



#

## **Analiza utjecaja prijedloga posebne regulacije zrakoplova na koje se ne primjenjuje uredba (EU) 2018/1139**

### 1 UVOD

Ovim dokumentom opisani su zaključci analize utjecaja posebne regulacije cjelokupnog sustava ili njegovih pojedinih segmenata, eksploatacije zrakoplova na koje se ne primjenjuje uredba (EU) 2018/1139 (u daljnjem tekstu Aneks I zrakoplova).

Analiza je rađena temeljem iskustva implementacije Aneks I zrakoplova u RH, iskustava država članica EU i Sjedinjenih američkih država.

### 2 PROBLEMATIKA

Problematika je usredotočena na pitanje da li bi posebna regulacija bila primjerenija za sustav eksploatacije Aneks I zrakoplova, uzimajući u obzir sveukupne sigurnosne ciljeve.

Ključna vodilja analize je proporcionalnost utroška financijskih i ljudskih resursa potrebnih za udovoljavanje zahtjevima propisa i postizanja prihvatljive razine sigurnosti.

### 3 POSEBAN OSVRT NA AMATERSKI GRAĐENE ZRAKOPLOVE

Pri svakodnevnim poslovima Odjela plovidbenosti HACZ, uočeno je da amaterski graditelji zrakoplova imaju problema s dokumentiranjem poslova projektiranja i gradnje zrakoplova, izradom programa ispitivanja zrakoplova na tlu i u zraku te dokumentacije popratne tim ispitivanjima. Često, iako su poslovi obavljani na prihvatljivi način, nepotpunost ili nedostaci dokumentacije onemogućavaju ili otežavaju izdavanje zrakoplovu dokumenta koji mu u skladu s propisima omogućava da leti u nacionalnom zračnom prostoru.

U slučajevima kada su takvi zrakoplovi jednosjedi i koriste se u ograničenom području, pri čemu se smanjuju rizici u zraku i na tlu, postoji opravdani razlog da se ne zahtijevaju dokazi o sposobnosti zrakoplova za letenje, kao u slučaju zrakoplova s više sjedala.

#



#

## 4 ISHODI ANALIZE UTJECAJA

Utvrđene su tri prihvatljiva ishoda:

Opcija 0 - Ne učiniti ništa;

HACZ će nastaviti s razvojem postojećeg sustava i mogućih olakšica.

Opcija 1 - U potpunosti deregulirati eksploataciju zrakoplova s jednim sjedištem, mase do 150 kg praznog zrakoplova;

Potpuno dereguliranje eksploatacije zrakoplova mase do 150 kg praznog zrakoplova po uzoru na sustav u SAD (FAA Part 103).

Sveobuhvatna izmjena postojećeg sustava koja uključuje koordinaciju s Odjelom licenciranja i Odjelom letačkih operacija i školstva.

Deregulacija sustava obuhvaća ukidanje obaveze posjedovanja dozvole, svjedodžbe o zdravstvenoj sposobnosti, dopuštenja za letenje i obaveze upisa u Registar zrakoplova RH.

Opcija 2 – Posebno regulirati segment plovidbenosti za zrakoplove s jednim sjedištem, MTOM do 300 kg

Posebna regulacija zrakoplova MTOM do 300 kg samo u segmentu zahtjeva za plovidbenost zrakoplova.

Ostaju primjenjivi postojeći zahtjevi obaveze posjedovanja dozvole, svjedodžbe o zdravstvenoj sposobnosti i obaveze upisa u Registar zrakoplova RH.

Izmjena uključuje koordinaciju s Odjelom letačkih operacija i školstva.

#

#

## 5 UTJECAJ NA SIGURNOST

### Opcija 0

Nema nikakve razlike utjecaja na sigurnost u odnosu na postojeći sustav.

### Opcija 1 i Opcija 2

Sjedinjene američke države su svojim iskustvom u periodu od 35 godina u implementaciji dereguliranih zrakoplova (Part 103) pokazali da su rizici na tlu i u zraku, iako ozbiljni, malo vjerojatni.

### Opcija 1

Uslijed nepostojanja nadzora sposobnosti pilota i zrakoplova za letenje od strane nadležnog tijela negativni utjecaj na sigurnost je ozbiljan, ali malo vjerojatan.

Međutim, uslijed nestanka razloga za potajnim nepropisnim letenjem, kao i izoliranosti zrakoplovne zajednice, očekuje se pozitivan utjecaj na sigurnost od malog značaja.

Također, nije za očekivati da će se potpunom deregulacijom zrakoplovstvom početi baviti osobe bez ikakvog prethodnog zrakoplovnog znanja i iskustva.

Mitigacija rizika na tlu i u zraku moguća je samo uz definiranje značajnih operativnih ograničenja vezanih za mjesta uzlijetanja i slijetanja, zračni prostor, nadlijetanje naseljenih područja, prometnica i drugim mjesta od posebne važnosti.

### Opcija 2

Uslijed nepostojanja nadzora zrakoplova za letenje od strane nadležnog tijela negativni utjecaj na sigurnost je manje ozbiljan, ali malo vjerojatan.

Mitigacija rizika na tlu i u zraku moguća je samo uz definiranje operativnih ograničenja vezanih za mjesta uzlijetanja i slijetanja, zračni prostor, nadlijetanje naseljenih područja, prometnica i drugim mjesta od posebne važnosti.

## 3 UTJECAJ NA OKOLIŠ

### Opcija 0

Nema nikakve razlike utjecaja na okoliš u odnosu na postojeći sustav.

### Opcija 1 i Opcija 2

Iako se deregulacijom ili posebnom regulacijom očekuje porast broja zrakoplova, zbog malih snaga pogonskih grupa te rekreativne, tj. povremene upotrebe, ne očekuje se značajniji utjecaj na okoliš.

#

#

## 4 UTJECAJ NA DRUŠTVO

### Opcija 0

Nema nikakve razlike utjecaja na društvo u odnosu na postojeći sustav.

### Opcija 1 i Opcija 2

Otvorila bi se mogućnost za jednostavan i brz način gradnje zrakoplova te naknadnog modificiranja, bez administrativnog opterećenja. Obzirom da bi se to odnosilo i na zrakoplove novih konstrukcija, neuobičajenih koncepcija, pogonskih skupina ili materijala i načina izrade, otvorio bi se put širenju zrakoplovnih znanja i vještina. Na taj način populariziralo bi se gradnju i letenje zrakoplovima što bi doprinijelo podizanju zrakoplovne, a time i tehničke kulture.

## 5 EKONOMSKI UTJECAJ

### Opcija 0

Nema nikakve razlike ekonomskog utjecaja u odnosu na postojeći sustav.

### Opcija 1 i Opcija 2

Izravni ukupni ekonomski utjecaj nije značajan. Gledano pak relativno, utjecaj na troškove vlasnika/korisnika pojedinog zrakoplova bio bi vrlo povoljan.

Neizravno, putem širenja zrakoplovne i tehničke kulture potaknulo bi se obrazovanje i samoobrazovanje te na taj način, bez dodatnih ulaganja zajednice, podignula raznolikost i kvaliteta potencijalne radne snage.

### AMATERSKI GRAĐENI ZRAKOPLOVI

Da bi se zrakoplovu izdalo dokument koji mu u skladu s propisima omogućava letenje u nacionalnom zračnom prostoru, potrebno je temeljem proračuna i ispitivanja nadležnom tijelu dokazati njegovu sposobnost za letenje. U nedostatku nacionalnih udruga vlasnika/korisnika koje bi svojim članovima pružale podršku pri tom dokazivanju, vlasnici/korisnici se moraju osloniti na svoje vlastito znanje i umijeće. Ako potrebnim znanjem i umijećem sami ne raspolažu, onda im preostaje jedino najam stručnjaka koji su u stanju dokazati sposobnost zrakoplova za letenje. Angažman visoko kvalificiranih stručnjaka, uzevši u obzir i opsežnost njihova posla, znatno doprinosi cijeni zrakoplova.

Ako je pojedini zrakoplov oslobođen obveze dokazivanja sposobnosti za letenje, angažman stručnjaka neće biti uvjetovan propisom nego prema nahođenju graditelja odnosno vlasnika/korisnika.

#

#

## 6 PRAVIČNOST I PROPORCIONALNOST

### Opcija 0

Nema nikakve razlike po pitanju pravičnosti i proporcionalnosti u odnosu na postojeći sustav.

### Opcija 1 i Opcija 2

Zrakoplove ograničene mase, u kojima se može nalaziti jedino pilot, a koje bi se koristilo u ograničenom području na način da oni ne mogu naškoditi trećim osobama i/ili njihovoj imovini, nije primjereno opterećivati zahtjevnim postupcima dokazivanja sposobnosti zrakoplova za letenje.

Također, neproporcionalna aktivnost nadležnog tijela pri nadzoru takvih zrakoplova nije opravdana obzirom na smanjenje rizika koje donosi.

## 8 ZAKLJUČAK

Na temelju navedenog, zaključak je da se nekim zrakoplovima, uz odgovarajuća ograničenja, može znatno smanjiti administrativni teret. Pri tome je neizvjesno da li će doći do osjetnog povećanja rizika za sigurnost uključenih osoba i njihove imovine. Povećanje rizika za treće osobe i njihovu imovinu je zahvaljujući ograničenjima procijenjeno zanemarivim.

Prednosti su višestruke: proporcionalniji, administrativno olakšani pristup graditeljima/vlasnicima/pilotima, poticanje učenja, samoobrazovanja i razvoja vještina, tj. općenito širenje tehničke kulture.