

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
1.	Članak 2. stavak (2) Let unutar vidnog polja: Izvođenje leta sustavom bespilotnog zrakoplova, pri čemu je rukovatelj sustava bespilotnog zrakoplova (u daljnjem tekstu: rukovatelj) neprekidno u vizualnom kontaktu s bespilotnim zrakoplovom bez korištenja optičkih ili elektroničkih pomagala. Kontaktne leće ili korektivne naočale ne smatraju se optičkim pomagalom	Isti tekst s dodatkom...U slučaju uporabe bespilotnog zrakoplova iznad situacija sa smanjenom vidljivošću (nadzor aktivnog požarišta s dimom, parom), iznimno se zbog situacije može dozvoliti uporaba navođenja kamerom ili optičkim pomagalom (dalekozor).	Taj dodatak bi omogućio bolje definiranje uporabe letjelice u izvanrednim situacijama.	Ne prihvaća se. Zahtjevi u Pravilniku temeljeni su na rizicima koji nastaju uslijed izvođenja letačkih operacija unutar vidnog polja rukovatelja i osiguravaju prihvatljivu razinu sigurnosti letačkih operacija. Dodatno, odredbom članka 14, stavak (4), predviđena je mogućnost ishođenja odobrenja za izvođenje letačkih operacija izvan vidnog polja rukovatelja.
2.	Članak 1. stavak (2) Odredbe ovog Pravilnika ne primjenjuju se na sustave bespilotnih zrakoplova kada se koriste za državne aktivnosti (vojne, policijske, carinske, potrage i spašavanja, gašenja požara, obalne straže i slično), osim u dijelu pravila letenja, propisanih Dijelom 2 ovoga Pravilnika.		Nije u skladu sa ZZP članak 13. stavak 2. i 3. (2) Uvjeti i način, pravila i postupci letenja zrakoplova, uključujući i operativne usluge u zračnom prometu, utvrđuju se propisom donesenim na temelju ovog Zakona i u skladu s odgovarajućim EU propisima. (3) Odredbe propisa iz stavka 2. ovog članka odgovarajuće se primjenjuju i na državne zrakoplove. Mislim da CCAA (MMPI,RH) ne može i dalje bježati od odgovornosti, da sve ono u zraku što može ugroziti sigurnost građana spada pod njenu odgovornost. Od protupožarnog zrakoplova CL415, koji se operira u sivoj zoni, preko komercijalnog zračnog transporta (sekundarni medicinski transport) na vojnim helikopterima, pa sve do bespilotne koju sutra nabavi lokani DVD...	Ne prihvaća se. Tumačenje spomenutih odredbi treba sagledati u kombinaciji s odredbama članka 17. i definicija za OAT, GAT iz članka 2. ZZP-a. Iz navedenog, na državne aktivnosti primjenjiva su pravila letenja samo u slučaju kada se letovi izvode sukladno pravilima za GAT. Radi jasnijeg definiranja primjenjivosti Pravilnika (odnosno pravila letenja) na državne aktivnosti, izmijenjen je stavak (2) i dodan stavak (3), članka 1.
3.	Članak 2., stavak (2) OM-operativna masa	Umjesto velikog OM, staviti možda malim slovima om	OM uobičajeno znači Operating/Operations Manual pa možda ne bi bilo zgoroga distancirati kraticu OM-a i OM-a. Posebice ako će Pravilnik ići i na engleskom jeziku.	Prihvaća se. Izvršene su slijedeće korekcije u Pravilniku: 1. Kratica izbrisana iz članka 2. 2. U Dodatku 1 samo za potrebe tablice pojašnjena kratica „OM“ koja se koristi samo u predmetnoj tablici.
4.	Članak 12, stavak (1)	Let korištenjem sustava za prikaz pogleda iz zrakoplova	Osim modelom zrakoplova, bespilotna letjelica također može biti (a u većini slučajeva i jesu)	Ne prihvaća se.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
	Letenje korištenjem sustava za prikaz pogleda iz zrakoplova (FPV) (1) Let korištenjem sustava za prikaz pogleda iz zrakoplova (FPV) smije se izvoditi isključivo zrakoplovnim modelom.	(FPV) smije se izvoditi zrakoplovnim modelom te bespilotnim zrakoplovom poštujući pozitivne propise o poštivanju privatnosti osoba te privatnog vlasništva. Let korištenjem sustava za prikaz pogleda iz zrakoplova (FPV) nije dozvoljen iznad objekata državne uprave/tijela bez prethodne suglasnosti istih. Isto tako nije dozvoljeno korištenje opreme prema takvim objektima kada se letjelica ne nalazi izravno iznad objekta	opremljene video mogućnostima pri čemu se mora zaštititi privatnost osoba i privatnih objekata kao i uvesti restrikcija korištenja takvih mogućnosti iznad objekata državnih tijela (MUP/MORH i sl.)	Pravilnik uređuje zahtjeve za sigurno korištenje sustava bespilotnih zrakoplova. Pitanja zaštite, privatnosti, ... uređena su drugim propisima i izvan su nadležnosti HACZ.
5.	Članak 9 Označavanje bespilotnog zrakoplova	Uvesti stavak 7) Bespilotni zrakoplov mora biti tako označen da u dnevnim operacijama osigurava zamjetljivost (fluorescentne ili reflektirajuće oznake) kako bi bio vidljiv ostalim sudionicima korištenog zračnog prostora.	U situaciji korištenja takve letjelice važno bi bilo za opću sigurnost da moguće druge letjelice/operatori/civili na zemlji mogu lakše zamijetiti bespilotnu letjelicu u zračnom prostoru. Primjerice helikopteri koji se mogu kretati u primjerice nadzoru požarišta, gašenju, traganju, spašavanju i sl. lakše će zamijetiti UAS koji je uočljiviji.	Ne prihvaća se. Većina bespilotnih zrakoplova u najširoj upotrebi ima premalu siluetu da bi njihovo osvijetljavanje ili označavanje značajno povećalo njihovu vidljivost. Osim toga, radi se o praksi neprepoznatoj u zemljama iz kojih su preuzimana iskustva pri pisanju ovoga pravilnika.
6.	Članak 2. stavak (2)	u stavku dva su navedene kratice i nisu definirani sustav pogleda iz zrakoplova (FPV) i sustav za globalno pozicioniranje (GPS), a Operativna masa bespilotnog zrakoplova (OM) i Sustav bespilotnog zrakoplova (Unmanned aerial system) (UAS) su definirani u točkama 4. i 12.	Bilo bi dobro sve definirati	Prihvaća se. Izvršene su slijedeće korekcije u Pravilniku: 1. Dodaju se definicije FPV i GPS. 2. Kratice iz stavka (2), članka 2. pridružuju se definicijama u stavku (1), istog članka. 3. Stavak (2) članka 2. se briše.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
7.	Članak 7. stavak (2) u slučaju korištenja bespilotnog zrakoplova za sportsko rekreativno letenje (zrakoplovnog modela), vlasnik bespilotnog zrakoplova mora... i Članak 8. stavak (2)	U članku 2. definicijama navedeno je da je SPORTSKO REKREATIVNO LETENJE: letenje koje se izvodi isključivo zrakoplovnim modelom.	Da li se može napisati zrakoplovni model umjesto bespilotnog zrakoplova za sportsko rekreativno letenje (Kako je i navedeno u članku 12.)?	Prihvaća se. Članci 7 i 8 izmijenjeni su u skladu s prijedlogom.
8.	Članak 13. stavak (2)		Da li bi bilo dobro umetnuti iza operativni priručnik, kako je propisano člankom 16. ovoga Pravilnika?	Ne prihvaća se. Nepotrebno je opterećivati Pravilnik referencama koje su jednoznačno definirane Pravilnikom. Člankom 19., stavak (1), jasno je propisano da je primjenjiv za sva odobrenja predviđena Pravilnikom.
	Članak 13. stavak (3)		Da li bi bilo dobro dopuniti stavak i na kraju dodati kako je propisano člankom 19. ovoga Pravilnika, jer je tako navedeno u stavku (1) i (2)?	
	Članak 14. stavak (3), (4) i (6)		Da li se ovdje mislilo na ishođenje odobrenja u skladu s člankom 19. ovoga Pravilnika i ako je da li bi bilo dobro navesti kako je propisano člankom 19. ovoga Pravilnika?	
9.	Članak 1, stavak (3) Odredbe ovog Pravilnika ne primjenjuju se na bespilotne zrakoplove pod uvjetom da ne mogu postići kinetičku energiju veću od 79 J.	Odredbe ovog Pravilnika ne primjenjuju se na bespilotne zrakoplove pod uvjetom da ne mogu postići kinetičku energiju veću od 79 J. i nemaju sposobnost za FPV	Osnovni smisao ovog pravilnika je SIGURNOST. UAV koji se koristi u FPV a ne može postići kinetičku energiju veću od 79 J, ipak može bitno ugroziti Sigurnost.	Ne prihvaća se. Pravilnik definira uvjete za korištenje sustava bespilotnih zrakoplova, pa tako i upotrebu FPV-a. Sama činjenica da je bespilotni zrakoplov opremljen FPV-om nema utjecaja na sigurnost. Korištenje FPV-a za letenje ima utjecaja na sigurnost i to je odgovarajuće pokriveno odredbama članka 12. Pravilnika.
10.	Članak 2. stavak (4) Operativna masa bespilotnog zrakoplova: ukupna masa bespilotnog zrakoplova koji je spreman za uporabu, uključujući svu opremu, balast, robu, ulje i gorivo ili električne baterije za maksimalnu certificiranu autonomiju;	Operativna masa bespilotnog zrakoplova: ukupna masa bespilotnog zrakoplova koji je spreman za uporabu, uključujući svu opremu, balast, robu, ulje i gorivo ili električne baterije za maksimalnu certificiranu masu na polijetanju	Maksimalnu certificiranu autonomiju ne znaci let s maksimalnom masom na polijetanju.	Prihvaća se. Definicija operativne mase odgovarajuće izmijenjena.
11	Članak 2, stavak (9) Rukovatelj sustava bespilotnog zrakoplova: Osoba koja upravlja sustavom bespilotnog zrakoplova. U	Pilot sustava besposadnog zrakoplova: Osoba koja upravlja sustavom	<i>An aircraft pilot or aviator is a person who actively and directly operates the directional flight controls of an aircraft while it is in flight.</i>	Ne prihvaća se. Uvjeti, vještine i ovlasti za osobu koja upravlja sustavom bespilotnog

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
	smislu odredaba Zakona o zračnom prometu, rukovatelj se smatra zapovjednikom zrakoplova;	besposadnog zrakoplova. U smislu odredaba Zakona o zračnom prometu, Pilot se smatra zapovjednikom zrakoplova;	Engleski naziv UAV Unmanned aerial vehicle. Smatram da je bolji izbor naziv BESPOSADNA (korišteno u ranijem pravilniku Hrvatske). Ovaj pravilnik definira i UAV od 150kg, a to je vrlo složen sustav kojim može upravljat osoba koja ima posebne vještine i ovlasti : PILOT , a ne rukovatelj, ovakva definicija olakšava izradu ostalih članaka ovog pravilnika.	zrakoplova su propisane u Pravilniku i sama promjena termina (rukovatelj u pilot) nema nikakvog utjecaja na sigurnost, niti olakšava ili dodatno podiže kvalitetu Pravilnika. Upotreba termina „pilot“ bi uvjetovala primjenjivost odredaba i svih drugih propisa koji koriste taj termin, a ne odnose se na sustave bespilotnih zrakoplova.
12	Članak 11. (f) osigurati da se let bespilotnog zrakoplova odvija unutar vidnog polja rukovatelja i na udaljenosti ne većoj od 500 m od rukovatelja,	Osigurati da se let besposadnog zrakoplova odvija unutar vidnog polja pilota	definiranje udaljenosti je nepotrebno, imamo u pravilniku o BPL koji definira letjelice od 1g do 150kg i dimenzija od par mm do 4m ili 15m . Multirotor od 40cm na 500m je nevidljiv, fixwing od 4m je na toj udaljenosti na " prvom zaokretu ", a BPL od 150kg će se na toj udaljenosti tek odvojiti od piste. Različiti Zrakoplovi su različito vidljivi (oblik, veličina, boja, signalna svjetla), piloti različito vide svoj zrakoplov(primjer zrakoplov klase F3J moj prijatelj iz aerokluba vidi i može kontrolirati na udaljenosti 600m, isti taj zrakoplov ja mogu letjeti na udaljenosti do 1500m, a moj sin na 2500m), naravno i meteo situacija utiče na vidljivost.	Ne prihvaća se. Udaljenost od 500 metara je uobičajeni standard koji je propisan u većini zemalja koje reguliraju ovo područje. Članak 14, stavak (4) predviđa mogućnost ishođenja odobrenja za izvođenje letачkih operacija i na udaljenostima većima od propisanih.
13	Dodatak 5 - Operativni i tehnički zahtjevi za izvođenje letачkih operacija Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti Klase I ili II, ili liječničko uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti za upravljanje vozilima koje se izdaje vozačima kojima upravljanje vozilom nije osnovno zanimanje, a koje nije starije od 5 godina	Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti Klase I ili II, ili važeću vozačku dozvolu	Jednostavnija provedba, manji troškovi i ako ima važeću dozvolu onda već ima priznatu sposobnost upravljanja vozilima.	Djelomično se prihvaća. Izvršena je izmjena Dodatka 5. na način da se kao dokaz o psihofizičkoj sposobnosti prihvaća vozačka dozvola ali i Certifikat o zdravstvenoj sposobnosti klase III. Iz Dodatka 5. nije uklonjeno liječničko uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti za upravljanje vozilima koje se izdaje vozačima kojima upravljanje vozilom nije osnovno zanimanje, a koje nije starije od 5 godina, kako bi se omogućilo ispunjavanje uvjeta

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
				psihofizičke sposobnosti za upravljanje sustavima bespilotnih zrakoplova, bez ishoda vozačke dozvole.
14	Dodatak 5 - Operativni i tehnički zahtjevi za izvođenje letačkih operacija Najmanji broj motora multikoptera	Najmanji broj motora multikoptera za B kategoriju 4 a C i D kategoriju 6 motora	Granica s obzirom na sigurnost i konstruktivne zakone je između 4 i 6 motora. Povećanje broja motora ne utječe samo na povećanje sigurnosti, a ne postoji jasna studija koliko se pridonosi a koliko se umanjuje sigurnost povećanjem količine komponenti koje se ugrađuju.	Ne prihvaća se. S obzirom na činjenicu da je u pitanju nova tehnologija za koju još uvijek ne postoji standard niti postoje relevantni statistički podaci o njejoj pouzdanosti smatramo da nije moguće procijeniti da li bi se smanjenjem broja motora zadržala zahtijevana razina sigurnosti operacija. Dodatno pogledati i odgovor na komentar pod brojem 15 i 16 vezano za zahtjeve za rukovatelja i dodatnu sigurnosnu opremu za najrizičnije kategorije letačkih operacija (C i D). Svaki od navedenih faktora značajno utječe na sigurnost izvođenja letačkih operacija i u ovom trenutku smatramo da je postignut optimalan balans u cilju osiguravanja potrebne razine sigurnosti izvođenja letačkih operacija bespilotnim zrakoplovima.
15	Dodatak 5 - Operativni i tehnički zahtjevi za izvođenje letačkih operacija Osposobljenost za upravljanje sustavom: Izjava rukovatelja	Osposobljenost za upravljanje sustavom: Izjava pilota za A i B. Položen ispit pilota BPL za klasu C i D	Sama izjava malo pridonosi sigurnosti pogotovo u klasi C i D. Potrebno je teorijski i praktično provjeriti kandidata za pilota u C i D klasi (na ovaj način može se bitno smanjiti učinak čovjeka - pilota na ugrozu sigurnosti)	Ne prihvaća se. Uzimajući u obzir sadašnju razinu ove grane zrakoplovne industrije u Republici Hrvatskoj, zahtjev za sustavno osposobljavanje i provjere vještina upravljanja sustavom bespilotnih zrakoplova je neostvariv, što je razlog da je u ovom trenutku uveden institut samoodgovornosti u obliku Izjave. Dodatno, za najrizičnije kategorije letačkih operacija predviđena je mogućnost/potreba dokazivanja

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
				sposobnosti za upravljanje izvođenjem demonstracijskih letova. Prilikom slijedeće izmjene ovog Pravilnika biti će uzeta u obzir iskustva prikupljena primjenom ovog Pravilnika, kao i ovaj prijedlog.
16	Dodatak 5 - Operativni i tehnički zahtjevi za izvođenje letačkih operacija Sigurnosni sustav Padobran, kinetička energija pri spuštanju mora biti <79 J, aktivacija padobrana mora biti nezavisna od glavnog napajanja, automatska aktivacija u slučaju gubitka napajanja	Nije primjenjivo na klasu ABC , padobran D klasa	Padobran ima učinak samo ako se aktivira na velikoj visini , većina letenja s multirotorima je na preniskoj visini za uspjeh aktiviranja padobrana. Na malim platformama dodatni sklop padobrana može više pridonijeti padu zrakoplova nenamjernim i ne pravovremenim aktiviranjem.	Ne prihvaća se. Vidi odgovor na komentar broj 14.
17		Predlažemo da se u opće odredbe ubace sljedeći stavci: - Letačke operacije ne smiju se provoditi iznad zaštićene infrastrukture, infrastrukture od posebnog značaja za RH, zaštićene spomeničke baštine i nacionalnih parkova bez posebnog odobrenja nadležne institucije RH. Predmetno odobrenje za provedbu letačkih operacija u ovim područjima mora se priložiti agenciji prilikom traženja zahtjeva za provedbu letačkih operacija prema dodatku XX ovog pravilnika. - Letačke operacije moraju se provoditi prema Zakonu o zaštiti osobnih podataka. Ukoliko će se	Nacrt pravilnika ozbiljno zanemaruje odredbe Zakona o obrani RH (ZOO) i Zakona o zaštiti osobnih podataka (ZZOP) zbog čega povlači niz kaznenih i prekršajnih odredbi sadržanih u ZOO, ZZOP i Kaznenog zakona (KZ).	Ne prihvaća se. Pravilnik uređuje zahtjeve za sigurno korištenje sustava bespilotnih zrakoplova. Pitanja zaštite, privatnosti, ... uređena su drugim propisima i izvan su nadležnosti HACZ.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
		provoditi iznad privatnog posjeda, potrebno je ishoditi odobrenje vlasnika prema dodatku XY ovog pravilnika. - Objava eventualno snimljenih materijala iznad privatnog posjeda bez suglasnosti vlasnika kažnjiva je prema ZZOP i KZ.		
18	Članak 11	Potrebno je uvesti i pripremu za izvođenje letaćkih operacija kojom bi se provjerilo s AMC i nadležnom KZP eventualna rezervacija tog prostora u „G“ sloju od strane drugih korisnika.		Ne prihvaća se. Sadržano u odredbama Pravilnika i Pravilnika o letenju zrakoplova (NN 128/14).
19	Članak 19.	Opisuje se odobrenje koje ima izdavati Agencija. Moje pitanje, odnosno sugestija je da bi se u istom članku morao definirati i rok kojega će Agencija morati ispoštovati nakon što pristigne određeni Zahtjev.		Ne prihvaća se. Rokovi u kojem HACZ kao javnopravno tijelo mora odgovoriti na zahtjev stranke propisani su Zakonom o općem upravnom postupku.
20	Članak 20.	Navodi se pilotska dozvola ili potvrda o položenom teorijskom ispitu iz poznavanja pravila letenja koji provodi Agencija.	Moje pitanje je sljedeće: kada i na temelju čega (neki novi Pravilnik...?) će se omogućiti polaganje navedenog ispita. Obzirom da smo ovaj pravilnik izuzetno dugo čekali, nadam se da nećemo još dugo morati čekati na neki novi Pravilnik ili uredbu koja će regulirati certificiranje samih Rukovatelja sustava bespilotnih zrakoplova odnosno pridruženih promatrača.	Nije komentar na Pravilnik, međutim uslijed informacije od koristi za zainteresiranu javnost ostavljeno u komentarima. HACZ će imati spreman sustav za provođenje predmetnog teorijskog ispita danom stupanja na snagu ovoga Pravilnika.
21	Članak 1. Područje primjene (1) Odredbe ovog Pravilnika propisuju opće, tehničke i operativne zahtjeve primjenjive na sustave bespilotnih zrakoplova, operativne mase bespilotnog	1. Napisati stavak da se ovaj Pravilnik ni u jednom svom dijelu ne primjenjuje za vojne BL, pa čak ni Dio 2 radi posebnih uvjeta obuke i	U suprotnome vojne BL će biti svrstane u kategoriju civilnih BL te se onda na njih primjenjuju odredbe ovog Pravilnika, sto znači da se noćni letovi neće moći provoditi.	Ne prihvaća se. Vidi odgovor na komentar broj 2.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
	zrakoplova do i uključujući 150 kilograma koji se koriste u Republici Hrvatskoj. (2) Odredbe ovog Pravilnika ne primjenjuju se na sustave bespilotnih zrakoplova kada se koriste za državne aktivnosti (vojne, policijske, carinske, potrage i spašavanja, gašenja požara, obalne straže i slično), osim u dijelu pravila letenja, propisanih Dijelom 2 ovoga Pravilnika. Članak 11. Opći uvjeti za letenje bespilotnih zrakoplova (2) Rukovatelj mora: (a) osigurati da se let bespilotnog zrakoplova odvija danju, (h) osigurati da se let bespilotnog zrakoplova odvija unutar vidnog polja rukovatelja i na udaljenosti ne većoj od 500 m od rukovatelja, (i) osigurati da se let bespilotnog zrakoplova odvija izvan kontroliranog zračnog prostora, (j) osigurati da se let bespilotnog zrakoplova odvija na udaljenosti najmanje 3 km od aerodroma i prilazne ili odlazne ravnine aerodroma, osim u slučaju kada su posebno predviđene procedure za letenje bespilotnih zrakoplova definirane nalogom za korištenje aerodroma. Članak 12. Letenje korištenjem sustava za prikaz pogleda iz zrakoplova (FPV) (2) Rukovatelj smije izvoditi let samo u pratnji pridruženog promatrača. (4) Pridruženi promatrač dužan je tijekom cijelog leta održavati neprekidni vizualni kontakt s bespilotnim zrakoplovom i upozoravati rukovatelja na sva odstupanja od planiranog leta, moguća narušavanja minimalne udaljenosti kao i obavještavati ga o ostalim stvarima bitnim za sigurno izvođenje leta.	provedbe iste (obuka u noćnim uvjetima, let BL na udaljenostima većim od 500m, let BL u kontroliranom zračnom prostoru). Što je sa BL koji su teži od 150 kg? 2. Što je sa BL koji su vojne namjene i vlasništva, a zbog težine spadaju pod odredbe Pravilnika? 3. Što je sa noćnim letovima vojnih BL, s obzirom da se na njih primjenjuje DIO 2 Pravilnika Pravila Letenja. 4. S obzirom da vojne BL lete i preko navedene udaljenosti od 500m od operatera, kako će se to regulirati? 5. Letenje izvan kontroliranog zračnog prostora, ona se primjenjuje na civilne BL. U principu je sve u redu ako se Pravilnik ne primjenjuje na vojne BL. No Pravilnik o vojnom letenju tada mora regulirati i status svih vojnih BL (kategorije, težine, oprema, itd.). 6. Mora donijeti ispravak članka 11. stavka 2. na način da se definira da će sve BL vojne namjene bez obzira na veličinu/kategoriju	Vojne BL lete na većim udaljenostima i višim visinama, tako da se definitivno ne mogu ispoštivati Stavak 2., 4., 5. u Članku 12. Do koje visine bi bio moguć let BL, da li 1500m AGL!?	

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
	(5) Pridruženi promatrač i rukovatelj, tijekom izvođenja leta, moraju biti na udaljenosti koja omogućava nesmetanu glasovnu komunikaciju bez tehničkih pomagala.	biti regulirane posebnim Pravilnikom.		
22	Članak 14. Izvođenje letačkih operacija (4) Iznimno od članka 11. stavka 2.točke (h) ovoga Pravilnika, letačke operacije sustava bespilotnih zrakoplova smiju se izvoditi i na većim udaljenostima od propisanih i izvan vidnog polja rukovatelja ukoliko operator prethodno ishodi odobrenje Agencije.		Do kojih udaljenosti bi se to odnosilo, da li 100km!?	Ne prihvaća se. Nisu propisana maksimalna odstupanja, jer će odobrenje ovisiti od slučaja do slučaja o uvjetima i rizicima operacije, kao i potrebnim mjerama umanjenja rizika u svrhu postizanja prihvatljivog nivoa sigurnosti izvođenja operacija.
23	Članak 1. stavak (2) Odredbe ovog Pravilnika ne primjenjuju se na sustave bespilotnih zrakoplova kada se koriste za državne aktivnosti (vojne, policijske, carinske, potrage i spašavanja, gašenja požara, obalne straže i slično), osim u dijelu pravila letenja, propisanih Dijelom 2 ovoga Pravilnika.	PRIJEDLOG 1. Članak 1. Područje primjene (2) Odredbe ovog Pravilnika ne primjenjuju se na sustave bespilotnih zrakoplova kada se koriste za državne aktivnosti (vojne, policijske, carinske, potrage i spašavanja, gašenja požara, obalne straže i slično). PRIJEDLOG 2. (2) Odredbe ovog Pravilnika ne primjenjuju se na sustave bespilotnih zrakoplova kada se koriste u policijske i carinske svrhe, osim u dijelu pravila letenja, propisanih Dijelom 2 ovoga Pravilnika. (3) Letenje sustava bespilotnih zrakoplova koji se koriste u vojne svrhe bit će regulirano posebnim propisom.	Predmetni Pravilnik donosi ministar nadležan za poslove civilnog zračnog prometa i ne može regulirati letenje vojnih zrakoplova bez suglasnosti ministra nadležnog za poslove obrane.	Ne prihvaća se. Vidi odgovor na komentar broj 2.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
24		Zapis procjene rizika u prihvatljivim načinima udovoljavanja čini mi se presloženim za nekog tko nikad nije takvo nešto radio, možda ga još dopuniti s nekim primjerom ili...?		Ne prihvaća se. Pravilnik omogućuje korištenje različitih oblika zapisa upravljanja rizicima. HACZ je svjesna činjenice da je potrebno dodatno upoznati i približiti zrakoplovnoj zajednici postupak procjene rizika te planira pripremiti dodatne upute i smjernice za upravljanje rizicima kroz organizaciju radionica, objavu materijala s uputama...
25	Članak 1, stavak(3) Odredbe ovog Pravilnika ne primjenjuju se na bespilotne zrakoplove pod uvjetom da ne mogu postići kinetičku energiju veću od 79 J.		Molim pojasniti ovo. Kako da izračunam to za quad. Fizika kaže (formula za izračunavanje energije), znači quad je max težak 1,3kg i može se penjati max. brzinom od 6m/s . To ispada 23,4J. Znači da se na njega ne odnosi ovaj pravilnik ?	Nije komentar na Pravilnik, međutim uslijed informacije od koristi za zainteresiranu javnost ostavljeno u komentarima. Namjera odredbe je da se od primjene zahtjeva Pravilnika izuzmu igračke i bespilotni zrakoplovi koji ni u kom slučaju ne mogu postići kinetičku energiju veću od 79J. Kinetička energija direktno je proporcionalna masi i kvadratu brzine gibanja ($E_k = 1/2 \cdot mv^2$) Relevantna brzina za izračun maksimalne kinetičke energije koju može postići bespilotni zrakoplov s obzirom na masu bi bila maksimalna brzina koju taj bespilotni zrakoplov može postići (terminalna brzina padanja ili maksimalna brzina kontroliranog leta, što je veće) Napomena: Smatramo da Quad od 1.3kg svakako ne upada u ovu kategoriju jer brzina koju ste Vi uzeli za izračun nije relevantna za predmetnu odredbu.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
				Npr. u slučaju da predmetni Quad pada sa visine od 6,5 m ili više njegova kinetička energija pri udaru na zemlju bit će veća od 79J. Naime, u slučaju pada sa tako male visine, kinetička energija pri udaru na zemlju bit će približno jednaka potencijalnoj energiji tog zrakoplova na visini s koje zrakoplov pada. $E_k \approx E_p = m \cdot g \cdot h$ $= 1,3 \text{ kg} \cdot 9,81 \text{ m/s}^2 \cdot 6,5 \text{ m}$ $= 82,9 \text{ J}$
26	Članak 7. (1) Operator mora ishoditi policu osiguranja u skladu sa propisom kojim se uređuju obvezna osiguranja u prometu.		Kojem prometu? Zračnom... kojim propisom? Da li ste kontaktirali nekoga iz osiguravajućih kuća? Kakvu policu će mi naplatiti. Obaveznog osiguranja od moguće štete prema trećim osobama, kao za neku firmu koja izvodi neke radove ili kao za građevinare zbog mogućnosti pada predmeta sa visine? Kaj znači „kad je to primjenjivo“ mogu se pozvat na to da nije primjenjivo?	Nije komentar na Pravilnik, međutim uslijed informacije od koristi za zainteresiranu javnost ostavljeno u komentarima. Obvezna osiguranja u zračnom prometu propisana su Uredbom EU 785/2004. Primjenjivost kao i odredbe vezane za osiguranje prema trećim osobama propisane su odredbama članaka 2. i 7. Uredbe.
27	Članak 8. Upotreba radio frekvencijskog spektra		5.728 GHz—5.85 GHz SRD različite namjene ERC/REC 70-03 5725-5875 MHz Opća dozvola	Nije komentar na Pravilnik, međutim uslijed informacije od koristi za zainteresiranu javnost ostavljeno u komentarima. Pravilnik ne propisuje prihvatljiva frekvencijska područja za upotrebu sustava bespilotnih zrakoplova. Za relevantne informacije nužno je kontaktirati HAKOM.
28	Članak 11. Opći uvjeti za letenje bespilotnih zrakoplova		Niste definirali maksimalnu visinu leta.	Ne prihvaća se. Pravilnikom je propisano da se letenje može izvoditi izvan kontroliranog zračnog prostora, a uz prethodno

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
				odobrenje nadležne kontrole zračnog prometa i unutar kontroliranog zračnog prostora. Predmetni zračni prostori, uključujući i njihove vertikalne granice (maksimalne dozvoljene visine leta), definirani su klasifikacijom zračnog prostora, koja se može pronaći u Zborniku zrakoplovnih informacija (AIP) Republike Hrvatske.
29	Članak 12. Letenje korištenjem sustava za prikaz pogleda iz zrakoplova (FPV) (1) Let korištenjem sustava za prikaz pogleda iz zrakoplova (FPV) smije se izvoditi isključivo zrakoplovnim modelom.		Ovim člankom svi UAS-i sa kamerom su postali zrakoplovni modeli i imaju ograničenu upotrebu: članak 6. Klasa I i II.	Ne prihvaća se. Primjenjivi zahtjevi ne određuju se činjenicom da li je sustav bespilotnog zrakoplova opremljen FPV-om ili kamerom sa prikazom na ekranu rukovatelja već činjenicom da li rukovatelj upravlja letenjem bespilotnog zrakoplova koristeći FPV sustav ili ne. Sama činjenica da je bespilotni zrakoplov opremljen FPV-om ili kamerom s prikazom na ekranu rukovatelja, ne čini ga zrakoplovnim modelom. Ovaj članak omogućuje korištenje FPV-a isključivo za letenje zrakoplovnim modelima. Napominjemo da letenje FPV-om nije dozvoljeno u izvođenju letačkih operacija.
30	Članak 2. Stavak 1. točka 3.	Dodati „tehnička ispitivanja“ kao jedan od pojmova prilikom nabiranja	Tehnička ispitivanja sa aspekta održavanja vrlo su bitni dio upravljanja imovinom. Primjer su pregledi dimnjaka, vijadukata, mostova, krovova.... Na ovaj način se formalno uvodi pojam u pravilnik obzirom da će takvi poslovi biti značajna gospodarska aktivnost u narednom periodu. Znanstveno istraživački letovi ne mogu se poistovjetiti sa tehničkim ispitivanjima.	Ne prihvaća se. Definicija sadrži samo primjere, koji ne isključuju i ovu vrstu operacija.
31	Članak 14. Stavak 3-6.	Izraditi prijedlog odobrenja koji će izdavati CCAA za	Na ovaj način Agencija i korisnici znaju kako će izgledati dokument/papir koji odobrava izvođenje	Ne prihvaća se.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
		izvođenje letačkih operacija (možda kao novi prilog)	letačkih operacija. Tim će dokumentom u konačnici korisnici dokazivati nekim drugim zainteresiranim stranama (policija, komunalno redarstvo...) da imaju imaju odobrenje od nadležne agencije za letačke operacije određene kategorije.	Odobrenje neće biti izdavano u obliku certifikata/potvrde. Odobrenje će se izdavati u obliku pravnog akta (Rješenja) kako je propisano Zakonom o općem upravnom postupku.
32	Dodatak 1: Kategorije letačkih operacija	Definirati pojedinu klasu primjerom ili definicijom, npr: I-Neizgrađeno područje: teren iznad kojeg se leti je bez građevina a najbliža građevina se nalazi dalje od maksimalne visine leta za multikoptere a za avione duplo dalje od maksimalne visine II-Izgrađeno nenaseljeno područje: teren iznad kojeg se leti je sa nenaseljenom građevinama a najbliža naseljena građevina se nalazi dalje od maksimalne visine leta za multikoptere a za avione duplo dalje od maksimalne visine III-Naseljeno područje: teren iznad kojeg se leti je sa naseljenim građevinama a gustoca naseljenosti ne prelazi 1000 ljudi po km ² IV-Gusto naseljeno područje: teren iznad kojeg se leti je sa naseljenim građevinama a gustoca naseljenosti prelazi 1000 ljudi po km ²	Nisu jasno definirane Klase područja izvođenja letenja osim za letenje iznad skupine ljudi. Definirati sta je područje iznad kojeg se leti i područje u blizini zone letenja, npr. što je veća maksimalna visina leta to se područje u blizini zone letenja širi, za multikoptere max. visina a za avione 2-3x maksimalna visina leta. Za kategoriju III i IV definirati granicu između te dvije npr. sa gustoćom naseljenosti područja letenja ili nekim drugim mjerljivim podatkom Definirati sta spada pod pojam "izgrađeno", da li je to cesta, park, klupa ili samo objekt preko 4m visine?	Ne prihvaća se. Smatramo da predložene definicije ne donose poboljšanje već da naprotiv ostavljaju više prostora za različita tumačenja (maksimalne visine) i sadrže kriterije nemjerljive na terenu (gustoća naseljenosti).
33	GPS – Sustav za globalno pozicioniranje	GNSS – Globalni navigacijski satelitski sustavi	Danas se osim GPS-a koriste i drugi satelitski navigacijski sustavi kao npr. GLONASS i GALILEO. Iz tog razloga predlažem u tekstu Pravilnika	Prihvaća se. Članak 2, stavak (1), točka 13 odgovarajuće izmijenjena.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
			umjesto GPS koristiti pojam GNSS koji je puno širi i obuhvaća GPS	Kratika izmijenjena u cijelom Pravilniku
34	Članak 13/stavak 1	Nejasno je da li se izjava daje jednom i vrijedi 2 godine, ili ju je potrebno dostavljati za svaki planirani let?	Jasnije precizirati odredbu. U pravilu izjava se daje samo jednom, a svaki let se može najaviti (ako je potrebno) e-mailom nadležnoj agenciji	Ne prihvaća se. Odredba je jasna, a iz članka 18. koji propisuje Izjavu, jasno je da ona nije predviđena za svaki let zasebno. Istim člankom operator je u obvezi izvijestiti nadležno tijelo o svakoj promjeni koja utječe na podatke iz Izjave.
35	Tehnički zahtjevi za izvođenje letačkih operacija	Za najmanji broj motora multikoptera u kategoriji C predlaže se 6	6 motora uz ispunjenje ostalih uvjeta zadovoljava sigurnosne mjere	Ne prihvaća se. Vidi odgovor na komentar broj 14.
36	Članak 1. stavak (2)	Odredbe ovog Pravilnika ne primjenjuju se na sustave bespilotnih zrakoplova kada se njima koriste ovlaštene službene osobe u tijelima državne uprave u obavljanju svojih djelatnosti (vojne, policijske, carinske, potrage i spašavanja, gašenja požara, obalne straže i slično), osim u dijelu pravila letenja, propisanih Dijelom 2 ovoga Pravilnika.	Iz stavka nije najjasnije što su to državne aktivnosti? Možda je bolje reći kada se njima koriste ovlaštene službene osobe u tijelima državne uprave u obavljanju svojih djelatnosti.	Ne prihvaća se. Vidi odgovor na komentar broj 2.
37	Članak 1. stavak (4)	Predlažemo da se stavak (4) izbriše iz pravilnika (što utječe i na članak 4).	Ograničavanjem pravilnika na isključivo otvorene prostore, znači da se u zatvorenim prostorima (dvorane, bolnice, škole itd.) ne primjenjuju nikakva pravila.	Ne prihvaća se. Zatvoreni prostor se ne smatra zračnim prostorom u smislu letenja zrakoplova. Zrakoplovni propisi su neprimjenjivi u zatvorenom prostoru, pa Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo nije nadležna za nadzor letenja u takvim prostorima. Odvijanje aktivnosti u zatvorenom prostoru odgovornost je vlasnika prostora ili organizatora događaja u prostoru.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
38	Članak 2. stavak (1) točka 3.	3. Letačke operacije: upotreba sustava bespilotnog zrakoplova, bez obzira da li se prima naknada ili ne, kada se bespilotni zrakoplov koristi za potrebe radova iz zraka (kao na primjer snimanja iz zraka, oglašavanja iz zraka, nadzora iz zraka, protupožarnu zaštitu, pokretanja lavina, znanstveno istraživačke letove, letove za potrebe televizije, filma i vijesti, letovi za potrebe posebnih događaja uključujući zrakoplovne priredbe, natjecateljske letove, dostavu paketa i slično);	U popis operacija dodati dostavu paketa	Ne prihvaća se. Vidi odgovor na komentar broj 30.
39	Članak 2. stavak (1) točka 12.	12. Sustav bespilotnog zrakoplovna: Sustav namijenjen izvođenju letova zrakoplovom bez pilota koji je daljinski upravljani ili programiran i autonoman. Sastoji se od bespilotnog zrakoplova i drugih komponenti za upravljanje ili programiranje neophodnih za kontrolu bespilotnog zrakoplova te ljudi ako nije riječ o autonomnim letjelicama.	Autonomne letjelice nemaju u doslovnom smislu osobe koje njima upravljaju. One su programirane da samostalno lete bez intervencije čovjeka.	Ne prihvaća se. Sustav bespilotnog zrakoplova ne uključuje ljude koji njime upravljaju ili programiraju autonomnu letjelicu. Definicija u Pravilniku spominje jednu ili više osoba koji upravljaju međutim ne kao dio sustava već kao pojašnjenje da upravljanje može biti od strane jedne ili više osoba.
40	Članak 4.	U skladu s komentaram na članak 1. stavak (4) predlažemo da se doda točka 5. kao što slijedi: 5. Klasa V – Javne zatvorene prostorije poput dvorana,	Ograničavanjem pravilnika na isključivo otvorene prostore, znači da se u zatvorenim prostorima (dvorane, bolnice, škole itd.) ne primjenjuju nikakva pravila.	Ne prihvaća se. Vidi odgovor na komentar broj 37.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
		hangara, škola, bolnica i ostalih javnih prostora.		
41	Članak 4.	Stoga predlažemo da se doda točka 6. kao što slijedi: 6. Klasa VI – Područja nad kojima je let eksplicitno zabranjen.	Trebala bi postojati klasa područja u kojoj je let eksplicitno zabranjen (npr. područja od vojnog interesa i sl. - engl. No fly zone).	Ne prihvaća se. Pravilnik uređuje zahtjeve za sigurno korištenje sustava bespilotnih zrakoplova. Zone zabranjenog letenja propisane su u zborniku zrakoplovnih informacija (AIP).
42	Članak 7.	Nema	Podržavamo da se bespilotne letjelice osiguravaju, no trenutno važeći Zakon o obaveznim osiguranjima u prometu nije usklađen s pojmom i primjenom na bespilotne letjelice, te bi se primjena ovog članka trebala odgoditi dok se zakon ne prilagodi novoj tehnologiji.	Vidi odgovor na komentar broj 26.
43	Članak 8. stavak (2)	Nema	Stavak, kako je definiran odnosi se na komunikaciju predajnik-prijemnik (korištenje radio-frekvencijskog spektra), dok je kod nekih bespilotnih letjelica ta veza oblika predajnik-Internet-prijemnik. Sukladno tome ovaj članak ne bi vrijedio za takve bespilotne letjelice, jer one mogu generirati WiFi i/ili GSM konekciju.	Ne prihvaća se. Veza između zrakoplova i upravljačke stanice prihvatljiva je jedino kodiranim digitalnim prijenosom podataka direktnom vezom između upravljačke stanice i prijemnika s automatskim izborom frekvencije bez smetnji. U skladu s tim izvršena izmjena zahtjeva za sustav upravljanja u tablici tehničkih zahtjeva u Dodatku 5. Pravilnika. Napomena: WiFi, GSM i Internet nisu prihvatljivi za upravljanje, ali se mogu koristiti za prijenos telemetrijskih podataka.
44	Članak 9.	Inačica bez tehnologije sigurnosnog prizemljenja: (1) Vlasnik bespilotnog zrakoplova mora označiti bespilotne zrakoplove koji se	Propis da identifikacijsku negorivu pločicu ili naljepnicu vlasnik proizvoljno izrađuje te da identifikacijsku oznaku za bespilotni zrakoplov koji se ne koristi za izvođenje letačkih operacija kategorije D određuje vlasnik je u najmanju ruku	Ne prihvaća se. Uzimajući u obzir sadašnju razinu ove grane zrakoplovne industrije u Republici Hrvatskoj, kompleksnosti provođenja prijedloga s aspekta postavljanja

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
		koriste za izvođenje letačkih operacija kao i zrakoplovne modele operativne mase veće od 5 kg negorivom pločicom s tehnologijom identifikacije u letu koja koju izdaje od Agencije ovlaštena institucija. Oblik, vrsta i izgled identifikacijske pločice kao i odgovarajućih tehnologija identifikacije uredit će se posebnim pravilnikom. (2) Za bespilotne zrakoplove operativne mase ispod 5 kg prihvatljivo je da se bespilotni zrakoplov označi naljepnicom s tehnologijom identifikacije u letu koju izdaje od Agencije ovlaštena institucija. Oblik, vrsta i izgled identifikacijske naljepnice kao i odgovarajućih tehnologija identifikacije uredit će se posebnim pravilnikom. (3) Operator ili vlasnik dužan je zamijeniti identifikacijsku negorivu pločicu ili naljepnicu u slučaju da se ona ošteti do neprepoznatljivosti ili izgubi. NAPOMENA: Predlažemo da se izbac i stavak (5) u trenutnoj inačici članka ("Identifikacijsku oznaku za bespilotni zrakoplov koji se koristi za izvođenje letačkih operacija kategorije D dodjeljuje Agencija"), te da se izdavanje takvih pločica	upitan jer potencijalno otvara mogućnost zloupotrebe (namjerno pogrešno predstavljanje – krađa identiteta), onemogućuje identifikaciju letjelice u letu od strane redarstvenih službi te onemogućuje nadzor nad statističkim podacima o postojećim zrakoplovima. Također, identifikacijska negoriva pločica, korisna je isključivo prilikom forenzičke analize nesretnog slučaja ili namjernog udesa, dok prilikom samog leta nije moguće očitati o kojoj se letjelici odnosno vlasniku radi. Daleko bolje rješenje jest da se izdavanje identifikacijskih pločica ili naljepnica kao i identifikacijskih oznaka prepusti (od Agencije) ovlaštenim institucijama koje bi imale obavezu podatke o registriranim letjelicama dostavljati u središnju bazu letjelica kod Agencije. Time se onemogućava pogrešno predstavljanje i dobiva uvid u statističke podatke o postojećim zrakoplovima. Također, omogućava se i uspostavu pregleda tehničke ispravnosti letjelica, slično kao kod vozila. Što se tiče problema identifikacije letjelice u letu, predlaže se korištenje neke od bežičnih tehnologija (poput GSM kartice ili RFID čipa) koje omogućuju jednoznačnu identifikaciju letjelice u svakom trenutku sa zemlje, a čipovi se mogu ugraditi u negorive pločice. Korak dalje bio bi omogućavanje prizemljenja letjelice usred posebnih situacija od strane mjerodavnih i redarstvenih službi, što bi se moglo omogućiti posebnim uređajima koji bi se dali redarstvenicima koji bi letjelicama u nuždi poslali signal da se prizemlje, dok bi sa strane letjelice moralo postojati sučelje iz negorive pločice (predlažemo USB izlaz koji je standardan na sve većem broju letjelica) koji bi letjelici proslijedio signal za nužnim prizemljenjem. Obzirom da je tehnika prizemljenja kompliciranija	standarda, dodatnih propisa i odobravanja ovlaštenih institucija smatramo da je prijedlog trenutno neostvariv.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
		regulira putem ovlaštenih institucija. Inačica s tehnologijom sigurnosnog prizemljenja: (1) Vlasnik bespilotnog zrakoplova mora označiti bespilotne zrakoplove koji se koriste za izvođenje letačkih operacija kao i zrakoplovne modele operativne mase veće od 5 kg negorivom pločicom s tehnologijom identifikacije u letu i prizemljenja u nuždi koja koju izdaje od Agencije ovlaštena institucija. Oblik, vrsta i izgled identifikacijske pločice kao i odgovarajućih tehnologija identifikacije i prizemljenja uredit će se posebnim pravilnikom. (2) Za bespilotne zrakoplove operativne mase ispod 5 kg prihvatljivo je da se bespilotni zrakoplov označi naljepnicom s tehnologijom identifikacije u letu i prizemljenja u nuždi koju izdaje od Agencije ovlaštena institucija. Oblik, vrsta i izgled identifikacijske naljepnice kao i odgovarajućih tehnologija identifikacije i prizemljenja uredit će se posebnim pravilnikom. (3) Operator ili vlasnik dužan je zamijeniti identifikacijsku negorivu pločicu ili naljepnicu	za praktičnu implementaciju na postojeće letjelice, predlažemo dvije inačice ovog članka:	

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
		u slučaju da se ona ošteti do neprepoznatljivosti ili izgubi. Dodatni članak Članak X Baza ovlaštenih institucija za izdavanje identifikacijskih pločica Agencija vodi bazu podataka o ovlaštenim institucijama za izdavanje identifikacijskih pločica. Način dodavanja, ažuriranja i brisanja institucija iz baze, uredit će se posebnim pravilnikom.		
45	Članak 11. stavak (1)	Rukovatelj mora osigurati da se let bespilotnog zrakoplova izvodi na način da ne predstavlja opasnost po život, zdravlje ili imovinu ljudi zbog udara ili gubitka kontrole nad sustavom bespilotnog zrakoplova i da ne ugrožava ili ne ometa javni red i mir odnosno prirodne resurse.	Stavak ne uzima u obzir potencijalne ugroze prirodnih resursa (npr. divljeg svijeta, prirodnih znamenitosti zaštićenih zakonom i sl.) koje su kasnije obuhvaćene u stavku 2.	Ne prihvaća se. Smatramo da je odredba stavka (1) predmetnog članka općenita i da pokriva navedene ugroze.
46	Članak 11. Stavak (2) točka (a)	Prijedlog je da se doda nova točka, sljedećeg oblika: (x) Iznimno od članka 11. st. 2. točka (a) let bespilotnog zrakoplova može se obavljati i noću ukoliko je let predviđen na dobro osvijetljenom području (npr. nogometni stadion ili poligon osvijetljen reflektorima i sl.) odnosno ako je zrakoplov opremljen posebnom opremom za noćni let (npr. infra-crvena kamera, reflektori i sl.) te ako je	Točka da se let bespilotnog zrakoplova može obavljati isključivo danju, ograničava iskorištavanje ove tehnologije u komercijalne svrhe (npr. noćne dostave, snimanje događaja itd.). Predlažemo da se ograniči let noću na dobro osvijetljena područja te letjelice koje imaju odgovarajuću senzoriku/opremu za let noću (npr. IC kamera, reflektori i sl.).	(x) Ne prihvaća se. Letenje noću ne osigurava pouzdan i stalan vizualni kontakt rukovatelja sa zrakoplovom, nije osigurana osvijetljenost prepreka, te takve operacije ne pružaju zadovoljavajuću razinu sigurnosti. (x+1) Ne prihvaća se. Nije naveden konkretan prijedlog. Smatramo da odredba stavka (1) članka 14, na odgovarajući način adresira navedenu obvezu.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
		operater prethodno ishodio dozvolu od Agencije za noćne letove. Također, predlažemo dodatak još jedne točke: (x+1) osigurati da se tijekom cijelog leta zrakoplov kreće primjerenom brzinom koja je prilagođena atmosferskim prilikama i drugim ograničenjima. Uz napomenu, da bi u budućnosti trebalo definirati i konkretna ograničenja na brzinu ovisno o specifičnostima zračnog prostora koji se koristi za let, no za to je potrebno izraditi studiju i procedure procjene primjerene brzine, koje u ovom trenutku ne postoje.		
47	Članak 12. odnosno članak 14.	U skladu s time, navodimo dvije inačice promjena. Inačica 1. Uvođenje iznimke uz odobrenje Agencije Predlažemo da se (kao i za pojedine točke u članku 11.) u članku 14. uvedu iznimke, tj. da se doda točka (7) kao što slijedi: (7) Iznimno od članka 12. ovoga Pravilnika, letačke operacije u korištenjem FPV tehnologije i/ili autonomnog leta unutar i izvan vidnog polja smiju se izvoditi ukoliko operator prethodno ishodi odobrenje Agencije.	Ograničavanje letenja na isključivo korištenje FPV tehnologija za rekreativnu i sportsku upotrebu u potpunosti se onemogućava velik dio komercijalne upotrebe. Postoje letjelice koje imaju mogućnost autonomnog leta i preko 100 km koje se već danas mogu kupiti na slobodnom tržištu i koristiti bez posebne dozvole, a primjerice njemački poštanski servis DHL već koristi letjelice za dostavu paketa na jedan udaljeni otok. Potencijal ove tehnologije za komercijalnu upotrebu je ogroman i postoji velik broj razvijenih sustava i poslovnih modela za: Poljoprivredu – uključuje zaprašivanje i aerofotogrametriju (npr. nadzor zdravlja biljaka, rano prepoznavanje bolesti, višespektralno i termalno snimanje te LIDAR2 za detekciju različitih vrsta biljaka, šteta nastalih bolešću ili	Ne prihvaća se. Inačica 1. Odredba članka 14, stavak (4) predviđa mogućnost ishođenja odobrenja za operacije izvan vidnog polja rukovatelja. Korištenje FPV-a u tom slučaju može biti jedna od mjera za umanjene rizika takvih operacija. Inačica 2. Uzimajući u obzir sadašnju razinu ove grane zrakoplovne industrije u Republici Hrvatskoj, predložena infrastruktura ne postoji, što je razlog da je u ovom trenutku ovakav prijedlog neostvariv. Npr. ne postoji od agencije ovlaštena organizacija koja se spominje u

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
		Inačica 2. Uvođenje iznimke uz izdavanje certifikata. Predlažemo da se (kao i za pojedine točke u članku 11.) u članku 14. uvedu iznimke, tj. da se dodaju točke (7) i (8) kao što slijedi: (7) Iznimno od članka 12. ovoga Pravilnika, letačke operacije u korištenjem FPV tehnologije unutar i izvan vidnog polja smiju se izvoditi ukoliko rukovatelj ima validan certifikat za upravljanje bespilotnim zrakoplovom koji izdaje od strane Agencije akreditirana institucija. Popis institucija i način akreditacije regulirat će se posebnim pravilnikom. (8) Iznimno od članka 12. ovoga Pravilnika, letačke operacije smiju se izvoditi i autonomnim letjelicama unutar i izvan vidnog polja model letjelice ima validan certifikat koji izdaje od strane Agencije akreditirana institucija i operater ima prethodno odobrenje Agencije. Popis institucija i način akreditacije regulirat će se posebnim pravilnikom.	štetočinama, detekciju optimalnog vremena berbe i sl.).3 • Znanstvena istraživanja – uključuje ekološki i/ili agronomski nadzor, prikupljanje atmosferskih ili oceanografskih podataka, geološko mapiranje gravimetrijskih, radioloških ili magnetskih podataka i sl.).4 • Pristup Internetu za zabačene krajeve – korištenjem jefitnih letjelica duge izdržljivosti.5 • Profesionalnu areofotogrametriju - za izradu topografskih planova i karata i sl. • Nadzor instalacija – uključuje nadzor nafto/plino/dalekovoda, različitih industrijskih postrojenja i sl. • Nekretnine – za izradu fotografija i video snimaka nekretnina iz zraka.6 • Novinarstvo – za prikupljanje podataka snimkama iz zraka i nedostupnih mjesta.7 • Oglašavanje – za prikaz reklama, zastava i sl.8 • Kinematografija – za ostvarivanje snimki iz različitih perspektiva.9 • Snimanje koncerata/događaja – za prikaz događaja iz nove perspektive.10 • Najam UAS ("Rent-a-drone") - nuđenje raznih usluga koje mogu obavljati letjelice poput nadzora i sl. • Dostava paketa – za brzu dostavu npr. Internet narudžbi, hrane i sl.11 Ovdje treba posebno naglasiti da je gradonačelnik Londona (Boris Johnson) nedavno zatražio od proizvođača bespilotnih letjelica da pokušaju riješiti problem zagušenog prometa u gradu zbog velikog broja Internet dostava paketa. Prema predikciji Teal Group-a komercijalna upotreba UAS je jedan od najbrže rastućih segmenata UAS industrije (vidi grafikone). Smatramo da nije dobro da se novi vid poduzetničkih i industrijskih poduhvata unaprijed	prijedlogu, niti postoji sustav certificiranja i nadzora takve organizacije.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
			osudi na propast i stoga predlažemo da se letovi omoguće i izvan vidnog polja korištenjem FPV tehnologija ne samo za zrakoplovne modele, nego za sve letjelice obuhvaćenje pravilnikom, naravno uz odgovarajuća ograničenja, kao što je to učinjeno u nedavno objavljenom prijedlogu pravilnika FAA (Federal Aviation Administration).¹⁴ Slažemo se svakako da za rekreativnu i hobby upotrebu moraju postojati ograničenja slična predviđenima prijedlogom pravilnika (obzirom na ograničenja u članku 6. ne vidimo potrebu za pridruženim promatračem, obzirom da ne postoji gotovo nikakva opasnost da se naruši članak 11. st. 1), no za komercijalnu upotrebu, uz školovane operatere, smatramo da se trebaju omogućiti letovi izvan vidnog polja uz korištenje FPV tehnologije kao i autonomni letovi. No, kako bi to bilo moguće potrebno je uspostaviti odgovarajuću infrastrukturu: potrebno je da profesionalni operateri prođu obuku prije korištenja FPV tehnologije u komercijalne svrhe (smatramo da teorijski test poznavanja propisa predviđen u dodatku 5 ne može biti dovoljan bez praktičnog iskustva, tj. da se moraju oformiti institucije koje će provoditi svojevrstne škole letenja slične autoškolama za vozila) odnosno da autonomne letjelice prođu benchmark test koji će osigurati da su sigurne za komercijalne letove. Predlažemo da se oformi centar izvrsnosti koji će provoditi takvu obuku i testiranje te izdavati certifikate (bilo u obliku dozvola za upravljanje letjelicama, odnosno dozvola za autonomni let), a u kojem smo voljni sudjelovati 15 i koji bi oko sebe okupljao mrežu zainteresiranih institucija i komercijalnih partnera u Hrvatskoj i EU. Smatramo da je trenutno rješenje dano u članku 14. da se za iznimke prethodno zatraži odobrenje Agencije dobro, no u	

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
			vrlo skoroj budućnosti bi trebalo povesti računa o tome da se operateri koji će obavljati takve operacije letenja školuju za takve letove odnosno da autonomne letjelice prođu odgovarajuće testiranje.	
48	Članak 15. stavak (3) točka (c)	(c) Ime i prezime rukovatelja koji je obavio let odnosno naziv i inačicu programa koji upravlja zrakoplovom ukoliko je riječ o autonomnoj letjelici.	Autonomne letjelice u pravom smislu nemaju rukovatelja, jer njima upravlja računalni program (ili bolje rečeno umjetna inteligencija).	Ne prihvaća se. Rukovatelj je i osoba koja programira let autonomne letjelice. Odgovornost za izvođenje leta je na rukovatelju, a ne na software-u. Podaci o imenu i prezimenu rukovatelja su propisani element zapisa o letu(članak 15. stavak 3c).
49	Članak 16. stavak (1) točka (j)	(j) Osposobljenost rukovatelja uključujući podatke o validnim certifikatima. Te da se dodaju točke (l) i (m) kao što slijedi: (l) Popis certifikata za autonomne letjelice (ukoliko je primjenjivo), (m) Tehničku dokumentaciju računalnih programa koji upravljaju autonomnim letjelicama (ukoliko je primjenjivo).	U točki se navodi osposobljenost rukovatelja, no nije jasno što bi osposobljenost bila jer se za rukovanje bespilotnom letjelicom ne traži nikakva osposobljenost u ostatku pravilnika. U skladu s prethodnim komentarom, predlažemo da se ta osposobljenost definira u okviru obuke centra izvrsnosti. Također, operativni priručnik trebao bi sadržavati i validne certifikate (u skladu s prethodnim komentarima o autonomnom letu) te popis i tehničku dokumentaciju programa na autonomnim letjelicama.	Ne prihvaća se. U ovom trenutku ne postoje organizacije koje bi provodile osposobljavanje rukovatelja sustava bespilotnih zrakoplova. Trenutna razina najšire raspoložive tehnologije nije podložna certifikacijskim zahtjevima, pa i ne postoje standardni, propisani certifikati ili tehnička dokumentacija.
50	Članak 19. stavak (1)	U skladu s navedenim predlažemo da se doda točka (j) kao što slijedi (uz napomenu o uvjetnoj primjenjivosti obzirom na trenutno važeći Zakon o obaveznim osiguranjima u prometu): (j) dokaze o sklapanju obaveznih polica osiguranja.	Iako se u članku 7. definira obavezno osiguranje, u članku 19. se među potrebnom dokumentacijom ne spominje potreba za dokazivanjem sklapanja police.	Ne prihvaća se. Odredba članka 19, stavka (1), točke (i), propisuje obvezu dostavljanja Izjave iz članka 18, uz zahtjev za odobrenje. Izjavom operator potvrđuje da će svi letovi biti izvođeni u skladu s važećim propisima, a članak 7. propisuje obvezu osiguranja.
51	Dodatak 5.	Predlažemo da se broj motora multikoptera ne definira	Pod tehničkim zahtjevima, stavka Najmanji broj motora multikoptera , nejasno je zašto se broj	Ne prihvaća se. Vidi odgovor na komentar broj 14.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
		pravilnikom kao tehnički zahtjev, već da se definiraju sigurnosne tehnologije poput padobrana, automatiziranog spuštanja i sl.	motora definira pravilnikom. Obzirom na velik broj različitih modela letjelice, bilo bi bolje da se uvjeti definiraju prema različitim kategorijama letjelica (npr. prema kilaži kao što je to učinjeno ranije ili prema vrsti letjelice). Naime, četiri motora za multikoptere do 5 kg je sasvim dovoljno za vrlo siguran let (ako je prisutna tehnologija samostalne stabilizacije, što kod većine komercijalnih letjelica jest slučaj). Također, postoje letjelice sa samo dva motora (u obliku helikoptera) koje su vrlo stabilne bez obzira na broj motora. Slažemo se da se za kategorije leta C i D takva letjelica treba osigurati padobranom ili sustavom automatskog spuštanja što neke letjelice i imaju, no potreba za većim brojem motora nije opravdana.	
52	Članak 11. Opći uvjeti za letenje bespilotnih zrakoplova	Dodatak uz ostale uvjete – zatražiti suglasnost HKZP-a za letenje u kontroliranom ili nekontroliranom zračnom prostoru	Dosadašnje nenamjerno ili namjerno zabijanje u letjelice koje lete u kontroliranom ili nekontroliranom zračnom prostoru, a koje su najavile svoje letenje lokalnoj kontroli zračne plovidbe. U ovom slučaju te letjelice su parajedrilice.	Ne prihvaća se. Upotreba zračnog prostora i nužnost ishođenja odobrenja HKZP-a za korištenje zračnog prostora propisana je drugim važećim propisima.
53	Članak 12	(1) neka formulacija koja dopušta „javnim službama“ korištenje UAV-a sa FPV-om ... da leti osposobljeni pilot za instrumentalno letenje, telemetrija, GPS, autopilot ... itd i OSD obvezni (6) Iznimno od stavka 1 ovog članka dopušta se letenje zrakoplovnim modelima operativne mase manje od 500gr (400gr) i snage motora manje od 200W (150W) i video-link max 200mW u područjima letenja Klase III uz poštivanje pravila letenja DIO	Za svrhu nadzora granice, carine, spasavanje, kontrolu požara i sl nema potrebe za nekim ograničenjima korištenja UAV sa FPVom, treba jedino osigurati dovoljnu kvalitetu opreme i pilota. Long range samo za vatrogasce, vojsku, policiju, HGSS ... potpuno im dat na volju kada, gdje i kako će letjeti, ali da leti osposobljeni pilot za instrumentalno letenje, telemetrija, GPS, autopilot ... itd i OSD obvezni ako je netko u stanju imati/napraviti zabavan quad ili bilo kakav model/UAV manji od 79J sa FPVom nebi trebalo prozirivati ovaj pravilnik da ga obuhvati kako je netko napisao u jednom od prijedloga-primjedbi koje su već objavljene, aspekt privatnosti i slično je tako i tako pokriveno drugim propisima maleni FPV modeli kao što su racing quad-ovi ograničiti snagu video linka na 100-200mW pa nek se	Ne prihvaća se. (1) Navedene aktivnosti potpadaju u državne aktivnosti na koje se ovaj pravilnik ne primjenjuje. Ukoliko bi se radilo o aktivnostima koje nisu državne, predviđena je provizija odobrenja za izvođenje operacija izvan vidnog polja operatora. (6) Sportsko rekreativno letenje se izvodi u svrhu hobija, rekreacije i razonode. Smatramo da navedeni razlozi ne opravdavaju moguće ugrožavanje ljudi i objekata do kojeg bi moglo doći izvođenjem letenja modela u području operacija Klase III.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
		2 ne uključujući Čl.11 st.2(g) ... 150m	naganjaju-utrkuju 300m naokolo koliko im takav signal dohvati	
54	Članak 6.	(1) Letenje zrakoplovnim modelom dozvoljeno je u područjima letenja Klase I i II. (2) Iznimno od stavka 1 ovog članka dopušta se letenje zrakoplovnim modelima operativne mase manje od 500gr (alternativno 400gr ali to vec dosta ogranicava) i snage motora manje od 200W (alternativno 150W) u područjima letenja Klase III i IV uz poštivanje pravila letenja DIO 2 ne uključujući Čl.11 st.2(g) ... 150m mislim da nije realno potrebno s tako nekim malim modelom (3) Kada to nije osnovna djelatnost dopusta se povremeno i privremeno korištenje zrakoplovnih modela za „radove iz zraka“ (ili složite neku drukciju formulaciju) ukoliko je to za osobne potrebe, sport i rekreaciju, a izvodi se bez naknade ... moze se definirati rezolucija kamere, masa i velicina „padobranca“ i sl. ... da ne ispadne protuzakonito snimiti svoju kucu iz zraka, eventualno dječji rodendan i sl.	mali-veliki modeli: Slaganje i letenja ovako malih modela u kucnoj radinosti podize tehnicku kulturu. Modeli velicine cca 500gr i do 200W su i dovoljno jeftini da se gotovo svatko moze upustiti u njihovu izradu, cijena komplet opreme za letenje jednog depronca se moze ugurati cca u 100EURa i komponente se lako recikliraju kad se stiropor „potrosi“. Takvi modeli su uglavnom velicine 70-100cm i nisu preosjetljivi na vjetar tako da su prikladni za letenje po vani. Modeli ove velicine taman prelaze onih 79J ali ne predstavljaju znacajno vecu opasnost. npr za prosjecni visokokrilac trener imamo: $E=(0,5\text{kg}\cdot60\text{km/h})/2=79\text{J}$ za neki ne bas preveseli depronac bi se jos mogli uklopiti: $E=(0,3\text{kg}\cdot80\text{km/h})/2=79\text{J}$ ali prilicno veseliji depronac nije ispod 79J i imamo: $E=(0,3\text{kg}\cdot100\text{km/h})/2=120\text{J}$ $E=(0,4\text{kg}\cdot80\text{km/h})/2=106\text{J}$ Dalo bi se sad jos kombinirati mase i brzine ali nacelno sa motorom 150W tesko se ide preko 80Km/h Rizik uvijek postoji, moze vas i klinac u parku pogoditi kamenom pa nitko nije regulirao posebnim propisom bacanje kamenja, nego postoji zdrav razum i propisi koji reguliraju opcenito pitanje sigurnost. radovi iz zraka: Steta da bacanje padobranaca, dogfight zagijima, poneka fotka ili video za osobni gust postanu ilegalni. Trebalo bi napraviti neku razliku malih i velikih modela, uglavnom granica od 79J izbacuje „igracke“ iz ovog propisa i to je uredi, ali jos i "pola broja veci" modeli ne predstavljaju neku	Ne prihvaća se. Sportsko rekreativno letenje se izvodi u svrhu hobija, rekreacije i razonode. Smatramo da navedeni razlozi ne opravdavaju moguće ugrožavanje ljudi i objekata do kojeg bi moglo doći izvođenjem letenja modela u području operacija Klase III i IV.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
			znacajnu opasnost, a kako u zakonu o prometu na cestama imamo bicikle i aute mislim da je ovo prikladna paralela. Recimo da bi po mojem misljenju neka razumna granica po pitanju opasnosti RC modela bila cca 400-500gr i 150-200W a i lakse je kontrolirati masu i deklaraciju sa baterije, kontrolera, motora nego energiju koju moze razviti model. Nadalje komponente koje se ugrađuju u modele imaju uvijek neku rezervu tako da stvarna snaga s kojom model leti je uvijek nesto manja od deklariranih komponenti i sam sustav se u nacelu poslaguje tako da se od motora na dalje komponente predimenzioniraju kako bi se izbjeglo otkazivanje, dakle motor moze povuci npr 100w, kontroler mora biti dimenzioniran s jos nekom rezervom, a baterija ima rezervu na sve to zajedno. Tako da model u praksi leti sa max80% onoga sto baterija moze i smije isporučiti bez kvara. Sto se tehnicke kulture tice, modeli ovih karakteristika su najjeftiniji za napraviti i najbolje trpe greske pri izradi tako da gledajuci iz nekog aspekta tehnicke kulture bolje je da klinci doma lijepe stiropor nego da naganjaju playstation i slicno. Manji modeli su skuplji zbog preciznijih i minijaturnih komponenti a i postupak izrade zahtjeva puno vise truda nego sto se ocekuje od nekog tko se tek upusta u svijet modela. Veci modeli pak dobivaju na cijeni jer su komponente vec ozbiljne i veca su opterecenja i sl. zasto u podrucje letenja Klase III i IV ??- pa neki mali depronac sigurno dobro pase na savski nasip, a tesko da se to mjesto moze proglasiti podrucjem letenja Klase I ili II da bi se tamo moglo letjeti prema dosadasnjem prijedlogu pravilnika... isto pitanje tehnicke kulture i dostupnosti.	

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
55	Članak 7.	napisati da osiguranje ne treba za manje od 20 kg .. bez obzira na člank 2. stavak 2. točka (b) UREDBE (EZ) br. 785/2004 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 21. travnja 2004.	iako bi se rado osigurao, ali je problem kako bi to osiguravajuće kuće pratile s obzirom na razne modele koje letim-o, proizvodim-o, modificiram-o ... itd itd ... i s čime god ako ću letjeti u području III ili IV volio bih biti pokriven nekim razumnim osiguranjem za ozbiljne UAV koji se koriste za radove iz zraka ne dolaze u obzir modifikacije i tamo letjelica treba imati registraciju i certifikat te kao takva biti osigurana pa uostalom po biciklima sami sarađimo, a auti idu na tehnički, a jedni i drugi sudjeluju u prometu, samo kaj bicikli ne mogu na autoput, a auti na biciklističke staze i plocnike	Ne prihvaća se. Nema potrebe ponavljati odredbe koje pišu u drugim primjenjivim propisima. Napomena: Izuzeće od potrebe ishođenja police osiguranja za štetu nanesenu trećim osobama odnosi se samo na zrakoplovne modele ispod 20kg međutim bespilotni zrakoplov kojim se izvode letačke operacije bez obzira na masu nije izuzet od zahtjeva za ishođenjem predmetne police odgovarajućeg pokrića (u skladu s člankom 7. predmetne Uredbe)
56	Čl.2 stavak(1) dio 3.Letačke operacije	Letenje na priredbama, okupljanjima, mitinzima, za istraživanje i edukaciju i sl. nebi trebalo biti u smislu potrebnih dozvola i sl. kompliciranje od letenja na istom mjestu kad nema „priredbe“, ako je priredba na mjestu na koje u normalnim okolnostima neke letjelice ne mogu doći tada njih regulirati za svaki pojedinačni slučaj posebnim odobrenjem i uvjetima koje bi ishodio priredivac priredbe.	Nema	Ne prihvaća se. Definicija sama po sebi ne propisuje obvezu ishođenja odobrenja. Obveza ishođenja odobrenja s obzirom na kategoriju rizika koje predstavlja izvođenje letačke operacije propisana je u ostalim odredbama pravilnika.
57	Dodatak 5	Priznavanje psihofizičke sposobnosti za UAV prema ovom pravilniku ako se ima valjana vozačka dozvola.	iz razloga što je to jeftinije i jednostavnije, ili barem za Klasu 1 i 2 do 5kg odnosno 25kg	Prihvaća se. Vidi odgovor na komentar broj 13.
58	Sigurnosni sustav za letačke operacije : C - D Padobran, kinetička energija pri spuštanju mora biti <79 J, aktivacija padobrana mora biti nezavisna od	Sigurnosni sustav za letačke operacije : C - D Padobran, kinetička energija pri spuštanju mora biti <79 J,	Nepouzdanost, u slučaju da se i otvori uspješno bez da se zapetlja od rotacije, eventualno može malo usporiti letjelicu. Padobran ima učinak na velikoj visini, a većina letenja s multitorima je na	Ne prihvaća se. S obzirom na činjenicu da je u pitanju nova tehnologija za koju još uvijek ne postoji standard niti postoje relevantni

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
	glavnog napajanja, automatska aktivacija u slučaju gubitka napajanja	aktivacija padobrana mora biti nezavisna od glavnog napajanja, automatska aktivacija u slučaju gubitka napajanja Iz navedenog se izuzimaju Helikopteri sa collectible pitch sistemom kod kojih nije potrebno koristiti padobran, ali elise moraju biti u "heavy lifti" (široke - velikog uzgona) izvedbi kako bi se olakšalo spuštanje pomoću autorotacije u slučaju otkaza motora.	preniskoj visini za uspjeh aktiviranja padobrana. Autorotacija tj. korištenje kinetičke energije rotora kod helikoptera sa collectible pitch elisama, pogotovo ako su heavy lifti (široke - veliki uzgon) u slučaju otkaza motora ima veliki učinak na tim visinama ne samo smanjiti kinetičku energiju pada, već i potpuno sigurno ne samo za okolinu već i bez ikakvih oštećenja. Nitko nebude stavljao dovoljno veliki padobran jer onda nema prostora za koristan teret. Sa sadašnjim pravilima to bi bilo u praksi samo ispunjavanje forme od koje nebi bilo koristi nego štete. S obzirom da opterećuje letjelicu i samim time povećava rizik pada. Npr. u Njemačkoj su se svi nakon prvotnog vala pojave multirotora, ponovno vratili na helikoptere, što se tiče obavljanja posla na tim visinama. Dakle pokazali su se puno sigurnijima, daleko su više dokazani, testirani, istraženi, razvijeni, mogu za istu masu letjelice podignuti veći koristan teret, sinhronizacija glavnog i repnog rotora je čvrsta fizička veza (npr. remen) dakle ne utječe elektronika i u slučaju kompletnog otkaza motora, mogu se spustiti autorotacijom. Ukoliko i ostane taj dio, izuzeti iz toga helikoptere, koji se mogu u slučaju otkaza motora spustiti korištenjem kinetičke energije rotora, a dodavanje padobrana bi bilo nemoguće, opasno, bez ikakve šanse da poveća sigurnost u slučaju havarije, već bi se sigurnost gotovo 99% sigurno narušila.	statistički podaci o njejoj pouzdanosti smatramo da nije moguće procijeniti da li bi se izuzimanjem navedenih helikoptera od zahtjeva za padobranom zadržala zahtijevana razina sigurnosti operacija. Dodatno pogledati i odgovor na komentar pod brojem 15 i 16 vezano za zahtjeve za rukovatelja i dodatnu sigurnosnu opremu za najrizičnije kategorije letačkih operacija (C i D). Svaki od navedenih faktora značajno utječe na sigurnost izvođenja letačkih operacija i u ovom trenutku smatramo da je postignut optimalan balans u cilju osiguravanja potrebne razine sigurnosti izvođenja letačkih operacija bespilotnim zrakoplovima.
59	Članak 10. „Primjena propisa“: „Letenje bespilotnog zrakoplova mora se izvoditi sukladno primjenjivim propisima za korištenje zračnog prostora i odredbama ovoga Pravilnika“.	Sukladno članku 38. stavak 1. točka 2. Pravilnika o letenju zrakoplova (NN br. 128/2014): Za letenje bespilotnih zrakoplova u kontroliranom zračnom prostoru (posebno korištenje kontroliranog zračnog	Jasnija definicija obveze prema HKZP za letenje u kontroliranom zračnom prostoru i preporuka o ponašanju u nekontroliranom zračnom prostoru.	Ne prihvaća se. Odredba članka 10, generički obvezuje na poštivanje primjenjivih propisa, pa tako i Pravilnika o letenju zrakoplova (NN 128/14). Nema potrebe ponavljati odredbe koje pišu u drugim primjenjivim propisima.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
		prostora), prethodno je potrebno ishoditi odobrenje od nadležne kontrole zračnog prometa (u daljnjem tekstu: HKZP). Sukladno stavku 2. točka 2 istog članka odobrenje mora ishoditi „rukovatelj bespilotnog zrakoplova ili drugog letećeg objekta“. Stavak 3. istog članka: „Uvjete za izdavanje odobrenja iz stavka 1. ovoga članka utvrđuje pružatelj usluga u zračnoj plovidbi“. Za letenje bespilotnih zrakoplova u nekontroliranom zračnom prostoru nije potrebno odobrenje HKZP. Preporuka: Bez obzira što za letenje u nekontroliranom zračnom prostoru („G“ sloj) nije potrebno odobrenje HKZP, treba preporučiti da rukovatelji bespilotnih letjelica prijavljuju svoje aktivnosti (ukoliko se odvijaju na možda iznad 50m AGL ili neka druga slična visina, ovisno o lokaciji i zdravom razumu) HKZP, i to prema AMC Zagreb (Airspace Management Cell) da bi se po procjeni AMC mogao objaviti i NOTAM tj. čime bi svi ostali sudionici zračnog prometa imali informaciju o aktivnosti		Pravilnik propisuje odredbe kojima je nužno udovoljiti. Preporuke se ne pišu u Pravilniku.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
		letenja bespilotnih zrakoplova i na taj način podigli razinu sigurnosti.		
60	Članak 1. (2) Odredbe ovog Pravilnika ne primjenjuju se na sustave bespilotnih zrakoplova kada se koriste za državne aktivnosti (vojne, policijske, carinske, potrage i spašavanja, gašenja požara, obalne straže i slično), osim u dijelu pravila letenja, propisanih Dijelom 2 ovoga Pravilnika.	Dodati novu točku kao iz PLZ, članak 1: Letačke operacije vojnih zrakoplova kada lete po postupcima i pravilima za operativni zračni promet (OAT) uređuju se posebnim propisom.	Čitao sam u komentarima što kaže kolega pretpostavljam iz MORHa i mislim da ovakvom formulacijom se zadovoljava i razum (da poštuju pravila letenja), ali i njihove potrebe (neka se deklariraju kao OAT i onda nek šibaju, lijepo u zoni itd)	Djelomično se prihvaća. Vidi odgovor na komentar broj 2.
61	Članak 14. Izvođenje letačkih operacija (1) Rukovatelj mora upravljati sustavom bespilotnog zrakoplova sukladno primjenjivim propisima i odredbama letačkog priručnika ili uputa za upotrebu. (2) Pri izvođenju letačkih operacija operator mora udovoljavati operativnim i tehničkim zahtjevima navedenima u Dodatku 5 ovog pravilnika. (3) Iznimno od članka 11. stavka 2. točaka (f) i (g) ovoga Pravilnika, letačke operacije sustava bespilotnih zrakoplova smiju se izvoditi i na manjim udaljenostima od propisanih ukoliko operator prethodno ishodi odobrenje Agencije. (4) Iznimno od članka 11. stavka 2. točke (h) ovoga Pravilnika, letačke operacije sustava bespilotnih zrakoplova smiju se izvoditi i na većim udaljenostima od propisanih i izvan vidnog polja rukovatelja ukoliko operator prethodno ishodi odobrenje Agencije. (5) Iznimno od članka 11. stavka 2. točke (i) ovoga Pravilnika, letačke operacije sustava bespilotnih zrakoplova smiju se izvoditi u kontroliranom zračnom prostoru ukoliko operator prethodno ishodi odobrenje nadležne kontrole zračnog prometa. (6) Iznimno od članka 11. stavka 2. točke (k) ovoga Pravilnika, letačke operacije u svrhu	dodati: (5) Iznimno od članka 11. stavka 2. točke (i) ovoga Pravilnika, letačke operacije sustava bespilotnih zrakoplova smiju se izvoditi u kontroliranom zračnom prostoru ukoliko operator prethodno ishodi odobrenje o posebnom korištenju zračnog prostora od nadležne kontrole zračnog prometa. (7) Iznimno od članka 11. stavka 2. točke (a) ovoga Pravilnika, letačke operacije sustava bespilotnih zrakoplova po noći smiju se izvoditi ukoliko operator prethodno ishodi odobrenje Agencije. (8) Iznimno od članka 11. stavka 2. točke (j) ovoga Pravilnika, letačke operacije sustava bespilotnih zrakoplova smiju se izvoditi i na manjim udaljenostima od	(5) – iz već postavljenih pitanja sam ovo primijetio i mislim da bi možda bilo svima jasnije da se u slučaju letenja UAS u CTA danas, a i još dugo dugo radi o posebnom korištenju zračnog prostora, sve do nekih budućih pouzdanih sense&avoid sustava i potpune integracije UAC u civilni CTA – što je neka daleka budućnost. Predviđam da će se do tada ovaj Pravilnik još koji put promijeniti. Za posebno korištenje zr.pr. već dugo postoji procedura i obrazac i proces u HKZP u Odsjeku za uporabu zračnog prostora (OUZP), i iako će nam to povećati workload to će biti bolji odraz stvarne situacije i vjerujem time i bolja kontrola. Zapravo mislim da bi trebalo razmotriti kasnije i određenu olakšicu u tom smislu za nekakvu općenitu malu visinu, tipa 30 ili 50 metara AGL, za početak, koja na više od tih 3km od aerodroma ne predstavlja realnu opasnost za zračni promet, a time niti potrebu za uznemiravanje TWR ili gornjeg OUZP nepotrebnim zahtjevima. A to je zapravo veliki posao i izmjena puno dokumentacije i kod nas, a vjerojatno i kod Vas pa otom-potom. (7) – noćni let unutar vidnog polja je često sigurniji od dnevnog, u istom okruženju. Dobar dio komercijalnih operacija se tu događa i taj	Prihvaća se. (5)Odredba članka 14, stavak (5) odgovarajuće izmijenjena. (7) Ne prihvaća se. Vidi odgovor na komentar broj 46. (8) Ne prihvaća se. Pokriveno odobrenjem za operacije u kontroliranom zračnom prostoru, jer niti jedan CTR nema radijus manji od 3 km.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
	izbacivanja predmeta u letu smiju se izvoditi ukoliko operator prethodno ishodi odobrenje Agencije.	propisanih oko aerodroma ukoliko operator prethodno ishodi suglasnost nadležne kontrole zračnog prometa i aerodromskog poduzeća, te odobrenje Agencije.	segment bi se također morao omogućiti putem odobrenja Agencije onima koji dokažu spremnost za takvu operaciju, i mentalnu i tehničku. Dakle, tretirati kao kategoriju operacija D za početak. Sad kad razmislim zašto ne i na livadi, dakle u području letenja 1 i kategoriji A, možda se to može još malo doraditi... (8) – ne tvrdim da se to baš tu mora reći ali krivo bi bilo da si sami Pravilnikom potpuno onemogućimo radove (snimanje) iz zraka na aerodromu, obzirom da znamo da domaći AD još nemaju takve propise u svojim AD priručnicima, a znamo i koliko traje proces revizije istih. Nedavno je na LDDU snimana reklama za Audi (uskoro na TV), uz koordinaciju sa ZL Dubrovnik i HKZP TWR, apsolutno sigurno i bez ikakvih problema. Pa kad prvi od njih to uredi, i drugi će kopirat, a iz Pravilnika može van.	
62	Dodatak 5 – osposobljenost za upravljanje sustavom – sustav upravljanja – sigurnosni sustav -	osposobljenost za upravljanje sustavom - pod kategoriju operacija C i D, pored izjave dodati dokaz o osposobljenosti kroz demonstracijski let pre Agencijom sustav upravljanja – u kategoriji D obrisati "s definiranjem zabranjenih zona". sigurnosni sustav - pored podobran, dodati za kategoriju C i D: ..padobran, ili drugi sustav autopilota sa zasebnim napajanjem i automatskim prebacivanjem	osposobljenost za upravljanje sustavom - Za sve operatere u kategoriji D obavezno tražiti da pokažu svoju sposobnost i sposobnost stroja na demo letu na sigurnoj lokaciji. Ne morate imati veliko iskustvo ali znate i sami da će te na licu mjesta vidjeti kako se tko ponaša i odnosi prema svom ubojitom stroju, a to je upravo ono što želite imati pod kontrolom. Često su ti sa velikim parama i skupim strojevima vrlo bahati i preopušteni što je puno veća ugroza sigurnosti od nekog osviještenog i ponašanjem dijametralno suprotnog sa tehnički puno slabijom opremom. Ne treba izmišljati toplu vodu i raditi poligone i tražiti da letimo osmice, sve se to odmah vidi. Pozivam Vas na jednu takvu demonstraciju i biti će Vam odmah jasno o čemu pričam. sustav upravljanja –	Ne prihvaća se. Pravilnik predviđa mogućnost izvođenja demonstracijskog leta u svrhu utvrđivanja sposobnosti operatora i rukovatelja za sigurno izvođenje letačkih operacija. Prihvaća se. Izmijenjen zahtjev u Dodatku 5. Ne prihvaća se. 79J je općeprihvaćeni standard industrije.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
		u slučaju otkaza prvog. Možda dodati i za zračne brodove (cepelin) odbacivanje užeta i automatska deflacija, razraditi malo još.	Zapravo bi najbolji tj najsigurniji oblik bio sustav sa tim navedenim mogućnostima (bez tih zona fora), ali i mogućnosti prelaska iz GPS moda letenja u ATTI-stabilizirani mod, ili u MANUAL mod letenja. Dokazani pilot će odmah prebaciti mod leta i korigirati moguću grešku GPS-a koje su poznate kao izboj nekakvog sunčevog zračenja koji uzrokuje poznate death-flipove i otkaze itd. Za to postoje indexi sunčevog zračenja poput ovoga na dnu stranice: http://kopterworx.com/ ili http://www.n3kl.org/sun/images/noaa_kp_3d.gif Ukoliko je indeks u crvenom - ne leti se u GPS modu jer je havarija skoro pa neizbježna. Istovremeno, dobar pilot/rukovatelj može cijeli dan letjeti u ATTI (attitude stabilisation, dakle stabilan ali bez GPS pozicije), ili u MANual modu. Profici kad lete komercijalu lete u ATTI modu maksimalno, tu i tamo uđu u GPS (ako solar indeks dozvoljava) i to samo da bi obrisali znoj sa čela. Da se vratim zabranjenim zonama – one su definirane u nekakvom DJI INNOVATIONS hobby-grade uređaju koji nije certificiran i isto koliko radi danas dobro sutrašnja verzija firmwarea (skida se i uploada sa neta) može unijeti razdor. Jača od gornjeg uvjeta mora biti pretpostavka da operateri u kategoriji D znaju kaj znači 3km od aerodroma (što zapravo DJI firmware pokriva), i izvan kontroliranog prostora (to DJI firmware zapravo ne pokriva) – zato ih se i mora vidjeti na demo letu, i daje im se pojedinačno odobrenje. sigurnosni sustav - BTW, to sa 79J za padobran mi se čini vrlo malo, možda je i neostvarivo. A opet, ako se izbaci	

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
			vrijednost energije nije dobro jer i maramica za nos može biti padobran.	
63	Članak 19. Odobrenja Agencije (5) Odobrenje se izdaje na rok od dvije godine.	u točki 5 dodati tekst u boldu (5) Odobrenje se izdaje u roku dva tjedna (ili mjesec dana, koliko Vam treba?) od zaprimanja Zahtjeva, a izdaje se na rok od dvije godine.	Razumno je da i korisnik zna naše rokove, i da je ta komunikacija obostrana, znamo to sa audita	Ne prihvaća se. Vidi odgovor na komentar broj 19.
64	Članak 7/1. Operator mora ishoditi policu osiguranja u skladu sa propisom kojim se uređuju obvezna osiguranja u prometu.	Članak 7/1. Operater mora ishoditi policu osiguranja od profesionalne odgovornosti prema trećima.	Problematično je u kontekstu bespilotnih zrakoplova pozivati se na Zakon o obveznim osiguranjima u prometu jer se istim, sukladno članku 2., uređuju točno precizirana obvezna osiguranja u prometu. Kako je od interesa osigurati adekvatnu zaštitu trećih osoba od potencijalnih štetnih posljedica uporabe bespilotnih zrakoplova, bilo bi puno korisnije, ali i preciznije, uvesti opću obvezu pribavljanja police osiguranja od odgovornosti (prema trećima). Takve police već duže vremena postoje na međunarodnom tržištu osiguranja, te je sasvim izgledno kako će uvođenjem obveznog osiguranja takva polica uskoro pronaći i u ponudi domaćih osiguratelja, odnosno osiguratelja koji posluju u Republici Hrvatskoj.	Ne prihvaća se. Vidi odgovor na komentar broj 26.
65	Letenje noću	Prva stvar koje me buni je da se noću ne smije da se ljeti.	Da vam iskreno kažem je noću puno lakše nego danju. Druga stvar je da je domet puno manji zbog sigurnosti. I da se puno stvari snima i kad pada mrak ili kad je mrak. Sve je to u radiusu od 100m naravno jer su agencije koje prave film ili reklamu često trebaju noćne snimke. To bi trebalo biti izuzeto ili da se zatraži extra dozvola za taj dan.	Ne prihvaća se. Vidi odgovor na komentar broj 46.
66	Zone		Kada se snimaju reklame, filmovi sej npr. u gradu zagrebu. Agencija dobije dozvolu za snimanje i ona renta dio grada ili jednu ulicu za taj period. Znači tu nema ljudi, auta i sve je zatvoreno. Samo ljudi sa seta i glumice i statisti.	Ne prihvaća se. Operacije u takvim zonama će biti moguće odobriti u posebnom postupku.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
			U engleskoj, Austiji to se zove (people and property under control) tako da su to extra cone (nije A,B,C ili D) nego je to D sa smanjenim riziko ili neka extra opcija.	
67	Padobran		Padobran: za mašinu od 25 kg padobran je cca 3kg. To znači da svaki koji bude napravio letjelicu za neke dobre kamere ili slično treba imati extra 3kg gore. To na kraju znači da nam treba 6kg extra trust da nam je hoover point na 50% sboz sigurnosti. To je jako teško napraviti i na kraju će ljudi voziti neke jeftine baterije gore jer su puno lakše od dobrih da skinu težinu mase koptera na minimum. To je bilo u francuskoj i zbog toga su imali još više padova heliča nego prije toga. Ja znam za 15 primjera paljenja padobrana i od njih ni jedan nije odradio svoj posao. Jedina opcija za padobran je extra transmitter na totalno drugoj frekvenci i drugo napajanje i vlastiti kill switch. Znači da ako klikneš šalter on sve napajanje gasi i tek onda otvara padobran. To može da se naravi. Jer ako 2.4 stanica izgubi signal, još gore kada ga ne izgubi nego je signal samo malo ometan onda se dešavaju čudne stvari. Znači nema return to home, nemamo kontrole, i ništa se ne dešava i kontroler radi sam od sebe neke gluposti. Da se to desi postoji mogućnost. (tu onda treba 900mhz ili neka druga frekvencija koja ima bolji domet i bolju penetraciju kroz objekte) Padobran su opustili austijanci, englezi, australci. Zbog toga redundancy board i dobre upute ili propisi kako u takvim izvanrednim slučajevima – postupak kako to rješavati. Znači stanicu dignuti visoko i što brže prema heliču.	Ne prihvaća se. Padobran se u ovom trenutku smatra odgovarajućom mjerom za postizanje sigurnosti operacija.
68			Ako ne radi GPS ili ima smetnje onda ne radi i homelock, curselock- to sam u pravilniku pronašao i isto ne valja.	Ne prihvaća se. Iz komentara nije razvidan prijedlog izmjene.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
			Napraviti popis opreme za do 25kg: dozvoljeni kontroleri i nedozvoljeni. (open source kontroleri nisu dozvoljeni i sada je na evropskoj i američkoj pripremi pravilnika jaka debata o tome. Jer ako ja kao privatna osoba napravim i sam sebi napišem da je ljetelica napravljena po regulativima to po meni je isto kao da ja sam sebi napravim tehnički pregled za avto i onda kažem da je to ok. Iz iskustva vam kažem da zemlje (SLO, HR, BIH,....) jer ljudi nemaju dosta para onda se kupuje najjeftinije komponente. Onda se slupaju letjelice i fala bogu da do sada još nitko nije stradao. Imamo primjera kada nakon pola godine dolaze do nas i traže pomoć. Kada jim napravimo pregled vidimo da ni jedan konektor nije napravljen dobro, da su svi lemovi hladni, da je odabir esc totalno promašen prema motoru koji je stavio gore. i još puno toga. Tako da za hoby segment to nije bitno ali odmah kada je za profesionalni rad treba da postoji neka organizacija koje će napraviti inspekciju svakog helica koji se registrira. Austijanci to rade i imaju doktora elektronike koji je i nama pronašao grešku na jednoj elektronici (GEminy contoler) za redundancu koja nije prošla ispitivanja i nije na listi dozvoljenih ako se ne varam. Konektori imaju isto sigurnostne klase koje već postoje. Isto imaju konektori predpisan ciklus paljenja . (ako je antispark onda je to 100% više) Znam da Australci imaju par tipova koje mogu da se koriste.	
69	Članak 4	1. Klasa I - Neizgrađeno područje: Područje u kojem nema izdignutih građevina ili objekata i u kojem nema ljudi, osim rukovatelja i osoblja koje je nužno za letenje.	dati definiciju (Neizgrađeno područje : u krugu xxx kvadratnih metara ili kilometara nema građevine) ili do najbližeg stambenog objekta je ... metara	Ne prihvaća se. Područje letenja je prostor u kojem se izvodi letenje. Nije unaprijed definirano područje već je ovisno o planiranom kretanju zrakoplova za vrijeme leta. Minimalne udaljenosti tijekom letenja propisane su člankom 11. Pravilnika.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
70	Članak 11. (g) osigurati da je minimalna udaljenost bespilotnog zrakoplova od skupine ljudi 150 metara (Kada???) Jer točka F je povezana sa letenjem : tijekom leta osigurati sigurnu udaljenost bespilotnog zrakoplova od ljudi, životinja, objekata, vozila, plovila, drugih zrakoplova, cesta, željezničkih pruga, vodenih putova ili dalekovoda, ne manju od 30 metara)	Udaljenost može biti manja ako je između skupine ljudi i zrakoplova postavljena zaštitna mreža ili ograda		Ne prihvaća se. Pravilnik predviđa odobrenje za izvođenje operacija na udaljenostima manjim od propisanih (članak 14., stavak (3)). Postavljanje zaštitne mreže ili ograde u tom slučaju može biti mjera za umanjeње rizika. Stavak (f) propisuje najmanju udaljenost od ljudi, misleći na situaciju u kojoj se ljudi ne nalaze u skupini kako je ona definirana u točki broj 10, članka 2. Pravilnika, dok stavak (g) propisuje najmanju udaljenost od skupine ljudi.
71	Članak 11. (j) osigurati da se let bespilotnog zrakoplova odvija na udaljenosti najmanje 3 km od aerodroma i prilazne ili odlazne ravnine aerodroma, osim u slučaju kada su posebno predviđene procedure za letenje bespilotnih zrakoplova definirane nalogom za korištenje aerodroma, (sta ako se leti na sportskom aerodromu gdje rc klub leti)	RC klub mora biti registrirani korisnik piste na aerodromu		Ne prihvaća se. Provizija propisana odredbom članka 11, stavak (2), točka (j).
72	Članak 13. Pravo izvođenja letačkih operacija (1) Operator smije izvoditi letačke operacije kategorije A i B ako je, prije izvođenja letačkih operacija, Agenciji dostavio Izjavu kako je propisano člankom 18. ovog Pravilnika. (ako idem svaki dan na letaliste te tamo dogovorim druženje sa članovima kluba za svakoga moramo odraditi članak 18 ovog pravilnika???)			Ne prihvaća se. Ako se radi o „druženju s članovima kluba“, onda se ne radi o letačkim operacijama, pa članak 13 nije primjenjiv. Ukoliko se ipak radi o letačkim operacijama, onda operator daje jednu izjavu o svojoj sposobnosti za izvođenje letačkih operacija A i B kategorije, a svaki rukovatelj mora operatoru dati dokaze o ispunjavanju zahtijevanih uvjeta (bilo to izjava, vozačka dozvola, potvrda o poznavanju propisa...).
73	Članak 18. Izjava operatora	članovi kluba podnose klubu izjavu o sposobnosti za		Ne prihvaća se.

Broj	Tekst primjedbe na članak/stavak (oznaka)	Prijedlog teksta / komentar	Razlozi / opravdanje prijedloga	Očitovanje i aktivnost
	(1) Operator koji namjerava izvoditi letačke operacije izjavljuje da je sposoban i da ima sredstva za preuzimanje odgovornosti povezanih s izvođenjem letačkih operacija sustavom bespilotnih zrakoplova, da sustavi bespilotnih zrakoplova kojima namjerava izvoditi letačke operacije ispunjavaju primjenjive tehničke zahtjeve, te da će letačke operacije izvoditi u skladu s odredbama ovoga Pravilnika. (2) Izjava se podnosi na obrascu iz Dodatka 2 ovog Pravilnika. (3) Operator mora: (a) održavati sukladnost s primjenjivim zahtjevima i informacijama sadržanima u izjavi, (b) u slučaju promjena, mora odmah obavijestiti Agenciju izmijenjenom Izjavom, i (c) obavijestiti Agenciju kada trajno prestane s izvođenjem letačkih operacija.	letenje i poznavanju pravilnika o letenju, izava se zasniva recimo svakih 6 mjeseci		Obrazac izjave sadrži obvezu rukovatelja o izvješćivanju operatora o bilo kojoj izmjeni koja utječe na podatke iz izjave. Dodatno, članovi kluba ne izvede letačke operacije, nego sportsko rekreativno letenje, pa ova odredba nije primjenjiva.
74	Članak 14. Izvođenje letačkih operacija (1) Rukovatelj mora upravljati sustavom bespilotnog zrakoplova sukladno primjenjivim propisima i odredbama letačkog priručnika ili uputa za upotrebu. (2) Pri izvođenju letačkih operacija operator mora udovoljavati operativnim i tehničkim zahtjevima navedenima u Dodatku 5 ovog pravilnika. Dodatak 5 Tehnicki zahtjevi za izvodjenej letačkih operacija Telemetrija ???? zasto za kategoriju B treba a za A ne treba Najmanji broj motora multikoptera Kategorija B (6 motora a ako ima manje obavezan padobran ????) zasto sa vise motora ne moram imati padobran ???) kako ugraditi padobran na multirotor sa 4 motora ako je kupljen tvornicki		Prijedlog: nema potrebe za telemetrijom na podrucju A i B Prijedlog: u vezi registracije modela, registraciju za amatere i hobiste izdaje klub i klub vodi evidenciju za svaku izdanu registraciju PRIMJER registracija na modelu PU SH 001 PU – grad di je registriran klub SH – inicijali vlasnika 001 broj model Evidencija u klubu: Registracija PUSA001 mora sadrzavati sve podatke o modelu Tip modela : multirotor, jedrilica, heli, avion, itd Popis dijelova Pogon: struja, benz, nitro itd Podaci o vlasniku: ime prezime, mail, broj moba, itd Obavezati klubove na vodjenje evidencije o modelim	Ne prihvaća se. Vidi odgovore na komentare broj 72 i 73.