

Aviacijos sauga, EASA ir bepiločiams orlaiviams taikomos taisyklės. Taryba susitarė dėl savo pozicijos



2016 m. gruodžio 1 d. Taryba susitarė dėl bendro požiūrio dėl peržiūrėtų bendrų saugos taisyklių civilinės aviacijos srityje ir naujų Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (toliau – EASA) įgaliojimų. Reglamento projekte pateikiamos pirmosios ES masto taisyklės, reikalingos tam, kad civiliniai bepiločiai orlaiviai galėtų saugiai skraidyti Europos oro erdvėje.

Šiuo **EASA pagrindiniu reglamentu** sudaromos sąlygos tam, kad ES aviacijos sektorius toliau saugiai vystytųsi ateityje. Juo nustatomos sąlygos, kuriomis aviacijos pramonė gali klestėti ir išlikti konkurencinga bei novatoriška pasaulinėje rinkoje. Taisyklių pakeitimai būtini siekiant atsižvelgti į tai, kad per ateinančius 20 metų ES oro eismas turėtų suintensyvėti 50 %, ir suteikti aviacijos sektoriui galimybę būti pasirengusiam susidurti su stipria pasauline konkurencija.

„Civilinės aviacijos reforma yra svarbus pokytis siekiant, kad aviacijos pramonė būtų konkurencinga, novatoriška ir atspari ateityje. Palankiai vertinu tai, kad taisyklės yra proporcingos rizikai ir kad mes suteikiame galimybę aviacijos sektoriuje atsižvelgti į inovacijas ir būsimus pokyčius, pavyzdžiui, bepiločius orlaivius. Mes taip pat sudarome sąlygas sutelkti valstybių narių išteklius ir dalytis jais, nes tai yra itin svarbu siekiant skleisti praktinę patirtį.“

Slovakijos transporto, statybų ir regionų vystymosi ministras Ārpādas Ērsekas

Inovacijų skatinimas taikant proporcingesnę reglamentavimą saugos srityje

Reformos rezultatas – proporcingos ir rizika grindžiamos taisyklės, kuriomis sumažinamas biurokratizmas ir skatinamos inovacijos, kartu pripažįstant, kad rizika įvairiuose civilinės aviacijos sektoriuose yra skirtinga. Mažesnės rizikos orlaiviams, pavyzdžiui, sraigtasparniams arba lengviems sportiniams orlaiviams, bus taikomos paprastesnės ir pigesnės patvirtinimo procedūros nei komercinės aviacijos orlaiviams.

Bepiločiams orlaiviams taikomos taisyklės, kuriomis užtikrinama sauga, saugumas ir privatumas

Bepiločiams orlaiviams taikomomis ES masto taisyklėmis bus nustatyti **pagrindiniai principai** siekiant užtikrinti saugą, saugumą ir privatumą. Bus užtikrintas teisinis tikrumas šioje sparčiai augančios pramonės srityje, kurioje veikia daug mažų ir vidutinių įmonių bei pradedančiųjų įmonių.

Dėl saugumo priežasčių taisyklės taikomos visiems bepiločiams orlaiviams: nuo mažų vos kelis gramus sveriančių „žaisliukų“ iki didelių nepilotuojamų orlaivių, kurie gali būti tokie pat sunkūs ir skristi taip pat greitai kaip lėktuvai. Šiuo metu ES yra kompetentinga reglamentuoti daugiau nei 150 kg sveriančius nepilotuojamus orlaivius, o lengvesniems bepiločiams orlaiviams taikomos nacionalinės taisyklės.

Kadangi su bepiločių orlaivių veikla susijusi rizika yra labai skirtinga, taisyklės turėtų būti proporcingos. Visų pirma šiomis

taisyklėmis turėtų būti atsižvelgiama į tai, kokio masto pavojus galėtų kilti kitiems oro eismo dalyviams ar žemėje esantiems žmonėms. Didesnį pavojų kelianti veikla turės būti sertifikuojama, o mažiausią riziką keliantys bepiločiai orlaiviai turėtų atitikti tik įprastų ES rinkos priežiūros mechanizmų reikalavimus.

Kalbant apie aplinkos apsaugą, bepiločiams orlaiviams taip pat turės būti taikomos triukšmą ir išmetamo CO₂ kiekį reglamentuojančios taisyklės, kaip ir visiems kitiems orlaiviams.

Remdamasi šiais principais **EASA parengs išsamesnes bepiločiams orlaiviams taikomas taisykles**, kurios bus išdėstytos Komisijos įgyvendinimo akte. Tokiu būdu bus lengviau jas atnaujinti prisitaikant prie technologijų plėtros. EASA jau yra paskelbusi reglamento dėl belipočių orlaivių prototipą.

Įgyvendinimo priemonės turėtų būti grindžiamos valstybių narių geriausia praktika ir jomis turėtų būti atsižvelgiama į valstybių narių vietos ypatumus, pavyzdžiui, gyventojų tankį. Valstybės narės taip pat turės teisę riboti bepiločių orlaivių veiklą, pavyzdžiui, dėl saugumo, privatumo, duomenų apsaugos ar aplinkos apsaugos priežasčių, taip, kaip turi teisę riboti bet kokią kitokio pobūdžio oro veiklą.

Kiti pasiūlymo aspektai

Naujosiomis taisyklėmis bus stiprinamas ES valstybių, Komisijos ir EASA bendradarbiavimas **saugumo klausimais, susijusiais su civiline aviacija**, pavyzdžiui, kibernetiniu saugumu ir skrydžiais virš konfliktų zonų. EASA teiks techninę pagalbą tokiose srityse, kuriose sauga ir saugumas priklauso vienas nuo kito, atsižvelgiant į tai, kad grynai nacionalinio saugumo klausimai priklauso valstybių narių kompetencijai. Kalbant apie EASA **biudžetą**, pirminis pasiūlymas maršrutų rinkliavas pridėti kaip naują finansavimo šaltinį sukėlė susirūpinimą išlaidų neutralumo atžvilgiu ir dėl to, kad gali kilti teisinių bei praktinių sunkumų. Todėl neturi būti daroma EASA finansavimo pakeitimų. Pagal dabartinę sistemą 70 % EASA finansavimo sudaro lėšos iš pramonės sektoriaus, o likusi dalis sumokama iš ES biudžeto. Be to, neturėtų būti sukurta naujo **priežiūros** mechanizmo, taip EASA sudarant sąlygas priimti kai kurias priežiūros užduotis. Į galimą poreikį spręsti saugos trūkumo problemas atsižvelgiama taikant kitas priemones, pavyzdžiui, kuo geriau panaudojant turimus išteklius: sutelkiant nacionalinius ekspertus arba atliekant bendrą priežiūrą, kurią vykdo kelios nacionalinės kompetentingos valdžios institucijos. Be to, valstybės narės turės galimybę **sutelkti savo išteklius ir jais dalytis** susiburdamos, jei pageidauja, į ne didesnę kaip penkių dalyvių grupę oro vežėjui prižiūrėti.

Kaip šis pasiūlymas taps teisės aktu?

Šis bendras požiūris bus Tarybos pozicija derybose su Europos Parlamentu. Kad teisės aktas būtų priimtas, abi institucijos turi susitarti.

- [Civilinės aviacijos saugos reglamentavimas. Bendras požiūris](#)

Press office - General Secretariat of the Council of the EU
Rue de la Loi 175 - B-1048 BRUSSELS - Tel.: +32 (0)2 281 6319
press@consilium.europa.eu - www.consilium.europa.eu/press