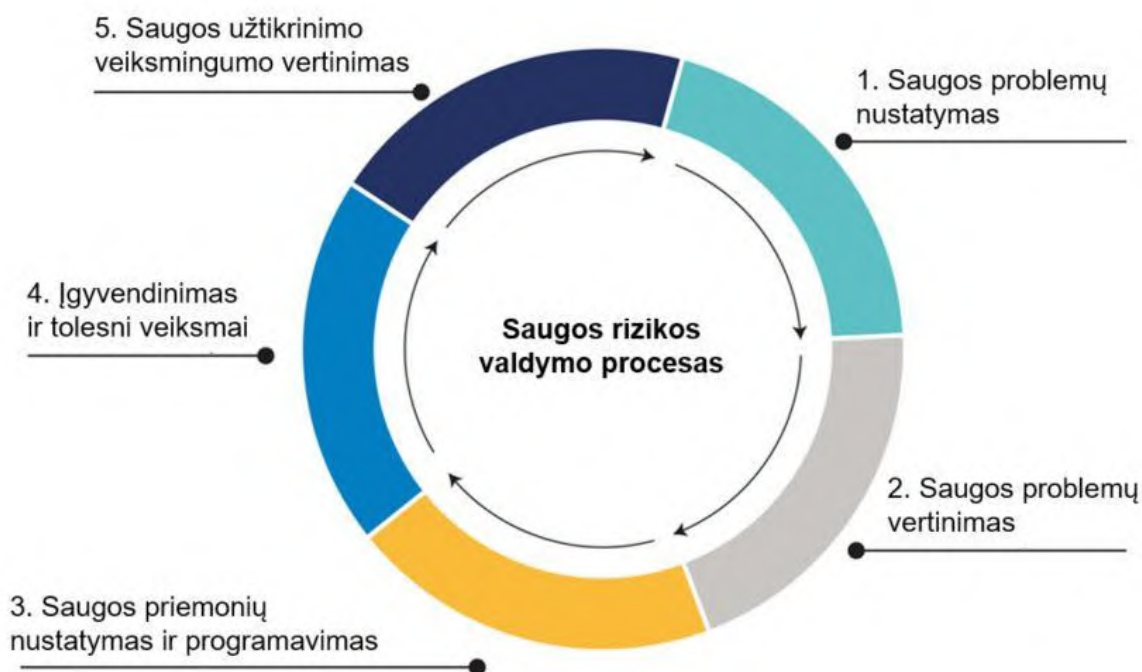
Saugos prioritetai ir susijusios priemonės EPAS nustatomi taikant Europos saugos rizikos valdymo procesą, kuriame dalyvauja valstybės narės, aviacijos sektorius, Komisija ir EASA.

### *Europos saugos rizikos valdymo procesas*

Svarbiausia saugos rizika ir atitinkamos jos mažinimo priemonės, įtrauktos į EPAS, yra nustatomos taikant Europos saugos rizikos valdymo (SRV) procesą. Tai apima įvairius procesus, kuriais siekiama nustatyti saugos problemas ir jų mažinimo priemones, taip pat stebėti įgyvendinimą. Analizuojami įvairių šaltinių duomenys ir bendradarbiaujama su saugos srities partneriais iš nacionalinių aviacijos institucijų ir aviacijos sektoriaus (pagal programą „Data4Safety“) ir su Aviacijos saugos analitikų tinklu (NoA).

Saugos rizikos valdymo procesą sudaro penki konkretūs etapai:

### **2 schema. Europos saugos rizikos valdymo procesas**



**Saugos problemų nustatymas.** Tai pirmasis saugos rizikos valdymo proceso etapas. Jo metu analizuojami įvykių duomenys ir kita su sauga susijusi informacija, taip pat papildoma informacija, gauta vykdant bendradarbiavimą su saugos srities partneriais (visų pirma pagal programą „Data4Safety“). Šias potencialias saugos problemas oficialiai nustato Agentūra, o tada dėl jų atliekamas preliminarus saugos vertinimas. Remiantis šiuo vertinimu nusprendžiama, ar potenciali saugos problema turėtų būti oficialiai įtraukta į atitinkamą saugos rizikos duomenų sąvadą arba dėl jos turėtų būti imamasi kitų priemonių. Šiuo tikslu konsultuojamasi pagal programą „Data4Safety“ ir su Aviacijos saugos analitikų tinklu. Šio etapo rezultatas – konkrečių sričių saugos rizikos duomenų sąvadai. Tuose sąvaduose nustatomos prioritetingos pagrindinės rizikos sritys ir saugos problemos. Konkrečių sričių saugos rizikos duomenų sąvadai paskelbiami Europos aviacijos saugos plano III tome.

**Saugos problemų vertinimas.** Nustačius ir į saugos rizikos duomenų sąvadą įtraukus saugos problemą, dėl jos atliekamas techninis saugos vertinimas. Sąvade nustatoma šių vertinimų pirmenybė. Vertinimo procesą koordinuoja EASA. Šiuo tikslu EASA naudojami programa „Data4Safety“ ir Aviacijos saugos analitikų tinklo paslaugomis. Be to, grupių nariai raginami dalyvauti pačiame vertinimo procese. Šis bendradarbiavimas su Agentūros saugos srities partneriais grindžiamas požiūris yra būtinas norint pasiekti geriausių rezultatų. Visi šie elementai sudaro saugos problemų vertinimo procesą, kuris padeda nustatyti galimas rizikos mažinimo priemones, kurias reikėtų įtraukti į EPAS.

**Saugos priemonių nustatymas ir programavimas.** Šis procesas apima poveikio vertinimą, kuris bus įtrauktas į geriausios intervencijos strategijos (BIS, angl. *best intervention strategy*) dokumentą. Jame apibūdinamos galimos rizikos mažinimo priemonės, įvertinamas kiekvienos galimos priemonės poveikis bei nauda ir pateikiama rekomendacijų dėl geriausios rizikos mažinimo priemonės (-ių), kurią (-ias) reikėtų įtraukti į EPAS. Tada, naudojantis saugos problemų vertinimu kartu su geriausios intervencijos strategija, oficialūs EPAS priemonių pasiūlymai teikiami patariamiesiems organams per konsultacijas dėl geriausios intervencijos strategijos ir (arba) dėl EPAS.

EPAS priemonių yra įvairaus pobūdžio, kaip antai taisyklių nustatymo užduotys (RMT, angl. *Rulemaking tasks*), saugos skatinimo užduotys (SPT, angl. *Safety promotion tasks*) arba valstybių narių užduotys (MST, angl. *Member State tasks*). EPAS priemonių rūšių išsamų apibūdinimą ir susijusius šablonus galima rasti EASA interneto svetainės Europos aviacijos saugos planui skirtame tinklalapyje:

- [EPAS priemonių rūšys ir šablonai](#)

Apsvarstytos ir sutartos priemonės įtraukiamos į kitą EPAS redakciją. Priemonės, kurioms nereikia daug išlaidų arba kurias įgyvendinant reikia greitesnių intervencijų, yra dažnai įgyvendinamos skubos tvarka ir įtraukiamos kitą kartą atnaujinant EPAS. Dėl tokių priemonių nereikia rengti geriausios intervencijos strategijos. Kai kuriais atvejais reikia imtis labiau neatidėliotinų saugos priemonių, kurių įgyvendinimas gali būti užbaigtas dar iki kitos EPAS redakcijos paskelbimo. Žinoma, tokios priemonės į EPAS neįtraukiamos. Tokios priemonės pavyzdys – saugos informacijos biuletenio (SIB) paskelbimas arba nedelsiant vykdoma saugos skatinimo veikla.

**Įgyvendinimas ir tolesni veiksmai.** Tolesnis proceso etapas yra į EPAS įtrauktų priemonių įgyvendinimas ir tolesnė priežiūra.

EASA stebi, ar priemonės įgyvendinamos laiku. Šiuo tikslu ji remiasi per bendro programavimo procesą nustatytais pagrindiniais veiklos rezultatų vertinimo rodikliais. Patariamųjų organų posėdžiuose reguliariai teikiama grįžtamoji informacija apie pažangą.

Pagal Reglamento (ES) 2018/1139 8 straipsnį valstybės narės privalo savo valstybiniame aviacijos saugos plane (VASP) atsižvelgti į atitinkamas EPAS priemones ir riziką ir, jeigu

tokios priemonės nelaikomos joms aktualiomis, tai pagrįsti. Taigi, valstybinis aviacijos saugos planas tebėra svarbi priemonė, kuria naudojamosi valstybės narės teikia pranešimus apie priemonių įgyvendinimą. Valstybės turėtų bent kartą per metus peržiūrėti savo valstybinius aviacijos saugos planus, o jeigu jų valstybiniai aviacijos saugos planai nėra atnaujinami kiekvienais metais – saugoti duomenų įrašus apie atitinkamų EPAS priemonių įgyvendinimą (jei tokios priemonės nelaikomos aktualiomis, reikia saugoti tai pagrindžiančius argumentus).

EASA reguliariai vertina valstybinių saugos programų įgyvendinimą atskirų valstybių lygmeniu. Toks vertinimas atliekamas kaip EASA SYS standartizacijos veiklos dalis. Šiuo vertinimu siekiama nustatyti stipriąsias puses ir tobulintinas sritis, prisidedant prie tolesnės valstybinių saugos programų įgyvendinimo Europoje brandos. Taip siekiama Pasaulinio aviacijos saugos plano (GASP) ir Europos aviacijos saugos plano tikslų dėl veiksmingo valstybinių saugos programų įgyvendinimo iki 2025 m. To proceso metu vertinami saugos priemonių planavimo valstybės lygmeniu procesai ir rezultatai. Be to, dėl tų EPAS priemonių, kurios taip pat įtrauktos į EUR regiono (Europos) aviacijos saugos planą (EUR RASP), bus atliekami kasmetiniai įgyvendinimo tyrimai, kuriems vadovaus ICAO EUR regioninis biuras. Tokios stebėsenos rezultatai bus atitinkamai svarstomi patariamųjų organų posėdžiuose ir EUR regiono saugos ekspertų grupės (RESG) posėdžiuose.

**Saugos užtikrinimo veiksmingumo vertinimas.** Paskutinis saugos rizikos valdymo proceso etapas yra saugos užtikrinimo veiksmingumo vertinimas. Šiuo etapu stebimi:

- 1) konkretūs pokyčiai, kurie yra saugos priemonių įgyvendinimo rezultatas,
- 2) sisteminiai pokyčiai, kurie galėjo įvykti aviacijos sistemoje ir dėl kurių gali reikėti imtis papildomų veiksmų.

Veiksmingumas vertinamas pagal saugos užtikrinimo veiksmingumo sistemą, kurią taikant:

- 1) kompleksiskai vertinamos įvairios sritys, kartu atsižvelgiant į pagrindines rizikos sritis konkrečios aviacijos srities lygmeniu,
- 2) vertinamos konkrečios saugos problemos.

EASA metinė saugos apžvalga (ASR, angl. *Annual Safety Review*) yra kasmetinė saugos užtikrinimo veiksmingumo sistemos peržiūra. Joje nustatomos saugos tendencijos, nurodomos prioritetinės aviacijos sritys, pagrindinės rizikos sritys ir saugos problemos. Saugos rizikos valdymo procesas nuo šio etapo vėl pradedamas iš pradžių. Žr. 2.3.3 skirsnį, kuriame pateikta daugiau informacijos apie EASA metinę saugos apžvalgą.

### *2.2.1 Europos aviacijos saugos planas: tarptautinis matmuo*

Europos aviacijos saugos planu padedama siekti Pasaulinio aviacijos saugos plano (GASP) tikslų ir prioritetų. GASP tikslas – nuolat mažinti žūčių skaičių ir žūčių riziką: padėti formuoti suderintą aviacijos saugos strategiją ir rengti bei įgyvendinti regioninius ir nacionalinius aviacijos saugos planus. Saugi aviacijos sistema prisideda prie valstybių ir jų pramonės ekonominio vystymosi. GASP padeda skatinti diegti valstybinę saugos priežiūros sistemą: skatina laikytis rizika grindžiamo požiūrio į saugos valdymą, taip pat koordinuoto požiūrio į valstybių, regionų ir sektoriaus atstovų bendradarbiavimą. GASP yra skirtas ne tik sisteminiams saugos klausimams: jame aptariamos pasaulinės didelės rizikos įvykių kategorijos (G-HRC, angl. *global high-risk categories of occurrences*), kurios laikomos pasauliniais saugos prioritetais. Šios kategorijos nustatytos remiantis faktiniu žūčių praeities avarijose skaičiumi, didele žūčių avarijoje rizika arba avarijų ir incidentų skaičiumi. Taikant Europos saugos rizikos valdymo procesą nustatytos pagrindinės rizikos sritys apima visas penkias G-HRC kategorijas, kurios yra:

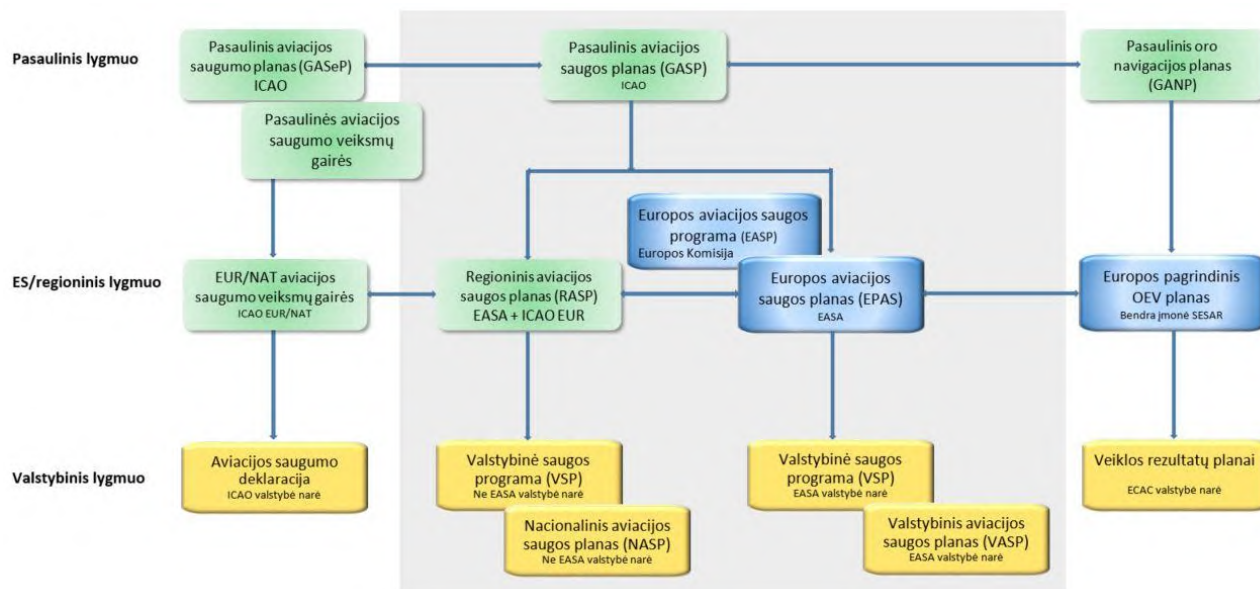
- valdomasis skrydis, kai nepavyksta išvengti atsitreškimo į žemės paviršių;

- kontrolės praradimas skrydžio metu;
- susidūrimas ore;
- išriedėjimas iš kilimo ir tūpimo tako;
- įsibrovimas į kilimo ir tūpimo taką.

Į Europos aviacijos saugos plano taikymo sritį įtrauktos papildomos pagrindinės rizikos sritys (žr. EPAS III tomo 17 skyrių), tokios kaip ugnis, dūmai ir slėgio palaikymas, ant žemės padaryta žala, atsitrenkimas į kliūtis skrydžio metu, kiti sužalojimai ir saugumas.

Nuo 2017 m. EUR/NAT regiono ICAO regioninis biuras ir EASA bendradarbiauja rengdami regioninį aviacijos saugos planą (RASP), pagrįstą Europos aviacijos saugos planu. Pirmasis EUR regiono (Europos) RASP (EUR RASP) paskelbtas 2019 m. sausio mėn. EUR regiono saugos ekspertų grupė (EUR RESG) yra atsakinga už reguliarių EUR RASP atnaujinimą ir stebėseną. Grupei EUR RESG bendrai pirmininkauja EASA ir aviacijos sektoriaus suinteresuotieji subjektai (šiuo metu IATA). EUR RESG atsiskaito Europos aviacijos sistemos planavimo grupei (EASPG). Europos aviacijos saugos plano saugos užtikrinimo veiksmingumo rodikliai nustatomi kaip Europos saugos rizikos valdymo proceso dalis, o EUR RASP pateikiamas EUR regiono saugos užtikrinimo veiksmingumo rodiklių ir tikslų, nustatytų remiantis Pasaulinio aviacijos saugos plano tikslais ir uždaviniais, pagal kuriuos duomenis renka ICAO, rinkinys.

### 3 schema. Sąsajos tarp Europos aviacijos saugos programos, Europos aviacijos saugos plano ir kitų programų bei planų



### 2.3. Saugos užtikrinimo veiksmingumo stebėseną

Saugos užtikrinimo veiksmingumas yra laikomas regiono, valstybės arba organizacijos saugos pasiekimu, kuris vertinamas kiekybiniais ir (arba) kokybiniais metodais.

Siektinas saugos užtikrinimo veiksmingumo lygis turėtų būti ne privalomo pobūdžio, o atitinkantis Sąjungos ir jos valstybių narių civilinės aviacijos saugos siekius, nurodytus Reglamento (ES) 1139/2018 6 straipsnyje.

Pastaba.

Atsižvelgiant į valstybių ir aviacijos sektoriaus suinteresuotųjų subjektų rekomendacijas, siūloma, kad kitoje redakcijoje nebeliktų „priimtino saugos užtikrinimo veiksmingumo lygio“ (AloSP, angl. *Acceptable Level of Safety Performance*) koncepcijos, kuri apibrėžta ICAO 19 priedo antros redakcijos 3.4.2.1 standarte. Vietoj to bus pabrėžiamas poreikis aktyviai stebėti ir valdyti saugos užtikrinimo veiksmingumą vadovaujantis saugos tikslus atitinkančiais rodikliais.

Daugiau EASA pateiktų gairių dėl saugos užtikrinimo veiksmingumo valdymo:

- [Gairės dėl priimtino saugos užtikrinimo veiksmingumo lygio, saugos užtikrinimo veiksmingumo valdymo ir saugos užtikrinimo.](#)

#### 2.3.1 Susitarimas dėl organizacijų saugos užtikrinimo veiksmingumo

ES valstybių narių pareiga yra periodiškai vertinti organizacijų valdymo sistemą, t. y., be kita ko, vykdyti organizacijų, priklausančių tų valstybių jurisdikcijai, saugos užtikrinimo veiksmingumo stebėseną, kai tokia valdymo sistema yra reikalinga. Siektinas saugos užtikrinimo veiksmingumo lygis turėtų būti vertinamas pagal saugos tikslus ir atsižvelgiant į rizikos mažinimo priemonių veiksmingumą, o vykdant stebėseną turėtų būti atsižvelgiama į procesais grindžiamų ir rezultatais grindžiamų rodiklių, nustatytų pagal saugos tikslus, derinį.

Turi būti užtikrinamas saugos tikslų suderinamumas tarp valstybės (t. y. valstybinė saugos programa ir valstybinis aviacijos saugos planas pagal Reglamento (ES) 1139/2018 7 ir 8 straipsnius) ir reguliuojamųjų subjektų, taip pat šių tikslų įgyvendinimo stebėsenos atžvilgiu. Stebėseną vykdoma taikant valstybės ir organizacijų saugos užtikrinimo veiksmingumo valdymo procesus, taip pat vykdant rizika grindžiamą ir (arba) rezultatais grindžiamą priežiūrą. Ši metodika padeda nuolat gerinti pasiekiamą saugos užtikrinimo veiksmingumo lygį. Tuo atveju, kai nepavyksta pasiekti reikiamo saugos užtikrinimo veiksmingumo, tiek valstybė, tiek atitinkama organizacija turėtų kartu imtis veiksmų padėčiai gerinti.

Saugos užtikrinimo veiksmingumo stebėsenos kokybė ilgainiui pagerės, jei įgyvendinimo procesas bus pažangesnis, valstybės ir prižiūrimos organizacijos keisis prasminga informacija.

ES saugos valdymo sistemoje šiuo metu yra viena sritis, kuriai nustatyti aiškūs saugos užtikrinimo veiksmingumo tikslai: Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo veiklos rezultatų sistema<sup>28</sup> sukurta ES lygmeniu siekiant prisidėti prie oro transporto sistemos darnaus vystymo, didinant bendrą oro navigacijos paslaugų efektyvumą keturiuose pagrindinėse veiklos srityse, susijusiose su sauga, aplinkos apsauga, pajėgumu (vėlavimais) ir ekonominiu

---

28 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 549/2004, nustatančio bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (Pagrindų reglamentas), OL L 96, 2004 3 31, p. 1, 11 straipsnis; taip pat 2019 m. vasario 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/317, kuriuo nustatoma Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų ir mokesčių sistema; OL L 56, 2019 2 25, p. 1.

efektyvumu. Pagal šią sistemą numatoma nustatyti Sąjungos masto veiklos rezultatų tikslus nustatytiems 3–5 metų trukmės ataskaitiniams laikotarpiams tose keturiose pagrindinėse veiklos srityse. Valstybės narės privalo parengti veiklos rezultatų planus, į kuriuos įtraukiami privalomi nacionalinio ar funkcinio oro erdvės bloko (FOEB) lygmens tikslai, suderinti su Sąjungos masto veiklos rezultatų tikslais.

Įgyvendinti Bendro Europos dangaus OEV veiklos rezultatų sistemas Komisijai padeda nepriklausoma veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga, paskirta Komisijos įgyvendinimo sprendimu 2014/672/ES<sup>29</sup>.

### 2.3.2 Valstybių narių saugos užtikrinimo veiksmingumas

Tokie patys principai, kokie apibūdinti 2.3.1 skirsnyje, taikomi ES valstybėms narėms: siektinas saugos užtikrinimo veiksmingumo lygis turėtų būti vertinamas pagal saugos tikslus ir atsižvelgiant į rizikos mažinimo priemonių, kurių imamasi valstybės saugos rizikai valdyti pagal valstybinę saugos programą ir kurios nustatytos valstybiniame aviacijos saugos plane (žr. Reglamento (ES) 2018/1139 7 ir 8 straipsnius), veiksmingumą, deramai atsižvelgiant į Europos aviacijos saugos plane nustatytą riziką ir veiksmus, kurie yra aktualūs tai valstybei (žr. Reglamento (ES) 1139/2018 6 straipsnį ir 8 straipsnio 2 dalį).

Dėl valstybių narių saugos užtikrinimo veiksmingumo nėra susitarta ES lygmeniu, ir šiuo metu ES teisės aktais nėra nustatyta jokių konkrečių saugos užtikrinimo veiksmingumo tikslų valstybėms narėms.

### 2.3.3 EASA metinė saugos apžvalga

Reglamento (ES) 2018/1139 72 straipsnio 7 dalyje nurodyta, kad Agentūra, siekdama informuoti visuomenę apie bendrą civilinės aviacijos saugos lygį Sąjungoje, skelbia saugos apžvalgą kiekvienais metais ir kai susidaro ypatingos aplinkybės. Toje apžvalgoje paprastai ir lengvai suprantamai pateikiama bendros saugos padėties analizė ir nurodoma, ar yra padidėjusių su sauga susijusių pavojų.

Be to, Reglamento (ES) Nr. 376/2014 14 straipsnio 4 dalyje nurodyta, kad Agentūra įtraukia informaciją apie to straipsnio 1 dalyje nurodytos informacijos analizės rezultatą į Reglamento (ES) 2018/1139 72 straipsnio 7 dalyje nurodytą metinę saugos apžvalgą tokia tvarka: „Komisija, Agentūra ir valstybių narių kompetentingos valdžios institucijos bendradarbiaudamos nuolat dalyvauja keičiantis Europos centrinėje saugykloje laikoma informacija ir ją analizuojant.“

Laikydamosi šių reikalavimų EASA nuo 2005 m. skelbia metinę saugos apžvalgą (ASR, angl. *Annual Safety Review*). Šioje apžvalgoje pateikta analizė yra šaltinis, kurio duomenimis remiamasi priimant reikiamus sprendimus dėl EPAS. Metinėje saugos apžvalgoje pateikiama aviacijos saugos EASA valstybėse narėse statistikos santrauka ir nustatomi svarbiausi dabartiniai saugos uždaviniai Europos aviacijoje.

Remiantis ankstesnių metų darbu, pateikiami kiekvienos aviacijos srities duomenų rinkiniai. Juose nurodomi priežastiniai ir papildomi prisidedantys veiksniai, nustatyti iš įvykių

---

<sup>29</sup> 2014 m. rugsėjo 24 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas 2014/672/ES dėl Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos paskyrimo pratęsimo; OL L 281, 2014 9 25, p. 5.

duomenų, juos susiejant abipusėmis nuorodomis su pagrindinėmis rizikos sritimis (arba pagrindiniais avarijų padariniais), prie kurių jie prisideda.

Metinės saugos apžvalgos analizėje daugiausia dėmesio skiriama aviacijos saugos rizikai ir remiamasi įvykių duomenimis. Šis darbas yra vykdomo Europos saugos rizikos valdymo proceso dalis. Jis padeda rengti konkrečių aviacijos sričių saugos rizikos duomenų sąvadus ir nustatyti pagrindines rizikos sritis, pagal kurias nustatomos prioritetingos EPAS priemonės.

Valstybės narės, panašiai kaip ir EASA, privalo skelbti metinę saugos apžvalgą. Reglamento (ES) Nr. 376/2014 13 straipsnyje dėl įvykių analizės ir tolesnės veiklos nacionaliniu lygmeniu yra nurodyta, kad, siekiant informuoti visuomenę apie civilinės aviacijos saugos lygį, kiekviena valstybė narė turi bent kartą per metus paskelbti saugos apžvalgą. Toje saugos apžvalgoje:

- a) pateikiama apibendrinta ir anonimizuota informacija apie įvykius ir kita su sauga susijusi informacija, kuri pateikta naudojantis jos nacionalinėmis privalomomis ir savanoriškomis pranešimų sistemomis;
- b) nustatomos tendencijos;
- c) identifikuojamos priemonės, kurių ėmėsi valstybė narė.

#### **2.4. Institucijoms ir organizacijoms keliami saugos valdymo reikalavimai**

Rengiant Reglamento (ES) 2018/1139 įgyvendinimo taisyklės patvirtinti du atskiri reikalavimų rinkiniai – institucijoms ir organizacijoms:

- a. Institucijoms keliami reikalavimai, deramai atsižvelgiant į aštuonis svarbiausius saugos priežiūros sistemos elementus, apibrėžtus Čikagos konvencijos 19 priedo 1 priedėlyje. Jie padeda įgyvendinti valstybines saugos programas ir kartu siekti Reglamente (ES) 2018/1139 nustatyto standartizavimo tikslo. Šie reikalavimai taip pat apima elementus, kurie yra svarbūs kuriant visapusišką aviacijos saugos valdymo sistemą ES lygmeniu, kurioje ES ir valstybės narės turi saugos valdymo pareigų.
- b. Daugelyje aviacijos sričių organizacijoms keliami reikalavimai, apimantys susietus bendruosius reikalavimus dėl (saugos) valdymo sistemų. 2021–2022 m. priėmus taisyklės, pagal kurias privaloma turėti valdymo sistemas pradinio ir nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti srityje<sup>30</sup>, ES reglamentavimo sistema atitinka Čikagos konvencijos 19 priedo 4 skyriaus, kuriame apibrėžti reikalavimai dėl saugos valdymo sistemų, nuostatas. Organizacijoms keliami reikalavimai parengti įtraukiant ICAO 19 priedo standartus ir rekomenduojamą praktiką taip, kad būtų užtikrinamas suderinamumas su esamomis valdymo sistemomis, ir siekiant skatinti integruotą valdymą. Valdymo sistemos reikalavimai teikia galimybę lanksčiai pritaikyti sistemą prie aviacijos organizacijų veiklos masto, pobūdžio ar sudėtingumo ir tinka bet kuriam jų veiklos modeliui, taigi galima juos proporcingai taikyti.

Bendraisiais valdymo sistemos reikalavimais siekiama skatinti taikyti vieną bendrą saugos valdymo sistemą visoms patvirtintoms organizacijoms, patenkančioms į Reglamento (ES) 2018/1139 taikymo sritį. Įvairiose techninėse srityse šie bendrieji institucijoms ir organizacijoms keliami reikalavimai dar papildomi konkretesniais reikalavimais (pvz., skrydžio duomenų stebėsenos reikalavimais oro vežėjams).

---

<sup>30</sup> Pradinis tinkamumas skraidyti – 2021 m. gruodžio 10 d. Deleguotasis reglamentas (ES) 2022/201 ir 2022 m. vasario 14 d. Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/203; nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti – 2021 m. lapkričio 8 d. Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/1963.

Be to, šie institucijoms ir organizacijoms keliami reikalavimai iš dalies keičiami konkrečiomis nuostatomis dėl informacijos saugumo valdymo.

Papildant šiuos reikalavimus, Reglamentu (ES) Nr. 376/2014 užtikrinama, kad organizacijos ir kompetentingos institucijos nustatytų pavojus ir valdytų saugos riziką rinkdamos ir analizuodamos duomenis apie civilinės aviacijos įvykius ir imdamosi atitinkamos tolesnės veiklos. Šiuo reglamentu reikalaujama, kad institucijos ir EASA naudotų ERKS nuo 2023 m. sausio mėn. (žr. 2.1 skirsnį).

2019 m. atliktas Reglamento (ES) Nr. 376/2014 vertinimas. Jame padaryta išvada, kad tas reglamentas tebėra aktualus net ir atsižvelgiant į pastarojo meto pokyčius aviacijos sektoriuje, kaip antai sparčiai augantį bepiločių orlaivių naudojimą, taip pat didėjančias su kibernetiniu saugumu susijusias grėsmes. Atlikus vertinimą nustatyta, kad tuo reglamentu suteikta pakankamai lankstumo, kad būtų galima efektyviai reaguoti į tokius pokyčius, todėl pripažįstama, kad taip pat reikėtų apsvarstyti poreikį atnaujinti Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2015/1018: atnaujinti įvykių, apie kuriuos privalomai pranešama, sąrašą ir privalomus pildyti duomenų laukus, kad būtų galima geriau rinkti saugos duomenis tose naujose aviacijos srityse.

### 3. SAUGOS UŽTIKRINIMAS EUROPOJE

#### 3.1 Saugos priežiūra<sup>31</sup>

Saugos priežiūra Europos Sąjungoje apima EASA patvirtintų organizacijų, taip pat valstybių narių patvirtintų organizacijų priežiūros ir stebėjimo veiklą. Be to, ji apima vykdomą valstybių narių stebėseną siekiant užtikrinti tinkamą Europos aviacijos saugos teisės aktų įgyvendinimą.

##### 3.1.1 Taisyklių taikymo valstybėse narėse stebėseną

Komisijos įgyvendinimo reglamentu (EB) Nr. 628/2013<sup>32</sup> nustatyti darbo metodai, taikomi atliekant standartizacijos patikrinimus ir stebint, kaip valstybių narių kompetentingos institucijos taiko atitinkamus saugos teisės aktus. Šiuos standartizacijos patikrinimus kartu su atitinkamais tolesniais veiksmais vykdo EASA (taip pat žr. [3.2.1](#) ir [1.6.1](#) skirsnius).

##### 3.1.2 Sertifikuotų organizacijų priežiūra

Saugos priežiūra yra saugos valdymo proceso, kuriuo siekiama užtikrinti veiksmingą Sąjungos teisės aktuose nustatytų saugos reikalavimų ir susijusių procedūrų laikymąsi, dalis.

---

<sup>31</sup> Šiame dokumente „priežiūra“ reiškia ir vykdomą sertifikuotų organizacijų priežiūrą, kurią vykdo jų kompetentinga institucija, ir taisyklių taikymo EASA valstybėse narėse stebėseną, kurią vykdo EASA per standartizacijos patikrinimus.

Saugos priežiūra ES yra reglamentuojama daugiausia Reglamentu (ES) 2018/1139 ir jo įgyvendinimo taisyklėmis (daugiau informacijos apie taikomus teisės aktus žr. 1 schemeje).

<sup>32</sup> 2013 m. birželio 28 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 628/2013 dėl Europos aviacijos saugos agentūros darbo metodų, taikomų atliekant standartizacijos patikrinimus ir vykdamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 216/2008 nustatytų taisyklių taikymo stebėseną, kuriuo panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 736/2006 (Tekstas svarbus EEE); OL L 179, 2013 6 29, p. 46.

Saugos priežiūra užtikrinama, kad saugos lygis Europos aviacijos sektoriuje atitiktų Sąjungos taisyklėmis nustatytą lygį. Taigi, atskiroms valstybėms narėms ir EASA tenkančios saugos priežiūros pareigos yra pagrindas, kuriuo grindžiama aviacijos sauga ir licencijų bei pažymėjimų tarpusavio pripažinimas Europos Sąjungoje.

Nustačius institucijoms keliamus reikalavimus, ši priežiūra apima nuolatinę organizacijų saugos užtikrinimo veiksmingumo stebėseną, kurią vykdant atsižvelgiama į konkrečią dėl jų veiklos kylančią riziką (taip pat žr. [3.2.2 skirsnį](#)).

### **3.2 Tikslinė saugos duomenimis grindžiama priežiūra probleminėse arba didesnio poreikio srityse**

#### *3.2.1 Tikslinė saugos duomenimis grindžiama valstybių narių stebėseną*

Europos Sąjungoje valstybių narių standartizacijos patikrinimai yra Agentūros atliekami vadovaujantis rizika grindžiamu požiūriu, pagal kurį patikrinimų intervalas, tyrimų apimtis ir išsamumas, taip pat tikrintojų grupės dydis ir sudėtis pritaikomi atsižvelgiant į konkrečią padėtį kiekvienoje valstybėje ir sektoriuje.

Ši stebėseną atliekama nuolat, apima visą aviacijos sistemą ir yra grindžiama rizikos analize, atsižvelgiant į visą EASA prieinamą informaciją. Tuo tikslu EASA vertina kompetentingų institucijų gebėjimą atlikti joms tenkančias saugos priežiūros pareigas. Tai apima duomenų rinkimą ir analizę, patikrinimus, kurie atliekami prireikus, ir tolesnius veiksmus remiantis nustatytais faktais, siekiant užtikrinti, kad būtų laiku atliekami reikiami pakeitimai ir įgyvendinami taisomieji veiksmai.

Standartizacija yra saugos duomenų rinkimo ES lygmeniu proceso dalis, reikalinga siekiant nustatyti pavojus ir teikianti galimybę tikslingai, remiantis saugos duomenimis, vykdyti priežiūrą probleminėse arba didesnio poreikio srityse.

Standartizacijos strategija yra orientuota į šias pagrindines sritis:

- **Nuolatinė stebėseną grindžiamo požiūrio įgyvendinimas.** Reglamentu (ES) Nr. 628/2013 sukurta vienodo Europos aviacijos saugos taisyklių taikymo stebėsenos sistema, kuri turėtų apimti visas aviacijos sritis.
- Pagal **nuolatinė stebėseną grindžiamą požiūrį** patikrinimų intervalas, apimtis ir išsamumas, taip pat tikrintojų grupės dydis ir sudėtis nustatomi atsižvelgiant į konkrečią padėtį kiekvienoje valstybėje ir sektoriuje. Taip lanksčiau ir efektyviau naudojami ištekliai, be to, mažesnė našta tenka toms valstybėms, kurios pasiekia gerų rezultatų ir todėl gali būti tikrinamos rečiau. Reikalavimų laikymosi tikrinimas laipsniškai sujungiamas su sistemų ir procesų veiksmingumo stebėseną, vertinant kompetentingų institucijų valdymo sistemų ir valstybinių saugos programų veiksmingumą iš sisteminės perspektyvos.
- **EASA standartizacijos veiklos ir ICAO USOAP programos integravimas:** esama darbo tvarka skatina intensyvesnę EASA ir ICAO tarpusavio bendradarbiavimą ir veiklos integravimą. Nuolatinis dialogas, keitimasis informacija ir duomenimis, dalyvavimas viena kitos atliekamuose patikrinimuose ir audituose yra šiuo tikslu nustatytos priemonės siekiant, kad ir ES, ir ICAO reikalavimų bei standartų laikymasis galėtų būti, kiek įmanoma, patvirtintas per vieną integruotą procesą.
- **Valstybinės saugos programos įgyvendinimo vertinimų integravimas į EASA standartizacijos veiklą:** nuo 2022 m. per standartizacijos patikrinimus taip pat vertinama, ar veiksmingai įgyvendinamos valstybių narių valstybinės saugos programos ir susiję valstybiniai aviacijos saugos planai. Pagal ICAO įdiegtą rezultatais

grindžiamą požiūrį, kuriuo skatinamas ir remiamas laipsniškas valstybinių saugos programų įgyvendinimas, EASA vertina valstybinių saugos programų įgyvendinimo lygį taikydama penkis ICAO valstybinių saugos programų įgyvendinimo vertinimo (SSPIA) metodikoje nustatytus brandos lygius.

- **Kompetentingų institucijų darbuotojų įtraukimas į standartizacijos veiklą:** norima siekti proaktyvaus požiūrio į standartizaciją ir skatinti užtikrinti tam pakankamą darbuotojų kvalifikaciją visoje Europoje. Be to, standartizacijos posėdžiuose yra galimybių susitarti dėl bendros reikalavimų sampratos, pateikti paaiškinimų ir dalytis geriausia patirtimi, o tai padeda vienodai įgyvendinti taisykles.
- **Sustiprintas reguliavimo grįžtamojo ryšio mechanizmas:** esamas grįžtamojo ryšio mechanizmas yra racionalizuojamas ir stiprinamas siekiant sistemingai vertinti taisyklių veiksmingumą ir panaudoti standartizacijos veiklos rezultatus saugos valdymo, taisyklių nustatymo ir saugos skatinimo veiklai.

### 3.2.2 Tikslinė saugos duomenimis grindžiama aviacijos sektoriaus priežiūra

ES teisėje institucijoms keliamais reikalavimais įpareigojama parengti priežiūros programą atsižvelgiant į konkretų organizacijos pobūdį, jos veiklos sudėtingumą, ankstesnės sertifikavimo ir (arba) priežiūros veiklos rezultatus, remiantis susijusios rizikos vertinimu. Nuo 2023 m. įvykiams, apie kuriuos praneš organizacijos, kompetentinga institucija taikys ERKS, kuri padės vertinti su tais įvykiais susijusią riziką.

Institucija sutrumpina priežiūros planavimo ciklą, jei turima įrodymų, kad suprastėjo organizacijos saugos užtikrinimo veiksmingumas ir reikalavimų laikymasis. Kai organizacija įrodo aukštą saugos užtikrinimo veiksmingumo ir reikalavimų laikymosi lygį, institucija gali pailginti priežiūros planavimo ciklą. Tokia tiksline priežiūra, vykdoma remiantis rizika ir rezultatais, užtikrinama, kad ir valstybėse narėse, ir EASA turimi priežiūros ištekliai būtų naudojami pačiu efektyviausiu būdu.

Be to, vykdamas rizika ir rezultatais grindžiamą priežiūrą skatinamas į saugos valdymą orientuotas mąstymas, siekiama, kad organizacijos gebėtų valdyti taisyklėse nenumatytą riziką, ir, numatant galimybę sumažinti priežiūros našumą, suteikiama paskatų veiksmingai įgyvendinti saugos valdymą. Taigi, remiamas veiksmingas organizacijoms skirtose įgyvendinimo taisyklėse pateiktų valdymo sistemos nuostatų įgyvendinimas.

EASA remia tiksline saugos duomenimis grindžiamą aviacijos sektoriaus priežiūrą: Europos aviacijos saugos plane nurodo ir apibūdina pagrindinę riziką ir saugos problemas kiekvienoje aviacijos srityje. Valstybėms narėms taip pat suteikta galimybė naudotis rizika grindžiamos priežiūros praktiniais metodais. Tie metodai reguliariai svarstomi su saugos valdymo techniniu organu<sup>33</sup>.

---

33 [EASA ataskaitos šablonas \(europa.eu\)](http://europa.eu)

#### 4. SAUGOS SKATINIMAS EUROPOJE<sup>34</sup>

Saugos skatinimas yra vienas pagrindinių saugos programos ir veiksmingo saugos valdymo elementų. Su sauga susijusių riziką galima mažinti didinant informuotumą apie saugos srityje įgytą patirtį, perduodant geriausios praktikos metodus ir išaiškinant saugos procedūras bei nuostatas. Europos aviacijos sistemoje tai yra geros saugos kultūros dalis.

Kai įmanoma, saugos skatinimas naudojamas kaip nesudėtinga ir veiksminga taisyklių nustatymo ir priežiūros alternatyva. Tai padeda geriau suprasti ES civilinės aviacijos taisykles ir teikia daugiau informacijos apie saugos duomenis ir analizės rezultatus. Pagal šią strategiją nuolat teikiama informacija labai įvairiomis saugos temomis aviacijos sričių lygmeniu, o techninis turinys pritaikomas tikslinei auditorijai (nuo sudėtingos informacijos kvalifikuotiems specialistams iki paprasčiausių žinių plačiajai visuomenei). Saugos pranešimams skleisti naudojamos įvairios komunikacijos priemonės, įskaitant socialinę žiniasklaidą.

Saugos skatinimas apima bendro pobūdžio arba tikslingai orientuotą darbą, kurį vykdant perduodama ir sklaidžiama su sauga susijusi informacija aviacijos suinteresuotiesiems subjektams. Ši veikla grindžiama Europos saugos rizikos valdymo procesu, kurio metu analizuojami duomenys ir imamas saugos rizikos mažinimo priemonių, kaip aprašyta [2 skyriuje](#).

Tam tikra saugos skatinimo veikla valstybėse narėse yra vykdoma nacionaliniu lygmeniu ir yra nurodyta tų valstybių narių valstybinėse saugos programose. Ją koordinuoja EASA per Saugos skatinimo tinklą (SPN, angl. *Safety Promotion Network*), sukurtą užmezgus savanorišką EASA, valstybių narių ir kitų aviacijos organizacijų partnerystę. Saugos skatinimo tinklo uždavinys – didinti aviacijos saugą Europoje, suteikiant pagrindą bendradarbiauti vykdant saugos skatinimo veiklą visose valstybėse narėse.

Siekdami abipusės naudos ir bendro tikslo, Saugos skatinimo tinklo nariai keičiasi informacija, koordinuoja veiklą, bendradarbiauja ir užsiima bendra veikla, taip pat bendradarbiauja siekdami didinti pajėgumus vykdyti veiklą, be kita ko, su sauga susijusios informacijos rengimo, tobulinimo, skelbimo, vertimo į kitas kalbas ir sklaidos tikslais. Saugos skatinimo tinklas taip pat tiria galimybes taikyti bendras priemones ir kuria išplatintų saugos skatinimo produktų veiksmingumo vertinimo metodus.

Europos lygmeniu EASA valdo ir koordinuoja didžiąją saugos skatinimo veiklos dalį. Šiame kontekste EASA pradėjo integruoto programavimo veiklą, kuria užtikrinama, kad vykdant saugos skatinimo ir reguliavimo veiklą būtų efektyviausiai sprendžiamos saugos rizikos problemos, tam tikrose srityse pasiekiant abiejų rūšių veiklos papildomumą. Todėl EASA, siekdama plėsti saugos skatinimo produktų skverbtį, kuria specialius Europos saugos skatinimo produktų rinkinius priklausomai nuo veiklos srities ir saugos temų. Tai daroma įgyvendinant su profesionalia, komercine aviacijos veikla susijusią iniciatyvą „Together4Safety“ ir su bendrosios aviacijos veikla, kurią vykdo pilotai mėgėjai, susijusią iniciatyvą „The Aviator’s Club“. Kartu stiprinama saugos partnerystės veikla, įtraukiant visas veiklą vykdančias suinteresuotąsias šalis atskirų aviacijos sričių (komercinių skrydžių (be kita ko, aerodromų ir OEV), sukasparnių, bendrosios aviacijos ir bepiločių orlaivių) lygmeniu. Įvairūs aviacijos suinteresuotieji subjektai turi labai skirtingus su informacija ir ryšių kanalais susijusius poreikius, todėl konkrečiai aviacijos sričiai tinkamas požiūris padeda užtikrinti, kad saugos skatinimas galėtų atitikti specifinius kiekvienos aviacijos bendruomenės dalies

---

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>

poreikius. Kiekvienai aviacijos sričiai skirta atskira EASA svetainės dalis, o pirmųjų trijų sričių bendruomenei sukurtos atskiros svetainės siekiant stiprinti veiksmų koordinavimą su suinteresuotaisiais subjektais.

2019 m. pradžioje EASA paskelbė naują saugos skatinimo strategiją, pagal kurią pereinama prie proaktyvesnio EASA ryšių palaikymo su Europos aviacijos bendruomene metodu. Įgyvendindama savo iniciatyvas „Together4Safety“ ir „Aviator’s Club“ (pastaroji skirta bendrajai aviacijai) EASA, kurios žinomumas gali paskatinti suinteresuotumą, angažuotumą ir padėti didinti saugą, siekia lyderiauti saugos skatinimo srityje Europos ir pasaulio lygmeniu.

## **4.1 Veikla ES lygmeniu**

### *4.1.1 Saugos komunikacija*

Perduodant su sauga susijusią informaciją padedama puoselėti tvirtą saugos kultūrą. Saugos komunikacijos produktai Europos Sąjungoje apima saugos analizės ataskaitas, biuletenius, skrajutes ir plakatus, garso ir vaizdo medžiagą, priemonių rinkinius, žinynus ir vadovus, planus ir programas, seminarus ir kitus saugai skirtus renginius. Kiekvienai užduočiai sukuriama saugos skatinimo turinio perdavimo kanalas, derinant veiksmingiausius siektinų rezultatų rinkinius pagal atitinkamą saugos temą. Kad su sauga susijusios komunikacijos pranešimai pasiektų kuo platesnę auditoriją, rezultatų skatinama siekti per socialinę žiniasklaidą, taip pat per EASA bendradarbiavimo partnerius.

#### 4.1.1.1 Privaloma saugos komunikacija

Pagal Reglamentą (ES) 2018/1139 EASA privalo skelbti [metinę saugos apžvalgą](#)<sup>35</sup>, kurios paskirtis – informuoti visuomenę apie bendrą saugos lygį civilinės aviacijos srityje. Metinėje saugos apžvalgoje pateikiama informacija apie civilinės aviacijos saugą Europoje ir pasaulyje (žr. [2.3.3 skirsnį](#)).

Reglamente (ES) Nr. 996/2010 reikalaujama sukurti saugos rekomendacijų duomenų bazę. Ši duomenų bazė yra viešai prieinama [internete](#)<sup>36</sup>.

#### 4.1.1.2 Neprivaloma saugos komunikacija

EASA skelbia suinteresuotiesiems subjektams informuoti skirtus [saugos informacijos biuletenius \(SIB\)](#)<sup>37</sup>. SIB yra viešai prieinami, reguliariai peržiūrimi ir atnaujinami. Agentūra taip pat skelbia [saugos rekomendacijų](#)<sup>38</sup> įgyvendinimo pažangos apžvalgą.

#### 4.1.1.3 Saugos praktiniai seminarai ir konferencijos

EASA rengia saugos kampanijas konkrečiais saugos klausimais dėl aviacijos įvykių, nustatytos saugos rizikos, kylančių naujų problemų ar saugos auditų.

EASA taip pat reguliariai rengia praktinius seminarus ir konferencijas, kuriuose su sauga susijusi informacija platinama Europos suinteresuotiesiems subjektams ir suteikiama

---

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/s/default.asp>

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

galimybė diskutuoti su sauga susijusiomis temomis, be kita ko, dėl patikrinimų rezultatų. Be to, Agentūra kasmet rengia saugos konferenciją.

Komisija reguliariai rengia konferencijas ir seminarus su aviacijos sauga susijusiais klausimais. Be to, ji rengia praktinius seminarus ir vykdo veiklą siekdama padėti tinkamai skleisti informaciją apie tam tikras saugos taisykles, kaip antai reglamentus (ES) Nr. 376/2014 ir (ES) Nr. 996/2010, ir padėti tinkamai suprasti tas taisykles.

#### 4.1.1.4 Informacija internete

Įvairi informacija ir dokumentai yra viešai prieinami [EASA svetainėje](#)<sup>39</sup> ir Komisijos svetainėje, skirtoje [Europos aviacijos saugos politikai](#)<sup>40</sup>.

Be to, keičiantis su sauga susijusia informacija tarp EASA, Komisijos ir valstybių narių, taip pat su aviacijos sektoriaus atstovais, dažnai naudojamosi ribotos prieigos tinklais.

## 4.2 ES lygmeniu organizuojamas mokymas

Į ES vykdomą mokymo veiklą įtraukiamos aviacijos organizacijos, dalyvaujančios įgyvendinant Europos aviacijos saugos programą: valstybių narių nacionalinės kompetentingos institucijos, saugos tyrimų institucijos ir aviacijos sektoriaus dalyviai.

Pagal Reglamentą (ES) Nr. 376/2014 Komisija ir Agentūra privalo padėti valstybėms narėms organizuodamos tinkamą mokymą.

Pagal Reglamentą (ES) 2018/1139 organizacijų ir kompetentingų institucijų atsakomybė yra palaikyti tinkamą savo darbuotojų mokymo lygį, kad jų kompetencijos pakaktų savo užduotims tinkamai atlikti. Kompetentingos institucijos taip pat privalo padėti organizacijoms lengviau atlikti savo pareigas įdiegti valdymo sistemą: pasirūpinti tinkama švietimo ar mokymo veikla, kai tai įmanoma arba tikslinga.

Be to, šiuo metu plėtojami nauji mokymo pajėgumai siekiant užtikrinti, kad visi dalyviai įgytų sėkmingam rezultatais grindžiamo požiūrio įgyvendinimui užtikrinti reikalingus įgūdžius.

EASA siekia palaikyti aukštą žinių ir kompetencijos lygį, neatsilikdama nuo naujausių aviacijos pokyčių savo veiklos srityse. EASA rengia ir veda mokymo kursus savo darbuotojams ir valstybių narių kompetentingų institucijų darbuotojams.

Agentūra taip pat yra sukūrusi ir taiko elektroninę egzaminavimo sistemą savo svetainėje (jos pagrindą sudaro klausimų duomenų bazė). Ja siūloma savanoriškai naudotis mokymo organizacijų studentams arba savarankiškai besimokantiems studentams per sukurtą egzaminavimo centrų sistemą. Taip pat suteikiama galimybė gauti atestatą.

Be to, EASA padeda institucijoms partnerėms laikytis savo tarptautinių įsipareigojimų (pvz., ICAO, ES reglamentų) ir vykdo ES civilinės aviacijos bendradarbiavimo projektus keliuose pasaulio regionuose, įskaitant ES kaimynines šalis, Azijos ir Ramiojo vandenyno regioną, Afriką ir Lotynų Ameriką.

---

39 <http://easa.europa.eu/>

40 [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm)

**SANTRUMPŲ SĄRAŠAS**

AB	patariamieji organai (angl. <i>advisory bodies</i> )
ACAS	susidūrimų ore vengimo sistema ( <i>airborne collision avoidance system</i> )
ALoSP	priimtinas saugos užtikrinimo veiksmingumo lygis ( <i>Acceptable Level of Safety Performance</i> )
AMC	priimtina atitikties užtikrinimo priemonė ( <i>acceptable means of compliance</i> )
PVP	perono valdymo paslaugos ( <i>apron management services, AMS</i> )
ONP	oro navigacijos paslaugos ( <i>air navigation services, ANS</i> )
OVP	oro vežėjo pažymėjimas ( <i>air operator certificate, AOC</i> )
ASR	metinė saugos apžvalga ( <i>Annual Safety Review</i> )
OEV	oro eismo valdymas ( <i>air traffic management, ATM</i> )
BIS	geriausios intervencijos strategija ( <i>best intervention strategy</i> )
PR	pagrindinis reglamentas
CAEP	Aviacijos aplinkos apsaugos komitetas ( <i>Committee on Aviation Environment Protection</i> ) (ICAO)
CAMO	nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymo organizacija ( <i>continuing airworthiness management organisation</i> ) – Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014 Vc priedas (CAMO dalis)
CAO	išplėstinių teisių tinkamumą skraidyti užtikrinanti organizacija ( <i>combined airworthiness organisation</i> ) – Komisijos reglamento (ES) Nr. 1321/2014 Vd priedas (CAO dalis)
CC	keleivių salono įgula ( <i>cabin crew</i> ) – Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 V priedas (CC dalis)
CS	sertifikavimo specifikacija ( <i>certification specification</i> )
DAT	duomenų teikėjai ( <i>data providers</i> ) – Reglamento (ES) 2017/373 VII priedas
DR	deleguotasis reglamentas
DS	išsami specifikacija ( <i>detailed specification</i> )
DTO	deklaruotoji mokymo organizacija ( <i>declared training organisation</i> )

EASA	Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra
EASP	Europos aviacijos saugos programa
EASPG	Europos regiono aviacijos sistemos planavimo grupė ( <i>European Region Aviation System Planning Group</i> ) (ICAO)
ECCAIRS	Europos pranešimų apie avarijas ir incidentus sistemų koordinavimo centras ( <i>European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems</i> )
ECDC	Europos ligų prevencijos ir kontrolės centras
ECHA	Europos cheminių medžiagų agentūra
ECR	Europos centrinė saugykla ( <i>European Central Repository</i> )
EAA	Europos aplinkos agentūra
ELPA	Europos laisvosios prekybos asociacija
ENCASIA	Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklas ( <i>European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities</i> )
EPAS	Europos aviacijos saugos planas ( <i>European Plan for Aviation Safety</i> )
ATLPS	ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema
ES	Europos Sąjunga
EUR RASP	Europos regiono aviacijos saugos planas ( <i>European Regional Aviation Safety Plan</i> ) (ICAO)
EUR RESG	EUR regiono saugos ekspertų grupė ( <i>EUR Regional Expert Safety Group</i> ) (ICAO)
EUR/NAT	Europos / Šiaurės Atlanto (ICAO regioninis biuras)
EVT	vertinimo užduotis ( <i>evaluation task</i> ) Europos aviacijos saugos plane
FOAB	funkcinis oro erdvės blokas
FSTD	imituojamo skrydžio treniruoklis ( <i>flight simulation training device</i> )
GANP	Pasaulinis oro navigacijos planas ( <i>Global Air Navigation Plan</i> )
GASeP	Pasaulinis aviacijos saugumo planas ( <i>Global Aviation Security Plan</i> )

GASP	Pasaulinis aviacijos saugos planas ( <i>Global Aviation Safety Plan</i> ) (ICAO)
G-HRC	pasauliniu mastu nustatytos didelės rizikos įvykių kategorijos ( <i>global high-risk categories of occurrences</i> )
GM	rekomendacinė medžiaga ( <i>guidance material</i> )
IATA	Tarptautinė oro transporto asociacija
ICAO	Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija
ĮR	įgyvendinimo reglamentas
LUC	lengvosios UAS naudotojo pažymėjimas ( <i>light UAS operator certificate</i> )
MAB	valstybių narių patariamasis organas ( <i>Member States Advisory Body</i> )
MB	valdančioji taryba ( <i>Management Board</i> )
MST	valstybių narių užduotis ( <i>Member State task</i> ) Europos aviacijos saugos plane
NASP	nacionalinis aviacijos saugos planas
NKI	nacionalinė kompetentinga institucija
NCC	nekomerciniai skrydžiai sudėtingais varikliu varomais lėktuvais – Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 VI priedas (NCC dalis)
NoA	Aviacijos saugos analitikų tinklas ( <i>Network of Aviation Safety Analysts</i> )
21 dalis	Reglamento (ES) Nr. 748/2012 I priedas – orlaivio ir susijusių gaminių, dalių ir prietaisų, taip pat projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimas
145 dalis	Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 II priedas – techninės priežiūros organizacijos patvirtinimas
147 dalis	Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 IV priedas – reikalavimai techninės priežiūros mokymo organizacijoms
26 dalis	Reglamento (ES) 2015/640 I priedas – papildomos su skrydžiais susijusios tinkamumo skraidyti specifikacijos
66 dalis	Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 III priedas – už išleidimą atsakingi techninės priežiūros darbuotojai
AIS dalis	Reglamento (ES) 2017/373 VI priedas – oro navigacijos

	informacijos paslaugų teikėjams keliami specialieji reikalavimai
ARA dalis	Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 VI priedas – įgulos nariams taikomi institucijų reikalavimai
ARO dalis	Reglamento (ES) Nr. 965/2012 II priedas – institucijoms taikomi orlaivių naudojimo reikalavimai
ART dalis	Reglamento (ES) Nr. 452/2014 2 priedas – su leidimų išdavimu trečiųjų šalių oro vežėjams susiję reikalavimai institucijoms
ASM dalis	Reglamento (ES) 2017/373 X priedas – oro erdvės valdymo paslaugų teikėjams keliami specialieji reikalavimai
ATFM dalis	Reglamento (ES) 2017/373 IX priedas – oro eismo srautų valdymo paslaugų teikėjams keliami specialieji reikalavimai
ATM/ANS.AR dalis	Reglamento (ES) 2017/373 II priedas. Kompetentingoms institucijoms keliami reikalavimai. Paslaugų ir kitų ATM tinklo funkcijų priežiūra
ATM/ANS.OR dalis	Reglamento (ES) 2017/373 III priedas – bendrieji reikalavimai paslaugų teikėjams
ATS dalis	Reglamento (ES) 2017/373 IV priedas – oro eismo paslaugų teikėjams keliami specialieji reikalavimai
BFCL dalis	Reglamento (ES) 2018/395 III priedas – oro balionų skrydžio įgulos licencijavimo reikalavimai
BOP dalis	Reglamento (ES) 2018/395 II priedas – skrydžiai oro balionais
CAMO dalis	Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 Vc priedas – nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti valdymo organizacijos
CNS dalis	Reglamento (ES) 2017/373 VIII priedas – ryšių, navigacijos arba stebėjimo paslaugų teikėjams keliami specialieji reikalavimai
DAT dalis	Reglamento (ES) 2017/373 VII priedas – duomenų paslaugų teikėjams keliami specialieji reikalavimai
DEF dalis	Reglamento (ES) 2018/395 I priedas – apibrėžtys (oro balionai) Reglamento (ES) 2018/1976 I priedas – apibrėžtys (sklandytuvai)
FCL dalis	Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 I priedas – orlaivio įgulos narių licencijos
FPD dalis	Reglamento (ES) 2017/373 XI priedas – procedūrų planavimo paslaugų teikėjams keliami specialieji reikalavimai
M dalis	Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 I priedas – nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti reikalavimai

MED dalis	Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 IV priedas – reikalavimai dėl pilotų sveikatos pažymėjimų, keleivių salono įgulos narių sveikatos būklės tinkamumo, aviacijos medicinos gydytojų pažymėjimų ir bendrosios praktikos gydytojų bei profesinės sveikatos priežiūros specialistų kvalifikacijos
MET dalis	Reglamento (ES) 2017/373 V priedas – meteorologijos paslaugų teikėjams keliami specialieji reikalavimai
ML dalis	Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 Vb priedas – (lengvųjų orlaivių) nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti reikalavimai
NCC dalis	Reglamento (ES) Nr. 965/2012 VI priedas – nekomerciniai skrydžiai sudėtingais varikliu varomais lėktuvais
NCO dalis	Reglamento (ES) Nr. 965/2012 VII priedas – nekomerciniai skrydžiai kitais nei sudėtingais varikliu varomais orlaiviais
NM dalis	Reglamento (ES) 2017/373 XII priedas – tinklo valdytojui keliami specialieji reikalavimai
ORA dalis	Reglamento (ES) Nr. 1178/2011 VII priedas – įgulos nariams taikomi organizacijų reikalavimai
ORO dalis	Reglamento (ES) Nr. 965/2012 III priedas – organizacijoms taikomi orlaivių naudojimo reikalavimai
PERS dalis	Reglamento (ES) 2017/373 XIII priedas – paslaugų teikėjams keliami darbuotojų mokymo ir kompetencijos vertinimo reikalavimai
SAO dalis	Reglamento (ES) 2018/1976 II priedas – skrydžiai sklandytuvais
SFCL dalis	Reglamento (ES) 2018/1976 III priedas – sklandytuvų skrydžio įgulos licencijavimo reikalavimai
SPA dalis	Reglamento (ES) Nr. 965/2012 V priedas – specialieji patvirtinimai
SPO dalis	Reglamento (ES) Nr. 965/2012 VIII priedas – specialieji skrydžiai
T dalis	Reglamento (ES) Nr. 1321/2014 Va priedas – ES oro vežėjų arba oro vežėjų ES rezidentų naudojamų trečiojoje valstybėje registruotų orlaivių nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti
TCO dalis	Reglamento (ES) Nr. 452/2014 I priedas – trečiųjų valstybių oro vežėjai
PCG	Programų koordinavimo grupė ( <i>Programme Coordination Group</i> ) (ICAO)
MTI	moksliniai tyrimai ir inovacijos

REACH	cheminių medžiagų registracija, įvertinimas, autorizacija ir apribojimai
RES	mokslinių tyrimų užduotis ( <i>research task</i> ) Europos aviacijos saugos plane
RMT	taisyklių nustatymo užduotis ( <i>rulemaking task</i> ) Europos aviacijos saugos plane
RSOO	Regioninė saugos priežiūros organizacija ( <i>Regional Safety Oversight Organisation</i> )
SAB	suinteresuotųjų subjektų patariamasis organas ( <i>Stakeholders Advisory Body</i> )
SAFA	užsienio valstybių orlaivių saugos įvertinimas ( <i>Safety Assessment of Foreign Aircraft</i> )
SARP	Standartai ir rekomenduojama praktika ( <i>Standards and Recommended Practices</i> ) (ICAO)
SERA	standartizuotos Europos skrydžių taisyklės ( <i>Standardised European Rules of the Air</i> ) – Reglamentas (ES) Nr. 923/2012
BED	Bendras Europos dangus
SESAR	Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programa ( <i>Single European Sky ATM Research</i> )
SIA	saugos tyrimų institucija ( <i>safety investigation authority</i> )
SIB	saugos informacijos biuletenis ( <i>safety information bulletin</i> )
SVS	saugos valdymo sistema ( <i>safety management system, SMS</i> )
VASP	valstybinis aviacijos saugos planas ( <i>State Plan for Aviation Safety, SPAS</i> )
SPI	saugos užtikrinimo veiksmingumo rodiklis ( <i>safety performance indicator</i> )
SPN	Saugos skatinimo tinklas ( <i>Safety Promotion Network</i> )
SPT	saugos skatinimo užduotis ( <i>safety promotion task</i> ) Europos aviacijos saugos plane
SRIS	Saugos rekomendacijų informacinė sistema ( <i>Safety Recommendations Information System</i> )
SRV	saugos rizikos valdymas ( <i>safety risk management, SRM</i> )
VSP	valstybinė saugos programa ( <i>State Safety Programme, SSP</i> )

SSPIA	valstybinės saugos programos įgyvendinimo vertinimas ( <i>State Safety Programme Implementation Assessment</i> )
SYS 2.0	Standartizacijos patikrinimas srityje „Sisteminės įgalinimo valdyti saugą priemonės“ ( <i>Systemic enablers for safety management, SYS</i> ). „2.0“ reiškia II etapą, kuriuo pradinio patikrinimo sritis išplečiama apimant veiksmingo valstybinių saugos programų ir valstybinių aviacijos saugos planų įgyvendinimo vertinimą.
TCO	trečiosios valstybės oro vežėjas ( <i>third-country operator</i> )
TeB	techninis organas ( <i>technical body</i> ) – valstybių narių patariamojo organo padalinys
TeC	techninis komitetas ( <i>technical committee</i> ) – suinteresuotųjų subjektų patariamojo organo padalinys
SESV	Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo
UAS	bepiločių orlaivių sistema ( <i>unmanned aircraft system</i> )
USOAP	Visuotinė saugos priežiūros audito programa ( <i>Universal Safety Oversight Audit Programme</i> ) (ICAO)
USSP	sistemos „U-space“ paslaugų teikėjas ( <i>U-space service provider</i> )