

Sigurnost zračnog prometa, EASA i pravila o bespilotnim letjelicama: Vijeće donijelo stajalište



Vijeće je 1. prosinca 2016. postiglo dogovor o općem pristupu u vezi s revidiranim zajedničkim pravilima u području sigurnosti zračnog prometa i novim mandatom Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (EASA). U nacrt uredbe po prvi su put uključena pravila na razini EU-a o sigurnosti leta civilnih bespilotnih letjelica u europskom zračnom prostoru.

Tom će se „osnovnom uredbom o EASA-i” omogućiti nastavak sigurnog razvoja zrakoplovnog sektora EU-a u budućnosti. U njoj se utvrđuju uvjeti pod kojima se zrakoplovna industrija može razvijati te ostati konkurentna i inovativna na svjetskom tržištu. Reforma pravila nužna je kako bi se odgovorilo na očekivano povećanje zračnog prometa EU-a od 50 % u sljedećih dvadeset godina te kako bi zrakoplovstvo bilo spremno suočiti se s jakom konkurencijom na svjetskoj razini.

„Reforma civilnog zrakoplovstva važna je etapa u razvoju konkurentne i inovativne zrakoplovne industrije, spremne na promjene koje nosi budućnost. Pozdravljam razmjernost pravila rizicima te činjenicu da zrakoplovstvu omogućujemo prihvaćanje inovacija i budućeg napretka, primjerice u pogledu bespilotnih letjelica. Ujedno omogućujemo udruživanje i dijeljenje sredstava među državama članicama, što je ključno za širenje stručnog znanja.”

Arpád Érsek, slovački ministar prometa, graditeljstva i regionalnog razvoja

Poticanje inovacija s razmjernijim pravilima o sigurnosti

Reformom se uvode razmjerna pravila utemeljena na rizicima s ciljem smanjenja birokracije i poticanja inovacija, čime se uviđa da su rizici uključeni u raznovrsne sektore civilnog zrakoplovstva različiti. Zrakoplovi koji predstavljaju manji rizik, kao što su helikopteri ili laki sportski zrakoplovi, podlijegat će, u odnosu na komercijalno zrakoplovstvo, jednostavnijim i jeftinijim postupcima.

Pravila o bespilotnim letjelicama za sigurnost, zaštitu i privatnost

Pravilima o bespilotnim letjelicama na razini EU-a pružit će se **osnovna načela** za osiguravanje sigurnosti, zaštite i privatnosti. Tekstom se pruža pravna sigurnost u pogledu te brzo rastuće industrije koja uključuje velik broj malih i srednjih te novoosnovanih poduzeća.

Iz sigurnosnih razloga obuhvaćene su sve bespilotne letjelice, od malih „igračaka” koje teže tek nekoliko grama do velikih bespilotnih zrakoplova koji mogu imati težinu i brzinu zrakoplova. EU je trenutačno nadležan za reguliranje bespilotnih zrakoplova težih od 150 kg, dok lakše bespilotne letjelice podliježu nacionalnim propisima.

Budući da se rizici koji proizlaze iz operacija bespilotnih letjelica međusobno razlikuju, pravila bi trebala biti razmjerna. Konkretnije, pravilima bi se trebala uzeti u obzir mjera do koje bi drugi zračni promet ili ljudi na tlu mogli biti ugroženi. Za operacije s višim rizikom bit će potrebna certifikacija, dok će bespilotne letjelice koje predstavljaju najmanji rizik samo trebati biti u skladu s uobičajenim mehanizmima EU-a za nadzor tržišta.

Po pitanju zaštite okoliša bespilotne letjelice, poput svakog zrakoplova, morat će biti u skladu s pravilima o buci i emisijama CO2.

Na temelju tih načela **EASA će provedbenim aktom Komisije razviti detaljnija pravila o bespilotnim letjelicama**. Na taj će se način pravila moći jednostavnije ažurirati ukorak s tehnološkog razvojem. EASA je već objavila „prototip” uredbe o bespilotnim letjelicama.

Provedbene bi se mjere trebale temeljiti na najboljim praksama država članica te bi se njima trebala uzimati u obzir lokalna obilježja država članica, kao što je gustoća naseljenosti. Države članice također će imati pravo ograničiti operacije bespilotnih letjelica radi sigurnosti, privatnosti, zaštite podataka ili okoliša, na isti način na koji mogu ograničiti sve druge vrste letačkih operacija.

Neki drugi elementi prijedloga

Novim će se pravilima pojačati suradnja između država članica EU-a, Komisije i EASA-e o **sigurnosnim pitanjima povezanim s civilnim zrakoplovstvom**, kao što su kibersigurnost i let iznad zona sukoba. Tehnička pomoć EASA-e tražit će se u pitanjima u kojima postoji međuovisnost sigurnosti i zaštite s obzirom na to da su pitanja od isključive nacionalne sigurnosti u nadležnosti država članica. U pogledu EASA-ina **proračuna**, izvorno predloženo dodavanje rutnih naknada kao novog izvora financiranja izazvalo je zabrinutost u pogledu neutralnosti troškova te pravnih i praktičnih poteškoća. Stoga se financiranje EASA-e neće mijenjati. Prema postojećem sustavu 70 % financiranja EASA-e dolazi iz industrije, a ostatak iz proračuna EU-a. Isto se tako ne bi trebao uspostaviti ni novi mehanizam **nadzora** kojim bi se EASA-i dopustilo da preuzme određene zadaće nadzora. Moguća potreba za rješavanjem sigurnosnih nedostataka riješena je na druge načine, na primjer najboljim iskorištavanjem resursa koje se može postići udruživanjem nacionalnih stručnjaka ili nadzorom koji zajednički provodi nekoliko nacionalnih nadležnih tijela. Osim toga, države članice imat će mogućnost **udruživanja i dijeljenja resursa** unutar skupine od najviše pet sudionika kako bi, ako žele, mogle nagledati pojedinačne zračne prijevoznike.

Kako će taj prijedlog postati zakonom?

Opći pristup bit će stajalište Vijeća za pregovore s Europskim parlamentom. Donošenje pravnog akta zahtijeva suglasnost obiju institucija.

- [Uredba o sigurnosti civilnog zrakoplovstva – opći pristup](#)

Press office - General Secretariat of the Council of the EU

Rue de la Loi 175 - B-1048 BRUSSELS - Tel.: +32 (0)2 281 6319

press@consilium.europa.eu - www.consilium.europa.eu/press