EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 28.9.2022
COM(2022) 486 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov, prenesenega na Komisijo v skladu z Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov, prenesenega na Komisijo v skladu z Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91

1. UVOD

Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta *o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91*[1] določa pravno podlago za ustanovitev Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA), opredeljuje pristojnosti agencije EASA in določa obseg skupnih zahtev za varnost v letalstvu. Uredba zajema elemente, namenjene izboljšanju uspešnosti letalskega sistema Evropske unije.

S členom 128(2) Uredbe (EU) 2018/1139 je na Evropsko komisijo preneseno pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, ki podrobno določajo, kako izpolniti ključne zahteve iz navedene uredbe.

Evropska komisija je v skladu s členom 128(2) Uredbe (EU) 2018/1139 pooblaščena za sprejemanje delegiranih aktov iz:

- člena 19: plovnost in varstvo okolja,
- člena 28: letalska posadka,
- člena 32: operacije v zraku,
- člena 39: aerodromi,
- člena 47: upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa (ATM/ANS),
- člena 54: kontrolorji zračnega prometa,
- člena 58: brezpilotni zrakoplovi,
- člena 61: zrakoplovi, ki jih na letih v Unijo, znotraj Unije ali iz nje uporablja operator tretje države,
- člena 62(13): certificiranje, nadzor in izvrševanje,
- člena 68(3): priznavanje certificiranja tretjih držav,
- člena 84(4): globe in periodične denarne kazni,
- člena 105: pooblastila odbora za pritožbe,

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

- člena 106: člani odbora za pritožbe.

2. PRAVNA PODLAGA ZA POROČILO

To poročilo se zahteva v skladu s členom 128(2) Uredbe (EU) 2018/1139.

Komisija v skladu s tem členom najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja, torej pred 11. decembrom 2022, pripravi poročilo o prenosu pooblastila.

3. IZVAJANJE POOBLASTILA

3.1 Uporaba prenosa pooblastila s strani Evropske komisije

Evropska komisija je prenos pooblastila uporabila na naslednjih področjih:

- 2019
  a) sistemi brezpilotnega zrakoplova in
  b) varstvo okolja
- 2020
  a) začetna plovnost;
  b) certificiranje pilotov iz tretjih držav;
  c) sistemi brezpilotnega zrakoplova;
  d) storitve upravljanja ploščadi;
  e) skupni evropski sistem za klasifikacijo tveganj ter
  f) varnost vzletno-pristajalne steze in letalski podatki
- 2021
  a) začetna plovnost in
  b) sklici na določbe Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) v Uredbi (EU) 2018/1139
- 2022
  a) začetna plovnost in
  b) operacije v vseh vremenskih razmerah.

Do dneva priprave tega poročila je Komisija sprejela 13 delegiranih uredb, odkar je 11. septembra 2018 začel veljati člen 128(2) Uredbe (EU) 2018/1139.

3.2 Sprejete delegirane uredbe

a) Komisija je 12. marca 2019 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2019/945[2]. Ta uredba vsebuje tehnične zahteve za razrede sistemov brezpilotnega zrakoplova in e-identifikacijo sistemov brezpilotnega zrakoplova ter za operatorje sistemov brezpilotnega zrakoplova iz tretjih držav. Natančneje, ta uredba opredeljuje novo tržno

[2] Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/945 z dne 12. marca 2019 o sistemih brezpilotnega zrakoplova in operatorjih sistemov brezpilotnega zrakoplova iz tretjih držav (UL L 152, 11.6.2019, str. 1).

harmonizacijsko zakonodajo EU, ki jo bodo morali izpolnjevati sistemi brezpilotnega zrakoplova, s katerimi se upravlja v „odprti“ kategoriji, in pogoje za operacije sistemov brezpilotnega zrakoplova, ki jih izvaja operator iz tretje države. Skladnost se izkazuje z namestitvijo oznake CE in oznake razreda sistema brezpilotnega zrakoplova na sistem brezpilotnega zrakoplova, ko ta izpolnjuje bistvene tehnične zahteve. Ta uredba naj bi prispevala k obravnavanju pomislekov državljanov glede varovanja, zasebnosti, varstva podatkov in varovanja okolja. Povečala naj bi raven varnosti operacij sistemov brezpilotnega zrakoplova, harmonizirala zakonodajo med državami članicami EU in vzpostavila trg EU, s katerim se bodo znižali stroški sistemov brezpilotnega zrakoplova in omogočile čezmejne operacije.

b) Komisija je 12. marca 2019 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2019/897[3]. Ta uredba se nanaša na vključitev preverjanja skladnosti na podlagi tveganja iz Priloge I k Uredbi (EU) št. 748/2012[4] (del 21) za izboljšanje učinkovitosti, preglednosti in predvidljivosti procesa certifikacije. Vključuje nekatera izbirna merila, da bi se lahko določilo, katera dokazovanja skladnosti bi morala agencija EASA preveriti. Poleg tega ta uredba določa možnost, da proizvodne organizacije pri svojem pristojnem organu zaprosijo za uporabo izjeme od zahtev glede varstva okolja za določene motorje ali zrakoplove. Ta možnost izjem temelji na zahtevah glede varstva okolja iz Priloge 16 k Čikaški konvenciji. S to uredbo se tudi popravljajo nekatere neskladnosti med Uredbo (EU) št. 748/2012 in Uredbo (EU) 2018/1139 glede vsebine osnove za certifikacijo tipa in postopka uradnega obveščanja prosilcev o tem.

c) Komisija je 28. januarja 2020 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2020/570[5]. Ta uredba se nanaša na spremembo in popravek Uredbe (EU) št. 748/2012 (del 21) za uskladitev pravil za stalno plovnost zrakoplovov in letalskih izdelkov, delov in naprav z Uredbo (EU) št. 1321/2014[6], Natančneje, ker se določbe, ki se nanašajo na spričevala o plovnosti, odobritve projektov popravil in dovoljenja za letenje, iz Priloge I (del 21) k Uredbi (EU) št. 748/2012 nanašajo le na Prilogo I (del M) k Uredbi (EU) št. 1321/2014, je Priloga I (del 21) k Uredbi (EU) št. 748/2012 spremenjena tako, da so njene določbe prilagojene novi sestavi prilog k Uredbi (EU) št. 1321/2014.

---

[3] Delegirana uredba Komisije (EU) 2019/897 z dne 12. marca 2019 o spremembi Uredbe (EU) št. 748/2012 glede vključitve preverjanja skladnosti na podlagi tveganja v Prilogo I in izvajanja zahtev glede varstva okolja (UL L 146, 5.6.2019, str. 116).

[4] Uredba Komisije (EU) št. 748/2012 z dne 3. avgusta 2012 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 224, 21.8.2012, str. 1).

[5] Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/570 z dne 28. januarja 2020 o spremembi in popravku Uredbe Komisije (EU) št. 748/2012 glede uskladitve pravil za stalno plovnost zrakoplovov in letalskih izdelkov, delov in naprav z Uredbo (EU) št. 1321/2014 (UL L 132, 27.4.2020, str. 1).

[6] Uredba Komisije (EU) št. 1321/2014 z dne 26. novembra 2014 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih izdelkov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 362, 17.12.2014, str. 1).

d) Komisija je 4. marca 2020[7] sprejela Delegirano uredbo (EU) 2020/723. Ta uredba se nanaša na priznavanje certifikatov in druge dokumentacije, ki potrjujejo skladnost s pravili v civilnem letalstvu in so bili izdani v skladu z zakoni tretje države, ob zagotavljanju enakovredne ravni varnosti, kot je določena v Uredbi (EU) 2018/1139, vključno s pogoji in postopki za vzpostavitev in ohranjanje potrebnega zaupanja v regulativne okvire tretjih držav. V skladu z Uredbo (EU) št. 1178/2011[8], v kateri so navedeni pogoji za priznavanje licenc iz tretjih držav, lahko države članice zdaj (pod določenimi pogoji) priznajo pilotsko licenco, ki jo je izdala tretja država, ali pa se lahko imetniku takšne licence upoštevajo izkušnje ob zaprositvi za licenco. Tako upoštevanje je trenutno določeno na podlagi priporočila odobrene organizacije za usposabljanje. S to uredbo se uvajajo „prijavljene organizacije za usposabljanje“ in posodabljajo pravila v zvezi s priznavanjem licenc iz tretjih držav, da bi se tem organizacijam omogočilo upoštevanje izkušenj imetnikov licenc iz tretjih držav, ki zaprosijo za licenco, izdano v skladu s pravnim okvirom Unije.

e) Komisija je 27. aprila 2020 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2020/1058[9]. S to uredbo sta v Dodatek 1 k Prilogi k Uredbi (EU) 2019/947 vključena dva standardna scenarija, ki opredeljujeta pogoje, pod katerimi lahko operatorji sistemov brezpilotnega zrakoplova začnejo operacijo, potem ko pristojnemu organu predložijo izjavo. Poleg tega sta v Prilogo k Uredbi (EU) 2019/945 vključena dva nova dela, vključno s tehničnimi zahtevami, ki jih morajo izpolnjevati sistemi brezpilotnega zrakoplova, da se lahko upravljajo v standardnih scenarijih, in določena dva nova razreda sistemov brezpilotnega zrakoplova – razreda C5 in C6. Pogoji za izvajanje standardnih scenarijev temeljijo na obratovalnih izkušnjah nekaterih držav članic in so bili potrjeni z uporabo ocene tveganja posebnih operacij.

f) Komisija je 9. junija 2020 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2020/1234[10]. Ta uredba določa zahteve za organe za certificiranje izvajalcev služb upravljanja ploščadi in nadzor nad njimi, zahteve za te organizacije, operacijske zahteve za ploščadi ter zahteve za usposabljanje osebja, vključenega v izvajanje služb upravljanja ploščadi. Cilj te uredbe je dopolniti zahteve za operacije na aerodromih z vključitvijo operacij na ploščadih in omogočiti izvajalcem služb upravljanja ploščadi, da ponujajo svoje storitve

[7] Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/723 z dne 4. marca 2020 o določitvi podrobnih pravil v zvezi s priznavanjem certifikatov pilotov, izdanih v tretjih državah, in o spremembi Uredbe (EU) št. 1178/2011 (UL L 170, 2.6.2020, str. 1).
[8] Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 311, 25.11.2011, str. 1).
[9] Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/1058 z dne 27. aprila 2020 o spremembi Delegirane uredbe (EU) 2019/945 v zvezi z uvedbo dveh novih razredov sistemov brezpilotnega zrakoplova (UL L 232, 20.7.2020, str. 1).
[10] Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/1234 z dne 9. junija 2020 o spremembi Uredbe (EU) št. 139/2014 glede pogojev in postopkov za izjavo organizacij, odgovornih za izvajanje služb upravljanja ploščadi (UL L 282, 31.8.2020, str. 1).

na različnih aerodromih in v različnih državah članicah, ne da bi potrebovali več certifikatov.

g) Komisija je 6. oktobra 2020 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2020/2034[11]. Ta uredba določa skupni evropski sistem za klasifikacijo tveganj (v nadaljnjem besedilu: ERCS) za določitev tveganja dogodka za varnost. V Uredbi sta predvidena dva koraka, in sicer 1. korak, ki je povezan z določitvijo vrednosti dveh spremenljivk: resnosti in verjetnosti, ter 2. korak, ki se nanaša na oceno tveganja za varnost v matriki ERCS na podlagi dveh določenih vrednosti spremenljivk. Sistem ERCS naj bi na podlagi te uredbe omogočil povezan in usklajen pristop k obvladovanju tveganja v celotnem evropskem letalskem sistemu, da bi lahko pristojni organi držav članic in Agencija glavno pozornost namenili usklajenim prizadevanjem za izboljšanje varnosti v okviru evropskega načrta za varnost v letalstvu iz člena 6 Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta.

h) Komisija je 8. oktobra 2020 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2020/2148[12]. S to uredbo naj bi se zmanjšala varnostna tveganja, povezana z varnostjo vzletno-pristajalne steze z vidika aerodroma, pri čemer je glavni poudarek na preprečevanju vdorov na vzletno-pristajalno stezo ter na oceni razmer na površini vzletno-pristajalne in poročanju o njih. Uredba obravnava vprašanja, kot so trčenja na tleh, konfiguracija vzletno-pristajalne steze, dogodki, povezani s tujimi predmeti in delci, in vzdrževanje tlakovanih površin na vzletno-pristajalni stezi. S to uredbo se uvajajo nove organizacijske in operativne zahteve iz Uredbe (EU) št. 139/2014[13], ki temeljijo na določbah organizacije ICAO, vključenih predvsem v prilogi 14 in 15, ter varnostna priporočila, ki so jih nekatere države članice naslovile na agencijo EASA. Poleg tega so v tej uredbi predlagane spremembe okvira za operacije z vozili na aerodromih, vključno z izdajanjem dovoljenj za voznike in skladnostjo vozil, s katerimi se izvajajo operacije na manevrski površini, z nekaterimi varnostnimi predpogoji, da bi se zagotovila varnost vzletno-pristajalne steze. S tem sta povezana tudi predlog nove zahteve glede komunikacij in predlog nadzora nad pešci na aerodromu. Poleg tega ta uredba vključuje vse potrebne zahteve za podporo uporabi nove globalne oblike poročanja o stanju razmer na površini vzletno-pristajalne steze, vključno s spremembami vsebine obrazcev METAR in SNOWTAM ter posebnega poročila iz zrakoplova. S to uredbo naj bi se zaradi uvedbe novih skupnih zahtev, ki trenutno ne obstajajo, zmanjšalo število dogodkov, povezanih z varnostjo vzletno-pristajalne steze z vidika aerodroma, ter s tem izboljšali varnost in usklajenost. Z Uredbo se zagotavlja uskladitev sedanjega regulativnega okvira EU za aerodrome z

[11] Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/2034 z dne 6. oktobra 2020 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta glede skupnega evropskega sistema za klasifikacijo tveganj (UL L 416, 11.12.2020, str. 1).
[12] Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/2148 z dne 8. oktobra 2020 o spremembi Uredbe (EU) št. 139/2014 glede varnosti vzletno-pristajalne steze in letalskih podatkov (UL L 428, 18.12.2020, str. 10).
[13] Uredba Komisije (EU) št. 139/2014 z dne 12. februarja 2014 o določitvi zahtev in upravnih postopkov v zvezi z aerodromi v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 44, 14.2.2014, str. 1).

ustreznimi določbami organizacije ICAO v zvezi z aerodromi iz prilog 14 in 15 ter s postopki PANS-ATM in PANS-Aerodromes.

i) Komisija je 21. decembra 2020 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2021/699[14]. Ta uredba obravnava varnostna tveganja, povezana s starajočimi se konstrukcijami velikih letal. Ta tveganja vključujejo utrujenost osnovnega projekta tipa, razširjene poškodbe zaradi utrujenosti, korozijo, utrujenost zaradi sprememb in popravil ter stalno delovanje z nevarnimi stopnjami razpok zaradi utrujenosti. S to uredbo naj bi se zagotovilo, da bodo nosilci odobritve projekta ali prosilci za certifikate tipa, dodatne certifikate tipa, spremembe projektov in odobritve popravil predložili potrebne podatke, postopke, navodila in priročnike, povezane z odpovedmi starajočih se konstrukcij zaradi korozije in utrujenosti, ter jih dali na voljo tistim, ki jih morajo upoštevati (operatorji). S to uredbo naj bi se tudi zmanjšala tveganja, povezana z negotovostjo statusa navodil za stalno plovnost, in s tem preprečile različne razlage pravil, kar bi vodilo v različno uporabo navodil za stalno plovnost in morebiti povzročilo varnostna tveganja. Da bi se to doseglo, je v tej uredbi pojasnjeno, da so navodila za stalno plovnost del certifikata tipa, zahteve v zvezi z vodenjem evidenc, priročniki in navodili za stalno plovnost iz različnih poddelov pa so združene v eno samo zahtevo (v poddelu A). S to uredbo naj bi se izboljšala uskladitev navodil za stalno plovnost med nosilci odobritve projekta v zvezi z identifikacijo, odobritvijo, obliko in razpoložljivostjo navodil za stalno plovnost končnim uporabnikom ter zagotovilo zmanjšanje teh varnostnih tveganj za obstoječe in prihodnje flote velikih letal.

j) Komisija je 7. aprila 2021 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2021/1087[15] in Delegirano uredbo (EU) 2021/1088[16]. S tema uredbama se regulativni okvir EU usklajuje s standardi in priporočenimi praksami organizacije ICAO iz Priloge 16 k Čikaški konvenciji. Februarja 2019 je odbor ICAO za varstvo okolja v letalstvu predlagal izboljšave in posodobitve obstoječih standardnih in priporočenih praks za hrup, emisije iz motorjev zrakoplovov in emisije CO_2 iz letal, vključno z novimi predpisanimi ravnmi emisij nehlapnih trdnih delcev za motorje zrakoplovov. Svet ICAO je končne spremembe sprejel 11. marca 2020[17]. Tako ti uredbi spreminjata člen 9 „Bistvene zahteve“ Uredbe (EU) 2018/1139, člen 9 „Proizvodne organizacije“ Uredbe Komisije (EU) št. 748/2012 in Prilogo I (del 21) k navedeni uredbi. S tema uredbama naj bi se

[14] Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/699 z dne 21. decembra 2020 o spremembi in popravku Uredbe (EU) št. 748/2012 v zvezi z navodili za stalno plovnost, proizvodnjo delov, ki jih je treba uporabljati pri vzdrževanju, in upoštevanjem vidikov starajočih se zrakoplovov pri certificiranju (UL L 145, 28.4.2021, str. 1).
15 Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1087 z dne 7. aprila 2021 o spremembi Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s posodobitvijo sklicevanj na določbe Čikaške konvencije (UL L 236, 5.7.2021, str. 1).
[16] Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1088 z dne 7. aprila 2021 o spremembi Uredbe (EU) št. 748/2012 v zvezi s posodobitvami sklicevanj na zahteve glede varstva okolja (UL L 236, 5.7.2021, str. 3).
[17] Na petem srečanju 219. zasedanja.

zagotovili visoka enotna raven varstva okolja in enaki pogoji za vse akterje v letalskem sektorju.

k) Komisija je 10. decembra 2021 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2022/201[18]. S to uredbo se vzpostavlja okvir sistema upravljanja varnosti za projektivne in proizvodne organizacije (del 21) ter vzdrževalne organizacije (del 145), ki sta preostali dve področji, za kateri Priloga 19 ICAO še ni bila v celoti prenesena v regulativni okvir EU. Poleg tega je v Prilogi II „Bistvene zahteve glede plovnosti“ k Uredbi (EU) 2018/1139 izrecno navedeno, da morajo projektivne in proizvodne organizacije ter organizacije za vzdrževanje uvesti in vzdrževati sistem upravljanja, vključno z obvladovanjem varnostnih tveganj, ter si z vzpostavitvijo sistema poročanja o dogodkih prizadevati za nenehno izboljševanje tega sistema. Z vzpostavitvijo takega okvira sistema upravljanja se bo varnost v letalstvu povečala z a) vzpostavitvijo varnostnih politik in ciljev, povezanih z zadostnimi sredstvi; b) sistematičnim ugotavljanjem nevarnosti in sistemom obvladovanja tveganja; c) sistemi zagotavljanja varnosti, pri katerih se upošteva uspešnost organizacije na področju varnosti, ter d) spodbujanjem varnosti in komunikacije. Ta uredba je v skladu z regulativnim pojmom sistema upravljanja, vzpostavljenega za druga področja, kot so letalske operacije ali aerodromi, ali organizacije za vodenje stalne plovnosti (del CAMO). Z uskladitvijo določb glede sistema upravljanja na vseh področjih letalstva bo zagotovljeno, da lahko organizacije, ki morajo izpolnjevati več zahtev glede sistema upravljanja na različnih področjih, uvedejo samo en sistem upravljanja ter da lahko pristojni organi, ki nadzorujejo različne organizacije na različnih področjih, načrtujejo in organizirajo svoje dejavnosti nadzora na podlagi istih regulativnih načel.

l) Komisija je 14. decembra 2021 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2022/208[19]. Cilj te uredbe je posodobiti regulativni okvir EU za letalstvo, ki se uporablja za operacije v vseh vremenskih razmerah in usposabljanje letalske posadke, da se zagotovi najvišja raven varnosti, hkrati pa omogoči večja učinkovitost na podlagi najnovejšega tehnološkega napredka. V zvezi z operacijami v vseh vremenskih razmerah ta uredba določa ustrezno ravnovesje med načeli, ki temeljijo na uspešnosti, in predpisujočimi načeli, odvisno od vrste letalskih operacij. Pravila niso odvisna od tehnologije in so primerna za prihodnje spremembe. Uredba obravnava vse ustrezne discipline in usklajeno posodablja pravila v zvezi operacijami v vseh vremenskih razmerah na področjih letalskih operacij, letalske posadke in aerodromov. V zvezi z usposabljanjem letalske posadke se s to uredbo izboljšujejo obstoječe zahteve glede obveznega usposabljanja in preverjanja posadke za letalske prevoznike. Obravnavajo se začetno in periodično usposabljanje in preverjanje, pogoji za izvajanje operacije na več kot enem tipu ali različici zrakoplova, priznavanje predhodnega usposabljanja in preverjanja, ki

[18] Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/201 z dne 10. decembra 2021 o spremembi Uredbe (EU) št. 748/2012 glede sistemov upravljanja in poročanja o dogodkih, ki jih vzpostavijo projektivne in proizvodne organizacije, ter postopkov, ki jih uporablja agencija, in o popravku navedene uredbe (UL L 33, 15.2.2022, str. 7).
[19] Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/208 z dne 14. decembra 2021 o spremembi Uredbe (EU) št. 139/2014 glede zahtev za operacije v vseh vremenskih razmerah (UL L 35, 17.2.2022, str. 1).

ju izvajajo nekomercialni operatorji, ter operacije helikopterjev z več piloti, ki so certificirani za enega pilota. S to uredbo naj bi se povečala varnost na stroškovno učinkovit način, ohranila varnost, zmanjšalo regulativno breme, povečala stroškovna učinkovitost, izboljšala usklajenost glede operacij v vseh vremenskih razmerah (npr. z Zvezno upravo ZDA za letalstvo) ter v čim večji meri prenesli standardi in priporočene prakse ICAO

Komisija se je pred sprejetjem vseh navedenih delegiranih aktov posvetovala s strokovnjaki iz držav članic in predstavniki Evropskega parlamenta.

OPOMBA: *Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/1358 z dne 2. junija 2022 o spremembi Uredbe Komisije (EU) št. 748/2012 glede izvajanja bolj sorazmernih zahtev za zrakoplove, ki se uporabljajo v športnem in rekreacijskem letalstvu (del 21 Lahki zrakoplovi)* je bila sprejeta 2. junija 2022, trenutno pa poteka njen dvomesečni pregled, ki ga izvajata Evropski parlament in Svet. Ta uredba določa milejši pristop k certificiranju zrakoplovov splošnega letalstva in uvaja možnost predložitve izjave o skladnosti projekta kot alternative certificiranju. Določa tudi možnost izkazovanja projektivnih in proizvodnih sposobnosti z izjavo namesto z odobritvijo, pri določenih proizvodnih dejavnostih z nizkim tveganjem pa izkazovanje proizvodnih sposobnosti sploh ni potrebno. Ovire za vstop v evropski regulativni sistem naj bi se zmanjšale, pri čemer naj bi se ohranila letalska varnost, to pa naj bi olajšalo razvoj novih tipov zrakoplovov.

4. SKLEP IN OBETI ZA PRIHODNOST

Komisija je uporabila svoje pooblastilo za sprejetje vseh teh delegiranih uredb, da bi izboljšala varnost v zračnem prometu na skoraj vseh operativnih področjih, ki jih določa Uredba (EU) 2018/1139.

Komisija Evropski parlament in Svet poziva, naj se seznanita s tem poročilom.

Komisija namerava v prihodnosti uporabiti svoja delegirana pooblastila za nadaljnje izvajanje Uredbe (EU) 2018/1139.