

#

Analiza prijedloga izuzeća u skladu s točkom 8. članka 2. Uredbe (EU) 2018/1139 o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa

1 UVOD

Ova analiza rađena je temeljem iskustva implementacije sustava sportsko rekreativnih zrakoplova u RH, iskustava stečenih u suradnji s državama u okruženju, kao i dokumentu Hawk Information Services Limited (2010.) „Regulatory Options for the European Light Aircraft (ELA1) Phase 3 FINAL REPORT November 2010“, Contract Number EASA.2009.C.53, EASA, Cologne.

Prijedlog izuzeća u skladu s točkom 8. članka 2. Uredbe (EU) 2018/1139 izrađen je prvenstveno s ciljem slobode kretanja robe (zrakoplova) na jedinstvenom tržištu pod jednakim uvjetima, pri čemu je u obzir uzeta činjenica da se provođenje operacija zrakoplovima navedenim u prijedlogu izuzeća smatra niskim rizikom (European Parliament, Council of the European Union, „Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and repealing Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council“, COM/2015/0613 final - 2015/0277 (COD)).

Implementacijom izuzeća, uz dosadašnje priznavanje certifikacije po standardima država članica EU, omogućilo bi se priznavanje deklarativne certifikacije međunarodnih ASTM standarda, kao što je ASTM 2245 Light Sport Aircraft – LSA, temeljem kojih lete zrakoplovi u Sjedinjenim američkim državama, Kanadi, Australiji i sl.

Nadalje, za mikrolake zrakoplove upisane u Registar zrakoplova RH implementacija prijedloga izuzeća ne znači ništa, obzirom da su u registar upisani temeljem certifikata tipa kojim su deklarirani na 450 kg MTOM.

Međutim, kako su proizvođači najčešće mikrolake zrakoplove izradili u skladu s različitim standardima, pa tako u Europi mikrolaki zrakoplov certificiran po nekom od europskih standarda leti na deklariranih 450 kg, dok isti zrakoplov certificiran po međunarodnom standardu ASTM 2245 (light sport aircraft – LSA) leti izvan Europe na deklariranih 600 kg, što znači da je proizvođač projektirao i izradio zrakoplov koji strukturalno izdrži 600 kg MTOM, ali ga je za potrebe EU tržišta deklarirao na 450 kg MTOM.

U Registru zrakoplova RH nalazi se najmanje četiri tipa takvih zrakoplova (Zenair CH 601, Evektor EuroStar, TL-ULTRALIGHT Sting i Pipistrel Sinus/Virus).

Slijedom navedenog, moguće je očekivati izmjene certifikata tipa za mikrolake zrakoplove upisane u Registar zrakoplova RH. U tom slučaju to bi imalo značajan utjecaj na njihovu eksploataciju.

NAPOMENA: Hawk Information Services Limited (2010.) „Regulatory Options for the European Light Aircraft (ELA1)“ Phase 3 FINAL REPORT November 2010, Contract Number EASA.2009.C.53, EASA, Cologne) u pozitivnom svijetlu analizira mogućnost primjene deklarativnog sustava za zrakoplove do 1200 kg MTOM (ELA 1), a što je u skladu s poduzetim koracima i planovima EASA GA Roadmap.

#

2 UTJECAJ NA SIGURNOST

Utjecaj na sigurnost je dvojak.

Povećanje od 150 kg MTOM omogućuje realniju eksploataciju zrakoplova, što ima **značajan pozitivan utjecaj na sigurnost**.

Kroz 18 godina, od kada je postavljeno ograničenje od 450 kg MTOM, zabilježen je značajan razvoj konstrukcija i pogonskih grupa zrakoplova, pri čemu se povećala i masa praznih zrakoplova do 350 kg. Obzirom da ne postoji propisano ograničenje za masu praznog zrakoplova, realno se događa da takav zrakoplov s dvije osobe i punim rezervoarima premašuje deklariranu masu. Na ovaj način piloti se prisiljavaju na prekršaj jer se ipak na prvo mjesto stavlja sigurnost, u ovom slučaju potrebna zaliha goriva.

Povećanjem od 150 kg MTOM otvara se mogućnost priznavanja međunarodnih ASTM standarda koji se zasnivaju na deklarativnoj certifikaciji zrakoplova. Za sada se priznaju samo nacionalni standardi koji, u određenim mjerama, uključuju neki oblik certifikacije i nadzora.

Obzirom da deklarativni sustav već gotovo 15 godina dobro funkcionira izvan EU, a posebice u Sjedinjenim američkim državama, Kanadi i Australiji, pri čemu njihovo tržište pokriva i značajan broj EU proizvođača (vidi Slika 1. i Slika 2.), **negativni utjecaj na sigurnost je zanemariv**.

Također, važno je naglasiti da je istraživanjem utvrđeno da je učestalost nesreća zbog projekta i izrade zrakoplova zanemariva (Hawk Information Services Limited (2010.) „Regulatory Options for the European Light Aircraft (ELA1)“ Phase 3 FINAL REPORT November 2010, Contract Number EASA.2009.C.53, EASA, Cologne).

European Light Aviation Industry



3-axis controlled Microlight &LSA numbers

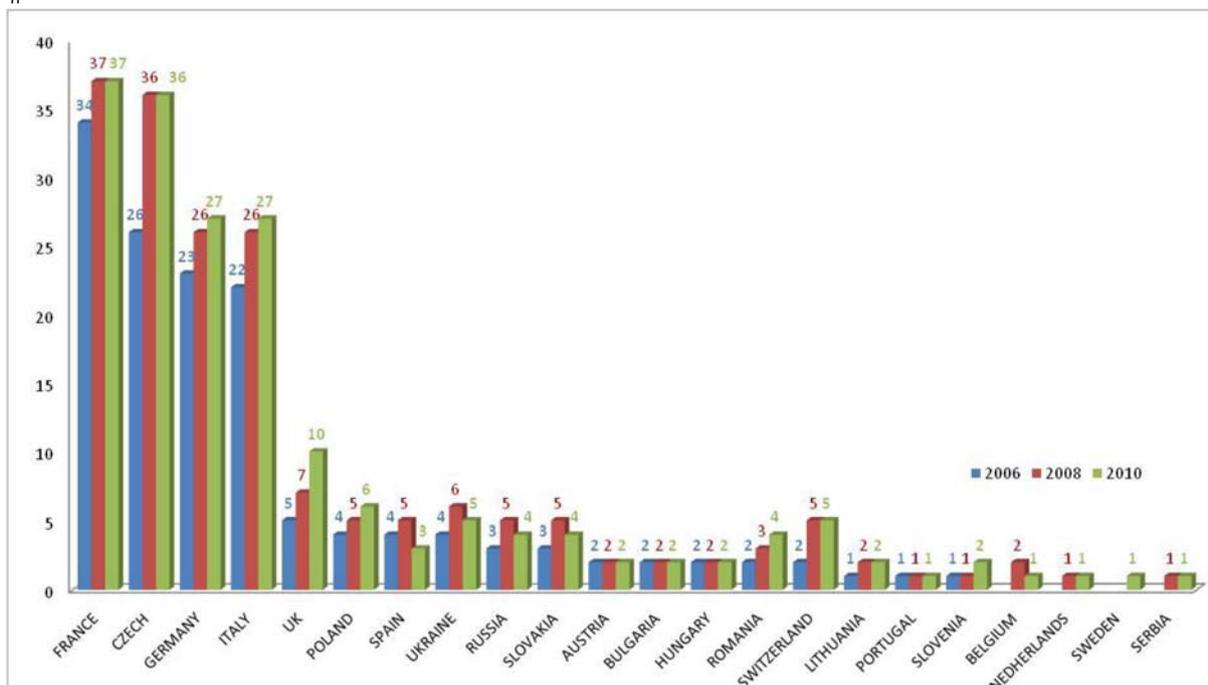
	2006	2008	2010
Number of manufacturers	103	127	133
Number of Types	141	180	183
Number of produced UL&LSA	1 600	1 400*	900*

* Estimation
Data based on Leisure Aviation Directory and personal research

Slika 1.

29

#



Slika 2.

3 UTJECAJ NA OKOLIŠ

Očekuje se povećanje broja Aneks I zrakoplova koji bi zamijenili neke zrakoplove certificirane u skladu EASA PART 21/CS 23, što je zbog poboljšanja u tehnologiji izvedbe konstrukcije zrakoplova i pogonske grupe povoljnije za okoliš.

4 UTJECAJ NA DRUŠTVO

Tržište se otvara za nove zrakoplove pristupačnije eksploatacije, čime bi se omogućio pozitivan trend razvoja sportsko rekreativnog zrakoplovstva koje igra značajnu ulogu kao prva stepenica za mlade pilote, a tako i za stariju populaciju koja teže udovoljava zahtjevima koje propisuje EU/EASA. Sportsko rekreativno zrakoplovstvo pozitivno utječe na razvoj mladih ljudi, pruža im jedinstveno životno iskustvo, pri čemu se razvija disciplina i donošenje odluka. Ne smije se zaboraviti da upravo ti mladi piloti izrastaju u zrele profesionalce. Također je važno navesti da je razlika troškova osposobljavanja i letenja značajna u odnosu na EASA certificirano zrakoplovstvo, što će igrati dodatnu pozitivnu ulogu utjecaja na zrakoplovnu zajednicu.

#

#

5 EKONOMSKI UTJECAJ

Najznačajniji utjecaj bio bi ekonomski. Osim već navedenim smanjenim troškovima eksploatacije, postojećim proizvođačima, pa tako i novim proizvođačima, otvara se potpuno novo (EU) tržište.

2013. pokrenuta je inicijativa za serijsku proizvodnju LSA u RH <https://www.scribd.com/doc/125140921/Zagreba%C4%8Dki-graditelji-aviona#scribd> koja se nije dalje razvijala upravo zbog nemogućnosti certifikacije na razini nižoj od EU/EASA, stoga je realno za očekivati slične projekte u RH.

Izjednačavaju se uvjeti za proizvođače.

6 PRAVIČNOST I PROPORCIONALNOST

Ujednačavanje konkurentnosti na globalnom tržištu.

7 PROCJENA RIZIKA

Procjena rizika temelji se na zaključcima Hawk Information Services Limited (2010.) „Regulatory Options for the European Light Aircraft (ELA1)“ Phase 3 FINAL REPORT November 2010, Contract Number EASA.2009.C.53, EASA, Cologne.

Procjenjuje se da je primarni rizik potencijalno povećanje stope fatalnih nesreća uslijed nedostatka kontroliranog procesa certifikacije i nadzora (deklarativni sustav).

Povećanje MTOM od 150 kg i rizici koji iz toga proizlaze, zanemarivo je.

U obzir su uzete fatalne nesreće tijekom 10 godišnjeg perioda u EU i 5 godišnjeg perioda u SAD.

Utvrđeno da je učestalost nesreća zbog projekta i izrade zrakoplova zanemariva.

Rizici implementacije izuzeća u skladu točkom 8. članka 2. Uredbe (EU) 2018/1139 su prihvatljivi.

8 ZAKLJUČAK

Slijedom gore navedenog jasno je vidljivo da su koristi od izuzeća u skladu točkom 8. članka 2. Uredbe (EU) 2018/1139 neosporne i da nadilaze eventualne nedostatke.