EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 28.9.2022.
COM(2022) 486 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o izvršavanju ovlasti za donošenje delegiranih akata dodijeljenih Komisiji u skladu s Uredbom (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o izvršavanju ovlasti za donošenje delegiranih akata dodijeljenih Komisiji u skladu s Uredbom (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91

1. UVOD

Uredbom (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća *o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91*[1] utvrđena je pravna osnova za osnivanje EASA-e, utvrđene su ovlasti EASA-e i područje primjene općih zahtjeva u pogledu sigurnosti zračnog prometa. Uredbom su obuhvaćeni elementi usmjereni na poboljšanje performansi zrakoplovnog sustava Europske unije.

Člankom 128. stavkom 2. Uredbe (EU) 2018/1139 Europskoj komisiji dodjeljuje se ovlast za donošenje delegiranih akata u kojima se detaljno opisuje kako ispuniti bitne zahtjeve iz te uredbe.

U skladu s člankom 128. stavkom 2. Uredbe (EU) 2018/1139 Europska komisija ovlaštena je za donošenje delegiranih akata iz:

- članka 19.: plovidbenost i zaštita okoliša
- članka 28.: posada zrakoplova
- članka 32.: letačke operacije
- članka 39.: aerodromi
- članka 47.: ATM/ANS
- članka 54.: kontrolori zračnog prometa
- članka 58.: bespilotni zrakoplovi
- članka 61.: zrakoplovi koje na letovima u Uniju te unutar i iz nje upotrebljava operator iz treće zemlje
- članka 62. stavka 13.: certifikacija, nadzor i osiguravanje provedbe propisa
- članka 68. stavka 3.: priznavanje certifikata trećih zemalja
- članka 84. stavka 4.: novčane kazne i periodični penali
- članka 105.: ovlasti Žalbenog odbora

[1] SL L 212, 22.8.2018., str. 1.

- članka 106.: članovi Žalbenog odbora.

2. PRAVNA OSNOVA IZVJEŠĆA

Sastavljanje ovog izvješća obvezno je na temelju članka 128. stavka 2. Uredbe (EU) 2018/1139.

U skladu s tim člankom, Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina, dakle prije 11. prosinca 2022.

3. IZVRŠAVANJE DELEGIRANJA OVLASTI

3.1. Izvršavanje delegiranih ovlasti od strane Europske komisije

Europska komisija iskoristila je delegiranje ovlasti u sljedećim područjima:

- 2019.
  a) sustavi bespilotnih zrakoplova; i
  b) zaštita okoliša
- 2020.
  a) početna plovidbenost;
  b) certificiranje pilota u trećim zemljama;
  c) sustavi bespilotnih zrakoplova;
  d) usluge upravljanja postupcima na stajanci;
  e) zajednički europski sustav klasifikacije rizika; i
  f) sigurnost uzletno-sletnih staza i zrakoplovni podaci
- 2021.
  a) početna plovidbenost
  b) upućivanja na odredbe ICAO-a u Uredbi (EU) 2018/1139;
- 2022.
  a) početna plovidbenost;
  b) operacije u svim vremenskim uvjetima

Do dana izrade ovog izvješća Komisija je donijela 13 delegiranih uredbi od stupanja na snagu članka 128. stavka 2. Uredbe (EU) 2018/1139 11. rujna 2018.

3.2. Donesene delegirane uredbe

a) Komisija je 12. ožujka 2019. donijela Delegiranu uredbu br. 2019/945[2]. Ta Uredba sadržava tehničke zahtjeve za klase UAS-ova i e-identifikaciju sustava bespilotnih zrakoplova te za operatore sustava bespilotnih zrakoplova iz trećih zemalja. Konkretno, tom se Uredbom definira novo zakonodavstvo EU-a o usklađivanju koje će UAS-ovi

[2] Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/945 od 12. ožujka 2019. o sustavima bespilotnih zrakoplova i o operatorima sustava bespilotnih zrakoplova iz trećih zemalja (SL L 152, 11.6.2019., str. 1.).

kojima se upravlja u „otvorenoj kategoriji" morati poštovati te uvjeti za operacije UAS-ova koje provodi operator iz treće zemlje. Sukladnost se dokazuje stavljanjem oznake CE i klase UAS-a na UAS ako ispunjava bitne tehničke zahtjeve. Ta bi Uredba trebala pomoći da se riješe problemi u pogledu sigurnosti, privatnosti, zaštite podataka i zaštite okoliša koji zabrinjavaju građane. Očekuje se da će se povećati razina sigurnosti operacija UAS-ova, uskladiti zakonodavstvo među državama članicama EU-a i stvoriti tržište EU-a kojim će se smanjiti troškovi UAS-ova i omogućiti prekogranične operacije.

b) Komisija je 12. ožujka 2019. donijela Delegiranu uredbu br. 2019/897[3]. Ta se Uredba odnosi na uključivanje provjere sukladnosti temeljene na riziku u Prilog I. Uredbi (EU) br. 748/2012[4] (Part 21.) kako bi se poboljšala djelotvornost, transparentnost i predvidljivost postupka certifikacije. Obuhvaća određene kriterije za odabir kako bi se moglo utvrditi koje bi dokazivanje sukladnosti trebala provjeriti EASA. Uz to, tom se Uredbom predviđa mogućnost da organizacije za proizvodnju svojim nadležnim tijelima podnesu zahtjev za izuzeće od zahtjeva za zaštitu okoliša za određene motore ili zrakoplove. Ta mogućnost izuzeća temelji se na zahtjevima u pogledu zaštite okoliša iz Priloga 16. Čikaškoj konvenciji. Tom se uredbom također ispravljaju neke nedosljednosti između Uredbe (EU) br. 748/2012 i Uredbe (EU) 2018/1139 u pogledu sadržaja osnove certifikacije tipa i postupka obavješćivanja.

c) Komisija je 28. siječnja 2020. donijela Delegiranu uredbu br. 2020/570[5]. Ta se Uredba odnosi na izmjenu i ispravak Uredbe (EU) br. 748/2012 (dio 21.) radi usklađivanja pravila o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja s Uredbom (EU) br. 1321/2014[6]. Konkretnije, budući da se odredbe o svjedodžbama o plovidbenosti, odobrenjima projekta popravka i dozvolama za letenje iz Priloga I. (Part 21.) Uredbi (EU) br. 748/2012 odnose samo na Prilog I. (dio M) Uredbi (EU) br. 1321/2014, taj Prilog I. (Part-21.) Uredbi (EU) br. 748/2012 je izmijenjen kako bi se njegove odredbe prilagodile novoj strukturi prilogâ Uredbi (EU) br. 1321/2014.

---

[3] Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/897 od 12. ožujka 2019. o izmjeni Uredbe (EU) br. 748/2012 s obzirom na uključivanje provjere sukladnosti temeljene na riziku u Prilog I. i izvedbi zahtjeva u pogledu zaštite okoliša (SL L 146, 5.6.2019, str. 116.).

[4] Uredba Komisije (EU) br. 748/2012 od 3. kolovoza 2012. o utvrđivanju provedbenih pravila za certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju zrakoplova i s njima povezanih proizvoda, dijelova i uređaja te za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija (SL L 224, 21.8.2012., str. 1.).

[5] Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/570 od 28. siječnja 2020. o izmjeni i ispravku Uredbe (EU) br. 748/2012 u pogledu usklađivanja pravila o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja s Uredbom (EU) br. 1321/2014 (SL L 132, 27.4.2020, str.1.).

[6] Uredba Komisije (EU) br. 1321/2014 od 26. studenoga 2014. o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o odobravanju organizacija i osoblja uključenih u te poslove (SL L 362, 17.12.2014., str. 1.).

d) Komisija je 4. ožujka 2020.[7] donijela Delegiranu uredbu (EU) 2020/723. Ta se Uredba odnosi na prihvaćanje certifikata i druge dokumentacije kojima se potvrđuje usklađenost s pravilima civilnog zrakoplovstva izdanima u skladu sa zakonima treće zemlje, uz istodobno osiguravanje razine sigurnosti koja je jednakovrijedna onoj predviđenoj u Uredbi (EU) 2018/1139, uključujući uvjete i postupke za postizanje i održavanje potrebnog povjerenja u regulatorne sustave trećih zemalja. U skladu s Uredbom (EU) br. 1178/2011[8] u kojoj su navedeni uvjeti za prihvaćanje dozvola iz trećih zemalja, države članice sada mogu (pod određenim uvjetima) prihvatiti dozvolu pilota izdanu u trećoj zemlji ili se imatelju takve dozvole izdane u trećoj zemlji ona može priznati pri podnošenju zahtjeva za dozvolu. To se priznavanje trenutačno određuje na temelju preporuke odobrene organizacije za osposobljavanje. Tom se Uredbom uvode „prijavljene organizacije za osposobljavanje" i ažuriraju pravila o prihvaćanju dozvola iz trećih zemalja kako bi se tim organizacijama omogućilo da priznaju imatelje dozvola iz trećih zemalja koji podnose zahtjev za dozvolu izdanu u skladu s pravnim okvirom Unije.

e) Komisija je 27. travnja 2020. donijela Delegiranu uredbu br. 2020/1058[9]. Tom se Uredbom unose dva standardna scenarija (STS) u Dodatak 1. Prilogu Uredbi (EU) 2019/947 u kojima se utvrđuju uvjeti pod kojima operatori UAS-ova mogu započeti rad nakon što nadležnom tijelu podnesu izjavu. Uz to, u Prilog Uredbi (EU) 2019/945 unose se dva nova dijela, uključujući tehničke zahtjeve koje UAS-ovi moraju ispuniti kako bi mogli raditi u STS-ovima, te se uspostavljaju dvije nove klase UAS-ova – klase C5 i C6. Uvjeti za provedbu STS-ova temelje se na iskustvu u radu nekih država članica i potvrđeni su primjenom procjene rizika za posebne operacije (SORA).

f) Komisija je 9. lipnja 2020. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2020/1234[10]. Tom se Uredbom utvrđuju zahtjevi tijela za certifikaciju i nadzor pružatelja usluga upravljanja postupcima na stajanci, zahtjevi za njihovu organizaciju, operativni zahtjevi za stajanku te zahtjevi u pogledu osposobljavanja osoblja uključenog u pružanje usluga upravljanja postupcima na stajanci. Cilj je te Uredbe ispuniti zahtjeve za operacije aerodroma integriranjem operacija na stajanci i omogućiti pružateljima usluga upravljanja postupcima na stajanci da nude svoje usluge na različitim aerodromima i u različitim državama članicama bez potrebe za više certifikata.

---

[7] Delegirana Uredba Komisije (EU) 2020/723 od 4. ožujka 2020. o utvrđivanju detaljnih pravila u pogledu priznavanja certifikata pilota izdanih u trećim zemljama i o izmjeni Uredbe (EU) br. 1178/2011 (SL L 170, 2.6.2020., str. 1.).

[8] Uredba Komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. studenoga 2011. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 311, 25.11.2011., str. 1.).

[9] Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/1058 od 27. travnja 2020. o izmjeni Delegirane uredbe (EU) 2019/945 u pogledu uvođenja dviju novih klasa sustava bespilotnih zrakoplova (SL L 232, 20.7.2020., str.1.).

[10] Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/1234 od 9. lipnja 2020. o izmjeni Uredbe (EU) br. 139/2014 u pogledu uvjeta i postupaka u vezi s izjavom organizacija odgovornih za pružanje usluga upravljanja postupcima na stajanci (SL L 282, 31.8.2020., str.1.).

g) Komisija je 6. listopada 2020. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2020/2034[11]. Tom se Uredbom utvrđuje zajednički europski sustav klasifikacije rizika (ERCS) za utvrđivanje sigurnosnog rizika događaja. U Uredbi su predviđena dva koraka; korak 1. je povezan s utvrđivanjem vrijednosti varijabli: ozbiljnost i vjerojatnost, a korak 2. s ocjenjivanjem sigurnosnog rizika u matrici ERCS-a na temelju dviju utvrđenih vrijednosti varijabli. Uz pomoć te uredbe ERCS bi trebao olakšati integrirani i usklađeni pristup upravljanju rizicima u cijelom Europskom zrakoplovnom sustavu i stoga omogućiti nadležnim tijelima država članica i Agenciji da se na usklađen način usredotoče na poboljšavanje sigurnosti u okviru Europskog plana za sigurnost zračnog prometa iz članka 6. Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća.

h) Komisija je 8. listopada 2020. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2020/2148[12]. Očekuje se da će se tom Uredbom ublažiti sigurnosni rizici povezani sa sigurnošću uzletno-sletnih staza iz perspektive aerodroma, s naglaskom na sprečavanje neodobrenih upada na uzletno-sletnu stazu te na procjenu stanja površine uzletno-sletne staze i izvješćivanje o njoj. U njoj su uređena pitanja kao što su sudari na tlu, konfiguracija uzletno-sletne staze, događaji povezani sa stranim predmetima, kao i održavanje kolničke konstrukcije uzletno-sletne staze. Tom se Uredbom uvode novi organizacijski i operativni zahtjevi iz Uredbe (EU) br. 139/2014[13] koji se temelje na odredbama ICAO-a koje se uglavnom nalaze u prilozima 14. i 15. te na sigurnosnim preporukama koje su određene države članice uputile EASA-i. Nadalje, tom se Uredbom predlažu izmjene okvira za rad vozila na aerodromima, uključujući izdavanje odobrenja vozačima i sukladnost vozila koja prometuju na manevarskoj površini s određenim sigurnosnim preduvjetima, kako bi se osigurala sigurnost uzletno-sletnih staza. S time je povezan i prijedlog novog zahtjeva u pogledu komunikacija, kao i prijedlog za kontrolu pješaka na aerodromu. Uz to, ta Uredba uključuje sve potrebne zahtjeve za potporu primjeni novog globalnog formata za izvješćivanje (GRF) stanja površine uzletno-sletne staze, uključujući promjene sadržaja obrazaca METAR i SNOWTAM te posebnog izvješća iz zraka. Očekuje se da će se tom uredbom poboljšati sigurnost smanjenjem broja događaja povezanih sa sigurnošću uzletno-sletnih staza iz perspektive aerodroma te poboljšati usklađenost uvođenjem novih zajedničkih zahtjeva koji trenutačno ne postoje. Uredbom se osigurava usklađenost postojećeg regulatornog okvira EU-a za zračne luke s relevantnim odredbama ICAO-a povezanima s aerodromima iz priloga 14. i 15., PANS-ATM-a i PANS-Aerodroma.

---

[11] Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/2034 od 6. listopada 2020. o dopuni Uredbe (EU) br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu zajedničkog europskog sustava klasifikacije rizika (SL L 416, 11.12.2020., str. 1.).

[12] Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/2148 od 8. listopada 2020. o izmjeni Uredbe (EU) br. 139/2014 u pogledu sigurnosti uzletno-sletnih staza i zrakoplovnih podataka (SL L 428, 18.12.2020., str.10.).

[13] Uredba Komisije (EU) br. 139/2014 od 12. veljače 2014. o utvrđivanju zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s aerodromima u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 44, 14.2.2014., str. 1.).

i) Komisija je 21. prosinca 2020. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2021/699[14]. Predmet te uredbe su sigurnosni rizici povezani s pojavama starenja strukture velikih aviona. Ti rizici uključuju zamor osnovnog projekta, široko rasprostranjena oštećenja zbog zamora (WFD), koroziju, zamor zbog izmjena i popravaka te nastavak rada s opasnim razinama pucanja zbog zamora. Očekuje se da će se tom uredbom osigurati da nositelji odobrenja projekta ili podnositelji zahtjeva za certifikate tipa (TC), dopunske certifikate tipa (STC), izmjene projekta i odobrenja za popravke proizvedu potrebne podatke, postupke, upute i priručnike povezane sa zatajenjima ostarjelih struktura zbog korozije i zamora te da ih stave na raspolaganje onima koji moraju raditi u skladu s njima (operatori). Očekuje se i da će se tom uredbom ublažiti rizici povezani s nesigurnošću statusa uputa za kontinuiranu plovidbenost (ICA) i tako ukloniti mogućnosti za različito tumačenje pravila, što dovodi do razlika u upotrebi ICA-a i mogućih sigurnosnih rizika. Kako bi se to postiglo, u toj se uredbi pojašnjava da je ICA dio certifikata tipa (TC) te se spaja zahtjeve povezane s vođenjem evidencije, priručnicima i ICA-om u različitim poddijelovima u jedan zahtjev (u poddijelu A). Očekuje se da će se tom uredbom poboljšati usklađenost ICA-a među nositeljima odobrenja projekta u pogledu identifikacije, odobravanja, formatiranja i dostupnosti ICA-e za krajnje korisnike te osigurati da se ti sigurnosni rizici ublaže i za postojeće i za buduće flote velikih aviona.

j) Komisija je 7. travnja 2021. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2021/1087[15] i Delegiranu uredbu (EU) 2021/1088[16]. Tim se dvjema uredbama regulatorni okvir EU-a usklađuje sa standardima i preporučenim praksama ICAO-a iz Priloga 16. Čikaškoj konvenciji. U veljači 2019. Odbor ICAO-a za zaštitu okoliša u zrakoplovstvu (CAEP) predložio je poboljšanja i ažuriranja postojećih SARP-ova koji se odnose na buku, emisije zrakoplovnih motora i emisije CO2 iz aviona, uključujući nove regulatorne razine emisija nehlapljivih čestica iz motora zrakoplova. Vijeće ICAO-a donijelo je konačne izmjene 11. ožujka 2020.[17] Dakle, tim se uredbama mijenjaju članak 9. „Bitni zahtjevi" Uredbe (EU) 2018/1139, članak 9. „Proizvodne organizacije" Uredbe Komisije (EU) br. 748/2012 i njezin Prilog I. (Part 21.). Očekuje se da će se tim uredbama osigurati visoka i ujednačena razina zaštite okoliša te jednaki uvjeti za sve sudionike u zrakoplovnom sektoru.

k) Komisija je 10. prosinca 2021. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2022/201[18]. Tom se Uredbom uspostavlja okvir sustava upravljanja sigurnošću (SMS) za projektne i

---

[14] Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/699 od 21. prosinca 2020. o izmjeni i ispravku Uredbe (EU) br. 748/2012 u pogledu uputa za kontinuiranu plovidbenost, proizvodnje dijelova za upotrebu tijekom održavanja i uzimanja u obzir aspekata ostarjelih zrakoplova tijekom certificiranja, SL L 145, 28.4.2021., str. 1.
15 Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1087 od 7. travnja 2021. o izmjeni Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu ažuriranja upućivanja na odredbe Čikaške konvencije SL L 236, 5.7.2021., str. 1.
[16] Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1088 od 7. travnja 2021. o izmjeni Uredbe (EU) br. 748/2012 u pogledu ažuriranja upućivanja na zahtjeve za zaštitu okoliša, SL L 236, 5.7.2021., str. 3.
[17] Na petom sastanku 219. zasjedanja.
[18] Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/201 od 10. prosinca 2021. o izmjeni Uredbe (EU) br. 748/2012 u pogledu sustava upravljanja i sustava izvješćivanja o događajima koje trebaju uspostaviti projektne i proizvodne organizacije kao i postupaka koje primjenjuje Agencija i o ispravku te uredbe, SL L 33, 15.2.2022., str. 7.

proizvodne organizacije (Part 21.) te organizacije za održavanje (Part 145.) – preostala dva područja za koja Prilog 19. ICAO-a još nije u potpunosti prenesen u regulatorni okvir EU-a. Uz to, u Prilogu II. „Bitni zahtjevi u pogledu plovidbenosti" Uredbi (EU) 2018/1139 projektne i proizvodne organizacije te organizacije za održavanje izričito se pozivaju da uspostave i održavaju sustav upravljanja (MS) uključujući upravljanje sigurnosnim rizicima te da rade na cilju kontinuiranog poboljšavanja sigurnosti tog sustava, što se podupire i uspostavom sustava izvješćivanja o događajima. Uspostavom takvog okvira država članica sigurnost zračnog prometa poboljšat će se a) uspostavom sigurnosnih politika i ciljeva povezanih s dostatnim resursima, b) sustavnim utvrđivanjem opasnosti i sustavom upravljanja rizikom; c) sustavima za osiguravanje sigurnosti, uzimajući u obzir rezultate organizacija u pogledu sigurnosti i d) promicanjem sigurnosti i komunikacijama. Ta je Uredba u skladu s regulatornim konceptom država članica uspostavljenim za druga područja, kao što su letačke operacije ili aerodromi, ili za organizacije za vođenje kontinuirane plovidbenosti (dio CAMO). Usklađivanjem odredbi država članica u svim područjima zrakoplovstva osigurat će se da organizacije koje moraju poštovati nekoliko zahtjeva država članica u različitim područjima mogu provesti zahtjeve jedne države članice te da nadležna tijela koja nadziru različite organizacije u različitim područjima mogu planirati i organizirati svoje aktivnosti nadzora na temelju istih regulatornih načela.

l) Komisija je 14. prosinca 2021. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2022/208[19]. Cilj je te Uredbe modernizirati regulatorni okvir EU-a za zrakoplovstvo koji se primjenjuje na operacije u svim vremenskim uvjetima (AWO) i osposobljavanje letačkih posada kako bi se osigurala najviša razina sigurnosti i istodobno omogućilo povećanje učinkovitosti na temelju najnovijih tehnoloških postignuća. U pogledu AWO-ova tom se Uredbom utvrđuje odgovarajuća ravnoteža između načela koja se temelje na performansama i preskriptivnih načela ovisno o vrsti letačkih operacija. Pravila ne ovise o tehnologiji i mogu se prilagoditi budućim promjenama. U Uredbi su obuhvaćene sve relevantne discipline i na koordiniran način ažurirana pravila relevantna za AWO u područjima letačkih operacija, članova posade zrakoplova i aerodroma. Kad je riječ o osposobljavanju letačke posade, tom se Uredbom poboljšavaju postojeći obvezni zahtjevi u pogledu osposobljavanja posade i provjera za zračne prijevoznike. Obuhvaća početno i periodično osposobljavanje i provjere, uvjete za operacije na više od jednog tipa ili varijante zrakoplova, prihvaćanje prethodnog osposobljavanja i provjera od strane nekomercijalnih operatora te višepilotne operacije jednopilotnih certificiranih helikoptera. Očekuje se da će se tom Uredbom na troškovno učinkovit način povećati i održati sigurnost, smanjiti regulatorno opterećenje, povećati troškovna učinkovitost, poboljšati usklađenost u pogledu AWO-a (npr. sa Saveznom upravom za zrakoplovstvo) i u najvećoj mogućoj mjeri prenijeti standarde i preporučene prakse (SARP-ove) ICAO-a.

[19] Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/208 od 14. prosinca 2021. o izmjeni Uredbe (EU) br. 139/2014 u pogledu zahtjeva za operacije u svim vremenskim uvjetima, SL L 35, 17.2.2022., str. 1.

Komisija se prije donošenja svih gore spomenutih delegiranih akata savjetovala sa stručnjacima država članica i predstavnicima Europskog parlamenta.

NAPOMENA: *Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/1358 od 2. lipnja 2022. o izmjeni Uredbe (EU) br. 748/2012 u pogledu provedbe proporcionalnijih zahtjeva za zrakoplove koji se koriste za sportsko i rekreacijsko zrakoplovstvo (Part 21. Light)* donesena je 2. lipnja 2022. i sada je dva mjeseca ispituju Europski parlament i Vijeće. Tom se uredbom predviđa blaži pristup certificiranju zrakoplova općeg zrakoplovstva i uvodi mogućnost podnošenja izjave o sukladnosti projekta kao alternative certifikaciji. Njome se predviđa i mogućnost dokazivanja sposobnosti projektiranja i proizvodnje putem izjave umjesto odobrenja, a za određene niskorizične proizvodne aktivnosti dokazivanje proizvodnih kapaciteta uopće nije potrebno. Očekuje se da će se prepreke ulasku u europski regulatorni sustav smanjiti uz istodobno održavanje sigurnosti zračnog prometa i omogućiti lakši razvoj novih tipova zrakoplova.

4. ZAKLJUČAK I IZGLEDI ZA BUDUĆNOST

Komisija je iskoristila svoje ovlasti za donošenje svih navedenih delegiranih uredbi s ciljem poboljšanja sigurnosti zračnog prometa u gotovo svakom operativnom području propisanom Uredbom (EU) 2018/1139.

Komisija poziva Europski parlament i Vijeće da prime ovo izvješće na znanje.

Komisija planira i u budućnosti koristiti svoje delegirane ovlasti za daljnju provedbu Uredbe (EU) 2018/1139.