EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 28. 9. 2022
COM(2022) 486 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o výkone právomoci prijímať delegované akty udelenej Komisii podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o výkone právomoci prijímať delegované akty udelenej Komisii podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91

1. ÚVOD

Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 *o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91*[1], sa stanovuje právny základ pre vytvorenie agentúry EASA, vymedzujú sa jej kompetencie a stanovuje sa rozsah pôsobnosti spoločných požiadaviek na bezpečnosť letectva. Nariadenie zahŕňa prvky, ktorých cieľom je zvýšiť výkonnosť systému letectva Európskej únie.

Článkom 128 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa Európskej komisii udeľuje právomoc prijímať delegované akty, v ktorých sa podrobne stanovuje spôsob, akým dosiahnuť súlad so základnými požiadavkami uvedeného nariadenia.

V súlade s článkom 128 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/1139 je Európska komisia oprávnená prijímať delegované akty, na ktoré sa odkazuje v:

- článku 19: letová spôsobilosť a ochrana životného prostredia,
- článku 28: posádka,
- článku 32: letecká prevádzka,
- článku 39: letiská,
- článku 47: ATM/ANS,
- článku 54: riadiaci letovej prevádzky,
- článku 58: bezpilotné lietadlo,
- článku 61: lietadlá využívané prevádzkovateľom tretej krajiny pri letoch do Únie, v rámci Únie alebo z Únie,
- článku 62 ods. 13: osvedčovanie, dohľad a presadzovanie predpisov,
- článku 68 ods. 3: akceptovanie osvedčenia vydaného treťou krajinou,
- článku 84 ods. 4: pokuty a pravidelné sankčné platby,
- článku 105: právomoci odvolacej rady,

[1] Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.

- článku 106: členovia odvolacej rady.

2. PRÁVNY ZÁKLAD SPRÁVY

Povinnosť vypracovať túto správu sa ukladá článkom 128 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

Podľa tohto článku Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia, teda do 11. decembra 2022.

3. VYKONÁVANIE DELEGOVANEJ PRÁVOMOCI

3.1. Využívanie delegovanej právomoci Európskou komisiou

Európska komisia využila túto delegovanú právomoc v týchto oblastiach:

- 2019:
  a) bezpilotné letecké systémy a
  b) ochrana životného prostredia,
- 2020:
  a) prvotná letová spôsobilosť;
  b) osvedčovanie pilotov z tretích krajín;
  c) bezpilotné letecké systémy;
  d) služby riadenia prevádzky na odbavovacej ploche;
  e) jednotný európsky systém klasifikácie rizík a
  f) bezpečnosť vzletovej a pristávacej dráhy a letecké údaje,
- 2021:
  a) prvotná letová spôsobilosť;
  b) odkazy na ustanovenia ICAO v nariadení (EÚ) 2018/1139,
- 2022:
  a) prvotná letová spôsobilosť;
  b) prevádzka za každého počasia.

Od 11. septembra 2018, keď článok 128 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/1139 nadobudol účinnosť, Komisia ku dňu vypracovania tejto správy prijala 13 delegovaných nariadení.

3.2. Prijaté delegované nariadenia

a) Komisia prijala 12. marca 2019 delegované nariadenie (EÚ) 2019/945[2]. Toto nariadenie obsahuje technické požiadavky na triedy bezpilotných leteckých systémov (ďalej len „UAS“ triedy) a elektronickú identifikáciu bezpilotných leteckých systémov, ako aj prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov z tretích krajín. V tomto nariadení sa konkrétne vymedzujú nové právne predpisy EÚ týkajúce sa harmonizácie trhu, ktoré

[2] Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/945 z 12. marca 2019 o bezpilotných leteckých systémoch a o prevádzkovateľoch bezpilotných leteckých systémov z tretích krajín (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2019, s. 1).

budú musieť spĺňať UAS prevádzkované v „otvorenej“ kategórii, a podmienky prevádzky UAS vykonávanej prevádzkovateľom z tretej krajiny. Zhoda sa preukazuje umiestnením označenia CE a UAS triedy na UAS, keď spĺňa základné technické požiadavky. Toto nariadenie by malo prispieť k riešeniu obáv občanov týkajúcich sa bezpečnosti, ochrany súkromia, ochrany údajov a ochrany životného prostredia. Očakáva sa, že sa vďaka nemu zvýši úroveň bezpečnosti prevádzky UAS, zosúladia právne predpisy medzi členskými štátmi EÚ a vytvorí trh EÚ, na ktorom sa znížia náklady na UAS a umožní sa cezhraničná prevádzka.

b) Komisia prijala 12. marca 2019 delegované nariadenie (EÚ) 2019/897[3]. Toto nariadenie sa týka zahrnutia overovania zhody založeného na riziku do prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012[4] (časti 21) s cieľom zvýšiť účinnosť, transparentnosť a predvídateľnosť postupu osvedčovania. Zahŕňa aj určité kritériá výberu na umožnenie určenia, ktoré preukázania zhody by agentúra EASA mala overiť. Okrem toho sa v tomto nariadení stanovuje možnosť pre výrobné organizácie požiadať príslušný orgán o výnimky z požiadaviek na ochranu životného prostredia v prípade konkrétnych motorov alebo lietadiel. Možnosť výnimiek vychádza z požiadaviek týkajúcich sa ochrany životného prostredia obsiahnutých v prílohe 16 k Chicagskemu dohovoru. Týmto nariadením sa takisto opravujú určité nezrovnalosti medzi nariadením (EÚ) č. 748/2012 a nariadením (EÚ) 2018/1139, pokiaľ ide o predpisovú základňu pre typové osvedčovanie a proces oznamovania.

c) Komisia prijala 28. januára 2020 delegované nariadenie (EÚ) 2020/570[5]. Toto nariadenia sa týka zmeny a opravy nariadenia (EÚ) č. 748/2012 (časti 21) na účely zosúladenia pravidiel zachovania letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky s nariadením (EÚ) č. 1321/2014[6] Konkrétnejšie, keďže ustanovenia týkajúce sa osvedčení letovej spôsobilosti, schválení postupu opravy a letových povolení, stanovené v prílohe I (časť 21) k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012, odkazujú len na prílohu I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014, táto príloha I

---

3 Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/897 z 12. marca 2019, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 748/2012, pokiaľ ide o zahrnutie overovania zhody založeného na riziku do prílohy I a vykonávanie požiadaviek na ochranu životného prostredia (Ú. v. EÚ L 146, 5.6.2019, s. 116).

4 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012, s. 1).

5 Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2020/570 z 28. januára 2020, ktorým sa mení a opravuje nariadenie (EÚ) č. 748/2012, pokiaľ ide o zosúladenie pravidiel zachovania letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky s nariadením (EÚ) č. 1321/2014 (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 132, 27.4.2020, s. 1).

6 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014, s. 1).

(časť 21) k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012 sa mení, aby sa jej ustanovenia prispôsobili novej štruktúre príloh k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014.

d) Komisia prijala 4. marca 2020[7] delegované nariadenie (EÚ) 2020/723. Toto nariadenie sa týka uznávania osvedčení a iných dokumentov potvrdzujúcich dodržiavanie pravidiel v oblasti civilného letectva vydaných v súlade s právnymi predpismi tretej krajiny a zabezpečujúcich úroveň bezpečnosti rovnocennú s úrovňou vyplývajúcou z nariadenia (EÚ) 2018/1139, vrátane podmienok a postupov pre získanie a udržanie potrebnej dôvery v regulačné systémy tretích krajín. Podľa nariadenia (EÚ) č. 1178/2011[8], v ktorom sú uvedené podmienky uznávania preukazov spôsobilosti z tretích krajín, (za určitých podmienok) môžu v súčasnosti preukaz spôsobilosti pilota vydaného treťou krajinou uznávať členské štáty alebo držiteľ takéhoto preukazu môže získať zápočet, ak žiada o preukaz spôsobilosti. Takýto zápočet sa v súčasnosti určuje na základe odporúčania schválenej výcvikovej organizácie. V tomto nariadení sa zavádzajú „výcvikové organizácie na základe vyhlásenia“ a aktualizujú sa pravidlá uznávania preukazov o spôsobilosti vydaných tretími krajinami, aby sa týmto organizáciám umožnilo udeľovať zápočty držiteľom preukazov spôsobilosti vydaných tretími krajinami, ktorí žiadajú o preukaz spôsobilosti vydaný podľa právneho rámca Únie.

e) Komisia prijala 27. apríla 2020 delegované nariadenie (EÚ) 2020/1058[9]. Týmto nariadením sa v dodatku 1 k prílohe k nariadeniu (EÚ) 2019/947 zavádzajú dva štandardné scenáre, v ktorých sa vymedzujú podmienky toho, kedy môžu prevádzkovatelia UAS po predložení vyhlásenia príslušnému orgánu začať prevádzku. Okrem toho sa ním zavádzajú dve nové časti v prílohe k nariadeniu (EÚ) 2019/945 vrátane technických požiadaviek, ktoré musia UAS spĺňať, aby mohli byť prevádzkované v štandardných scenároch, a stanovujú sa dve nové UAS triedy – triedy C5 a C6. Podmienky vykonávania prevádzky podľa štandardných scenárov sú založené na prevádzkových skúsenostiach niektorých členských štátov a sú overené prostredníctvom uplatňovania posúdenia rizika osobitných kategórií prevádzky.

---

[7] Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2020/723 zo 4. marca 2020, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá uznávania osvedčení pilotov vydaných v tretích krajinách a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 (Ú. v. EÚ L 170, 2.6.2020, s. 1).

[8] Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011, s. 1).

[9] Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2020/1058 z 27. apríla 2020, ktorým sa mení delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/945, pokiaľ ide o zavedenie dvoch nových tried bezpilotných leteckých systémov (Ú. v. EÚ L 232, 20.7.2020, s. 1).

f) Komisia prijala 9. júna 2020 delegované nariadenie (EÚ) 2020/1234[10]. Týmto nariadením sa stanovujú požiadavky na príslušné orgány týkajúce sa osvedčovania poskytovateľov služieb riadenia prevádzky na odbavovacej ploche a dohľadu nad nimi, požiadavky na ich organizácie, prevádzkové požiadavky týkajúce sa odbavovacej plochy, ako aj požiadavky na výcvik zamestnancov podieľajúcich sa na poskytovaní služieb riadenia prevádzky na odbavovacej ploche. Cieľom tohto nariadenia je doplniť požiadavky na prevádzku letísk začlenením prevádzky na odbavovacej ploche a umožniť poskytovateľom služieb riadenia prevádzky na odbavovacej ploche ponúkať svoje služby na rôznych letiskách a v rôznych členských štátoch bez potreby viacerých osvedčení.

g) Komisia prijala 6. októbra 2020 delegované nariadenie (EÚ) 2020/2034[11]. Týmto nariadením sa stanovuje jednotný európsky systém klasifikácie rizík (ERCS) na určovanie bezpečnostného rizika udalosti. V nariadení sa uvádzajú dva kroky; jeden (krok 1) týkajúci sa stanovenia hodnôt týchto dvoch premenných: závažnosti a pravdepodobnosti a druhý (krok 2) týkajúci sa stanovenia skóre bezpečnostného rizika v rámci matice ERCS na základe dvoch určených hodnôt premenných. Očakáva sa, že prostredníctvom tohto nariadenia ERCS uľahčí integrovaný a harmonizovaný prístup k riadeniu rizík v rámci európskeho systému leteckej dopravy, a tak umožní príslušným orgánom členských štátov a agentúre zamerať sa na úsilie o zlepšenie bezpečnosti harmonizovaným spôsobom ako súčasť európskeho plánu pre bezpečnosť letectva uvedeného v článku 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139.

h) Komisia prijala 8. októbra 2020 delegované nariadenie (EÚ) 2020/2148[12]. Očakáva sa, že týmto nariadením sa zmiernia bezpečnostné riziká spojené s bezpečnosťou vzletovej a pristávacej dráhy z hľadiska letiska, a to so zameraním sa predchádzanie vniknutiam na vzletovú a pristávaciu dráhu a na posudzovanie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe a podávanie správ o nich. Riešia sa ním aj otázky, ako sú zrážky na zemi, konfigurácia vzletovej a pristávacej dráhy, udalosti súvisiace s úlomkami cudzích predmetov, ako aj údržba povrchu vzletovej a pristávacej dráhy. Týmto nariadením sa zavádzajú nové požiadavky nariadenia (EÚ) č. 139/2014[13] na organizácie a prevádzku, ktoré sú založené na ustanoveniach ICAO obsiahnutých najmä v prílohách 14 a 15, ako aj bezpečnostné odporúčania od určitých členských štátov pre agentúru EASA. Okrem toho sa v tomto nariadení navrhujú zmeny rámca pre prevádzku vozidiel na letiskách

---

10 Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2020/1234 z 9. júna 2020, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 139/2014, pokiaľ ide o podmienky a postupy týkajúce sa vyhlásenia organizácií zodpovedných za poskytovanie služieb riadenia prevádzky na odbavovacej ploche (Ú. v. EÚ L 282, 31.8.2020, s. 1).

11 Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2020/2034 zo 6. októbra 2020, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014, pokiaľ ide o jednotný európsky systém klasifikácie rizík (Ú. v. EÚ L 416, 11.12.2020, s. 1).

12 Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2020/2148 z 8. októbra 2020, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 139/2014, pokiaľ ide o bezpečnosť vzletovej a pristávacej dráhy a letecké údaje (Ú. v. EÚ L 428, 18.12.2020, s. 10).

13 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 44, 14.2.2014, s. 1).

vrátane oprávnenia vodičov a súladu vozidiel prevádzkovaných na prevádzkovej ploche s určitými bezpečnostnými predpokladmi, aby sa zaistila bezpečnosť vzletovej a pristávacej dráhy. S týmto je spojený návrh novej požiadavky na komunikáciu, ako aj návrh na kontrolu chodcov na letisku. Okrem toho toto nariadenie zahŕňa všetky nevyhnutné požiadavky na podporu uplatňovania nového globálneho formátu hlásenia (GRF) týkajúceho sa podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe vrátane zmien obsahu formátu správy METAR a formuláru oznámenia SNOWTAM, ako aj mimoriadneho letového hlásenia. Očakáva sa, že týmto nariadením sa zlepší bezpečnosť znížením počtu udalostí súvisiacich s bezpečnosťou vzletovej a pristávacej dráhy z hľadiska letiska a zlepší sa harmonizácia vďaka zavedeniu nových spoločných požiadaviek, ktoré v súčasnosti neexistujú. Nariadením sa zabezpečuje zosúladenie súčasného regulačného rámca EÚ pre letiská s príslušnými ustanoveniami ICAO v prílohách 14 a 15 a v postupoch pre letecké navigačné služby PANS-ATM a PANS-letiská.

i) Komisia prijala 21. decembra 2020 delegované nariadenie (EÚ) 2021/699[14]. Týmto nariadením sa riešia bezpečnostné riziká súvisiace s javom starnutia, pokiaľ ide o konštrukcie veľkých letúnov. Tieto riziká zahŕňajú únavu základnej typovej konštrukcie, rozsiahle únavové poškodenie (WFD), koróziu, únavu z hľadiska zmien a opráv a zachovanie prevádzky pri nebezpečných úrovniach únavových trhlín. Očakáva sa, že týmto nariadením sa zaistí, aby držitelia schválenia projektu alebo žiadatelia o typové osvedčenia, doplnkové typové osvedčenia, schválenia zmien a opráv konštrukcie poskytovali potrebné údaje, postupy, pokyny a príručky týkajúce sa porúch spôsobených starnutím konštrukcie v dôsledku korózie a únavy a sprístupňovali ich tým, ktorí ich musia dodržiavať (prevádzkovatelia). Očakáva sa, že týmto nariadením sa takisto zmiernia riziká spojené s neistým stavom pokynov pre zachovanie letovej spôsobilosti, a teda sa zabráni ponechaniu priestoru na výklad príslušných pravidiel, čo by viedlo k rozdielom používania pokynov pre zachovanie letovej spôsobilosti a mohlo by spôsobovať bezpečnostné riziká. Na dosiahnutie tohto cieľa sa v tomto nariadení objasňuje, že pokyny pre zachovanie letovej spôsobilosti sú súčasťou typového osvedčenia, a zlučujú sa požiadavky týkajúce sa vedenia záznamov, príručiek a pokynov pre zachovanie letovej spôsobilosti v rôznych podčastiach do jedinej požiadavky (v podčasti A). Očakáva sa, že týmto nariadením sa zlepší harmonizácia pokynov pre zachovanie letovej spôsobilosti medzi držiteľmi schválenia projektu v súvislosti s identifikáciou, schvaľovaním, úpravou a dostupnosťou pokynov pre zachovanie letovej spôsobilosti pre koncových používateľov a zabezpečí sa, aby sa tieto bezpečnostné riziká v prípade existujúcich aj budúcich flotíl veľkých letúnov zmiernili.

---

[14] Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/699 z 21. decembra 2020, ktorým sa mení a opravuje nariadenie (EÚ) č. 748/2012, pokiaľ ide o pokyny pre zachovanie letovej spôsobilosti, výrobu častí, ktoré sa majú používať počas údržby, a zohľadnenie aspektov starnutia lietadla počas osvedčovania (Ú. v. EÚ L 145, 28.4.2021, s. 1).

j) Komisia prijala 7. apríla 2021 delegované nariadenie (EÚ) 2021/1087[15] a delegované nariadenie (EÚ) 2021/1088[16]. Týmito dvomi nariadeniami sa zosúlaďuje regulačný rámec EÚ s normami a odporúčanými postupmi organizácie ICAO obsiahnutými v prílohe 16 k Chicagskemu dohovoru. Vo februári 2019 Výbor ICAO pre ochranu životného prostredia v letectve (CAEP) navrhol zlepšenia a aktualizácie existujúcich noriem a odporúčaných postupov týkajúcich sa hluku z lietadiel, emisií z motorov lietadiel a emisií CO_2 z letúnov vrátane nových regulačných úrovní neprchavých emisií tuhých častíc pre letecké motory. Rada ICAO prijala konečné zmeny 11. marca 2020[17]. Preto sa týmito nariadeniami mení článok 9 Základné požiadavky nariadenia (EÚ) 2018/1139, článok 9 Výrobné organizácie nariadenia Komisie (EÚ) č. 748/2012 a príloha I (časť 21) k nemu. Očakáva sa, že týmito nariadeniami sa zabezpečí vysoká jednotná úroveň ochrany životného prostredia a poskytnú rovnaké podmienky pre všetkých aktérov v odvetví letectva.

k) Komisia prijala 10. decembra 2021 delegované nariadenie (EÚ) 2022/201[18]. Týmto nariadením sa stanovuje rámec pre systém manažmentu bezpečnosti (SMS) pre projekčné a výrobné organizácie (časť 21), ako aj organizácie vykonávajúce údržbu (časť 145), čo sú zostávajúce dve oblasti, v prípade ktorých príloha 19 ICAO ešte nebola v plnej miere transponovaná do regulačného rámca EÚ. Okrem toho sa v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 s názvom Základné požiadavky letovej spôsobilosti výslovne vyzývajú projekčné organizácie, výrobné organizácie a organizácie údržby, aby zaviedli a udržiavali systém riadenia vrátane manažmentu bezpečnostných rizík a aby sa snažili o jeho trvalé zdokonaľovanie, a to s podporou zriadenia systému hlásenia udalostí. Stanovením takéhoto rámca manažmentu bezpečnosti sa bezpečnosť letectva posilní prostredníctvom a) stanovenia politík a cieľov v oblasti bezpečnosti spolu s dostatočnými zdrojmi; b) systematickej identifikácie ohrození a systému manažmentu rizík; c) systémov zaistenia bezpečnosti pri zohľadnení úrovne bezpečnosti organizácie a d) podporovania bezpečnosti a komunikácie. Toto nariadenie je v súlade regulačnou koncepciou manažmentu bezpečnosti zriadeného v iných oblastiach, ako je letecká prevádzka či letiská, alebo pre organizácie pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti (časť CAMO). Zosúladením ustanovení o manažmente bezpečnosti vo všetkých oblastiach letectva sa zaistí, aby organizácie, ktoré musia spĺňať niekoľko požiadaviek na manažment bezpečnosti

---

15 Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1087 zo 7. apríla 2021, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139, pokiaľ ide o aktualizáciu odkazov na ustanovenia Chicagského dohovoru (Ú. v. EÚ L 236, 5.7.2021, s. 1).

16 Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1088 zo 7. apríla 2021, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 748/2012, pokiaľ ide o aktualizáciu odkazov na požiadavky na ochranu životného prostredia (Ú. v. EÚ L 236, 5.7.2021, s. 3).

17 Na piatom stretnutí svojho 219. zasadnutia.

18 Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/201 z 10. decembra 2021, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 748/2012, pokiaľ ide o systémy manažmentu a systémy hlásenia udalostí, ktoré majú zriadiť projekčné a výrobné organizácie, ako aj postupy uplatňované agentúrou, a ktorým sa opravuje uvedené nariadenie (Ú. v. EÚ L 33, 15.2.2022, s. 7).

v rôznych oblastiach, mohli uplatňovať jeden manažment bezpečnosti a aby príslušné orgány, ktoré vykonávajú dohľad nad rôznymi organizáciami v rôznych oblastiach, mohli plánovať a organizovať svoje činnosti dohľadu na základe rovnakých regulačných zásad.

l) Komisia prijala 14. decembra 2021 delegované nariadenie (EÚ) 2022/208[19]. Cieľom tohto nariadenia je zmodernizovať regulačný rámec letectva EÚ uplatniteľný na prevádzku za každého počasia a výcvik letovej posádky, aby sa zaistila najvyššia úroveň bezpečnosti a zároveň sa umožnilo zvýšenie efektívnosti na základe najnovšieho technologického pokroku. Pokiaľ ide o prevádzku za každého počasia, v tomto nariadení sa stanovuje primeraná rovnováha medzi zásadami na základe výkonnosti a normatívnymi zásadami v závislosti od typu leteckej prevádzky. Pravidlá nezávisia od technológie a možno ich prispôsobiť zmenám v budúcnosti. Zaoberá sa všetkými relevantnými disciplínami a koordinovaným spôsobom sa ním aktualizujú pravidlá relevantné pre prevádzku za každého počasia v oblasti leteckej prevádzky, letovej posádky a letísk. Pokiaľ ide o výcvik letovej posádky, týmto nariadením sa zlepšujú existujúce požiadavky na povinný výcvik a preskúšanie posádky pre leteckých prevádzkovateľov. Zaoberá sa počiatočným a udržiavacím výcvikom a preskúšaním, podmienkami prevádzky na viac ako jednom type alebo variante lietadla, uznávaním predchádzajúceho výcviku a preskúšania neobchodnými prevádzkovateľmi a viacpilotnou prevádzkou vrtuľníkov s osvedčením na jednopilotnú prevádzku. Očakáva sa, že týmto nariadením sa zvýši bezpečnosť nákladovo efektívnym spôsobom a zachová bezpečnosť, zníži regulačná záťaž, zvýši nákladová efektívnosť, zlepší harmonizácia v súvislosti s prevádzkou za každého počasia (napr. s Federálnym leteckým úradom) a v maximálnej možnej miere sa transponujú normy a odporúčané postupy organizácie ICAO.

Pred prijatím všetkých uvedených delegovaných aktov sa Komisia poradila s odborníkmi z členských štátov a so zástupcami Európskeho parlamentu.

POZNÁMKA: *Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1358 z 2. júna 2022, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 748/2012, pokiaľ ide o vykonávanie primeranejších požiadaviek na lietadlá určené na letecký šport a rekreačné lietanie (časť 21 Light)* bolo prijaté 2. júna 2022 a v súčasnosti ho dva mesiace preskúmava Európsky parlament a Rada. V tomto nariadení sa stanovuje zjednodušený prístup k osvedčovaniu lietadiel všeobecného letectva a zavádza sa možnosť predložiť vyhlásenie o súlade projektu ako alternatívy k osvedčeniu. Takisto sa v ňom stanovuje možnosť preukázať projekčnú a výrobnú spôsobilosť prostredníctvom vyhlásenia namiesto schválenia, pričom v prípade určitých nízkorizikových výrobných činností sa preukázanie výrobných spôsobilostí vôbec nevyžaduje. Očakáva sa, že sa znížia prekážky vstupu do európskeho regulačného systému pri súčasnom zachovaní bezpečnosti letectva a umožní sa ľahší vývoj nových typov lietadiel.

4. ZÁVER A VÝHĽAD DO BUDÚCNOSTI

---

[19] Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/208 zo 14. decembra 2021, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 139/2014, pokiaľ ide o požiadavky na prevádzku za každého počasia (Ú. v. EÚ L 35, 17.2.2022, s. 1).

Komisia využila svoje splnomocnenie prijať všetky tieto delegované nariadenia s cieľom zlepšiť leteckú bezpečnosť v takmer každej prevádzkovej oblasti, ktorá sa upravuje nariadením (EÚ) 2018/1139.

Komisia vyzýva Európsky parlament a Radu, aby túto správu vzali na vedomie.

Komisia do budúcna plánuje využiť svoje delegované právomoci na ďalšie vykonávanie nariadenia (EÚ) 2018/1139.