

Delovno gradivo
Osnutek Zakona o letalstvu, obrazložitev členov
verzija 11. junij 2019
(za javni posvet)

K 1. členu

Uvodni člen opisuje vsebino zakona. Zagotavljanje varnosti, rednosti in nemotenosti zračnega prometa je v javnem interesu. Mednarodno civilno letalstvo se med državami pogodbenicami Čikaške konvencije opravlja na podlagi Konvencije o mednarodnem letalstvu civilnem Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu (Uradni list FLRJ – MP, št. 3/54 in akt o ratifikaciji nasledstva Uradni list RS, št. 24/92 – v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija), vključno z vsemi njenimi spremembami in pripadajočimi prilogami, ki določajo mednarodne standarde in priporočeno prakso. S tem se zagotavlja najvišji nivo varnosti in varovanja v letalstvu.

Ta zakon določa, da velja za zrakoplove in letalne naprave, za katere je v skladu s predpisi EU (Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L št. 212 z dne 22. 8. 2018, str. 1) (v nadaljevanju: osnovna uredba)) pristojna Republika Slovenija.

Zaradi hitrega tehnološkega napredka je nemogoče izčrpno navesti nabor zrakoplovov in letalnih naprav. S to določbo se opredeljuje obseg urejanja tega zakona.

K 2. členu

Predlagani zakon je usklajen s pravnim redom Evropske unije. Zagotovitev usklajenosti in uspešno izvajanje zelo obsežnega evropskega pravnega reda na področju letalstva je eden od temeljnih ciljev predlaganega zakona. Predlagani zakon prenaša v slovenski pravni red predpise Evropske unije - direktive.

K 3. členu

Ta člen določa pomen izrazov in kratic.

K 4. členu

Zakon podaja temelj civilnih ureditev v zračnem prostoru: Republika Slovenija ima popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad njenim ozemljem, in zračni prostor Republike Slovenije, ki obsega zračni prostor nad kopnim ter obalnim morjem in notranjimi morskimi vodami, ki so pod suverenostjo Republike Slovenije.

Višina zračnega prostora v Republiki Sloveniji do sedaj ni bila nikoli določena. Posledično tudi ni natančno določeno, do kje sega njena suverenost in pristojnost za nadzor. Glede na to, da vedno več držav opravlja tudi vesoljske aktivnosti, je treba razmejiti oziroma določiti tudi višino zračnega prostora. Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo je že pričelo s postopkom uveljavitve Konvencije o registraciji in splošnih načelih glede vesoljskih aktivnostih. Predvidoma bo sprejet poseben zakon, s katerim se bo urejalo opravljanje vesoljskih aktivnosti. Glede na navedeno je torej smotno, da se določi višina zračnega prostora, v kateri pa so vse aktivnosti in nadzor v pristojnosti letalskih organov. Višina je določena na splošno, in sicer je omejena na višino, v kateri je še možno opravljati aktivnosti v civilnem letalstvu. Izvajanje letalskih operacij je namreč pogojeno s fizikalnimi zakoni, na zmožnosti zrakoplovov, ki na visoki višini še lahko opravljajo zračni promet, pa vpliva tudi razvoj tehnologije.

K 5. členu

Zakon opredeljuje okoliščine, ki so kršitev zračnega prostora Republike Slovenije. Zrakoplov krši zračni prostor Republike Slovenije, če leti v njem brez dovoljenja, ali v nasprotju s pogoji iz dovoljenja pristojnega organa, oziroma v nasprotju z določbami tega zakona in na njegovi podlagi izdanih

predpisov ter drugih predpisov in pravnih aktov, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Ta zakon podaja zahteve glede teh dovoljenj v poglavju o izdaji dovoljenj za letenje tujih civilnih in tujih državnih zrakoplovov v slovenskem zračnem prostoru.

Kršitev zračnega prostora je tudi letenje zrakoplova brez pilota in drugih vodenih ali nevodnih leteljih objektov brez dovoljenja pristojnega organa ali v nasprotju s pogoji iz dovoljenja pristojnega organa.

Nadalje se poda pravna podlaga za izdajo podzakonskega predpisa, ki ureja izvajanje nadzora zračnega prostora.

K 6. členu

Vključevanje Republike Slovenije v univerzalne in regionalne mednarodne organizacije v civilnem letalstvu je nujno za vključitev države in njenih deležnikov v mednarodni zračni promet. Z vključevanjem v organizacije Republika Slovenija sledi razvoju najvišjih mednarodnih standardov v civilnem letalstvu.

K 7. členu

Zakon določi temeljno pristojnost za urejanje civilnega letalstva in ga dodeli ministrstvu, pristojnem za promet (v nadaljnjem besedilu: ministrstvu). S tem se zagotovi v polni meri izpolnjevanje principov Čikaške konvencije, ki je temeljni mednarodni akt, ki ureja civilno letalstvo.

K 8. členu

Zakon poda določbo tudi glede urejanja vojaškega letalstva. Ministrstvo, pristojno za obrambo, ureja in nadzoruje vojaško letalstvo. Določa se vojaški letalski nadzorni organ, ki mora biti funkcionalno ločen od nadziranih oseb, poveljstev in enot, ki jih nadzoruje, in da se upoštevajo zahteve varnosti zračne navigacije civilnih zrakoplovov. S tem se zagotovi njegova neodvisnost v zadevah v zvezi z zagotavljanjem letalske varnosti. Ker pa je za izvajanje suverenosti v zračnem prostoru ne glede na vrsto uporabnika zračnega prostora zagotoviti ustrezno sodelovanje med vsemi deležniki, ne glede na njihovo naravo, se poda pravna podlaga za sklepanje ustreznih dogovorov.

K 9. členu

Določitev pristojnosti za določanje pravil letenja je ključno za zagotavljanje varnosti pri izvajanju letenja v zračnem prostoru. Ne glede na dejstvo, da se mednarodni standardi in priporočene prakse ter navodila ICAO glede pravil letenja pospešeno prenašajo v pravni red EU, je za določene dele ureditev še vedno pristojna država pogodbenica. Tako zakon določa, da pravila letenja za splošni zračni promet predpiše minister, ob tem se upošteva mednarodne standarde in priporočene prakse ter navodila ICAO, razen če predpis EU določa drugače.

Pravila letenja za operativni zračni promet pa so podvržena specifikam letenja državnih zrakoplovov. Državni zrakoplovi so zrakoplovi, ki se uporabljajo za vojaške, policijske in carinske in druge podobne aktivnosti, vsi drugi so civilni. Operativni zračni promet se lahko izvaja le z državnimi zrakoplovi. Tako se določi, da pravila letenja za operativni zračni promet predpiše minister, pristojen za obrambo za letenje vojaških zrakoplovov, minister, pristojen za notranje zadeve za letenje policijskih zrakoplovov oziroma pristojni minister glede na naravo državne aktivnosti. Pravila letenja za operativni zračni promet se izdajo ob soglasju ministra, s čimer se zagotavlja medresorska usklajenost in poznavanje pravil letenja med različnimi uporabniki zračnega prometa.

K 10. členu

Za zagotavljanje nemotenosti in rednosti zračnega prometa, vplivov zračnega prometa na okolje ter druga področja gospodarstva in družbe (npr. na uporabnike, socialne dejavnike, letalsko industrijo, turizem itd.) moramo jasno določiti temelje, na katerih se bo razvijalo slovensko civilno letalstvo. Zakon določi nacionalni program kot ključno strateški program, ki začrta dolgoročni program razvoja civilnega letalstva v republiki Sloveniji.

Obratovalci javnih letališč državnega pomena izdelajo izvedbene programe, ki so usklajeni programi razvoja, tako da se zagotovi sistem letališč v skladu z namenom iz 109. člena tega zakona ob

upoštevanju javnega interesa kot tudi razvojnih potreb obratovalcev in uporabnikov letališč ter izvajalcev storitev upravljanja zračnega prometa in izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (v nadaljnjem besedilu: ATM/ANS). Ministrstvo poda soglasje k posameznim izvedbenim programom za javna letališča državnega pomena.

Določene zahteve, ki se uvajajo s predpisi EU ter mednarodni standardi, priporočenimi praksami in navodili ICAO potrebujejo odločitve na ravni države glede njihove implementacije. Take odločitve morajo biti skladne z nacionalnim programom razvoja civilnega letalstva ter veljavnimi s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Ker pa je implementacija zahtev EU in mednarodnih standardov ICAO velikokrat pogojena s sodelovanjem več različnih deležnikov v civilnem letalstvu, so potrebni okvirni načrti oziroma politike (usmeritve), s katerimi se določi obseg implementacije, relevantni deležniki, relevantna dejanja za doseganje skladnosti oz. potrebne aktivnosti, porazdelitev aktivnosti med deležnike, časovnica ter druge vsebine. Ker ima ministrstvo po tem zakonu pristojnost, da ureja in nadzoruje civilno letalstvo v skladu s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, se določi, da minister, pristojen za promet (v nadaljnjem besedilu: minister) izdaja izvedbene načrte oziroma politike, na predlog agencije, po posvetovanju z relevantnimi deležniki. Take akte predlaga agencija, kar izhaja iz njenih pristojnosti in obveznosti kot pristojni nacionalni nadzorni organ.

K 11. členu

Zakona določa zahtevo, da se zračni promet v Republiki Sloveniji ureja v skladu s pogoji in na način, ki ga določajo mednarodne pogodbe, predpisi Evropske unije, ta zakon in na njihovi podlagi izdani podzakonski predpisi. Navedena določba zagotavlja izvajanje Čikaške konvencije. Zakon se uporablja za domače in tuje zrakoplove, pri čemer pa je glede državnih zrakoplovov določeno, da se zanje zakon uporablja le, če v mednarodni pogodbi ali v posebnih predpisih ni drugače določeno. Nadalje zakon opredeljuje državno aktivnost, ki pomeni uporabo zrakoplovov za vojaško, policijsko, carinsko ali podobno aktivnost. Določba je skladna s Čikaško konvencijo in novo osnovno uredbo, ki ureja področje letalstva, in sicer osnovna uredba. Pri tem velja, da se državna oziroma civilna aktivnost določita glede na namen leta, v praksi pa to pomeni naslednje: če državni zrakoplov izvaja civilno aktivnost, npr. metanje padalcev, ki jih ureja Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L št. 296 z dne 25. 10. 2012, str. 1) z vsemi spremembami, kot specializirano operacijo, potem je namen leta civilen in je let podvržen zahtevam civilnih predpisov. Če pa se s civilnim zrakoplovom izvaja državne aktivnosti, kot npr. prevoz predsednika države z zasebnim letalskim prevoznikom v državne namene, pa je aktivnost državna in ne spada v področje civilnih predpisov. Če ni drugače določeno, se ta zakon uporablja za vse zrakoplove in letalne naprave, ki uporabljajo slovenski zračni prostor, vključujoče tudi tuje zrakoplove, v skladu z mednarodnimi pogodbami, ki zavezujejo Republiko Slovenijo. Določbe tega zakona se uporabljajo tudi za motorje, propelerje, dele, opremo, ki nameščena, in opremo za daljinsko upravljanje zrakoplovov ter za osebje in organizacije, kadar se ne uporabljajo oziroma niso vključeni v vojaške, carinske, policijske ali podobne dejavnosti ali storitve, ki se javnem interesu izvajajo s strani ali v imenu organa z javnimi pooblastili in kolikor v mednarodni pogodbi ali v posebnih predpisih ni določeno drugače.

Ta zakon se ne uporablja za letališča ali njihove dele ter opremo, osebje in organizacije, ki jih kontrolira in upravlja vojska. Civilna letališča se uporabljajo za vojaški zračni promet in vojaška letališča se uporabljajo za civilni zračni promet v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

Določbe tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov se uporabljajo za civilna letališča, za vojaška letališča pa le, kolikor ni v posebnih predpisih drugače določeno. Zunaj ozemlja Republike Slovenije določbe tega zakona in predpisi, izdani na njegovi podlagi, veljajo za slovenski zrakoplov v obsegu, kolikor niso v nasprotju z zakonodajo države, v kateri je zrakoplov v tistem trenutku, in za zrakoplov, ki ga uporablja operator s sedežem v Republiki Sloveniji. Ne glede na določbe prejšnjega odstavka se določbe tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov uporabljajo tudi za dele vojaškega letališča, ki so namenjeni civilnemu zračnemu prometu.

K 12. členu

Ta člen določa letalsko varnost, Državni program varnosti v letalstvu, sistem upravljanja varnosti. Letalska varnost se definira kot stanje, v katerem je tveganje pred nastankom škode osebam ali premoženju zmanjšano in vzdrževano na ali pod ravno sprejemljivega tveganja skozi kontinuiran postopek prepoznavanja nevarnosti in upravljanja s tveganji. Definicija je povzeta iz Priloge 19 k Čikaški konvenciji, pripadajočimi mednarodnimi standardi in priporočenimi praksami ter navodili ICAO in iz predpisov Evropske unije.

Z ciljem doseganja sprejemljive ravni varnosti država sprejme Državni program varnosti v letalstvu. Na podlagi tega programa so letalski subjekti izvajalci storitev. Termin izvajalec storitev (angl. service provider) je skladen z definicijo iz Priloge 19 k Čikaški konvenciji in pomeni tiste letalske subjekte, ki so dolžni vzpostaviti sistem upravljanja varnosti, ki je usklajen z Državnim programom varnosti v letalstvu in ga potrди agencija.

Sestavni del sistema upravljanja varnosti je priročnik, katerega glavni elementi so operativne procedure izvajalca storitev in postopke za njihovo implementacijo, spremljanje in nadzor vseh segmentov letalske dejavnosti, prepoznavanje nevarnosti, ocene in tveganja, zbiranja podatkov o nesrečah, incidentih in dogodkih, načinom obveščanja in predlogi korektivnih ukrepov in odgovorne osebe za poročanje o dogodkih. Njegovi elementi so lahko vsebovani v drugih dokumentih letalskega subjekta.

Določi se tudi subjekte, ki so po tem zakonu izvajalci storitev: odobrene organizacije za usposabljanje, operatorji, letališča, na katerih se izvaja komercialni zračni promet, izvajalec storitev ATM/ANS, organizacije za vodenje stalne plovnosti, vzdrževalne organizacije, projektivne organizacije.

Z določbo tega člena se ustanovi Svet Republike Slovenije za varnost v letalstvu.

K 13. členu

Sistem varnosti v civilnem letalstvu temelji na povratnih informacijah ter izkušnjah iz nesreč in incidentov. Poročanje o dogodkih in uporaba informacij o dogodkih za izboljšanje varnosti sta odvisna od odnosa zaupanja med poročevalcem in subjektom, ki je odgovoren za zbiranje in oceno informacij. Pri tem je treba strogo uporabljati pravila o zaupnosti.

Uredba (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov, spremembi Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 1321/2007 in (ES) št. 1330/2007 (UL L št. 122 z dne 24. 4. 2014, str. 18) definira »dogodek« kot kateri koli dogodek v zvezi z varnostjo, ki ogroža ali ki bi lahko, če se ne odpravi ali če ni obravnavan, ogrozil zrakoplov, osebe v njem ali katero koli drugo osebo in ki zlasti vključuje nesrečo ali resni incident.

Namen varovanja informacij v zvezi z varnostjo pred neustrezno uporabo je zagotoviti stalno razpoložljivost informacij v zvezi z varnostjo, da je mogoče sprejeti primerne in pravočasne preventivne ukrepe ter izboljšati varnost v letalstvu. V tem smislu bi bilo treba občutljive informacije v zvezi z varnostjo ustrezno zaščititi in za njihovo zbiranje poskrbeti tako, da se v sistemih poročanja o dogodkih zagotovi njihova zaupnost, zaščiti njihov vir in zagotovi zaupanje osebja v civilnem letalstvu.

Temeljna načela kulture pravičnosti so povzeta v zahtevah EU o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov v civilnem letalstvu in o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu (Uredba (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov v civilnem letalstvu, spremembi Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 1321/2007 in (ES) št. 1330/2007 (UL L št. 122 z dne 24. 4. 2014, str. 18) in Uredba (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES (UL L št. 295 z dne 12. 11. 2010, str. 35)). Da bi v sistemu za poročanje o dogodkih v organizaciji zaposlenim ali pogodbenemu osebju zagotovili zaupnost, bi bilo treba informacije, vsebovane v poročilih o dogodkih, ustrezno zaščititi in smeli bi jih uporabljati le za ohranjanje ali izboljšanje varnosti v letalstvu. Kultura pravičnosti bi morala posameznike spodbujati k poročanju o informacijah, povezanih z varnostjo. Ne bi pa jih smelo odvezati njihovih običajnih odgovornosti. Zato se zaposlenih in pogodbenega osebja ne bi

smelo nikakor oškodovati zaradi informacij, ki so jih zagotovili na podlagi teh uredb, razen v primerih namerne kršitve ali očitnega, hudega in resnega neupoštevanja očitnega tveganja ter resnega pomanjkanja poklicne odgovornosti, ki bi narekovala takšno ukrepanje, ki je očitno potrebno v danih okoliščinah, kar bi povzročilo predvidljivo škodo osebi ali premoženju ali resno ogrozilo stopnjo varnosti v letalstvu.

Brez poseganja v nacionalno kazensko pravo in ustrezno sodno varstvo je pomembno, da se jasno določi meja, ki ščiti poročevalca in druge osebe, omenjene v poročilih o dogodku, pred oškodovanjem ali preganjanjem. Ureditev glede tega je vsebovana v predpisu EU o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov. V ta namen minister skupaj z ministrom, pristojnim za pravosodje, sklene dogovor, ki brez poseganja v veljavna pravila glede kazenske preiskave in pregona, služi namenu spoznavanja veljavnih ureditev v civilnem letalstvu s strani pravosodnih organov, hkrati pa udeležencem in organizacijam v civilnem letalstvu, ki morajo zadostiti pravilom glede poročanja, analize in spremljanja dogodkov in o preiskavah v zvezi z varnostjo in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu, sporočajo splošno sprejemljivost načela kulture pravičnosti s strani pravosodnih organov in organov pregona. Tako se promovira poročanje v civilnem letalstvu in s tem prispeva k vse višji stopnji kulture varnosti v organizaciji oz. letalski skupnosti, ki ji poročevalci pripadajo.

K 14. členu

ICAO neprestano razvija in vzdržuje obstoječe mednarodne standarde, priporočeno prakso in navodila ter druge dokumente v zvezi s civilnim letalstvom. V kolikor je to potrebno, glede na situacijo v civilnem letalstvu v Republiki Sloveniji, se določa pravna podlaga za prenos standardov v pravni red Republike Slovenije, če je treba tudi priporočene prakse in navodila ter druge dokumente ICAO. S tem se polno sledi principom Čikaške konvencije glede obveznosti držav pogodbenic. V civilnem letalstvu delujejo še druge mednarodne organizacije in združenja, ki izdajajo različne vrste standardov in priporočil in drugih dokumentov, ki so lahko primerna za uporabo v Republiki Sloveniji, Z določbami tega zakona se tako podajajo pravne podlage za prenos mednarodnih standardov in priporočenih praks in navodil ter drugih dokumentov ICAO ter drugih varnostnih letalskih standardov v pravni red Republike Slovenije.

Ker pa so ti mednarodni standardi in priporočene prakse ter navodila ICAO ter drugi letalski varnostni standardi včasih zelo podrobni, so po svoji obliki in vsebini neprimerni za prenos v pravni red Republike Slovenije, se določi, da agencija, kot nadzorni in strokovni organ izdaja tehnična pravila, s katerimi se natančneje določi izvajanje predpisov in drugih aktov. Ob tem se upoštevajo regulatorne naloge agencije, kot so določene v 242. členu tega zakona.

K 15. členu

Zakon s to določbo zagotavlja prožnost pri soočanju s posebnimi okoliščinami, kot so nujni varnostni ukrepi in nepredvidene ali omejene operativne potrebe. Treba je predvideti določbe, da bi se enakovredna stopnja varnosti lahko dosegala z drugimi sredstvi. Agenciji se določi pristojnost, da odobri izjeme od zahtev tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov. Zakon določi postopek v zvezi s tem. Hkrati zakon ureja tudi možnost, da ministrstvo lahko samo ali na predlog agencije dovoli odstopanje od zahtev Čikaške konvencije in njenih prilog ali tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov, kadar je mogoče stopnjo zaščite, ki je enakovredna stopnji, določeni v navedenih predpisih, doseči na drug način. V primerih odstopanja od zahtev Čikaške konvencije in njenih prilog ministrstvo obvesti ICAO. V obvestilu navede razloge, ki upravičujejo potrebo po odstopanju od zadevnega predpisa, in pogoje za zagotovitev enakovredne stopnje zaščite.

S tem zakon upošteva zahteve 38. člena Čikaške konvencije.

Skupni predpisi na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu (t.i. osnovna uredba) določajo možnost uporabe mehanizmov o prožnosti (izjeme – angl. exemption, in odstopanja – angl. derogation) za odstopanje od zahtev, določenih v predpisih EU.

Agencija v skladu s predpisi Evropske unije v nujnih nepredvidenih ali časovno omejenih operativnih razmerah ali operativnih potrebah odobri izjeme od izpolnjevanja zahtev predpisov Evropske unije in o tem obvesti ministrstvo. Osnovna uredba namreč predpisuje pogoje in postopek za odobritev izjem od izpolnjevanja zahtev predpisov Evropske unije (71. člen osnovne uredbe – določbe o prožnosti).

Nadalje se določi, da lahko agencija izda tehnične predpise, ki določajo neposredno uporabo postopkov k mednarodnim standardom in priporočeni praksi ICAO (t.j. angl. PANS), sprejemljivih načinov skladnosti ter navodil (angl. AMC, GM) in drugih letalskih varnostnih standardov, v obsegu, kolikor je to ustrezno za civilno letalstvo v Republiki Sloveniji, ob upoštevanju določb glede odstopanj iz 15. člena tega zakona.

K 16. členu

S tem členom se daje pristojnost za določitev izjem od uveljavljenih pravil zaradi dejstva, da se lahko vedno pojavi nova vrsta zrakoplovov ali letalne naprave, ki je ni mogoče uvrstiti med nobeno od obstoječih. Prav tako se lahko pojavijo nove, specifične dejavnosti.

Zato se določi, da se v zvezi z zrakoplovi, letalnimi napravami, zrakoplovi brez pilota, zrakoplovi brez pogona ali zrakoplovi, ki so v drugih pogledih specifični ali s katerimi se opravljajo specifične dejavnosti, lahko minister, po predhodni preveritvi izpolnitve predpisanih pogojev, dovoli izjeme glede določb iz tega zakona ali izda predpise, ki se razlikujejo od določb tega zakona. O takih izjemah ali predpisih se lahko odloča samo, kadar niso v nasprotju z javnimi interesi ali interesi zagotavljanja varnosti v letalstvu.

K 17. členu

Zakon določa principe preko katerih se izraža civilna narava zračnega prostora Republike Slovenije: tujemu zrakoplovu ni dovoljeno v slovenskem zračnem prostoru nositi oborožitve in izvidniške opreme na način, ki omogoča njihovo uporabo, razen v primerih, določenih z mednarodno pogodbo, o izjemah iz pa odloča vlada. Vlada pri odločanju o izjemah upošteva sprejete mednarodne obveznosti Republike Slovenije in njene obrambne potrebe.

K 18. členu

Glede na hiter tehnološki razvoj se lahko pojavijo predlogi za uporabo predmetov, ki jih ne moremo umestiti v standardne delitve zrakoplovov in letalnih naprav. Zato zakon določi, da minister odloči o posameznih primerih o uporabi objektov, namenjenih premikanju v zraku, ki jih ni mogoče uvrstiti med zrakoplove ali letalne naprave. Predlog za uporabo poda predlagatelj, ki v predlogu opravi varnostno analizo vpliva na varnost zračnega prometa. Minister odloči o predlogu na podlagi strokovnega mnenja agencije.

K 19. členu

V preteklih letih je bilo večkrat zaznano, da nekateri radioamaterji v Sloveniji poslušajo radijske frekvence oz. radijsko komunikacijo, namenjeno zračnemu prometu, ter tako slišano glasovno komunikacijo med kontrolorjem zračnega prometa in pilotom letala snemajo in jo nato posredujejo dalje, z namenom njene javne objave. Predvajanje take komunikacije je bilo v preteklosti zaznati na javno dostopnih slovenskih spletnih portalih.

Skladno z 31. členom Zakona o elektronskih komunikacijah (Uradni list RS, št. 109/12, 110/13, 40/14 – ZIN-B, 54/14 – odl. US, 81/15 in 40/17; v nadaljnjem besedilu: ZEKom-1) se radijske frekvence v Republiki Sloveniji uporabljajo na podlagi splošne odobritve ali na podlagi odločbe o dodelitvi radijskih frekvenc. Subjekti v civilnem letalstvu radijske frekvence za namene navigacije zračnega prometa uporablja skladno z določbami 26., 27. in 31. člena ZEKom-1 in sicer na podlagi odločbe o dodelitvi radijskih frekvenc, izdane s strani Agencije za komunikacijska omrežja in storitve. Radioamaterji lahko radijske frekvence, ki so s splošnim aktom iz 27. člena ZEKom-1 predvidene za radioamatersko in radioamatersko satelitsko storitev, skladno s prvim odstavkom 32. člena ZEKom-1 uporabljajo na podlagi radioamaterskega dovoljenja. V Splošnem aktu o pogojih za uporabo radijskih frekvenc, namenjenih radioamaterski in radioamaterski satelitski storitvi (Uradni list RS, št. 68/13; v nadaljnjem besedilu: Splošni akt), ki je sprejet na podlagi petega odstavka 32. člena ZEKom-1, je dalje opredeljeno, s kakšnimi močmi smejo radioamaterji uporabljati frekvence. Ne v ZEKom-1, ne v Splošnem aktu ni izrecno določeno, da radioamater ne sme uporabljati drugih frekvenc. Iz povedanega sledi, da dogodki snemanja in javne objave glasovne komunikacije v letalstvu (med osebjem izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, piloti in osebjem, ki dela na letališču/aerodromu) niso v neskladju z določbami ZEKom-1.

V skladu z Zakonom o varstvu osebnih podatkov (Uradni list RS, št. 94/07; v nadaljnjem besedilu: ZVOP), je delodajalec dolžan varovati osebne podatke svojih zaposlenih. Med slednje sodi tudi glas, glede na 6. člen ZVOP. Določbe ZEKom-1, ki nepoklicanim osebam (radioamaterjem) izrecno ne prepovedujejo poslušanja, snemanja in javnega objavljanja glasovne komunikacije, ne dopuščajo, da bi se v zadostni meri zaščitili osebni podatki oseb, ki sodelujejo pri glasovni komunikaciji v letalstvu (osebje izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, piloti in osebje, ki dela na letališču).

Obravnavana dejanja snemanja in javne objave glasovne komunikacije bi sicer lahko izpolnjevala znake kaznivega dejanja neupravičenega prisluškovanja in zvočnega snemanja po 137. členu Kazenskega zakonika (Uradni list RS, št. 50/12 – uradno prečiščeno besedilo, 6/16 – popr., 54/15, 38/16 in 27/17), vendar kazensko preganjanje tovrstnih dejanj ni zadostno, upošteva naravo informacij, ki so predmet izmenjave v glasovni komunikaciji med deležniki v zračnem prometu, in so ključne za varnost v zračnem prometu. V primeru varnostnega dogodka s področja letalstva (npr. letalske nesreče), bi javna objava obravnavane glasovne komunikacije namreč lahko izpostavila konkretno osebo (npr. kontrolorja zračnega prometa ali pilota) številnim tveganjem, kot so izguba ugleda in nezmožnost zaščite osebnih podatkov in iz teh izvirajoča neposredna in posredna škoda. Glas je namreč skladno z Zakonom o varstvu osebnih podatkov osebni podatek.

Nadalje potreba po taki ureditvi izhaja tudi iz določb Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES (UL L št. 295 z dne 12. 11. 2010, str. 35). V členu 13 (Zavarovanje dokazov) uredba določa, da je država članica, na ozemlju katere se je zgodila nesreča ali resen incident, odgovorna za zagotovitev varnega ravnanja z vsemi dokazi ter za sprejetje vseh razumnih ukrepov za zaščito takih dokazov. V členu 14 (Zaščita občutljivih varnostnih informacij) uredba določa, da se zvočni ali slikovni zapisi iz pilotske kabine in njihovi prepisi ter zvočni zapisi v enotah služb zračnega prometa ustrezno zaščitijo in dajo na voljo in uporabljajo izključno za namene preiskave v zvezi z varnostjo.

Kljub temu pa sistem zagotavljanja varnosti v letalstvu v določenih okoliščinah potrebuje snemanje take glasovne komunikacije in njeno, sicer ne javno, predvajanje. Tako se glasovna komunikacija zemlja-zrak in/ali zrak/zrak izvaja pri izvajanju služb zračnega prometa (ATS), letalskih operacij (s strani pilotov) ter izvajanju letaliških/aerodromskih služb (s strani osebja). Ta komunikacija se lahko snema za namen morebitnega kasnejšega poslušanja za potrebe analize izvajanja storitev, ob preiskavi v zvezi z varnostjo, lahko pa tudi za usposabljanje letalskega in drugega osebja, kot tudi ostalega osebja, ki izvaja naloge v povezavi z letalsko varnostjo (npr. preiskovalci).

K 20. členu

V zakonu so opredeljena tudi vprašanja, povezana s stavko. Tako so na podlagi objektivnega kriterija določene omejitve, ki jih glede stavke z zakonom lahko predpiše država, v skladu z mednarodno pogodbo, ki ureja pravico do sindikalne svobode, ob upoštevanju pravice do stavke. Opredeljene so službe oziroma osebje določenih služb, ki mora med stavko zagotoviti varno in nemoteno odvijanje. Te določbe predstavljajo omejitve, ki jih v zvezi s stavko lahko določi zakon in pomenijo v demokratični družbi ukrepe, ki so v interesu nacionalne varnosti ali javnega reda ali pa so potrebne za zaščito pravic in svoboščin drugih, in predvsem zagotavljanje letalske varnosti. Določeni so tudi pogoji v zvezi z uveljavljanjem pravice do stavke ter postopek in način medsebojnih pogajanj.

K 21. členu

Čikaška konvencija podaja obveznost poročanja držav pogodbenic. ICAO je razvil sistem statističnega poročanja držav pogodbenic, ki zahteva od držav, da posreduje različne podatke o prometu in stroških ter finančne podatke različnih subjektov v letalstvu – operatorjev aerodromov oziroma obratovalcev letališč, letalskih prevoznikov oziroma operatorjev in drugih. Zakon nalaga, da minister z navodilom uredi način zbiranja teh podatkov.

K 22. členu

Za izvajanje 83.bis člena Čikaške konvencije je treba v zakonu urediti prevzem odgovornosti za zrakoplove vpisane v tujem registru oziroma prenos odgovornosti izvajanja nadzora za zrakoplove vpisane v register Republike Slovenije. Minister sklepa v skladu s 83. bis členom Čikaške konvencije sporazum z drugo državo o prenosu odgovornosti izvajanja nadzora za zrakoplove vpisane v register

Republike Slovenije oziroma o prevzemu odgovornosti za zrakoplove vpisane v tujem registru. Na podlagi tega sporazuma agencija sklene dogovor s pristojnim organom druge države za posamezne zrakoplove. Pri tem se upoštevajo zahteve iz navodil ICAO (Doc 10059, Manual on the implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation).

K 23. členu

V skladu s 64. členom osnovne uredbe je potrebno partnersko sodelovanje med EASA in pristojnimi nacionalni organi, da bi se izboljšalo odkrivanje nevarnih razmer in bi se po potrebi sprejeli sanacijski ukrepi. Osnovna uredba daje državam članicam možnost, da druga na drugo ali na EASA prenesejo odgovornosti iz te uredbe v zvezi s certificiranjem, nadzorom in izvrševanjem, zlasti kadar je to potrebno za večjo varnost in učinkovitejšo uporabo sredstev. Tak prenos bi moral biti prostovoljen, do njega bi lahko prišlo le na podlagi zadostnih zagotovil, da se te naloge lahko opravijo učinkovito, in bi se glede na tesno povezanost med certificiranjem, nadzorom in izvrševanjem moral nujno nanašati na vse odgovornosti v zvezi s pravno ali fizično osebo, zrakoplovom, opremo, aerodromom, sistemom ATM/ANS ali sestavnim delom ATM/ANS, ki jih zadeva prenos. Prenos odgovornosti bi moral temeljiti na medsebojnem soglasju, možnosti preklica prenosa in sklenitvi dogovorov o podrobnostih, potrebnih za zagotovitev nemotenega prehoda in neprekinjenega učinkovitega izvajanja zadevnih nalog. Pri sklenitvi teh podrobnih dogovorov bi bilo treba ustrezno upoštevati stališča in zakonite interese zadevnih pravnih ali fizičnih oseb, po potrebi pa tudi stališča EASA.

K 24. členu

Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (prenovitev) (UL L št. 293 z dne 31. 10. 2008, str. 3) določa splošna načela in pogoje v primeru, da se redni zračni prevoz opravlja v obliki gospodarske javne službe. S to določbo se omogoča takšno vzpostavitev tudi v Republiki Sloveniji in sicer za mednarodni redni zračni promet. To pomeni, da v primeru, da se izkaže, npr. zaradi potreb povezovanja gospodarstva, da je nujno potrebna vzpostavitev mednarodne redne letalske povezave na določeni progí, na kateri letalskega prevoza ne opravlja noben izmed letalskih prevoznikov, ki jim je operativno licenca izdala katera koli izmed držav članic Evropske unije, lahko ministrstvo prične postopek za vzpostavitev gospodarske javne službe. Takšna služba se lahko vzpostavi zgolj in samo pod pogoji in za časovno obdobje, kot določa navedena uredba EU. Financiranje se zagotavlja z javnimi sredstvi pod pogoji, ki jih določajo predpisi s področja državnih pomoči. Vsako izvajanje mednarodnega rednega zračnega prevoza v obliki gospodarske javne službe mora biti tudi skladno s Smernicami o državni pomoči letališčem in letalskim prevoznikom (dokument Evropske komisije 2014/C 99/03).

K 25. členu

Navedeni člen vsebuje prepoved, da v zračnem prostoru Republike Slovenije ne sme leteti zrakoplov, ki ni registriran. To je zahteva, ki izhaja že iz Čikaške konvencije, ki prepoveduje, da bi neregistrirani zrakoplovi opravljali mednarodni zračni promet. Vsaka država pogodbenica odgovarja za zrakoplove, ki so vpisani v njen register zrakoplovov, mednarodni standardi in priporočene prakse ICAO pa vežejo na državo registracije številne pogoje, da je letenje varno, odgovornost za izpolnjevanje teh pogojev. Glede na navedeno v zračnem prostoru Republike Slovenije ne sme leteti noben zrakoplov, ki ni registriran.

K 26. členu

Čikaška konvencija določa, da ima zrakoplov nacionalnost države, v kateri je registriran. Skladno s to določbo člen določa, da ima zrakoplov, registriran v Republiki Sloveniji, slovensko državno pripadnost. Pri tem zrakoplov ne sme biti registriran v več kot eni državi, lahko pa se registracija prenese iz ene države v drugo. Registracija zrakoplova je pomembna zato, ker Čikaška konvencija in njene Priloge na državno pripadnost vežejo odgovornost države za vse aktivnosti, povezane z varnim delovanjem zrakoplova.

K 27. členu

Člen določa, da je zrakoplov registriran v Republiki Sloveniji, če je vpisan v register zrakoplovov Republike Slovenije.

Nadalje člen ne določa več obveznosti vodenja evidence za pritrjene zmaje, vezane balone, padala, jadralna padala in jadralne zmaje ter sisteme brezpilotnih zrakoplovov, ultralahke in druge letalne naprave pa agencija pod enakimi pogoji kot druge zrakoplove vpisuje v registru. Morebitni podatki iz evidence se prenesejo v register.

K 28. členu

Člen določa, da mora slovenski zrakoplov, t.j zrakoplov, ki je registriran v Republiki Sloveniji, imeti oznako državne pripadnosti: »S5« in predpisano registrsko oznako. Na zrakoplovu so lahko tudi druge oznake in napisi (npr. reklamni napisi), ki pa ne smejo vplivati na vidnost oznak državne pripadnosti in registrskih oznak. Registrske oznake, način njihovega določanja in namestitve se predpišejo v pravilniku. Oznaka »S5« je bila za Republiko Slovenijo določena v skladu s Prilogo 7 k Čikaški konvenciji. Registrsko oznako, ki sledi državni oznaki, določi za vsak zrakoplov posebej agencija.

K 29. členu

Člen določa pravno podlago za vodenje registra zrakoplovov, ki je v Republiki Sloveniji v pristojnosti agencije. Celotno vodenje Registra zrakoplovov Republike Slovenije pomeni upravne postopke odločanja o vpisih, opravljanje vpisov v glavno knjigo in vodenje zbirke listin. V registru zrakoplovov se vodijo stalni vpisi. Zadeve pri registriranju zrakoplovov, ki se nanašajo na hipoteke in na mednarodna priznavanja določenih pravic na zrakoplovih, se vodijo v skladu z zakonom, ki ureja obligacijska in stvarnopravna razmerja v letalstvu in v skladu z mednarodno pogodbo, konkretno v skladu s Konvencijo o mednarodnem priznanju pravic na letalu, podpisano v Ženevi, 19. junija 1948 (glej Zakon o ratifikaciji Konvencije o mednarodnem priznanju pravic na letalu (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 3/97)).

Nadalje člen določa, da se vpisi v Register zrakoplovov opravljajo po določbah zakona, ki ureja splošni upravni postopek, ki se sicer uporablja za upravne zadeve. Člen pa določa tudi posamezne postopkovne določbe, ki se uporabljajo kot izjema od uporabe zakona, ki ureja splošni upravni postopek.

Člen vsebuje tudi pravno podlago, da minister predpise način vodenja registra.

K 30. členu

Člen določa, da register zrakoplovov RS sestavljata glavna knjiga in zbirka listin. Glavna knjiga je javna in je sestavljena iz vložkov, ki vsebujejo vpisni, lastninski in bremenski list. Vsak zrakoplov se vpiše v svoj vložek. Agencija vnaša v glavno knjigo Registra zrakoplovov RS vse potrebne podatke o zrakoplovu, o lastniku in načinu pridobitve zrakoplova, o uporabniku zrakoplova, če to ni lastnik, na podlagi zakupne pogodbe, ki je sklenjena za obdobje, daljše od šest mesecev, ter o hipotekah, vezanih na ta zrakoplov in drugih pravicah na zrakoplovu, kot tudi vse spremembe, ki se nanašajo na vsebino registra zrakoplovov. V zakonu se jasneje določi uporabnika zrakoplova, ki se vpiše v Register zrakoplovov RS, ko gre za razmerje vsaj šest mesecev. Zbirka listin se vodi za vsak zrakoplov posebej.

Za ultralahke in druge letalne naprave v Registru zrakoplovov RS vodita vpisni in lastninski list. V lastninskem listu se vodijo le podatki o lastniku ultralahke in druge letalne naprave. Bremenski list se za ultralahke in druge letalne naprave ne vodi.

Vpis v vpisni list Registra zrakoplovov RS se opravi na podlagi odločbe agencije. Vpis v lastninski in bremenski list izvede agencija na podlagi pravnomočne odločbe pristojnega sodišča. Navedena rešitev povzema že uveljavljeno rešitev v praksi v zvezi z vpisi v glavno knjigo Registra zrakoplovov RS.

Novo je določilo, da se lahko Register zrakoplovov RS vodi v elektronski obliki, kar je skladno z načelom informatizacije javne uprave. Elektronsko vodenje Registra zrakoplovov Republike Slovenije ne omogoča lažji postopek vodenja registra za agencijo, temveč omogoča lažji in hitrejši dostop do podatkov zainteresiranim osebam, kar je v skladu z načelom zagotavljanja pravne varnosti.

Omogočena je povezava z drugimi registri (npr. centralnim registrom prebivalstva).

K 31. členu

Člen določa, da lahko javne podatke iz registra zrakoplovov Republike Slovenije, sicer vsak pregleduje in zahteva njihov izpisek, kar je v skladu z načelom javnosti.

Vendar pa pravica do dostopa do podatkov ne pomeni pravice do ugotavljanja, ali so določene osebe, ki niso subjekti vpisa v register, upniki, dolžniki oziroma zastavitelji pri kateremkoli zrakoplovu. To npr. pomeni, da lahko vsak pri pregledu registracije posameznega zrakoplova pridobi podatek, da je na zrakoplovu vknjižena hipoteka, ne sme pa tak posameznik pridobiti podatka, kdo je upnik.

Prav tako se pri vpogledu v register ne sme pridobiti podatka, ali je določen subjekt, ki je vpisan v register, upnik pri kateremkoli zrakoplovu.

K 32. členu

Člen določa, katere podatke o fizični ali pravni osebi, ki sta lastnika oziroma uporabnika zrakoplova, obsega register zrakoplovov Republike Slovenije.

K 33. členu

Zaradi zagotavljanja pravne varnosti pravnega prometa morata lastnik oziroma uporabnik zrakoplova vsako spremembo agenciji javiti v roku 15 dni od nastale spremembe.

K 34. členu

Člen določa, da se lastninska pravica na zrakoplovu in hipoteka na zrakoplovu pridobita na podlagi pravnomočne odločbe pristojnega sodišča z vpisom v Register zrakoplovov, učinkuje pa od trenutka vložitve predloga za pridobitev ali spremembo te stvarne pravice. Za tretje osebe učinkuje pridobitev lastninske pravice oziroma hipoteke od trenutka vpisa v Register zrakoplovov.

K 35. členu

Člen določa, da vpisi pravic in pravnih dejstev v register učinkujejo od trenutka, ko je agencija prejela predlog za vpis, oziroma, ko je agencija prejela listino, na podlagi katere o vpisu odloča po uradni dolžnosti, če ta zakon ne določa drugače. Za vrstni red vpisa v register je odločilen trenutek, ko je predlog prispel k agenciji. Zato je pomembno, da agencija evidentira prejete vloge natančno po času prejema.

Člen sicer povzema določbo 169. člena Zakona o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu (Uradni list RS, št. 12/2000, 67/2002-ZOZP-A, 92/2007 in 9/2011), zaradi česar se določi prenehanje uporabe le-tega.

K 36. členu

Člen določa pogoje za registracijo zrakoplova v Republiki Sloveniji. In sicer sme zrakoplov registrirati državljan Republike Slovenije. Z državljanji Republike Slovenije so izenačeni: gospodarske družbe, ki so v večinski lasti in pod dejanskim nadzorom slovenskih državljanov, društva, združenja in letalske šole, ki so domače pravne osebe in so v večinski lasti in pod dejanskim nadzorom slovenskih državljanov, lokalna skupnost Republike Slovenije in Republika Slovenija, državljanji in pravne osebe Evropske unije, Evropskega gospodarskega prostora in EFTA.

Pogoj za registracijo zrakoplova je tudi, da zrakoplov ni registriran v nobeni drugi državi. Ta člen pomeni implementacijo Čikaške konvencije, ki prepoveduje dvojno registracijo.

K 37. členu

Člen določa, da se postopek registracije zrakoplova Republike Slovenije vedno začne na predlog lastnika ali uporabnika tujega zrakoplova. Člen določa tudi obvezne priloge vlogi. O vpisu agencija izda odločbo in potrdilo o vpisu zrakoplova v register zrakoplovov Republike Slovenije.

K 38. členu

Člen določa, v katerih primerih mora agencija izbrisati zrakoplov iz registra na zahtevo ali pa po uradni dolžnosti. Določena je izjema, da se zgodovinskih zrakoplovov ne izbriše iz registra ne glede na to, da le-ti nimajo ustrezen plovnostne listine, ki je eden izmed pogojev, da se zrakoplov lahko vpiše v register oz. se iz njega ne izbriše. Enako velja za zrakoplove, ki so jih v preteklosti uporabljale vojaške sile, in dvojnike zrakoplovov. Če se v Registru zrakoplovov RS vodi hipoteka na zrakoplovu, se tega zrakoplova brez dovoljenja zastavnega upnika ne sme izbrisati iz registra.

O izbrisu agencija izda odločbo. Lastnik oziroma uporabnik zrakoplova je dolžan agenciji vrniti poleg potrdila o vpisu tudi plovnostne listine.

K 39. členu

Lastnik mora v primeru izgube listin le-te preklicati v Uradnem listu Republike Slovenije.

K 40. členu

Tako kot to velja za civilne zrakoplove, morajo biti tudi državni zrakoplovi vpisani v ustrezen register. Za ureditev registra državnih zrakoplovov sta pristojna ministra za obrambo oziroma za notranje zadeve.

K 41. členu

Kot že navedeno v splošni obrazložitvi k zakonu, civilno letalstvo v globalnem smislu ureja Čikaška konvencija, katere pogodbenica je tudi Republika Slovenija. Čikaška konvencija že določa minimalne standarde za zagotavljanje varnosti civilnega letalstva in s tem povezano varstvo okolja. Ker je treba v civilnem letalstvu zagotavljati visoko in enotno stopnjo zaščite evropskih državljanov s sprejetjem skupnih varnostnih predpisov in ukrepov, s katerimi se zagotovi skladnost proizvodov, oseb in organizacij v Evropski uniji, so bili v ta namen sprejeti skupni predpisi na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu (osnovna uredba). Ta ureja vse bistvene zahteve za letalske proizvode, dele in naprave, osebe in organizacije, vključene v letalske operacije, ter za osebe in proizvode, vključene v usposabljanje in zdravstvene preglede pilotov. Ta uredba sledi dejstvu, da so države članice dolžne izpolnjevati zahteve Čikaške konvencije in njenih prilog. Ker pa osnovna uredba ureja le bistvene zahteve na navedenih področjih, je Evropska komisija na podlagi osnovne uredbe sprejela številne izvedbene predpise, ki urejajo posamezna področja. Ob tem je treba poudariti, da se področja bliskovito hitro razvijajo, nastajajo nove tehnologije pri upravljanju zrakoplovov, pojavljajo se nove vrste zrakoplovov, čemur mora slediti tudi zakonodaja, ki se posledično spreminja zelo pogosto.

Uredba Komisije (EU) št. 748/2012 z dne 3. avgusta 2012 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L št. 224 z dne 21. 8. 2012, str. 1), ki je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (EU) 2016/5 z dne 5. januarja 2016 o spremembi Uredbe (EU) št. 748/2012 glede izvajanja bistvenih okoljevarstvenih zahtev (UL L št. 3 z dne 6. 1. 2016, str. 3) določa skupne tehnične zahteve in upravne postopke za certificiranje proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter opredeljuje:

- a) izdajo certifikatov tipa, certifikatov tipa z omejitvami, dodatnih certifikatov tipa in spremembe teh certifikatov;
- b) izdajo spričeval o plovnosti, spričeval o plovnosti z omejitvami, dovoljenj za letenje in dovoljenj za sprostitev v uporabo;
- c) izdajo odobritev projektov popravil;
- d) dokazovanje izpolnjevanja zahtev glede varstva okolja;
- e) izdajo spričeval o hrupu;
- f) opredelitev proizvodov, delov in naprav;
- g) certificiranje proizvodov, delov in naprav;
- h) potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij;
- i) izdajo plovnostnih zahtev.

Področje glede vzdrževanja in plovnosti zrakoplovov je urejeno z Uredbo Komisije (EU) št. 1321/2014 z dne 26. novembra 2014 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih izdelkov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami, ki je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (EU) 2015/1536 z dne 16. septembra 2015 o spremembi Uredbe (EU) št. 1321/2014 v zvezi z usklajitvijo pravil za stalno plovnost z Uredbo (ES) št. 216/2008, kritičnimi nalogami

vzdrževanja ter spremljanjem stalne plovnosti zrakoplovov (UL L št. 241, z dne 17. 9. 2015, str. 16), ki vzpostavlja skupne tehnične zahteve in upravne postopke za zagotavljanje stalne plovnosti zrakoplova, vključno s katero koli komponento za vgradnjo v zrakoplov, ki je registriran v državi članici ali registriran v tretji državi in ga uporablja operator, pregled nad delovanjem katerega zagotavlja država članica.

Osnovna uredba in njeni izvedbeni predpisi pa ne veljajo za posamezne zrakoplove in letalne naprave, ki so navedene v Prilogi 1 k osnovni uredbi. Le-ti so urejeni z zakonom, ki ureja letalstvo in podzakonskimi akti, kot npr. Pravilnik o ultralahkih letalnih napravah (Uradni list RS, št. 49/16, 52/16 in 32/18). Veljavnost takih podzakonskih aktov bo urejena v prehodnih določbah predloga tega zakona, zato ne bo pravne praznine do sprejetja novih aktov. Gre zlasti za zrakoplove preprostih konstrukcij ali tiste, ki opravljajo predvsem domače lete, ter za doma narejene ali izredno redke oziroma maloštevilne zrakoplove; nad takimi zrakoplovi morajo certificiranje in predpisani nadzor torej vršiti države članice, pri čemer druge države članice niso zavezane, da takšne nacionalne ureditve priznajo.

Ta člen določa, da mora zrakoplov, ki se uporablja v Republiki Sloveniji, izpolnjevati plovnostno-tehnične in okoljevarstvene zahteve, da je projektiran, izdelan, opremljen in vzdrževan v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, in ima veljaven tipski certifikat, spričevalo o plovnosti in potrdilo o sprostitvi v uporabo ter ima take letalne lastnosti, da izpolnjuje predpisane plovnostne zahteve.

Šteje se, da zrakoplov izpolnjuje okoljevarstvene zahteve, če ne presega s predpisi dovoljenega hrupa in drugih predpisanih emisij v okolje. Minister predpiše natančnejše pogoje in postopke za okoljevarstvene zahteve za zrakoplove in letalne naprave, ki niso urejeni s predpisi Evropske unije.

Za plovnost zrakoplova je odgovoren lastnik oziroma operator v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, ter zakonom, ki ureja stvarnopravna in obligacijska razmerja v letalstvu. V praksi to pomeni, da je za plovnost zrakoplova odgovoren lastnik ali uporabnik - operator, na osnovi pogodbe, če zrakoplova ne uporablja lastnik.

Pogoji za izdajo, odvzem, omejitev ali začasen preklic certifikata dovoljenja ali drugih odobritev, ki jih izda agencija, se določijo v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

K 42. členu

Pogoji in način uporabe zrakoplova glede na vrsto, kategorijo in namen, ter komponente, ki jih morajo biti vgrajene v zrakoplov, so določeni s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

Določi se, da mora zrakoplov imeti opraviti opravljeno certifikacijo tipa in veljaven certifikat tipa, uporablja se lahko v skladu s certifikatom tipa in listo podatkov certifikata tipa na način, predpisan v odobrenem priročniku za letenje. Priročnik za letenje odobri agencija v procesu certifikacije tipa za zrakoplove, ki niso zajeti s predpisi Evropske unije.

K 43. členu

S tem členom se ureja vprašanje načrtovanja, izdelave, spremembe in popravila zrakoplova in njegovih komponent. Omenjeno se izvaja v skladu s pogoji za načrtovanje, izdelavo, spremembo in popravilo iz predpisov Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

Pravni ali fizični osebi, ki predloži dokazila o izpolnjevanju predpisanih pogojev, agencija izda potrdilo o izpolnjevanju teh pogojev, razen če ni drugače določeno v mednarodni pogodbi, ki zavezuje Republiko Slovenijo, ali predpisih Evropske unije, tem zakonu in na njegovi podlagi izdanih predpisih ter drugih predpisih in pravnih aktih, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

Minister izda predpise za načrtovanje, izdelavo, spremembo, popravilo in obnovo zrakoplova in njegovih komponent ter letalne naprave, ki niso urejeni s predpisi Evropske unije.

K 44. členu

Novi tip zrakoplova in njegove komponente mora opraviti postopek certifikacije z namenom priznavanja skladnosti s tehničnimi zahtevami za plovnost v skladu s predpisi Evropske Unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Postopek certifikacije tipa zrakoplova in njegovih komponent se izvaja v skladu s predpisi Evropske Unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

Izdaja tipskega certifikata, tipskega certifikata z omejitvami, dodaten certifikat tipa in spremembe navedenih certifikatov se mora izvajati v skladu s predpisi Evropske Unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

Minister izda predpise za certifikacijo tipa za zrakoplove, njihove komponente ali letalne naprave, ki niso urejeni s predpisi Evropske unije.

K 45. členu

Ta člen določa obveznost in pogoje za vzdrževanje zrakoplovov. Zrakoplovi se vzdržujejo v skladu s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Operator in njegovih komponent mora v skladu z zahtevami stalne plovnosti pregledati in preveriti zrakoplov v času uporabe in vzdrževati v stanju, ki zagotavlja varno zračno plovbo v skladu s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Minister izda predpise za vzdrževanje za zrakoplovov, njihove komponente ali letalne naprave, ki niso urejeni s predpisi Evropske unije.

K 46. členu

V tem členu so navedeni subjekti, ki lahko izvajajo vzdrževanje. Vzdrževanje zrakoplova in njegovih komponent lahko opravlja odobrena organizacija za vzdrževanje, usposobljeno, kvalificirano osebje ali pilot zrakoplova ob upoštevanju metod, tehnik, standardov, navodil in omejitev v skladu s predpisi Evropske unije in tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Agencija izda ustrezno spričevalo, potrdilo, licenco, rating, pooblastilo ali drugo listino, če subjekt predloži dokazila o izpolnjevanju pogojev iz predpisov Evropske unije in tega zakona in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Minister izda predpise za organizacije in osebje za vzdrževanje za zrakoplove, njihove komponente ali letalne naprave, ki niso urejeni s predpisi Evropske unije.

K 47. členu

Obvezni sestavni del za zagotavljanje stalne plovnosti je program za vzdrževanje zrakoplovov, ki je oblikovan za vsak tip in model zrakoplova. Program za vzdrževanje zrakoplovov odobri agencija na podlagi predpisov Evropske unije in tega zakona in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

Zrakoplovi in letalne naprave, ki niso urejene s predpisi Evropske unije, morajo imeti navodilo za vzdrževanje zrakoplova oziroma letalne naprave, razen če ta zakon in na njegovi podlagi izdani predpisi ter drugi predpisi in pravni akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, ne določajo drugače.

K 48. členu

Zrakoplovi, ki so urejeni s predpisi Evropske unije, morajo imeti spričevalo o plovnosti, s katerim se dokazuje skladnost s certifikacijo tipa. Pristojni organ države članice registracije izda namreč spričevalo o plovnosti, ko se prepriča, da je zrakoplov v skladu s projektom tipa, odobrenim po certifikatu tipa in dodatnem certifikatu tipa, ali v skladu s spremembo ali popravilom, nadalje, če so bile upoštevane ustrezne plovnostne zahteve, in ko se prepriča, da je zrakoplov v skladu z odobrenim projektom in je varen za uporabo. To lahko vključuje inšpekcijske preglede pristojnega organa države članice registracije.

Ko pristojni organ, torej agencija, opravi pregled plovnosti zrakoplova, izda potrdilo o pregledu plovnosti. Pregled plovnosti se opravi v skladu s predpisi Evropske unije in tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, in se dokazuje s potrdilom o pregledu plovnosti. Spričevalo o plovnosti zrakoplova je veljavno, če je veljavno potrdilo o pregledu plovnosti.

Če zrakoplovu ni mogoče izdati spričevala o plovnosti iz prvega odstavka tega člena, agencija lahko izda dovoljenje za let, če je zrakoplov ob upoštevanju omejitev v skladu s predpisi Evropske unije in tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, varen za letenje. Gre za posamične primere, kot so testni let za nov zrakoplov, predstavitveni let, let v vzdrževalno organizacijo itd.

K 49. členu

Zrakoplovi, ki niso urejeni s predpisi Evropske unije, morajo imeti nacionalno dovoljenje za letenje, s katerim se dokazuje skladnost s certifikacijo tipa, če je za posamezno vrsto zrakoplova ali letalne naprave tako predpisano (na primer za ultralahke letalne naprave), oziroma skladnost s veljavnimi zahtevami za posamezno vrsto zrakoplova ali letalne naprave (na primer eksperimentalni zrakoplovi). Pregled plovnosti za zrakoplove ali letalne naprave, ki niso urejeni s predpisi Evropske unije, se opravi v skladu s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Če zrakoplovu ali letalni napravi ni mogoče izdati nacionalnega dovoljenja za letenje iz prvega odstavka tega člena, agencija lahko izda dovoljenje za izredni let, kar je primerljivo z dovoljenjem za letenje za zrakoplove, ki sodijo v področje urejanja predpisov EU, če je zrakoplov ali letalna naprava ob upoštevanju omejitev v skladu s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, varen za letenje.

Minister izda predpise o izdaji nacionalnega dovoljenja za letenje in dovoljenja za izredni let za zrakoplove ali letalne naprave, ki niso urejeni s predpisi Evropske unije.

K 50. členu

Zrakoplovi se razvrščajo glede na vrsto, kategorijo, namen uporabe, težo in drugo. V zrakoplov morajo biti, glede na kategorijo in namena uporabe, vgrajene naprave in oprema za varno letenje. Določi se prav na podlagi za nadaljnje urejanje: minister podrobneje določi razvrščanje zrakoplovov in letalnih naprav, ki niso urejeni s predpisi Evropske unije, in minister podrobneje določi opremo zrakoplovov in letalnih naprav, ki niso urejeni s predpisi Evropske unije, glede na razvrstitev.

K 51. členu

Ta člen določa zahtevo, da morajo radijske naprave in druga oprema za komunikacijo z zrakoplovom ustrezati veljavnim tehničnim predpisom Republike Slovenije. Organ, pristojen za telekomunikacije (AKOS), izda dovoljenje za uporabo takih naprav v zrakoplovu.

K 52. členu

Če agencija ugotovi, da se pravice iz listin, ki jih izda agencija v zvezi s poglavjem o plovnosti zrakoplovov in okoljevarstvenimi zahtevami, izvršujejo tako, da se kršijo veljavni predpisi, pogoji ali omejitve, lahko agencija takoj prekliče veljavnost takšne listine, oziroma jo začasno odvzame ali omeji opravljanje dejavnosti, dokler niso kršitve odpravljene, oziroma izvede postopek v skladu v skladu s

predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji.

O začasnem odvzemu, preklicu ali omejitvi veljavnosti listin iz prejšnjega odstavka agencija izda odločbo. Zoper odločbo je dovoljena pritožba v roku 8 dni od vročitve. Pritožba ne zadrži izvršitve odločbe. Neveljavno listino mora imetnik vrniti agenciji.

K 53. členu

Civilno letalstvo v globalnem smislu ureja Čikaška konvencija, katere pogodbenica je tudi Republika Slovenija. Čikaška konvencija že določa minimalne standarde za zagotavljanje varnosti civilnega letalstva in s tem povezano varstvo okolja. Ker je treba v civilnem letalstvu zagotavljati visoko in enotno stopnjo zaščite evropskih državljanov s sprejetjem skupnih varnostnih predpisov in ukrepov, s katerimi se zagotovi skladnost proizvodov, oseb in organizacij v Skupnosti, so bila v ta namen na nivoju Evropske unije sprejeti skupni predpisi na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu (t.i. osnovna uredba). Ti urejajo vse bistvene zahteve za letalske proizvode, dele in naprave, osebe in organizacije, vključene v letalske operacije, ter za osebe in proizvode, vključene v usposabljanje in zdravstvene preglede pilotov. Sledi se dejstvu, da so države članice dolžne izpolnjevati zahteve Čikaške konvencije in njenih prilog. Ker pa osnovna uredba ureja le bistvene zahteve na navedenih področjih, je Evropska komisija na podlagi osnovne uredbe sprejela številne izvedbene predpise, ki urejajo posamezna področja. Ob tem je treba poudariti, da se področja bliskovito hitro razvijajo, nastajajo nove tehnologije pri upravljanju zrakoplovov, pojavljajo se nove vrste zrakoplovov, čemur mora slediti tudi zakonodaja, ki se posledično spreminja zelo pogosto. Ne bi bilo primerno, da za vse zrakoplove veljajo skupni predpisi, zlasti za zrakoplove preprostih konstrukcij ali tiste, ki opravljajo predvsem lokalne lete, ter za doma narejene ali izredno redke oziroma maloštevilne zrakoplove; nad takimi zrakoplovi naj predpisani nadzor torej še naprej izvajajo države članice, pri čemer druge države članice po tej uredbi niso zavezane, da takšne nacionalne ureditve priznajo. Vendar bi bilo treba sprejeti sorazmerne ukrepe, da se na splošno poveča stopnja varnosti rekreativnega letalstva. Predvsem bi bilo treba upoštevati letala in helikopterje z nizko največjo vzletno maso in naraščajočo zmogljivostjo, ki lahko krožijo po vsej Skupnosti in se proizvajajo industrijsko, in je zato bolje, da se zakonsko urejajo na ravni Skupnosti, da se zagotovi enotna ureditev.

Zakon loči med letalskim in strokovnim osebjem. Ta delitev temelji na delitvi nalog glede na neposredno vpletenost v izvedbo leta. To ni kvalitativna opredelitev glede zahtevnosti in pomembnosti posamezne naloge, ki jih osebje opravlja. Zahteve za letalsko kot strokovno osebje so opredeljene bodisi v predpisih EU ali nacionalni zakonodaji.

Za področje licenciranja pilotov in kabinskega osebja (letalska posadka), organizacij, ki izvajajo njihovo usposabljanje, simulacijskih naprav, na katerih poteka usposabljanje in izvajalcev zdravstvenih pregledov ter izdajanje zdravniških spričeval, je bila sprejeta Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L št. 311 z dne 25. 11. 2011, str. 1), zadnjič spremenjena z Uredbo Komisije (EU) 2016/539 z dne 6. aprila 2016 o spremembi Uredbe (EU) št. 1178/2011 glede usposabljanja pilotov, preizkušanja in rednega preverjanja za navigacijo na podlagi zmogljivosti (UL L št. 91 z dne 7. 4. 2016, str. 1) glede usposabljanja pilotov, preizkušanja in rednega preverjanja za navigacijo na podlagi zmogljivosti.

Področje licenciranja kontrolorjev zračnega prometa in njihovega usposabljanja je urejeno v Uredbi Komisije (EU) št. 2015/340 z dne 20. februarja 2015 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za licence in certifikate kontrolorjev zračnega prometa v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, o spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012 ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 805/2011 (UL L št. 63 z dne 6. 3. 2015, str. 1), zadnjič spremenjena s Popravkom Uredbe Komisije (EU) 2015/340 z dne 20. februarja 2015 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za licence in certifikate kontrolorjev zračnega prometa v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, o spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012 ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 805/2011 (UL L 63, 6.3.2015) (UL L št. 119, str. 9. 5. 2017, str. 22).

Nadalje je področje licenciranja osebja, ki opravlja naloge glede vzdrževanja in plovnosti zrakoplovov urejeno z Uredbo Komisije (EU) št. 1321/2014 z dne 26. novembra 2014 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih izdelkov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi

nalogami (UL L št. 362, 17. 2. 2014, str. 1), zadnjič spremenjeno z Uredbo Komisije (EU) 2017/334 z dne 27. februarja 2017 o popravku bolgarske, estonske, nemške in nizozemske jezikovne različice Uredbe (EU) št. 1321/2014 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih izdelkov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L št. 50 z dne 28. 2. 2017, str. 1).

Osebjem, ki opravljajo naloge načrtovanja letalskih operacij in kabinsko osebje, je pretežno urejeno z Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L št. 296 z dne 25. 10. 2012, str. 1), zadnjič spremenjeno z Uredbo Komisije (EU) 2017/363 z dne 1. marca 2017 o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 glede posebne odobritve operacij z enomotornimi turbinskiimi letali ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah in zahtev za odobritev usposabljanja za ravnanje z nevarnim blagom v zvezi s komercialnimi specializiranimi operacijami, nekomercialnimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in nekomercialnimi specializiranimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon (UL L št. 55 z dne 2. 3. 2017, str. 1).

Osnovna uredba in njeni izvedbeni predpisi pa ne velja za vse drugo osebje, kot npr. za osebje, ki opravljajo naloge pilota na posameznih zrakoplovih in letalnih napravah. Gre zlasti za zrakoplove preprostih konstrukcij ali tiste, ki opravljajo predvsem lokalne lete, ter za doma narejene ali izredno redke oziroma maloštevilne zrakoplove; nad takimi zrakoplovi morajo certifikacijo in predpisani nadzor torej vršiti države članice, pri čemer druge države članice niso zavezane, da takšne nacionalne ureditve priznajo.

Tako je nekatero strokovno osebje in osebje, ki izvajajo naloge na zrakoplovih, ki s predpisi EU niso urejeni (npr. piloti ultralahkih letalnih naprav, jadralni padalci, jadralni zmajarji, upravljavci brezpilotnih zrakoplovov, padalci) urejeno z nacionalno zakonodajo.

Ne gre pa spregledati dejstva, da je že sprejeta in se še ne uporablja ali pa je v postopku sprejemanja zakonodaja EU, ki bo uredila tudi nekatera od teh področij, ki so trenutno še prepuščena državam članicam. Tako je že sprejeta Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/373 z dne 1. marca 2017 o skupnih zahtevah za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa/izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa in drugih funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa ter njihov nadzor, razveljavitvi Uredbe (ES) št. 482/2008, izvedbenih uredb (EU) št. 1034/2011, (EU) št. 1035/2011 in (EU) 2016/1377 ter spremembi Uredbe (EU) št. 677/2011 (UL L št. 62 z dne 8. 3. 2017, str. 1), področje urejanja brezpilotnih zrakoplovov in posledično licenciranje pilotov brezpilotnih zrakoplovov je v fazi priprave na ravni EU itd.

Zato je fleksibilnost novega zakona izjemnega pomena. Konciznost pri pripravi določb krovne nacionalnega akta pa je tudi zahteva ICAO. S sprejemom zakona, ki upošteva po eni strani zahteve Republike Slovenije do Evropske unije, po drugi strani pa zadosti Čikaški konvenciji in njenim prilogam, bo Republika Slovenija zaprla tudi večje število neskladij, ki jih je ICAO ugotovil v času nadzora v letu 2010.

Tako ta člen poimenuje letalsko in strokovno osebje, ki mora imeti za opravljanje določenih nalog ustrezno listino. Te listine izda lahko agencija, usposobljeni subjekt, pooblaščen organizacija, izvajalec storitev ali druga država članica ICAO, če vzdržuje raven znanja in usposobljenosti ter predpisane zdravstvene in druge zahteve v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Pogoje in način pridobitve, izdaje, obnove in podaljšanja veljavnosti licence, dovoljenje, ratinga, pooblastila, potrdila, spričevala oziroma druge ustrezne listine, se določijo v skladu z predpisi EU, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi. Zakon uredi tudi pogoje in način za priznanje oziroma validacijo tujih licenc (validacijo pilotskih licenc že ureja Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011, validacija oziroma priznanje nacionalnih licenc pa za posamezno vrsto licence ureja podzakonski akt). Zakon nadalje ureja obveznost imetnika listine, da ima med opravljanjem svojih nalog listino pri sebi.

Zakon podaja tudi pravno podlago za določitev za način, pogoje in postopek za pridobitev licence, dovoljenja, ratinga, pooblastila, potrdila, spričevala oziroma druge ustrezne listine, za vzdrževanje ravni znanja in usposobljenosti ter glede izpolnjevanja zdravstvenih, jezikovnih in drugih zahtev.

K 54. členu

Obveznost operatorja, torej pravne ali fizične osebe, ki upravlja ali namerava upravljati enega ali več zrakoplovov, je, da zagotovi ustrezno sestavo posadke ves čas med letom in v času premikanja po aerodromu. Sestavo in usposobljenost posadk na zrakoplovih, ki sodijo v področje urejanja EU predpisov, so urejene s temi predpisi, podzakonski akti pa urejajo sestavo posadk in njeno usposobljenost na zrakoplovih, ki niso urejeni s predpisi EU.

K 55. členu

Določbe tega člena urejajo opravljanje izpitov in izpraševalce. Izpiti so lahko pisni, ustni in/ali praktični. Opravljajo se pred izpraševalci, pred komisijo ali drugo pooblaščen osebo. Izpraševalci, komisija ali druga pooblaščen oseba morajo imeti najmanj enakovredno licenco, dovoljenje, rating, pooblastilo, potrdilo, spričevalo oziroma drugo ustrezno listino, kot kandidat, ki opravlja ustni oziroma praktični izpit oziroma izpolnjevati pogoje iz predpisov EU, tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov ter drugih predpisov in pravnih aktov, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Izjemoma so lahko opravljajo naloge izpraševalcev, komisije ali druge pooblaščen osebe tudi osebe, ki ne izpolnjujejo pogoja enakovredne licence, če te zahteve ni možno izpolniti. Gre za primere, ko učenec izvaja izpit na zrakoplovu ali letalni napravi, za katerega še ne obstaja ustrezno usposobljen izpraševalec.

Izpraševalci morajo biti usposobljeni in izpolnjevati vse predpisane pogoje, da lahko v vsakem trenutku praktičnega izpita prevzamejo nadaljnjo izvedbo leta kot vodja zrakoplova če je aktivni član posadke oziroma kot kontrolor zračnega prometa ter morajo imeti ustrezno pooblastilo oziroma potrdilo agencije. Izpraševalci, komisija ali druga pooblaščen oseba so lahko osebe, ki v zadnjih treh letih niso bile pravnomočno obsojene zaradi naklepne kaznivega dejanja, ki se preganja po uradni dolžnosti, in niso bile obsojene na nepogojno kazen zavora v trajanju več kot šest mesecev ter niso bile obsojene s pravnomočno odločbo o prekršku s področja letalstva. To izhaja tudi iz FCL.1010 Dela FCL Uredbe EU št. 1178/2011 in pripadajočih sprejemljivih načinov usklajevanja.

K 56. členu

Izvajalci usposabljanj so dolžni izdelati programe usposabljanj in na njihovi podlagi ustrezne priročnike o usposabljanju. Programe usposabljanja za posamezne vrste letalskega osebja in strokovnega osebja, ki jih izvajajo s strani agencije certificirani izvajalci usposabljanja, določi agencija. Na podlagi programa usposabljanja izvajalci usposabljanja izdelajo ustrezne priročnike o usposabljanju, glede na vrsto usposabljanja in jih predložijo v odobritev agenciji najmanj 90 dni pred predvidenim začetkom usposabljanja, razen če predpisi Evropske unije ne določajo drugače. Glede določitve programov usposabljanja in izdelave priročnikov iz prejšnjih dveh odstavkov se upoštevajo ustrezne priloge k Čikaški konvenciji in drugi akti mednarodnih letalskih organizacij, ki urejajo usposabljanje letalskega in strokovnega osebja in predpisi EU.

K 57. členu

Strokovno usposabljanje letalskega in strokovnega osebja opravljajo pravne ali fizične osebe, ki izpolnjujejo kadrovske, materialne in druge pogoje iz predpisov EU, tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov ter drugih predpisov in pravnih aktov, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Strokovno usposabljanje letalskega in strokovnega osebja izvajajo organizacije za usposabljanje oziroma pooblaščen osebe za usposabljanje (v nadaljnjem besedilu: izvajalci usposabljanja), ki imajo spričevalo, dovoljenje, potrdilo ali pooblastilo agencije na podlagi iz predpisov EU, tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov ter drugih predpisov in pravnih aktov, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

V določenih primerih izvajalec usposabljanja lahko izvaja strokovno usposabljanje letalskega in strokovnega osebja na podlagi izjave, da izpolnjuje kadrovske, materialne in druge predpisane pogoje. V skladu z Uredbo EU št. 1178/2011 usposabljanje izvajajo tako imenovane prijavljene organizacija za usposabljanje (angl. declared training organisation), ki pomeni organizacijo, ki ima pravico izvajati usposabljanje za pilote na podlagi prijave oziroma izjave.

Zakon določa vsebino spričevala, dovoljenja, potrdila ali pooblastilo, ki se podeli izvajalcu usposabljanja.

Pristojnost za določitev natančnejših pogojev in postopkov za pridobitev dovoljenja za delo izvajalca usposabljanja se dodeli ministru, razen če predpisi EU ne določajo drugače.

K 58. členu

Ta določba ureja izvajalce usposabljanja, ki izvajajo usposabljanje na zrakoplovih oziroma letalnih napravah, ki niso urejeni z EU predpisi. Določi se zahteve za pridobitev in podaljšanje dovoljenja za delo.

Minister določi natančnejše pogoje in postopke za pridobitev dovoljenja za delo izvajalca usposabljanja iz tega člena, zlasti glede strokovne usposobljenosti osebja, ki izvaja usposabljanje, prostorov, tehnične opremljenosti, odobrenih priročnikov, programov usposabljanj in organizacije, pri čemer upošteva ustrezno prilogo k Čikaški konvenciji.

K 59. členu

Zdravstvene preglede kandidatov za pridobitev, podaljšanje oziroma obnovo veljavnosti listin opravljajo pooblaščenec pravne ali fizične osebe, ki opravljajo zdravstveno dejavnost, v skladu s predpisi o zdravstveni dejavnosti (Zakon o zdravstveni dejavnosti (Uradni list RS, št. 23/05 – uradno prečiščeno besedilo, 15/08 – ZPacP, 23/08, 58/08 – ZZdrS-E, 77/08 – ZDZdr, 40/12 – ZUJF, 14/13 in 88/16 – ZdZPZD)), če izpolnjuje tudi posebne pogoje glede organizacije, opreme in osebja za opravljanje navedenih pregledov v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Pooblastilo za izvajanje navedenih zdravstvenih pregledov izda agencija izvajalcu zdravstvenih pregledov po preveritvi izpolnjevanja predhodno navedenih posebnih pogojev. Izvajalec zdravstvenih pregledov izda zdravniško spričevalo o zdravstveni sposobnosti kandidata v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

Uredba Komisije EU št. 1178/2011 predpisuje natančne zahteve za zdravnike za letalsko osebje, zdravstvene centre za letalsko osebje, način in pogoje, pod katerimi se izdajajo zdravniška spričevala, vrste zdravniških spričeval in njihovo veljavnost. Pogoje za izdajo, omejitev, začasni odvzem in preklic zdravstvenih spričeval kontrolorjev zračnega prometa in učencev kontrolorjev zračnega prometa ter privilegijev in odgovornosti njihovih imetnikov ter zahteve za zdravnike in zdravstveni center ureja tudi Uredba Komisije EU št. 2015/340. Pravilnik o ultralahkih letalnih napravah, Pravilnik o padalstvu in drugi podzakonski akti pa urejajo način in pogoje za izdajo zdravniških spričeval za osebje, ki ni urejeno s predpisi EU.

K 60. členu

Zakon določa vrste zdravstvenih pregledov letalskega in strokovnega osebja, ki se delijo na: prvi, ponovni, obnovitveni in specialni. Prvi pregled se opravi pred izdajo licence, dovoljenja, ratinga, pooblastila, potrdila, spričevala oziroma druge ustrezne listine, ponovni pred podaljšanjem zdravniškega spričevala, obnovitveni pa poteku veljavnosti zdravniškega spričevala, razen če predpis EU, ta zakon in na njegovi podlagi izdani predpis ter drugi predpisi in pravni akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, ne določajo drugače. Specialni pregled se opravi zlasti: po bolezni, poškodbi ali kirurškem posegu, ki utegne bistveno vplivati na zmožnost za opravljanje dela ali če uradna oseba agencije, organ za preiskave v zvezi z varnostjo (v nadaljnjem besedilu: preiskovalni organ) ali nadrejeni oceni, da prizadeta oseba ni duševno ali telesno zmožna za pravilno opravljanje dela oziroma, da je pod vplivom alkohola, narkotikov ali drugega psihoaktivnega sredstva.

Napotitev kandidata za zdravniško spričevalo na agencijo kot licenčnemu organu, ponovna presoja in obravnava mejnih oziroma spornih primerov se izvede v skladu z Uredbo EU 1178/2011. Uredba tudi določa, da pristojni organ določi postopek presoje mejnih in spornih primerov, ki ga opravijo neodvisni zdravstveni svetovalci z izkušnjami iz letalske medicine, da ocenijo sposobnost prosilca za izdajo zdravniškega spričevala in svetujejo v zvezi s tem.

Licenčni organ v tem primeru pomeni pristojni organ države članice, ki je izdal licenco ali pri katerem kandidat zaprosi za izdajo licence. Napotitev k licenčnemu organu ureja Uredba EU št.1178/2011.

Ponovna presoja zdravstvene sposobnosti je prav tako urejena v navedeni uredbi EU, pri čemer pa mora pristojni organ, torej agencija, podrobno urediti postopkovna pravila ponovne presoje.

Pogoji in način pridobitve zdravniškega spričevala, ki ni urejeno s predpisi Evropske unije (npr. zdravniško spričevalo za pilota ultralahke letalne naprave), se izvaja v skladu s predpisi, ki urejajo zdravstvene pogoje, razen če posebni predpisi ne določajo drugače.

K 61. členu

Agencija vodi Register letalskega osebja in evidenco strokovnega osebja. Register in evidenca nista javni knjigi in se lahko vodita elektronsko. Zakon določa, kateri podatki se vodijo v registru in evidenci. Osebnih podatki, vpisani v register in evidenco, se zbirajo in uporabljajo za izvajanje nalog agencije oziroma drugih pristojnih organov po tem zakonu. Vanje imajo vpogled osebe, ki so pooblaščenice za delo z registrom ter oseba, na katero se podatki nanašajo, kot tudi pristojni organi po drugih predpisih, pristojni letalski organi drugih držav v zvezi s priznavanjem licenc in drugih listin ter preiskovalni organ. Podatki se hranijo trajno in v skladu s predpisi o varstvu osebnih podatkov in arhiviranju. Natančnejšo vsebino glede na vrsto listin ter način vodenja registra in evidence določi agencija. Omogočena je povezava z drugimi registri (npr. centralnim registrom prebivalstva).

K 62. členu

Zakon določa primere, ko agencija lahko za določen čas začasno odvzame licenco, dovoljenje, rating, pooblastilo, potrdilo, spričevalo oziroma drugo ustrezno listino, omeji ali preklicuje veljavnost navedenih listin. Začasen odvzem listine je možen tudi na predlog preiskovalnega organa pred izdajo poročila o preiskavi v zvezi z varnostjo, vse do sprejema končnega poročila o preiskavi v zvezi z varnostjo. O začasnem odvzemu oziroma preklicu veljavnosti listin agencija izda odločbo. Zoper odločbo je dovoljena pritožba v roku 8 dni od vročitve. Pritožba ne zadrži izvršitve odločbe. Neveljavno listino mora imetnik vrniti agenciji. Gre za procesno opredelitev odvzema oziroma preklica listin. Določbe se uporabljajo tudi za začasen odvzem, omejitev ali preklic priznavanja tuje licence. Dodatne primere odvzema oziroma preklica listin osebja urejajo tudi posamezni predpisi EU za posamezno osebje (npr. ARA.FCL.250 Dela ARA Uredbe Komisije EU št. 1178/2011). V primeru, da je upravičenec pridobil listino na podlagi neresničnih podatkov o pogojih za njeno pridobitev oziroma je listino pridobil kako drugače na nezakonit način ali z zlorabo, agencija zaradi sprevrženosti dejanja listino preklicuje.

K 63. členu

Zakon ureja možnost, da agencija od osebja zahteva opravljanje predpisanih teoretičnih in praktičnih preizkusov za preverjanje njegove strokovne usposobljenosti, kakor tudi druge predpisane preglede za ugotovitev psihofizičnega stanja zaradi ugotovitve sposobnosti za opravljanje nalog. Gre za osebje, ki mu je bila listino odvzeta ali preklicana kot tudi za primere, ko agencija dvomi v izpolnjevanje pogojev iz te listine.

K 64. členu

Zakon ureja prepoved izvajanja privilegijev letalskega ter strokovnega osebja v primeru, če je to osebje pod vplivom alkohola, narkotikov ali drugega psihoaktivnega sredstva ali če je pod vplivom zdravila, ki lahko vpliva na njegove psihofizične sposobnosti, kot tudi v primeru, če trpi zaradi posledic bolezni ali utrujenosti, ali je iz drugega podobnega razloga nesposoben opravljati svoje dolžnosti na varen način.

Zakon tudi določi, da mora nadrejeni odstraniti z dela letalsko in strokovno osebje, dokler ne preneha stanje, ki ima za posledico nesposobnost za opravljanje dela. V takem primeru mora nadrejeni na zahtevo delavca omogočiti zdravniški pregled delavca.

K 65. členu

Agencija z odločbo razveljavi, začasno ukine ali omeji dovoljenje za delo izvajalca usposabljanja, če ugotovi, da ne izpolnjuje predpisanih pogojev iz predpisov EU, tega zakona in na njegovi podlagi izdanih

predpisov ter drugih predpisov in pravnih aktov, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Če izvajalec usposabljanja ne izvaja usposabljanja v zadnjih treh letih, mu agencija preklicuje dovoljenje za delo, razen če s predpisi EU ni določeno drugače. Zoper odločbo o preklicu oziroma začasnem odvzemu je dovoljena pritožba v roku 8 dni od vročitve. Pritožba ne zadrži izvršitve odločbe.

K 66. členu

Določba ureja vodjo zrakoplova, njegove naloge in omejitve. Na krovu zrakoplova mora biti eden izmed članov letalske posadke vodja zrakoplova. Operator je dolžan določiti vodjo zrakoplova za vsak let oziroma del leta. V času preverjanja usposobljenosti na krovu zrakoplova je vodja zrakoplova izpraševalec, v času usposabljanja pa inštruktor. Učenec namreč ne more imeti vloge vodje zrakoplova.

K 67. členu

Določba ureja dolžnosti vodja zrakoplova. Ta je dolžan, da ravna v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Dolžnosti vodje zrakoplova so za posamezno vrsto operacije (komercialni zračni prevoz, komercialne in nekomercialne operacije) na zrakoplovih, ki so urejeni s predpisi EU, določene v Uredbi Komisije EU št. 965/2012, pa tudi v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 923/2012 z dne 26. septembra 2012 o določitvi skupnih pravil zračnega prometa in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 in uredb (ES) št. 1265/2007, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010 (UL L št. 281 z dne 13. 10. 2012, str. 1), nazadnje spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2017/835 z dne 12. maja 2017 o popravku slovenske in švedske jezikovne različice Izvedbene uredbe (EU) št. 923/2012 o določitvi skupnih pravil zračnega prometa in operativnih določb v zvezi z navigacijskimi službami in postopki zračnega prometa ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) št. 1035/2011 in uredb (ES) št. 1265/2007, (ES) št. 1794/2006, (ES) št. 730/2006, (ES) št. 1033/2006 in (EU) št. 255/2010 (UL L št. 124 z dne 17. 5. 2017, str. 35) (s spremembami).

Dolžnosti vodje zrakoplova na zrakoplovih, ki niso urejeni s predpisi EU pa ureja ta zakon in na njegovi podlagi izdani podzakonski akti.

K 68. členu

Zakon nadalje določa pooblastila, ki jih ima vodja zrakoplova v primeru kaznivih dejanj ali drugih kršitev. Prav tako so opredeljene prepovedi za potnike na zrakoplovu. Če so podani razlogi za sum, da je bilo ali se neposredno pričakuje, da bo na krovu zrakoplova storjeno kaznivo dejanje ali drugo dejanje, s katerim se lahko ogrozi varnost letenja ali oseb ali predmetov v njem ali moti red in disciplina v zrakoplovu, vodja zrakoplova ukrepa v skladu s pooblastili.

K 69. členu

V primeru letalske nesreče s smrtnim izidom ali hujšimi telesnimi poškodbami, ali pri kateri nastane precejšnja škoda na zrakoplovu ali lastnini, ki se ne prevaža na krovu, mora vodja zrakoplova takoj obvestiti preiskovalni organ v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

K 70. členu

Operator mora zagotoviti, da posadke ne prekoračijo dovoljenih časovnih omejitev v zvezi z letenjem, počitki ter številom vzletov in pristankov in upoštevati zahteve glede omejitev letalskega delovnega časa v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Letalski delovni čas deloma ureja Uredba Komisije EU št. 965/2012, deloma pa je treba letalski delovni čas urediti z nacionalno zakonodajo.

Če te omejitve torej že niso predpisane s predpisi EU, minister predpiše omejitve letalskega delovnega časa in delovnega časa ter zahtevani počitek letalskih posadk.

K 71. členu

Vsak pilot mora voditi zapise o času letenja v skladu s predpisi EU (Uredba Komisije EU št. 1178/2011) in tehničnimi zahtevami, ki jih izda agencija.

K 72. členu

Zakon podaja tudi okvirne določbe glede vojaškega letalskega in strokovnega osebja. Zakon poda ureditev, da licence in pooblastila, izdana vojaškemu letalskemu osebju in drugemu vojaškemu strokovnemu osebju, se do izdaje posebnih predpisov uporabljajo kot vojaške licence, vendar največ 2 leti po uveljavitvi tega zakona. S tem se zaveže minister, pristojen za obrambo, da nemudoma pristopi k urejanju tudi vojaškega letalstva oziroma zahtev za vojaško letalsko in drugo vojaško strokovno osebje in s tem omogoči učinkovit in regularen nadzor na letalsko varnostjo tako v civilnem kot vojaškem delu.

K 73. členu

Skladno s splošno določbo tega zakona o suverenosti v zračnem prostoru Republike Slovenije mora vsak tuj zrakoplov, tako civilni kot tuj državni zrakoplov, pridobiti dovoljenje pristojnega organa, tj. ministrstva oz. ministrstva, pristojnega za zunanje zadeve, v primeru tujih državnih zrakoplovov. S tem se zagotavlja tudi spoštovanje mednarodnega javnega prava in mednarodnih pogodb, ki zavezujejo RS. Člen nadalje določa, da zrakoplovi, registrirani v državah članicah EU, Švicarski konfederaciji in državah Evropskega gospodarskega prostora, ne štejejo za tuj zrakoplov. Dodana je določba, ki določno opredeljuje obveznost izvajalca storitev ATM/ANS, da pred vstopom tujega zrakoplova v zračni prostor Republike Slovenije, preveri, ali ima tuj zrakoplov ustrezno dovoljenje ministrstva. Letalski prevozniki namreč sporočajo načrte leta, ki pa ne pomenijo, da ima tak zrakoplov in njegov operator ustrezno dovoljenje ministrstva.

K 74. členu

Določi se, da kabotaža - prevoz potnikov, tovora (vključno s pošto), posamezno ali v kombinaciji, med posameznimi kraji v Republiki Sloveniji, ki ga opravlja tuj letalski prevoznik, v Republiki Sloveniji ni dovoljena. Predpisi Evropske unije lahko podajajo drugačno ureditev.

K 75. členu

Skladno z določili Čikaške konvencije potrebujejo zrakoplovi za prelet in pristanek v nekomercialne namene dovoljenje države. Taka dovoljenja so urejena oz. so te pravice priznane skladno z določbami Mednarodne konvencije o tranzitu v mednarodnem zračnem prevozu (t.i. tranzitna konvencija) in skladno z določbami bilateralnih sporazumov o zračnem prevozu med RS in posamezno državo, oz. v primeru EU sporazumov o zračnem prometu.

Glede na navedeno, tako ureja prelete in pristanke v nekomercialne namene na način, kot je to sedaj že urejeno.

To pomeni, da tuji letalski prevozniki iz držav pogodbenic tranzitne konvencije, bilateralnega ali sporazuma EU o zračnem prometu ne potrebujejo posebnega dovoljenja pristojnega organa RS za prelet ozemlja RS ali pristanek v nekomercialne namene na ozemlju RS.

Vse ostale države oz. njihovi prevozniki (tuji zrakoplovi) potrebujejo za prelet in pristanek v nekomercialne namene dovoljenje. To področje do sedaj ni bilo jasno definirano, saj se je za vsak let zahtevala najava leta, nespoštovanje te obveznosti pa pomeni kršitev zračnega prostora. Držav, s katerimi preleti niso urejeni glede na prej navedene podlage, in ki sploh preletijo ozemlje RS, je malo. Na splošno pa gre za oddaljene otočne države oz. države v Afriki.

Za prelet in pristanek v nekomercialne namene tujih zrakoplovov v posebnem zračnem prevozu že Čikaška konvencija določa drugačen način urejanja od rednega zračnega prevoza. Ker je teh preletov tujih zrakoplovov v posebnem zračnem prevozu malo (cca. 5% od vseh preletov, vir: Eurocontrol), je

smiselno dopustiti prelet in pristanek v nekomercialne namene brez posebnega dovoljenja. Iz podatkov zbornikov drugih držav izhaja, da dovoljujejo prelet in pristanek v nekomercialne namene tudi tujim zrakoplovom, ki letijo v nekomercialne namene, razen v primerih, določenih s tem zakonom (npr. za prevoz nevarnih snovi, na vzdrževanje, ko je zrakoplovu odvzeto spričevalo o plovnosti, ali ga nima).

K 76. členu

Člen taksativno določa, v katerih primerih za let tujega zrakoplova ni treba zaprositi za izdajo dovoljenja za let v zračnem prostoru RS. Do sedaj je zakon določal, da dovoljenje ni potrebno zrakoplove do 12 ton največje dovoljene vzletne mase. S tem zakonom se zniža meja na 5.700 kg. Glede na znižanje teže zrakoplovov, za katera bo potrebno izdati dovoljenje, se bo število upravnih postopkov povečalo. Glede na Prilogo 6 k Čikaški konvenciji in glede na osnovno uredbo je smiselna opredelitev teže na 5.700 kg, kar je meja za velika letala oz. kompleksne zrakoplove.

K 77. členu

Člen podaja splošno določbo, da se za postopek uporabljajo določbe zakona ki ureja splošni upravni postopek, razen, če ta zakon ne predpiše drugače. Ena izmed takih izjem je, da se odločba izda v slovenskem in angleškem jeziku. V angleškem jeziku se odločba izda zato, ker se dovoljenje izda tujemu zrakoplovu, tujemu operatorju, ki za potrebe mednarodnega zračnega prometa ne more uporabljati dovoljenj v slovenskem jeziku.

K 78. členu

Člen omogoča, da se ministrstvo s strankami sporazumeva v angleškem jeziku, ki je običajni jezik sporazumevanja v letalstvu.

K 79. členu

Glede na naravo dela in krajevno oddaljenost strank člen omogoča, da komunikacija med ministrstvom in stranko lahko poteka tudi po telefonu oziroma preko elektronske pošte. S tem se omogoča lažje uresničevanje zahtevka strank.

K 80. členu

Člen določa izjemo od ZUP, da se stranki lahko vroči odločba po elektronski poti. Glede na naravo dela drugačen se način vročanja po določbah ZUP ne more opraviti.

K 81. členu

Člen določa, da lahko ministrstvo glede posameznih odločitev (odvzem dovoljenja, njegova omejitev ali preklic) izda ustno. To je nujno potrebno npr., ko je potrebno zaradi zagotavljanja varnosti tujemu letalskemu prevozniku nujno omejiti dovoljenje na podlagi ugotovitev SAFA inšpektorjev.

K 82. členu

Člen določa izjemo, da odločba obsega samo izrek odločitve, pravni pouk pa pouk o pravici do pravnega sredstva ter navedbo, da bo odločba s popolno obrazložitvijo izdelana, če stranka napove upravni spor v roku osmih dni od prejema odločbe s skrajšano obrazložitvijo.

S tem se določa izjema od ZUP glede na naravo dela. Odločba s popolno obrazložitvijo se izda samo v primeru, da tuj operator napove upravni spor (npr. če se zahtevek zavrne ali zavrže).

K 83. členu

Člen določa, da pritožba zoper odločbo ministrstva ni mogoča. Skladno z načelom pravne varnosti, pa je možno sprožiti upravni spor, skladno s predpisom, ki ureja upravni spor.

K 84. členu

Dosedanja ureditev je neustrezno urejala področje izdajanja dovoljenj za opravljanje mednarodnega rednega zračnega prevoza tujih letalskih prevoznikov. Nedosledno se je uporabljalo strokovne termine oziroma njihove prevode v slovenski jezik, ki so na področju letalstva ustaljeni. Nedosledno so bile opredeljene že definicije pojmov, nadalje pristojni organi, v podzakonskem aktu o načinu izdajanja dovoljenj za lete zrakoplovov so bile urejene vsebine, ki bi morale biti urejene v zakonu.

Zakon v tem členu določi pristojni organ - ministrstvo, in poda ureditev izdaje dovoljenja tujemu letalskemu prevozniku za opravljanje mednarodnega rednega zračnega prevoza. Mednarodni redni zračni prevoz se skladno z določbami Čikaške konvencije opravlja na podlagi mednarodnega sporazuma. Ti sporazumi so lahko tako bilateralni sporazumi o zračnem prometu med Republiko Slovenijo in posamezno drugo državo kot tudi sporazumi o zračnem prometu, ki jih sklene Evropska unija in njene države članice ter tretja država. Poda se določitev, da se lahko izjemoma izda za tak prevoz tudi posebno dovoljenje, če bi bilo npr. v velikem gospodarskem interesu RS, saj je postopek sklenitve mednarodnega sporazuma dolgotrajen postopek.

Člen nadalje določa, da mora biti vloga pisna, vložiti se lahko tudi v elektronski obliki. Pristojni organ namreč največ vlog dobi na elektronski naslov, ki je namenjen posebej za vložitev vlog za izdajo dovoljenja. Skladno z mednarodnimi standardi in priporočeno prakso ter navodili ICAO mora biti naslov za vložitev vlog znan vnaprej in objavljen v Zborniku letalskih informacij Republike Slovenije.

Določeno je, da tudi letalski prevozniki oz. operatorji za vlogo plačajo takso. Ureditev je povzeta po avstrijski in angleški ureditvi. Avstrijska ureditev vsebuje tudi še posebno takso, če tuj letalski prevoznik oz. operator vloži vlogo izven delovnega časa (delovni čas je določen delovnik od 9 – 17 ure). Takse so v navedenih državah precej visoke, v višini od 200- 400 evrov. V primeru, da bi v RS izdali 200 dovoljenj letno, to pomeni 40.000 evrov prihodka v proračun RS. Zaradi spodbujanja letov in drugih pozitivnih učinkov, ki jih ima letalstvo na gospodarstvo, se predlaga nižja taksa.

Mednarodni zračni promet je dejavnost, ki se opravlja med različnimi državami in kjer je vsakdanja uporaba angleškega jezika, z natančno določenimi izrazjem. Zato se določi, da se postopek vodi po pravilih zakona, ki ureja splošni upravni postopek, s posameznimi drugačnimi procesnimi določbami. Vodi se v slovenskem in angleškem jeziku, vendar pa pristojni organ s tujim prevoznikom, glede na naravo dela, sodeluje v angleškem jeziku. Dovoljenje se izda v slovenskem jeziku z angleškim prevodom.

Določi se, katere podatke mora tuj letalski prevoznik ali operator navesti v vlogi za izdajo dovoljenja ter kateri dokumenti morajo biti priloženi vlogi. Dodana je obveznost predložitve programa varovanja letalskega prevoznika, v primerih, ko pristojni organ oceni, da je le-ta potreben, spričevalo o plovnosti idr.

Določi se, da vsak tuj letalski prevoznik za opravljanje mednarodnega komercialnega zračnega prevoza pred izvedbo leta pridobi dovoljenje pristojnega organa, razen če to ni z mednarodno pogodbo, ki obvezuje RS, določeno drugače. Na podlagi drugega odstavka letalski prevozniki EU opravljajo mednarodni komercialni zračni prevoz tako znotraj EU, skladno z Uredbo (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (prenovitev) (UL L št. 293 z dne 31. 10. 2008, str. 3), kot tudi iz Republike Slovenije v t.i. tretjo državo - na podlagi Uredbe (ES) št. 847/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o pogajanjih in izvajanju sporazumov o letalskih prevozih med državami članicami in tretjimi državami (UL L št. 157 z dne 30. 4. 2004, str. 7) ter na tej podlagi sprejetem pravilniku o postopku razdelitve prometnih pravic. To pomeni, da letalski prevozniki EU opravljajo vsak mednarodni komercialni zračni prevoz v skladu s predpisi EU.

Dovoljenje se izda na podlagi in v skladu s pogoji mednarodnega sporazuma, katerega pogodbenica je Republika Slovenija.

Vložniku se izda dovoljenje za let, če izpolnjuje vse predpisane pogoje, o odločitvi (tj. o izdanem dovoljenju ali zavrnitvi izdaje dovoljenja oz. zavrženju vloge) pa se seznanijo vse subjekte, ki morajo biti z izdanim dovoljenjem seznanjeni agencijo in izvajalca letalskih informacijskih služb. S tem se zagotavljajo aktivnosti, potrebne za izvajanje nadzora zračnega prostora skladno z Uredbo o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora (Uradni list RS, št. 29/04, 46/15 in 3/18).

K 85. členu

Poda se pravna podlaga in določi se postopek za izdajo dovoljenja tujemu letalskemu prevozniku za opravljanje mednarodnega posebnega zračnega prevoza. Določi se pristojni organ, postopek, roke, v katerih mora tuj letalski prevoznik zaprositi za dovoljenje, in obvezne priloge vloge. Dodana je določba, da se izjemoma lahko tujemu prevozniku izda dovoljenje, če poda vlogo en delovni dan pred pričetkom leta (tak nujen, utemeljen razlog je npr. primer potreba po nujnih čarterskih letih na evropsko košarkarsko prvenstvo; odpoved leta drugega letalskega prevoza in nujen prevoz potnikov nazaj domov ipd.)

Vložniku se izda dovoljenje za let, če izpolnjuje vse predpisane pogoje, o odločitvi (tj. o izdanem dovoljenju ali zavrnitvi izdaje dovoljenja oz. zavrženju vloge) pa se seznanijo vse subjekte, ki morajo biti z izdanim dovoljenjem seznanjeni agencijo in izvajalca letalskih informacijskih služb. S tem se zagotavljajo aktivnosti, potrebne za izvajanje nadzora zračnega prostora skladno z Uredbo o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora (Uradni list RS, št. 29/04, 46/15 in 3/18).

K 86. členu

Določi se, da je izdaja dovoljenja za let tujega državnega zrakoplova v pristojnosti ministrstva, pristojnega za zunanje zadeve. Takšna razdelitev pristojnosti je tudi v primerjalnih ureditvah. Glede na mednarodne odnose, zunanje odnose s tujino, je potrebno, da taka dovoljenja izdaja ministrstvo za zunanje zadeve. Določi se, da se pri presoji vprašanja, ali gre za državni let tujega zrakoplova, upošteva namen njegove uporabe. Čikaška konvencija določa, da se zrakoplov, ki se uporablja v vojaške, policijske in carinske namene šteje za državni zrakoplov. Namen leta zrakoplova kot tujega državnega zrakoplova se presoja glede na to ali je na krovu zrakoplova vladajoči monarh in njihove ožje družine, voditelji držav, voditelji vlad in vladni ministri, generali, kadar so na uradnem obisku.

Poleg tega se določi, da mora ministrstvo, pristojno za zunanje zadeve o izdanem dovoljenju seznaniti ministrstvo.

Izda se lahko enkratno dovoljenje ali letno dovoljenje. V primeru letnega dovoljenja operator seznaniti ministrstvo, pristojno za zunanje zadeve o namenu leta in letališču vzletanja in pristajanja zrakoplova. Ministrstvo, pristojno za zunanje zadeve obvesti o vsakem takem letu ministrstvo, pristojno za obrambo in izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa. To pomeni, da se ne glede na izdano letno dovoljenje lahko preverja namen vsakokratnega leta tujega državnega zrakoplova.

Doda se določba, ki je pravna podlaga, da minister v soglasju z ministrom, pristojnim za zunanje zadeve in ministrom, pristojnim za obrambo predpiše pravila, postopke in način izdajanja dovoljenj za let tujega državnega zrakoplova iz tega člena.

K 87. členu

Člen določa, da, na podlagi načela vzajemnosti, pristojni organ lahko odkloni izdajo dovoljenja tujemu letalskemu prevozniku, če letalski prevoznik, ki mu je operativno licenco izdala agencija, nima enakih pravic v državi, iz katere je tuji letalski prevoznik oz. kjer ima tuj letalski prevoznik svoj sedež poslovanja.

K 88. členu

Na podlagi mednarodnega sporazuma za opravljanje rednega zračnega prevoza na progi med državama letalski prevoznik potrebuje prometno pravico. Na podlagi Uredbe (ES) št. 847/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o pogajanjih in izvajanju sporazumov o letalskih prevozih med državami članicami in tretjimi državami (UL L št. 157 z dne 30. 4. 2004, str. 7) je izdan predpis o izvajanju tega EU predpisa, ki ureja to področje. Ker je prometna pravica bistveni del, na podlagi katere je mednarodni redni letalski prevoz sploh mogoče opravljati, se osnovno določbo vključi v zakon. Do sedaj zakon ni definiral prometne pravice, ki pa je v mednarodnem komercialnem zračnem prevozu bistvena.

K 89. členu

Člen določa, v katerih primerih se tujemu letalskemu prevozniku izdano dovoljenje prekliče, odvzame ali omeji. V primeru mednarodnega rednega zračnega prevoza je pri tem potrebno upoštevati mednarodne pogodbe, ki zavezujejo Republiko Slovenijo.

K 90. členu

Ta člen določa pogoje za opravljanje letalskih operacij, ki obsegajo komercialni zračni prevoz, druge komercialne operacije in nekomercialne operacije. Izvajanje letalskih operacij je pretežno urejeno z Uredbo (Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296 z dne 25. 10. 2012, str. 1), ki je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (EU) 2017/363 z dne 1. marca 2017 o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 glede posebne odobritve operacij z enomotornimi turbinskimi letali ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah in zahtev za odobritev usposabljanja za ravnanje z nevarnim blagom v zvezi s komercialnimi specializiranimi operacijami, nekomercialnimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in nekomercialnimi specializiranimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon (UL L 55 z dne 2. 3. 2017, str. 1).

Osnovna uredba (Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (Besedilo velja za EGP.) in njeni izvedbeni predpisi pa ne veljajo za posamezne zrakoplove in letalne naprave, ki so navedene v Prilogi 1 k osnovni uredbi. Le ti so urejeni z zakonom, ki ureja letalstvo in podzakonski akti, kot npr. Pravilnik o ultralahkih letalnih napravah (Uradni list RS, št. 49/16 in 52/16). Veljavnost takih podzakonskih aktov bo urejena v prehodnih določbah predloga tega zakona, zato ne bo pravne praznine do sprejetja novih aktov.

Letalske operacije lahko opravljajo samo pravne ali fizične osebe v skladu s predpisi Evropske unije oziroma z določbami tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov ter imajo licence, dovoljenja, ratinga, pooblastila, potrdila, spričevala oziroma druge ustrezne listine, ki se zahtevajo s temi predpisi oziroma so podali izjave, ki se zahtevajo s temi predpisi. Za izdajo licenc, dovoljenj, ratingov, pooblastil, potrdil, spričeval oziroma drugih ustreznih listin je pristojna agencija, usposobljen subjekt oziroma pooblaščenca organizacija, če je tako določeno s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Letalske operacije komercialnega zračnega prevoza se smejo izvajati z zrakoplovi, ki so urejeni s predpisi Evropske unije ter z zrakoplovi, ki imajo nedvomno zgodovinski pomen, zrakoplovi, ki so jih uporabljale vojaške sile ali dvojniki zrakoplovov. Letalske operacije komercialnega zračnega prevoza sme opravljati pravna ali fizična oseba, ki je pridobila operativno licenco, ki jo v skladu s predpisi Evropske unije in tem zakonom izda agencija, če se operativna licenca glede na vrsto prevoza zahteva.

Za zrakoplove, ki niso urejeni s predpisi Evropske unije ter za izvajanje operacij s padali, jadralnimi padali, jadralnimi zmaji in oziroma drugimi letalnimi napravami, minister izda predpise o izvajanju komercialnih in nekomercialnih operacij. Minister izda predpise o izvajanju komercialnih in nekomercialnih operacij, za zrakoplove, ki so urejeni s predpisi Evropske unije le, v kolikor je to potrebno.

K 91. členu

Agencija izda spričevalo letalskega prevoznika (AOC) v skladu s predpisi Evropske unije oziroma z določbami tega zakona in na njegovi podlagi izdanimi predpisi.

K 92. členu

Ta člen določa pogoje in načine za izvajanje specializiranih operacij. Dosedanja zakonska ureditev je poznala te operacije kot letalska dejavnost posebne vrste, predlog zakona uvaja sodoben izraz. Specializirane operacije lahko izvaja pravna ali fizična oseba v skladu s predpisi Evropske unije oziroma z določbami tega zakona in na njegovi podlagi izdanimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se

uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva glede načina in pogojev izvajanja specializiranih operacij, usposobljenosti osebja in plovnosti zrakoplovov.

Specializirane operacije lahko izvaja operator tretje države, če pridobi dovoljenje agencije. Pri izdaji dovoljenja agencija smiselno uporablja zahteve predpisov EU, ki urejajo specializirane operacije. Natančnejše tehnične pogoje in zahteve za izvajanje teh operacij določi agencija.

K 93. členu

Ta člen določa na kakšen način se lahko izvajajo letalske dejavnosti. Letalska dejavnost pomeni specializirane operacije, ki se izvajajo z zrakoplovi in letalnimi napravami, ki niso urejeni s predpisi Evropske unije. Letalske dejavnosti z zrakoplovi in letalnimi napravami, ki niso urejene s predpisi EU, se lahko izvajajo, če se pridobi dovoljenje za izvajanje letalske dejavnosti, ki ga izda agencija na podlagi tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisov glede načina in pogojev izvajanja letalske dejavnosti, usposobljenosti osebja in plovnosti zrakoplovov oziroma letalnih naprav. Minister predpiše natančnejše zahteve, način in postopek pridobitve dovoljenja za izvajanje letalske dejavnosti. Minister predpiše natančnejše zahteve, način in postopek pridobitve dovoljenja za izvajanje letalske dejavnosti.

K 94. členu

Ta člen določa zahteve za letalske prireditve in letalska tekmovanja, za katera je potrebno dovoljenje, ki ga izda agencija v skladu s pogoji, določenimi s predpisi Evropske Unije, tem zakonom in pogoji, ki jih predpiše minister.

K 95. členu

Akrobatsko letenje se izvaja z zrakoplovom, ki je namenjen za tako letenje. Poda se podlaga z nadaljnjo urejanje - agencija določi pogoje in način za izvajanje akrobatskih, tekmovalnih, predstavitvenih in podobnih letov ob upoštevanju predpisov Evropske unije. Pristojnost agencije, da nadalje ureja akrobatsko letenje in podobno letenje, je skladna z s principi skupne ureditve o pravilih letenja (Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 923/2012, s spremembami).

K 96. člen

Operator lahko za izvajanje letalskih operacij najame zrakoplov s posadko (angl. wet lease) ali brez nje (angl. dry lease) ali pa zrakoplov odda v najem. Prav tako lahko operator najame zrakoplov iz tretje države. Pogoje in način oddaje oziroma najema za komercialni zračni prevoz ureja Uredba Komisije EU št. 965/2012, prav tako so določene zahteve za pridobitev odobritve najema s strani pristojnega organa države članice.

Pogodbe o najemu urejajo Zakon o obligacijskih in stvarnopравnih razmerjih v letalstvu, ta zakon v poglavju Register zrakoplovov, kot tudi Uredba Komisije EU št. 965/2012. Slednja ureja najemna razmerja pri izvajanju letalske operacije komercialnega zračnega prevoza. V praksi zlasti nekatere letalske šole in organizacije za usposabljanje kot tudi letalski klubi, ki imajo dovoljenje Javne agencije za civilno letalstvo RS za delo letalske šole ali za izvajanje uvodnih letov ali specializiranih operacij, oddajajo v kratkoročen najem zrakoplove, ki so namenjeni izvajanju dejavnosti, za katero so pridobili dovoljenje. Zato je potrebno urediti tudi tovrstne kratkoročne najeme zrakoplovov. Gre za najeme, ki trajajo manj kot 6 mesecev. Ker ni smiselna in v praksi tudi ne izvedljiva vnaprejšnja odobritev posamezne pogodbe o najemu (na primer organizacija za usposabljanje odda v najem za nekaj ur zrakoplov naključnemu pilotu, ki bi želel izvesti nekaj urni polet), agencija predhodno odobri takim subjektom vnaprej le postopek oddajanja v najem, hkrati pa agencija s svojimi tehničnimi predpisi določi natančnejšo vsebino najemne pogodbe iz prejšnjega odstavka in postopek obveščanja agencije o posamičnih sklenjenih pogodbah.

K 97. členu

Če agencija ugotovi, da se pravice iz spričevala letalskega prevoznika (AOC) ali dovoljenja za izvajanje letalske dejavnosti ali drugih listin iz tega poglavja izvršujejo tako, da se kršijo veljavni predpisi, pogoji ali omejitve, lahko agencija takoj prekliče veljavnost takšne listine oziroma jo začasno odvzame ali omeji opravljanje dejavnosti, dokler niso kršitve odpravljene, oziroma izvede postopek v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in

pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji. O začasnem odvzemu, preklicu ali omejitvi veljavnosti listin prejšnjega odstavka agencija izda odločbo. Zoper odločbo je dovoljena pritožba v roku 8 dni od vročitve. Pritožba ne zadrži izvršitve odločbe. Neveljavno listino mora imetnik vrniti agenciji.

K 98. členu

Člen določa, da se prevoz nevarnega blaga v zračnem prometu izvaja v skladu z določbami zakona, ki ureja prevoz nevarnega blaga (ZPNB, neuradno prečiščeno besedilo 7). To pomeni, da so določbe tega zakona specialne glede na določbe zakona, ki ureja letalstvo. Lahko pa zakon o letalstvu določi drugače.

K 99. členu

Člen določa, da je na civilnem zrakoplovu v Republiki Slovenijo, iz nje ali preko njenega ozemlja, ne sme nihče:

- prevažati na civilnem zrakoplovu blago, ki je na podlagi mednarodnih standardov, priporočenih praks in navodil ICAO ter tehničnimi navodili ICAO (angl. technical instructions) razvrščeno kot nevarno blago, razen če so za tak prevoz izpolnjeni pogoji in je zagotovljena skladnost;
- prevažati blago na civilnem zrakoplovu, ki je na podlagi mednarodnih standardov, priporočenih praks in navodil ICAO ter tehničnimi navodili ICAO razvrščeno kot prepovedano nevarno blago, razen če prevoz ni izjemoma dovoljen (angl. forbidden, unless exempted);
- prevažati blago na civilnem zrakoplovu, ki ga je na podlagi mednarodnih standardov, priporočene prakse in navodil ICAO ter tehničnimi navodili ICAO, vedno prepovedano prevažati po zraku.

K 100. členu

Člen določa, da je na civilnih zrakoplovih prevoz vojaške oborožitve in minsko eksplozivnih sredstev prepovedan. Za prevoz takega blaga na državnih zrakoplovih veljajo predpisi ministrstva, pristojnega za obrambo, oziroma ministrstva, pristojnega za notranje zadeve. Člen pa tudi opredeljuje, da lahko vlada prepove tudi prevažanje drugega nevarnega blaga, kadar je to potrebno in v interesu javnega reda in varnosti.

K 101. členu

Letalski prevoznik opravlja redni zračni prevoz v skladu z redom letenja. Letalski prevoznik objavi red letenja pred začetkom njegove veljavnosti za določeno prometno obdobje. Med veljavnostjo reda letenja sme letalski prevoznik ustaviti zračni promet na progi, oziroma spremeniti red letenja na njej. O spremembi reda letenja letalski prevoznik na primeren način obvesti javnost. Tuj letalski prevoznik skladno z določbami mednarodne pogodbe, ki zavezuje Republiko Slovenijo, predloži red letenja ministrstvu pred izdajo dovoljenja. Prav tako mora domači letalski prevoznik od ministrstva pridobiti predhodno soglasje.

Letalski prevozniki in obratovalec letališča evidenco o opravljenem prometu in njegovi rednosti pošiljajo ministrstvu, v skladu z navodili.

Letalski prevoznik, ki prepelje tujca, ki ne izpolnjuje zakonskih pogojev za vstop v državo, mora takšno osebo odpeljati iz države v času, ki mu ga določi pristojna organizacijska enota policije. Vse stroške, ki nastanejo v zvezi s tem (nastanitev, oskrba, prevoz), krije letalski prevoznik. Dolžnost letalskega prevoznika v zvezi s tem je povzeta po mednarodnih standardih in priporočenih praksah ICAO iz Priloge 9.

K 102. členu

Na področju dolžnosti letalskih prevoznikov za sporočanje podatkov o potnikih in obdelave teh podatkov so vključene spremembe in dopolnitve v delu, ki se nanašajo na posredovanje podatkov o potnikih. Zakonska regulacija posredovanja podatkov o letalskih potnikih izhaja iz sprememb in dopolnitev Zakona o nalogah in pooblastilih policije (Uradni list RS, št. 15/13, 23/15 – popr. in 10/17. Predstavlja implementacijo še veljavne Direktive Sveta 2004/82/ES z dne 29. aprila 2004 o dolžnosti prevoznikov o posredovanju podatkov o potnikih API (angl. Advance Passenger Information) v nacionalni pravni red. Gre za nomotehnično ureditev in terminološko uskladitev z novimi členi Zakona o letalstvu, ki izhajajo

iz Direktive (EU) 2016/681 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o uporabi podatkov iz evidence podatkov o potnikih (PNR) za preprečevanje, odkrivanje, preiskovanje in pregon terorističnih in hudih kaznivih dejanj.

K 103. členu

Na področju dolžnosti letalskih prevoznikov za sporočanje podatkov o potnikih in obdelave teh podatkov so vključene spremembe in dopolnitve v delu, ki se nanašajo na posredovanje podatkov o potnikih. Zakonska regulacija posredovanja podatkov o letalskih potnikih izhaja iz sprememb in dopolnitev Zakona o nalogah in pooblastilih policije. Predstavlja implementacijo še veljavne Direktive Sveta 2004/82/ES z dne 29. aprila 2004 o dolžnosti prevoznikov o posredovanju podatkov o potnikih API (angl. Advance Passenger Information) v nacionalni pravni red. Gre za nomotehnično in terminološko ureditev.

K 104. členu

V skladu z Direktivo 2016/681/EU se določajo dodatne obveznosti pri sporočanju podatkov o potnikih iz sistema rezervacij letalskih vozovnic. Direktiva 2016/681/ določa, da je pri letih pod skupno oznako enega ali več letalskih prevoznikov za prenos podatkov iz sistema rezervacij letalskih vozovnic (PNR) o vseh potnikih na konkretnem letu odgovoren letalski prevoznik, ki izvaja let; hkrati Direktiva 2016/681/EU določa, da morajo letalski prevozniki osebne podatke sporočiti s potisnim pošiljanjem. V skladu z Direktivo 2016/681/EU se v nacionalnem predpisu natančno določa, kdaj letalski prevozniki policiji pošiljajo podatke iz sistema rezervacij letalskih vozovnic (PNR) za posamezen let, in sicer 24 ur do 48 ur pred načrtovanim časom odhoda leta in nemudoma po zaprtju leta oziroma ob drugem času v primeru konkretne varnostne grožnje v zvezi s terorističnimi ali drugimi hudimi kaznivimi dejanji. V skladu z Direktivo 2016/681/EU se določa tudi medsebojne predhodne dogovore za uporabo skupnih protokolov in sistemsko podprtih oblik zapisa podatkov med letalskim prevoznikom in policijo za prenos podatkov iz sistema rezervacij letalskih vozovnic (PNR). V skladu s tem, se bo policija pri vključevanju letalskih prevoznikov v sistem pošiljanja podatkov dogovarjala z vsakim posameznim letalskim prevoznikom in se jim prilagajala glede na njihove že obstoječe informacijske sisteme, ki jih uporabljajo. Poleg tega Direktiva 2016/681/EU daje možnost državam članicam, da v nacionalnem pravu vzpostavijo sistem zbiranja in obdelave podatkov o potnikih iz sistema rezervacij letalskih vozovnic (PNR), ki jih prejmejo od gospodarskih subjektov, ki niso prevozniki (potovalne agencije in organizatorji potovanj, ki nudijo s potovanji povezane storitve vključno z rezervacijami letov), za katere zbirajo in obdelujejo podatke o potnikih iz sistema rezervacij letalskih vozovnic (PNR). V skladu s tem je Republika Slovenija določila, da morajo podatke letalskim prevoznikom poslati tudi pravne osebe, samostojni podjetniki posamezniki oziroma posamezniki, ki samostojno opravljajo dejavnost, kadar v okviru svoje pridobitne oziroma registrirane dejavnosti opravijo rezervacijo za potnike v posebnem zračnem prevozu.

K 105. členu

Na področju dolžnosti letalskih prevoznikov za sporočanje podatkov o potnikih in obdelave teh podatkov so vključene spremembe in dopolnitve v delu, ki se nanašajo na posredovanje podatkov o potnikih. Zakonska regulacija posredovanja podatkov o letalskih potnikih izhaja iz sprememb in dopolnitev Zakona o nalogah in pooblastilih policije. V času slovenskega PNR projekta glede implementacije obdelave in uporabe podatkov o potnikih (PNR – angl. Passenger Name Record) je policija pripravila predlog nacionalne pravne podlage za obdelavo in uporabo podatkov o letalskih potnikih, ki je bil sprejet v okviru ostalih sprememb in dopolnitev Zakona o nalogah in pooblastilih policije (Uradni list RS št. 10/17, dne 27. 2. 2017). S tem je policija dobila novo policijsko pooblastilo, na podlagi katerega lahko zbira, hrani, obdeluje in uporablja podatke o potnikih za ves komercialni, redni in posebni zračni prevoz, in sicer od letalskih prevoznikov, ki svojo prevozno dejavnost opravljajo iz tretjih držav ali iz držav članic EU na ozemlje Republike Slovenije in v obratni smeri oziroma z vmesnim postankom na ozemlju Republike Slovenije.

Za celovito zakonsko regulacijo tega področja so potrebne tudi dopolnitve Zakona o letalstvu, zato so dodane nove določbe, ki zavezujejo letalske prevoznike k pošiljanju podatkov o potnikih policiji, in sicer določajo, katere podatkovne elemente je potrebno poslati, na kakšen način, v katerih primerih ter kdaj in komu je potrebno posredovati predmetne podatke. Te določbe predstavljajo tudi že implementacijo Direktive (EU) 2016/681 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o uporabi podatkov iz evidence podatkov o potnikih (PNR) za preprečevanje, odkrivanje, preiskovanje in pregon terorističnih in hudih kaznivih dejanj v delu, ki se nanaša na zaveze letalskih prevoznikov do pošiljanja podatkov.

Pri tem je potrebno poudariti, da v primeru obveznosti letalskih prevoznikov za posredovanje podatkov o potnikih ne gre za povsem novo področje, temveč gre za razširitev že obstoječih določb v Zakonu o letalstvu, ki predstavljajo implementacijo Direktive Sveta 2004/82/ES z dne 29. aprila 2004 o dolžnosti prevoznikov o posredovanju podatkov o potnikih API (angl. Advance Passenger Information) v nacionalni pravni red.

K 106. členu

S tem členom se določa zahteve, da morajo letališča in vzletišča izpolnjevati zahteve v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, ob upoštevanju referenčno kodo, kategorijo in namen letališča ter obseg zračnega prometa na njem.

K 107. členu

Zakon podaja delitev letališč. »Letališče« je po tem zakonu območje infrastrukturnih objektov, naprav in sredstev, potrebnih za izvajanje letaliških in drugih služb ter spremljajočih dejavnosti na letališču. Spremljajoče dejavnosti na letališču so:

- obravnava zrakoplovov, potnikov, prtljage, blaga in pošte v zračnem prometu,
- vzdrževanje letališča,
- vzdrževanje in hangariranje zrakoplovov,
- spremljajoče storitvene dejavnosti za sprejem in odpravo zrakoplovov, potnikov, prtljage, blaga in pošte v zračnem prometu (npr. skladiščenje, logistika, hotelirstvo),
- proizvodnja strojev in naprav s področja letalstva,
- proizvodnja zrakoplovov vključno s proizvodnjo vesoljskih plovil,
- rušenje, izgradnja, obnova, rekonstrukcija in dograditev infrastrukturnih objektov, naprav in sredstev s področja letalstva,
- trgovina na drobno za potrebe letalstva,
- oddajanje in obratovanje lastnih ali najetih infrastrukturnih objektov, naprav in sredstev za potrebe letalstva,
- projektiranje ter druge inženirske dejavnosti in tehnično svetovanje s področja letalstva,
- dejavnosti potovalnih agencij s področja letalstva,
- varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja,
- javni potniški promet in parkiranje ter
- izobraževanje, izpopolnjevanje in usposabljanje s področja letalstva.

Spremljajoče dejavnosti so določene na podlagi klasifikacije dejavnosti za podjetja in namen njihove opredelitve je določiti obseg dejavnosti, ki smiselno sodijo k letališču oziroma izvajanju letališke dejavnosti, in se jih lahko zagotovi na območju letališča. Spremljajoče dejavnosti na letališču ne morejo biti dejavnosti, ki neposredno ali posredno ne služijo izvajanju letališke dejavnosti posameznega letališča.

S tem členom se ureja osnovno razvrščanje letališč na civilna in vojaška, razvrščanje civilnih na javna mednarodna letališča, javna letališča in letališča za lastne potrebe ter razvrščanje javnih letališč na dve kategoriji, in sicer kategorijo A, na katerih se bo lahko izvajal zračni prevoz, usposabljanja v letalstvu in ostale letalske aktivnosti, in kategorijo B, na katerih se bo lahko izvajalo usposabljanja v letalstvu in ostale letalske aktivnosti. Z delitvijo javnih letališč na dve kategoriji bo obratovalcem javnih letališč glede na aktivnosti omogočeno lažje izpolnjevanje predpisanih zahtev glede potrebnih služb in opreme (za manjši obseg aktivnosti bo potrebno manj služb oziroma opreme).

Opredeľjuje se letališča, ki se uporabljajo izključno v okviru lastne dejavnosti, ki ni dejavnost zračnega prevoza ali usposabljanja v letalstvu. Letališča za lastne potrebe se torej uporabljajo za lastne potrebe in niso javna letališča, na katerih se izvaja zračni prevoz za plačilo ali najem.

Določi se možnost, da minister izda predpise o razvrščanju letališč glede na referenčno kodo, kategorijo in namen letališča ter glede na obseg zračnega prometa in pogojih, ki jih morajo izpolnjevati v odvisnosti od te razvrstitve, ter da minister glede na referenčno kodo in kategorijo letališča ter v odvisnosti od namena letališča in obsega zračnega prometa, določi tehnične, tehnološke in organizacijske pogoje za letališča in vzletišča. Minister izda tudi predpise o uporabi drugih urejenih površin.

Tabela: Prikaz razvrstitve letališč

letališča						vzletišča	urejene površine
vojaško letališče	civilna letališča						
	javna letališča				letališče za lastne potrebe		
	Javno mednarodno letališče	javno letališče					
javno letališče kategorije A		javno letališče kategorije B					

K 108. členu

Zrakoplov sme pristati in vzleteti tudi izven letališča ali vzletišča, če mora pristati zaradi višje sile ali nevarnosti. Ne glede na to smejo zrakoplovi, ki jim to omogočajo letalne zmožnosti, uporabljati za vzletanje in pristajanje poleg letališča ali vzletišča tudi druge urejene površine, ki jih operator ali vodja zrakoplova izbere za operacije izven letališkega pristanka in vzleta, če izpolnjujejo predpisane pogoje za varno letenje in varen zračni prevoz.

K 109. členu

Določi se, da vlada na predlog ministra opredeli sistem javnih letališč, ki so namenjena za javni zračni promet ob zagotavljanju enakomernega regionalnega razvoja in povezavi z drugimi prometnimi sistemi. Ravno tako določa, da so letališča, ki so vključena v sistem javnih letališč, infrastrukturni objekti državnega oziroma lokalnega pomena.

K 110. členu

Določi se letališko infrastrukturo, ki poleg infrastrukturnih objektov, naprav in sredstev zajema tudi vsa zemljišča, ki funkcionalno služijo namenski rabi objektov, naprav in sredstev ter zagotavljajo varen zračni promet in varno obratovanje letališča. Med letališko infrastrukturo se umesti tudi druge objekte in naprave namenjene izvajanju letališke dejavnosti, s čimer se želi kot letališko infrastrukturo opredeliti tudi druge objekte in naprave, ki bodo potrebni za izvajanje ustrezne letališke dejavnosti na posameznem letališču (glede na namen letališča ter glede na obseg zračnega prometa na letališču), vključujoč varovanje, glede na morebiten tehnološki razvoj. Ti objekti in naprave morajo hkrati biti namenjeni zagotavljanju varnosti zračnega prometa.

Med letališko infrastrukturo po tem zakonu ne sodijo objekti in naprave izvajalca storitev ATM/ANS.

Na letališču se zagotovi letališka infrastruktura iz prvega odstavka tega člena v potrebnem obsegu glede na referenčno kodo, kategorijo in namen letališča ter glede na obseg zračnega prometa na letališču.

Ravno tako se določa tudi zahtevo po rednem vzdrževanju te infrastrukture in nadzorovanju stanja, v katerem se nahaja.

K 111. členu

Na vsakem javnem letališču je treba glede na referenčno kodo, kategorijo in namen letališča ter glede na obseg zračnega prometa organizirati letališke službe. Zakon v tem členu določi minimalni obseg teh služb in/ali opreme po posameznih vrstah letališč (javna letališča državnega pomena, javna letališča lokalnega pomena kategorije A in B in letališča za lastne potrebe).

K 112. členu

Izvajalec letališke službe lahko prepreči odhod zrakoplova do plačila stroškov, ki jih je treba plačati v zvezi z opravljenimi storitvami in uporabo letališke infrastrukture ali do pologa varščine za te stroške. S tem se izvajalcu letališke službe poda mehanizem za izterjavo dolga, ki so nastali zaradi neplačila za izvedene storitve. Vlada lahko predpiše postopek za izvedbo te določbe.

K 113. členu

Določi se način določitve javnega letališča kot mednarodnega letališča, pristojni organ za določitev - Vlada, predlagatelj in soglasodajalce v tem postopku. Določa se tudi način začasnega opravljanja mednarodnega zračnega prometa na javnem letališču, ki ni mednarodno letališče, ter podaja še sprejemljivo obdobje veljavnosti takega dovoljenja in sicer enkrat letno za največ tri mesece. Agencija je pristojna za določitev pogojev in njihovo preverjanje.

K 114. členu

Določi se, da ima operator, ki ima dovoljenje za letenje v slovenskem zračnem prostoru, splošno pravico uporabe letališke infrastrukture in predpisanih služb glede na referenčno kodo, kategorijo, namen in zmogljivosti letališča ter glede na obseg zračnega prometa.

K 115. členu

S to določbo se ureja določitev sistema usklajevanja in določanja časovnih blokov – slotov na letališču, na katerem se ne more v zahtevanem času sprejeti ali odpraviti vseh zrakoplovov, v skladu z zahtevkom enega ali več letalskih prevoznikov. Določi se, da minister predpiše način in postopke dodeljevanja slotov ter letališča, na katerih je dodeljevanje slotov obvezno, ob upoštevanju zakonodaje EU.

K 116. členu

Obratovalec letališča zagotovi podatke o letališču in razpoložljivih službah ter letaliških pristojbinah in ceni storitev uporabnikom in pristojni službi zračnega prometa in letalskih informacijskih služb. Gre za informacije, ki so pomembne za uporabnike dotičnega letališča. Določba sledi ureditvi v Uredbi (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L št. 212, z dne 22. 8. 2018, str. 1).

K 117. členu

Določen je osnovni princip vojaških letališč za civilni zračni promet – civilnim uporabnikom zračnega prometa se vedno zagotovi enak nivo zagotavljanja varnosti oziroma isti obseg varnostnih zahtev, ne glede na to, ali gre za civilno ali vojaško letališče. Vojaško letališče se tako uporablja za civilni zračni promet na podlagi dovoljenja za obratovanje letališča, ki ga izda agencija.

K 118. členu

Ta člen določa pogoje in način pridobivanja soglasja za graditev ali postavitve objektov in naprav v območju izključne in omejene rabe letališča, agencijo kot pristojni organ ter roke za izdajo soglasja.

K 119. členu

Ta člen določa pogoje in način pridobivanja soglasja v območju nadzorovane rabe letališča, agencijo kot pristojni organ ter roke za izdajo soglasja.

K 120. členu

Ta člen določa vsebino soglasja v območju izključne, omejene in nadzorovane rabe letališča, ki zajema pogoje in predvideno referenčno kodo, kategorijo in namen letališča.

K 121. členu

Ta člen določa potrebo po opravljanju tehničnega pregleda in izdaje uporabnega dovoljenja v skladu s predpisi o graditvi objektov in sodelovanje predstavnikov agencije pri pregledih s tem v zvezi.

K 122. členu

Ta člen določa, da investitor in lastnik oziroma obratovalec letališča podata vlogo za izdajo dovoljenja za obratovanje in vpis v vpisnik civilnih letališč. Določa tudi pogoje za podajo vloge in potrebo po letališkem priročniku.

Nadalje določa, da mora obratovalec letališča v primeru zamenjave izvajalca določene službe na letališču oziroma v primeru organizacijskih ali tehničnih sprememb o teh spremembah obvestiti agencijo, ki po enakem postopku, kot za izdajo, določi potrebo po ponovni preveritvi izpolnjevanja predpisanih pogojev. Agencija ima v postopku pravico tudi da dopolni oziroma spremeni že izdano dovoljenje za obratovanje.

Agencija opravi pregled s katerim ugotavlja ali stanje ustreza pogojem, določenim v soglasju iz 118. člena tega zakona, ali so izpolnjeni predpisani pogoji glede na referenčno kodo, kategorijo, namen letališča, obseg zračnega prometa ter drugi pogoji glede zaznamovanja ovir; ali so organizirane predpisane službe iz 111. člena tega zakona in ali te službe izpolnjujejo predpisane pogoje; ali je potrjen program varovanja letališča in načrti za postopke v sili; in ali notranja organizacija obratovalca letališča zagotavlja varen in reden zračni promet in zračni prevoz.

V kolikor bi bilo potrebno daljše preverjanje zanesljivosti delovanja, tehnoloških procesov ali predpisanih načrtov lahko agencija pred izdajo oziroma spremembo ali dopolnitvijo dovoljenja za upravljanje, po enakem postopku kot za izdajo dovoljenja, dovoli poskusno obratovanje. Dovoljenje za poskusno obratovanje lahko velja do enega leta z možnostjo podaljšanja, upravljavec pa mora ves ta čas dokumentirano nadzorovati izpolnjevanje predpisanih pogojev.

Dovoljenje za upravljanje letališča ni časovno omejeno. Velja glede na ugotovljene pogoje in okoliščine ob njegovi izdaji. Agencija vodi evidenco morebitnih sprememb ali dopolnitev dovoljenja za upravljanje letališča po enakem postopku, kot je določen za njegovo izdajo.

K 123. členu

Člen določa pogoje začasnega ali trajnega odvzema ali preklica (delnega ali celotnega) njegove veljavnosti. Če agencija ugotovi, da letališče ne izpolnjuje več predpisanih pogojev iz 122. člena tega zakona, lahko dovoljenje za upravljanje letališča začasno ali trajno odvzame ali v celoti ali delno prekliče njegovo veljavnost. Investitor, lastnik oziroma upravljavec letališča mora ugotovljene pomanjkljivosti oziroma nepravilnosti v zvezi z izpolnjevanjem predpisanih pogojev odpraviti takoj oziroma v roku, ki ga določi agencija. Pritožba ne zadrži izvršitve. Če agencija ugotovi, da upravljavec letališke infrastrukture iz ne izpolnjuje več predpisanih pogojev iz 122. člena tega zakona, lahko dovoljenje za upravljanje začasno ali trajno odvzame ali v celoti ali delno prekliče njegovo veljavnost.

K 124. členu

Upravljavec letališke infrastrukture sme uporabljati letališko infrastrukturo za izvajanje svoje dejavnosti na letališču, če je ob upoštevanju prejšnjega člena ugotovljeno, da njegove dejavnosti ne vplivajo na varno delovanje letališča, varen zračni promet in zračni prevoz ter je za upravljanje letališke infrastrukture pridobil dovoljenje agencije. Dovoljenje za upravljanje letališke infrastrukture ne sme biti v nasprotju z dovoljenjem za upravljanje letališča. Agencija pri izdaji dovoljenja za upravljanje letališke infrastrukture zagotavlja skladnost le – tega z izdanim dovoljenjem za upravljanje letališča.

K 125. členu

Dodatne omejitve in pogoje lahko poda tudi minister - minister lahko določi dodatne omejitve in pogoje glede obratovanja letališča in obratovanja letališke infrastrukture, če se ugotovi, da bo s takimi ukrepi zagotovljena varnost civilnega letalstva.

K 126. členu

Ta člen določa, veljavnost dovoljenja za obratovanje vzletišč. Ravno tako določa, da lahko minister predpiše tehnične pogoje, omejitve in način uporabe vzletišč.

K 127. členu

Ta člen določa vpis v vpisnik civilnih letališč oziroma vzletišč. Agencija po uradni dolžnosti vpiše civilno letališče v vpisnik civilnih letališč, vzletišče pa v vpisnik vzletišč, po izdaji dovoljenja za upravljanje.

Agencija vodi vpisnik civilnih letališč in vpisnik vzletišč v elektronski obliki. Zakon določa, kateri podatki se vodijo v vpisniku civilnih letališč. Smiselno ustrezne podatke se vodi tudi v vpisniku vzletišč. Osebni podatki, vpisani v oba vpisnika, se zbirajo in uporabljajo za izvajanje nalog agencije oziroma drugih pristojnih organov po tem zakonu. Vanje imajo vpogled osebe, ki so pooblaščenice za delo z registrom ter oseba, na katero se podatki nanašajo, kot tudi pristojni organi po drugih predpisih, pristojni letalski organi drugih držav v zvezi s priznavanjem licenc, dovoljenj, ratingov, pooblastil, potrdil, spričeval oziroma drugih ustreznih listin ter preiskovalni organ. Podatki se hranijo trajno in v skladu s predpisi o varstvu osebnih podatkov in arhiviranju. Natančnejšo vsebino vodenja vpisnika civilnih letališč in vpisnika vzletišč določi agencija.

K 128. členu

Ta člen določa izbris iz vpisnika letališč in vzletišč. Civilno letališče se izbriše iz vpisnika civilnih letališč, če obratovalec letališča nima najmanj dve dovoljenja za obratovanje. Isto velja tudi za vzletišča. Zoper odločitev o izbrisu ni pritožbe.

K 129. členu

Ta člen določa ovire zunaj omejitvenih ravnin, ki so nevarne za zračno navigacijo. V ta namen so posebej opredeljena dva nevarna območja, in sicer območje v krogu s polmerom 10 kilometrov od referenčne točke letališča oziroma aerodroma in območje izven kroga s polmerom 10 kilometrov od referenčne točke letališča oziroma aerodroma. Podporno oceno varnosti zagotovi investitor oziroma lastnik ovire.

K 130. členu

Ta člen določa pogoje za postavitve ali spremembo obstoječe ovire – to je njeno povečanje, zvišanje ali drugačno spremembo. Pomembno je, da se za postavitve nove ali spremembo obstoječe ovire predhodno pridobiti soglasje agencije, ki je dolžna v postopku izdaje soglasja preveriti njen vpliv na varnost zračnega prometa. Agencija izda soglasje v skladu s predpisi Evropske unije, če je to relevantno.

Agencija izda soglasje za postavitve nove ovire ali spremembo obstoječe na podlagi analize vpliva na varnost zračnega prometa, ki jo predloži obratovalec letališča ali investitor oziroma lastnik ovire. Agencija lahko v primeru, da je ovira zgrajena ali povečana brez soglasja ali v nasprotju s soglasjem oziroma če negativno vpliva na varnost zračnega prometa, od investitorja ali lastnika ovire, na kateri se ovira nahaja, zahteva odstranitev na lastne stroške. Agencija izda odločbo o tem.

K 131. členu

Ta člen določa podlago za zaznamovanje ovir, potrebo po vzdrževanju zaznamovanja v brezhibnem stanju in izjeme glede zaznamovanja. Ravno tako določa obveznosti lastnika ali uporabnika ovire, lastnika ali obratovalca letališča.

K 132. členu

S tem zakonom se na področju letalske dejavnosti oziroma letališč uzakonja možnost ustanovitve posebne služnosti v javno korist, ki je namenjena zagotavljanju varnosti zrakoplova med letom pri vzletanju oziroma pristajanju. Določbe tega zakona o služnosti v javno korist na področju letalstva so specialne v razmerju do splošne zakonske ureditve, ki ureja vprašanja ustanovitve služnosti v javno korist. Kot specialne določbe se z njimi posebej ureja obstoj in način določitve javne koristi ter vsebina služnosti. Kar zadeva ostala vprašanja ustanovitve služnosti v javno korist, zlasti pa postopek njene ustanovitve, se bo tudi za te služnosti uporabljala splošna zakonska ureditev, ki velja za omejitve lastninske pravice s služnostjo v javno korist.

K 133. členu

Javno korist za ustanovitev služnosti po tem zakonu predstavlja zagotavljanje letalske varnosti, ki je pomembna za nemoteno delovanje javnega letališča. Temu varnostnemu vidiku so namenjene omejitvene ravnine okoli letališča (vzletna, priletna in druge omejitvene ravnine letališča: konična ravnina, notranja vodoravna ravnina, notranja priletna ravnina, bočna ravnina, notranja bočna ravnina in ravnina zaustavljenega pristanka), kot so opredeljene v predpisih, ki urejajo področje letalstva in letališč, in s katerimi so določene višinske meje, do katere lahko segajo objekti in naprave oziroma naravne ovire, kot je visoko drevje. S služnostjo v javno korist se zato omejuje lastninsko upravičenje lastnika nepremičnine, da na svoji nepremičnini posega (npr. z gradnjo ali postavitvijo naprav) v zračni prostor nad to omejitveno ravnino, kolikor ni za gradbene objekte višinska omejitev predvidena že v prostorskih aktih. Med zračne ovire okoli javnega letališča, ki ogrožajo letalsko varnost, pa je treba poleg posegov človeka šteti tudi naravne ovire, kot je visoko drevje, ki prepada omejitveno ravnino. Namen služnosti je torej zagotoviti obveznosti lastnika nepremičnine, da nad to omejitveno oviro ne bo nobenih zračnih ovir, ki bi ogrožale letalsko varnost.

Služnost v javno korist se tako ustanovi v breme lastnika nepremičnine, ki se nahaja na območju omejitvene ravnine, kjer bi lahko zaradi visokih ovir prišlo do ogrožanja varnosti zrakoplova med letom. Ta območja in nepremičnine na tem območju določi vlada s sklepom za posamezno javno letališče. Služnost se ustanovi v korist vsakokratnega lastnika nepremičnin, na katerih je zgrajena vzletno-pristajalna steza.

K 134. členu

Posebnost služnosti v javno korist je, da poleg negativne obveznosti lastnika obremenjene nepremičnine (opuščanje ravnanj, ki segajo nad določeno višinsko ravnino) vključuje tudi pozitivno obveznost lastnika (odstranjevanje naravnih ovir kot je drevje nad to zračno ravnino). Nalaganje pozitivnih bremen lastniku obremenjene nepremičnine je izjema, ki pa je v tem primeru nujna, da se zagotovi namen oziroma javna korist, ki se jo s služnostjo varuje. V tretjem odstavku tega člena je dana pravica upravljavcu letališča, da sam odstrani zračno oviro (npr. drevje ali napravo), če tega ne bi storil lastnik na podlagi poprejšnjega poziva. V takem primeru ima upravljavec letališča pravico, da kljub nasprotovanju lastnika začasno dostopi na nepremičnino in izvede potrebna dela.

K 135. členu

Ta člen določa postopek izdaje in pristojnost agencije za izdajo dovoljenja za postavitev in delovanje naprav ali sredstev, ki bi lahko povzročati elektromagnetne, svetlobne ali druge motnje na letališčih, zrakoplovih in napravah za vodenje zrakoplovov, oziroma lahko ovirajo ali zavedejo posadko zrakoplova ali osebje služb zračnega prometa. Z namenom preprečevanja motenj in zagotavljanja varnosti zračnega prometa agencija v dovoljenju določi pogoje delovanja in morebitne omejitve. Agencija lahko začasno ali trajno prepove delovanje katerekoli naprave ali sredstva, če se ugotovi, da negativno vpliva na varnost zračnega prometa. Če agencija izdajo dovoljenja zavrne ali v primeru iz prejšnjega stavka, stroški postavitve in delovanja naprav ali sredstev bremenijo lastnika oziroma upravljavca takšne naprave ali sistema

K 136. členu

Ta člen določa, da lahko minister v soglasju z ministrom, pristojnim za okolje in prostor, izda predpise o dovoljenem skupnem hrupu in emisiji motorjev zrakoplovov na letališču in v območju nadzorovane rabe letališča ter določi višino pristojbine za odpravo škodljivih posledic na okolje, če hrup in emisije presegajo dovoljene meje. Ravno tako je določeno, da pristojbine pobira upravljavec letališča, da so namenski prihodek državnega proračuna in se uporabljajo za zmanjšanje vpliva in odpravo posledic hrupa motorjev na prizadetem območju v skladu z opredeljenimi ukrepi iz programov razvoja javnih letališč državnega pomena. Z namenom povečevanja kvalitete bivanja se najmanj ena četrtnina sredstev zbranih v posameznem letu nameni kot nadomestilo prebivalcem s stalnim bivališčem na prizadetih območjih. Vlada določi prizadeta območja na osnovi opravljenih meritev upravljavca letališča.

K 137. členu

Ta člen določa, da so lahko država, lokalna skupnost in druge osebe javnega prava kot tudi osebe zasebnega prava lastniki zemljišča, na katerih se nahajajo letališča in letališka infrastruktura ter objekti in naprave namenjene za zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa.

Zemljišča se lahko pridobivajo (s predkupno pravico), če predhodno izdelajo program razvoja, ki mora biti skladen z nacionalnim programom razvoja civilnega letalstva. Člen tudi določa, da so letališča in infrastruktura s področja letalstva objekti javne infrastrukture, za katere se pri gradnji uporablja predpise s področja graditve objektov.

Letališka infrastruktura ter objekti in naprave namenjene za zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa so lahko v lasti države, lokalne skupnosti in drugih oseb javnega prava kot tudi oseb zasebnega prava. V primeru, da so letališka infrastruktura ter objekti in naprave namenjene za zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa v lasti osebe, ki ni lastnik zemljišča, se njihovi medsebojni odnosi glede rabe zemljišč uredijo s pogodbo. Pri tem mora biti zagotovljeno, da taka letališka infrastruktura ter objekti in naprave namenjene za zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa služijo samo za namene letališča in izvajanja storitev ATM/ANS.

K 138. členu

Evidenca nepremičnega premoženja v lasti države in v upravljanju ministrstva bo omogočala preglednost nepremičnin na širšem območju letališč za mednarodni zračni promet, ki predstavljajo letališko infrastrukturo. Gre za specifično območje letališč, kjer se lahko opravljajo le s tem zakonom določene dejavnosti ter nahajajo infrastrukturni objekti, naprave, sredstva ter zemljišča, kjer mora biti njihovo stanje stalno nadzorovano. Iz navedenega izhaja, da gre v tem primeru za državna zemljišča in objekte, ki jih ta zakon specifično opredeljuje kot letališko infrastrukturo in so nepremičnine s posebnim statusom. Predmetna evidenca se bo uporabljala z namenom zagotavljanja preglednosti, točnosti, posodobljenosti podatkov o stvarnem premoženju države na specifičnem področju ter načrtovanja in učinkovitega ravnanja s stvarnim premoženjem. V fazi medresorskega usklajevanja glede predloga Zakona o stvarnem premoženju države in samoupravnih skupnosti (v nadaljnjem besedilu: ZSPDSLS) v letu 2017, je MJU podalo predlog, da se vodenje oziroma vsebina evidenc lahko uredi v posebnem, specialnem, tem zakonu, kar skladno z 2. členom ZSPDSLS pomeni, da se, zaradi specialne ureditve vsebine, ZSPDSLS ne uporablja.

K 139. členu

Ta člen določa, da lahko gradnjo in upravljanje javnega letališča država zagotovi s podelitvijo koncesije. Izbor koncesionarja mora opraviti vlada na primeren, nepristranski, pregleden in nediskriminatoren način, na podlagi javnega razpisa, ki se objavi skladno s predpisi, ki urejajo javna naročila.

K 140. členu

Zakon ureja posebnosti glede ureditve stvarnega premoženja države in samoupravnih lokalnih skupnosti, namenjenega zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa. S tem se na eni strani odpravlja različno obravnavanje izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa s statusom javnega podjetja in (drugih) oseb javnega prava pri ravnanju s stvarnim premoženjem države in samoupravnih lokalnih skupnosti (kot izhaja iz Zakona o stvarnem premoženju države in samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 86/10, 75/12, 47/13 – ZDU-1G, 50/14, 90/14 – ZDU-1I, 14/15 – ZUUJFO in 76/15) (v nadaljnjem besedilu: ZSPDSLS)), po drugi strani pa se v zvezi z določenimi vprašanji upoštevajo tudi določene specifične dejavnosti izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa in infrastrukture, ki jo slednja uporablja za izvajanje svojih storitev v javnem interesu (na enak način, kot se v posebnih predpisih upoštevajo specifične pri urejanju npr. druge prometne, energetske in komunalne infrastrukture). To različno obravnavanje izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa kot javnim podjetjem in ostalimi osebami javnega prava (op.: ZSPDSLS v pojem oseb javnega prava ne vključuje javnih podjetij, se pa slednja štejejo za osebe javnega prava v pravni teoriji) pri ureditvi določenih zgoraj izpostavljenih vprašanj ni utemeljeno, saj izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, kot javno podjetje, postavlja v neenakopraven in manj ugoden položaj napram drugim osebami javnega prava, za kar pa ni upravičenih razlogov. Upoštevati je treba, da je izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa v skladu z Zakonom o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa ustanovljen izključno za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa (natančneje: služb zračnega prometa (ATS), letalskih informacijskih služb (AIS) ter komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS)), ki se skladno z

omenjenim zakonom izvajajo v javnem interesu in v pogojih obvezne republiške gospodarske javne službe. Prav tako je treba upoštevati, da je izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa v 100-odstotni lasti države, da je sicer ustanovljen kot gospodarska družba, vendar njen namen ni ustvarjanje dobička (pač pa, kot že nakazano, zagotavljanje javnih gospodarskih služb), da je njegova dejavnost strogo regulirana, cena storitev, ki jih izvaja, pa v korist njenih uporabnikov ravno tako regulirana s predpisi EU, omejena in določena s strani ministra (po potrditvi s strani Evropske komisije in Eurocontrola). Vse navedeno javno podjetje bistveno ločuje od drugih gospodarskih družb zasebnega prava, ki na trgu delujejo z namenom pridobivanja dobička, in po drugi strani statusno približuje drugim osebam javnega prava. S to določbo se sledi tudi priporočilu Računskega sodišča, v katerem je sodišče presojalo učinkovitost ureditve razmerij pri infrastrukturnih objektih, napravah in sistemih za izvajanje gospodarske javne službe navigacijskih služb zračnega prometa. Računsko sodišče je ministrstvu kot revidirancu predlagalo, da naj predlaga spremembo veljavnih predpisov na način, da bo za oddajo infrastrukture za izvajanje gospodarske javne službe navigacijskih služb zračnega prometa v najem možno uporabiti metodo neposredne pogodbe.

Ker po definiciji med izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa sodi tudi izvajanje meteoroloških služb, določbe tega člena pa niso relevantne zanje, ker se nanašajo na javno podjetje, kot je obrazloženo zgoraj, se poda določba, da tega člena veljajo ne veljajo za izvajalca meteoroloških služb.

K 141. členu

Gradbeni zakon (Uradni list RS, št. 61/17 in 72/17 – popr.) določa, da so vzdrževalna dela v javno korist izvedba takšnih vzdrževalnih in drugih del, za katere je v posebnem zakonu ali predpisu, izdanem na podlagi takšnega posebnega zakona, določeno, da se za zagotavljanje opravljanja določene vrste gospodarske javne službe lahko spremenita tudi zmogljivost objekta in z njo povezana velikost objekta. Izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa se v skladu z Zakonom o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa izvajajo v pogojih javne gospodarske službe. Dela, s katerimi se (zaradi potreb po tehničnih izboljšavah ali zaradi zagotavljanja skladnosti z zahtevami predpisov EU) objekti, sistemi in naprave, ki ustrezajo pojmu gradbeno inženirskega objekta po predpisih o graditvi objektov in ki so namenjeni izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa (služb zračnega prometa, letalskih informacijskih služb ter komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb) (kot javnih gospodarskih služb), obnovijo, nadgradijo, dogradijo, odstranijo ali zamenjajo z novimi, določijo kot vzdrževalna dela v javno korist. S tem bo izvajalcu storitev omogočeno učinkovitejše oz. lažje vzdrževanje lastnih objektov, sistemov in naprav. Taka izjema se določi zaradi manjšega vpliva na prostor in gradbenotehničnih značilnosti.

K 142. členu

Ta člen določa obratovanje javnega letališča, ki zajema vodenje, vzdrževanje, razvoj, posodabljanje in graditev letališke infrastrukture ter zagotavljanje oziroma izvajanje letaliških služb. Upravljanje javnega letališča izvaja pravna oseba, katerega glavna dejavnost je upravljanje letališč, je registrirana v skladu s predpisi o gospodarskih družbah, in je pridobila dovoljenje za upravljanje letališča v skladu z določbami tega zakona. Določa se tudi naloge obratovalca letališča in njegovo izvajanje dejavnosti, ki mora biti nepristransko, pregledno in nediskriminatorno ter možnost financiranja iz javnih sredstev kot pomoč letališčem za tekoče poslovanje oziroma zagotovitev upravljanja pod pogoji v razmerjih javno-zasebnega partnerstva ali v oblikah gospodarske javne službe. Obratovanje javnega mednarodnega letališča se lahko financira iz javnih sredstev kot pomoč letališčem za tekoče poslovanje v skladu s predpisi, ki urejajo državno pomoč javnim mednarodnim letališčem. Vlada z uredbo podrobneje predpiše pogoje in merila dodelitve pomoči javnim mednarodnim letališčem za tekoče poslovanje. Upravljanje javnega letališča se lahko financira iz javnih sredstev kot pomoč letališčem za tekoče poslovanje v skladu s predpisi v skladu s predpisi Evropske unije in predpisi samoupravnih lokalnih skupnosti.

K 143. členu

Ta člen določa subjekta, ki lahko izvajajo zemeljsko oskrbo in samooskrbo. Ravno tako določa obveznost v primeru, če se na letališču pojavi nov izvajalec storitev zemeljske oskrbe, ki bo zaposloval za izvajanje služb zemeljske oskrbe nove delavce. V tem primeru mora prevzeti obveznost, da bo zaposlil vse, ki bi zaradi njegovega prevzema izvajanja služb pri dosedanjem izvajalcu izgubili zaposlitev.

K 144. členu

Ta člen določa vodenje in upravljanje centraliziranih infrastruktur ter prost dostop do objektov in naprav. Ravno tako določa, da je agencija pristojna za izvajanje strokovnega nadzora nad izvajanjem določb tega člena.

K 145. členu

Ta člen določa delovanje odbora uporabnikov letališča. Določa, da se odbor uporabnikov ustanovi na javnih letališčih, ki so odprta za komercialni zračni promet, zastopa pa interese uporabnikov letališča oziroma fizičnih in pravnih oseb, ki so odgovorne za zračni prevoz potnikov, pošte in/ali tovora od ali do zadevnega letališča. Določi se pravna podlagah za nadaljnje urejanje, da minister podrobneje določi ustanovitev in način delovanja odbora uporabnikov letališča ter njegove naloge.

K 146. členu

Ta člen določa obratovalni čas letališča. Obratovalec letališča, na katerem se izvaja komercialni zračni promet, določi obratovalni čas letališča potem, ko ga predhodno uskladi z odborom uporabnikov, agencijo in izvajalci letaliških služb iz drugega odstavka 111. člena tega zakona ter subjekti iz tretjega odstavka 111. člena tega zakona.

Če obratovalec letališča ne doseže soglasja, določi obratovalni čas letališča agencija. Agencija lahko določi obratovalni čas letališča tudi izven obratovalnega časa, če to zahtevajo razlogi zagotavljanja varnosti zračnega prometa ali če to zahtevajo interesi varnosti leta določenega zrakoplova. Vlada začasno določi obratovalni čas letališča tudi izven obratovalnega časa, če to zahtevajo interesi varnosti, zdravja, varovanja okolja, mednarodnih odnosov ali podobnih državnih interesov.

Minister glede na referenčno kodo in kategorijo letališča ter v odvisnosti od namena letališča in obsega zračnega prometa predpiše način usklajevanja obratovalnega časa letališč.

K 147. členu

Ta člen določa način in postopek oblikovanja ter določanja pristojbin. Dosedanja zakonska ureditev je poznala izraze tudi cena in tarifa, kot tudi letališka pristojbina. Z izrazom pristojbina v tem členu se poenoti izrazje, kot izhaja tudi iz predpisov Evropske unije (Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah (UL L št. 70 z dne 14. 3. 2009, str. 11)). V tem zakonu oz. v tem členu izraz pristojbina pomeni letališko pristojbino, varnostno pristojbino, pristojbino oz. nadomestilo za storitve zemeljske oskrbe iz Priloge k Direktivi 96/67/ES, ali pristojbino, obračunano za financiranje pomoči invalidnim osebam in potnikom z omejeno sposobnostjo iz Uredbe (ES) št. 1107/2006.

Podane so ureditve glede obveznosti določanja pristojbin, ločenega računovodstva in posvetovanja v zvezi s tem. Določena je ureditev za nadaljnje podzakonske ureditve.

K 148. členu

Zakon podaja tudi temeljne določbe glede zagotavljanja ATM/ANS, da s tem podaja celovito ureditev. S tem se izpolnjuje tudi obveznosti Republike Slovenije, ki izvirajo iz članstva v ICAO in Čikaške konvencije in njenih prilog glede zagotavljanja pogojev za zračno navigacijo.

3. člen Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L št. 212, z dne 22. 8. 2018, str. 1) podaja definicijo: „ATM/ANS“ pomeni upravljanje zračnega prometa in izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa in zajema vse naslednje: funkcije in službe upravljanja zračnega prometa, kot so opredeljene v točki 10 člena 2 Uredbe (ES) št. 549/2004; navigacijske službe zračnega prometa, kot so opredeljene v točki 4 člena 2 navedene uredbe, vključno s funkcijami in službami upravljanja omrežja iz člena 6 Uredbe (ES) št. 551/2004, ter storitve, ki ojačujejo

signale, ki jih oddajajo sateliti glavnih konstelacij GNSS za namene zračne plovbe; oblikovanje postopkov letenja ter storitve, s katerimi se pridobivajo in obdelujejo podatki ter formatirajo in posredujejo podatki splošnemu zračnemu prometu za namene zračne plovbe.

ATM/ANS vključuje več služb kot pa »upravljanje zračnega prometa« in »navigacijske službe zračnega prometa« skupaj. Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/373 z dne 1. marca 2017 o skupnih zahtevah za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa/izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa in drugih funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa ter njihov nadzor, razveljavitvi Uredbe (ES) št. 482/2008, izvedbenih uredb (EU) št. 1034/2011, (EU) št. 1035/2011 in (EU) 2016/1377 ter spremembi Uredbe (EU) št. 677/2011 (UL L št. 62 z dne 8. 3. 2017, str. 1) vključuje še druge službe – načrtovanje postopkov in funkcije omrežja za ATM (funkcije omrežja za upravljanje zračnega prometa). Izraz v taki obliki se torej uporablja tudi v predpisih Evropske unije in odraža razvoj sistema in vključevanje novih služb v sistem.

Področje ATM/ANS je v pretežni meri obsegu urejeno s predpisi Evropske unije, posebni zakon (Zakon o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa (Uradni list RS, št. 30/06 – uradno prečiščeno besedilo, 109/09, 62/10 – ZLet-C in 18/11 – ZUKN-A)) pa podaja nacionalne zahteve za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa. Kljub temu se tudi v tem zakonu podajajo temeljne zahteve glede varnosti, ter zahtevo prilagajanja razvoju mednarodnih standardov in priporočenih praks ICAO in ureditev glede izvajanja storitev v odnosu s sosednjimi državami.

V tem zakonu se ohranjajo dosedanje določbe v zvezi z zagotavljanjem ATM/ANS, glede delovnega časa strokovnega osebja, ki opravlja dela pri izvajalcu storitev ATM/ANS in kontrolorjev zračnega prometa, doda pa se določbe, s katerimi se odpravlja ugotovljene pomanjkljivosti s strani pristojnih inštitucij, ki so v preteklosti izvajale nadzor nad ureditvijo področja ATM/ANS v Sloveniji.

K 149. členu

V skladu s predpisi Evropske unije, zakonom, ki ureja zagotavljanje ATM/ANS in na njihovi podlagi izdanimi predpisi, ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, ter mednarodnimi pogodbami, ki zavezujejo Republiko Slovenijo, se za storitve navigacijskih služb zračnega prometa zaračunavajo pristojbine (na zračni poteh in v terminalu). Obstoječi sistem pristojbin je v EU prisoten že več desetletij in v tem času so se pojavile potrebe po učinkoviti izterjavi neplačanih sredstev s strani operatorjev, ki pristojbine ne plačujejo iz poslovnih in drugih razlogov. Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 (UL L št. 56 z dne 25. 2. 2019, str. 1) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije 2019/317), ki je del paketa predpisov o enotnem evropskem nebu, določa, da države članice zagotovijo, da se po potrebi uporabijo učinkoviti in sorazmerni izvršilni ukrepi za pobiranje pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa. Navedeni ukrepi lahko vključujejo odpoved storitev, zadržanje zrakoplova ali druge izvršilne ukrepe v skladu z zakonodajo. Člen sledi temu, da je pomembno okrepiti pravna sredstva, ki so potrebna, da se zagotovi popolno plačilo za opravljene storitve navigacijskih služb zračnega prometa. Določa obveznost držav članic EU, da vzpostavijo in uvedejo/implementirajo pravni okvir za izvršilne ukrepe. Izvedbena uredba Komisije 2019/317 ni zakonska podlaga, na podlagi katere bi lahko izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa neposredno izvedli izvršilne ukrepe, zato je potrebno ustrezno pravno podlago zagotoviti v nacionalnem predpisu. V Republiki Sloveniji do sedaj ni bilo vzpostavljenega sistema izterjave neplačanih pristojbin, zato so lahko nastale okoliščine, ko je izvajalec storitev dolžan zagotavljati storitev kljub dejstvu, da je konkretni operator dolžnik. Taka ureditev se predlaga, ker lahko zaradi neplačevanja pristojbin oz. nastalih dolgov nastanejo okoliščine, ki vplivajo na delo oziroma delovanje subjektov, ki se v Republiki Sloveniji financirajo iz navedenih pristojbin.

Po vzoru rešitev držav članic EU (Republika Češka, Republika Nemčija, Republika Avstrija, Belgija, Bolgarija, Nizozemska, Poljska) se uvede možnost, da se operatorju, ki je dolžnik iz naslova neplačanih pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na zračnih poteh in/ali terminalu, zavrne storitev in sicer na način, da se mu ne nudi operativnih storitev, s katerimi bi operator izvedel prelet zračnega prostora Republike Slovenije, prilet na letališče oziroma odlet z letališča, na katerem izvajalec nudi storitev. Izvajalec storitev lahko podvzame tak ukrep samo v primeru operatorja, pri katerem je za pretekle storitve nastal dolg najmanj v višini 5.000 EUR. Ko izvajalec storitev sprejme tak ukrep, o tem obvesti ministrstvo, agencijo, kot pristojni organ za civilno letalstvo, obratovalca letališča, na katerem

bo zrakoplovu operatorja zavrnjena storitev, ter Eurocontrol, ki za Republiko Slovenijo, na podlagi Večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh (Zakon o ratifikaciji Večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh (Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 11/95) in dvostranskega dogovora pobira pristojbine. Izvajalec storitev, razen v primeru, če je med izvajalcem službe zračnega prometa in operatorjem dogovorjeno drugače, izvajalec služb zračnega prometa ponovno zagotavlja storitev takoj, ko operator v celoti plača dolg. Izvajalec služb zračnega prometa ne sme zavrniti zagotavljanja storitev, če bi taka zavrnitev lahko vplivala na varnost zračnega prometa, če se je posamezen let zrakoplova operatorja že začel ali če gre za državne zrakoplove, ki so zrakoplovi, ki se uporabljajo za vojaške, policijske in carinske in druge podobne aktivnosti oz. državne aktivnosti, ali podobne dejavnosti ali storitve, ki se v javnem interesu izvajajo s strani ali v imenu organa z javnimi pooblastili.

Informacija o uvedbi ukrepa zavrnitve zagotavljanja služb zračnega prometa in njenem izvajanju, kot ukrep izvajalca storitev služb zračnega prometa v primeru neplačevanja storitev za opravljene storitve navigacijskih služb zračnega prometa, se objavi na način, ki je običajen v letalstvu – z objavo v Zborniku letalskih informacij.

Minister z navodilom določi potek izvajanja postopka uvedbe ukrepa zavrnitve zagotavljanja služb zračnega prometa. V njem se natančno opiše pristojnosti vseh relevantnih organov (ministrstva, agencije, izvajalca storitev, obratovalca letališča, operatorja oz. dolžnika ter izvajalca služb zračnega prometa), podatke o dolžniku, ki jih je treba pridobiti pred pričetkom uvedbe ukrepa (identifikacija dolžnika, informacije o dolžniku), določi se način komunikacije z dolžnikom (npr. pisni opomin pred uvedbo ukrepa) ter postopek dejanske uvedbe ukrepa.

Predlaga se ureditev po vzoru drugih držav članic EU. Podobno ureditev so namreč sprejele Republika Češka, Republika Nemčija, Republika Avstrija, Belgija, Bolgarija, Nizozemska in Poljska, med tem ko se je Združeno kraljestvo odločilo za ukrep zasega zrakoplova (angl. detention of aircraft).

Primeri vzorčnih ureditev:

- Češka je v svojem zakonu, ki ureja letalstvo, določila zavrnitev izvajanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa za let operatorja, pri katerem je nastal dolg v višini 100 000 CKZ (cca 4.000 EUR) in traja vsaj tri mesece. Zavrnitev storitev ne sme vplivati na varnost. Informacija o zavrnitvi storitve se sporoči upravljavcu letališča, pristojnemu organu ter Eurocontrolu;
- Nemčija ima v svojem zakonu, ki ureja letalstvo, določeno ureditev, da se operatorju, ki ima dolg glede pristojbin vsaj tri mesece, odvzame licenco, dovoljenje, odobritev (torej listino, ki jo je za opravljanje storitev operatorja izdal pristojni organ). Zavrnitev se nanaša na prilet, odlet ali parkiranje zrakoplova. Zavrnitev traja do plačila dolga;
- Avstrija ima v svojem zakonu, ki ureja letalstvo, podano ureditev, da izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki so imenovani za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v skladu z zakonom, imajo pravico, da v primeru zamud pri plačilu pristojbin po predhodnem pisnem opozorilu ustavijo izvajanje navigacijskih služb za dolžnika pristojbin do plačila zapadlega zneska.

Uzakonitev ukrepa zavrnitve zagotavljanja službe zračnega prometa prinaša številne pozitivne posledice:

- zagotovljena je visoka stopnja transparentnosti,
- predvidljivost ukrepa za dolžnike,
- sprejemljivost ukrepa s strani dolžnikov, saj niso presenečeni nad ukrepom,
- hitra izvedba postopka izvedbe ukrepa,
- vključenost vseh zainteresiranih subjektov,
- dolžnik zaradi uvedbe ukrepa izgubi ugled, zato si prizadeva, da je dolg poravnal pred dejansko uvedbo ukrepa,
- velik pozitivni učinek proti tretjim osebam, saj so z ukrepom zavrnitve zagotavljanja služb seznanjeni tudi upravjalci letališč in drugi uporabniki zračnega prostora oz. operatorji,
- večina postopkov se konča s poravnavo dolga pred dejansko izvedbo ukrepa zavrnitve zagotavljanja služb,
- ukrep je razumen in sorazmeren neplačilu,
- če do ukrepa zavrnitve zagotavljanja služb dejansko pride, je plačilo dolga hitro izvedeno, ker je dolžnik na to pripravljen in želi ukrep čim prej odpraviti.

K 150. členu

Za zagotovitev varnega, rednega in tekočega zračnega prometa je treba zagotoviti podatke in informacije, ki so pomembne za varnost zračnega prometa oz. letenja, in se objavljajo na način, ki je običajen v zračnem prometu. V skladu z mednarodnimi standardi in priporočeno prakso Priloge 15 k Čikaški konvenciji ter ob upoštevanju Uredbe Komisije (EU) št. 73/2010 z dne 26. januarja 2010 o zahtevah glede kakovosti letalskih podatkov in letalskih informacij za enotno evropsko nebo (UL L št. 23 z dne 27. 1. 2010, str. 6) se izdaja Zbornik letalskih informacij in druge letalske informacije (dodatki k AIP-om, NOTAM-i, zbirke predpoletnih informacij, letalske informativne okrožnice ter kontrolni sezname in sezname veljavnih NOTAM-ov).

Zahteve za izvajalce storitev, ki zagotavljajo te informacije, so torej podane s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

K 151. členu

Do ureditve nekaterih segmentov področja ATM/ANS s predpisi EU, kot je oblikovanje, določanje in vzdrževanje instrumentalnih postopkov za vzletanje in pristajanje zrakoplovov in drugih postopkov za vzletanje in pristajanje zrakoplovov na aerodromih, se za izvajanje mednarodnih standardov in priporočenih praks in navodil ICAO podajo določbe v tem zakonu. Določi se, da se agencija v skladu s svojimi regulatornimi pristojnostmi določi nadaljnje ureditve za izvajanje mednarodnih standardov, priporočenih praks in navodil ICAO.

K 152. členu

Do ureditve nekaterih segmentov področja ATM/ANS s predpisi EU, kot je izdelava, vzdrževanje in spreminjanje letalskih kart, se za izvajanje mednarodnih standardov in priporočenih praks in navodil ICAO podajo določbe v tem zakonu. Določi, da se agencija v skladu s svojimi regulatornimi pristojnostmi poda nadaljnje ureditve za izvajanje mednarodnih standardov, priporočenih praks in navodil ICAO.

K 153. členu

S predpisi EU so podane zahteve v zvezi s človeškimi dejavniki (stres, utrujenost, raspored dela) za osebje, ki dela pri izvajalcu storitev ATM/ANS (to so letalsko osebje - kontrolorji zračnega prometa, in strokovno osebje), in za izvajalca storitev ATM/ANS.

Zahteve glede kontrolorjev zračnega prometa v določbi določba ATS.OR.320 Sistem(-i) rasporeda dela kontrolorjev zračnega prometa izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/373 z dne 1. marca 2017 o skupnih zahtevah za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa/izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa in drugih funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa ter njihov nadzor, razveljavitvi Uredbe (ES) št. 482/2008, izvedbenih uredb (EU) št. 1034/2011, (EU) št. 1035/2011 in (EU) 2016/1377 ter spremembi Uredbe (EU) št. 677/2011 (UL L št. 62 z dne 8. 3. 2017, str. 1) med drugim določa: »Izvajalec službe kontrole zračnega prometa razvije, izvaja in spremlja sistem rasporeda dela, s katerim se na podlagi varne izmenjave delovnih obdobij in obdobij počitka obvladujejo tveganja za utrujenost kontrolorjev zračnega prometa pri delu.« Dosedanja možnost urejanja zahtev za kontrolorje zračnega prometa s predpisom ministra se ne določa več. S tem se razveljavi se Pravilnik o času dela in času počitka kontrolorjev zračnega prometa (Uradni list RS, št. 12/12).

Kljub temu, glede na razvoj izvajanja storitev ATM/ANS, se lahko pričakuje, da bo treba veljavne ureditve glede zahtev za strokovno osebje, ki opravlja dela pri izvajalcu storitev ATM/ANS, spremeniti ali dopolniti, za kar se daje pristojnost ministru, da predpiše čas dela in čas počitka strokovnega osebja, ki opravlja naloge pri izvajalcih storitev ATM/ANS.

Nadalje se v zakonu vzpostavi izjema od splošnega pravila po Zakonu o delovnih razmerjih (Uradni list RS, št. 21/13, 78/13 – popr., 47/15 – ZZSDT, 33/16 – PZ-F, 52/16 in 15/17 – odl. US)(v nadaljnjem besedilu: ZDR-1) (vsebovanega v 155. in 156 členu) glede obdobja, v katerem je potrebno osebju navigacijskih služb zagotavljati dnevni in tedenski počitek. Namreč, skladno z določbo 155. člena ZDR-1 je delavcu treba zagotavljati 12 oz. 11 ur počitka v obdobju 24 ur; skladno s tretjim odstavkom 156. člena ZDR-1 pa je minimalno trajanje tedenskega počitka potrebno upoštevati kot povprečje v obdobju 14 zaporednih dni. Ker pa določeni poklici oz. vrste dela terjajo več fleksibilnosti pri zagotavljanju

dnevni in tedenski počitki delavcev, je ZDR-1 v 158. členu predvidel izjemo od pravil, določenih v 155. in 156. členu. Skladno s 158. členom je tako dopustno, da se z zakonom (ali kolektivno pogodbo na ravni dejavnosti) lahko določi, da se dnevni in tedenski počitek računa oz. zagotavlja v daljšem obdobju, kot je predvideno s 155. in 156. členom ZDR-1, in sicer v časovnem obdobju, ki ne sme biti daljše od 6 mesecev. To npr. pomeni, da se tedenski počitek (v trajanju minimalno 24 neprekinjenih ur) lahko računa kot povprečje v obdobju 6 mesecev, in ne 14 dni (kot bi sicer veljalo po tretjem odstavku 156. čl. ZDR-1). Zakon torej izkorišča možnost, ki jo za določene vrste dela oz. poklice dopušča 158. člen ZDR-1 (kamor sodi tudi operativno osebje navigacijskih služb zračnega prometa), in bi tako določil, da je merodajno obdobje za zagotavljanje minimalnih dnevni in tedenski počitki 6 mesecev, oz. drugače rečeno, da se povprečje dnevni in tedenski počitki za operativno osebje navigacijskih služb zračnega prometa računa v obdobju 6 mesecev. Skladno z določbo 158. člena ZDR-1 se v zakonu določi, da se dnevni ali tedenski počitek operativnega osebja z izjemo kontrolorjev zračnega prometa v povprečnem minimalnem trajanju, kot je določen z zakonom, ki ureja delovna razmerja, zagotavlja v obdobju šestih mesecev. Na ta način bodo izvajalci storitev ATM/ANS lažje organizirali delovni proces za nemoteno zagotavljanje storitev, posledično se bo zmanjšala potreba po zaposlovanju dodatnega osebja, kar lahko ugodno vpliva na stroškovno učinkovitost izvajanja storitev ATM/ANS. Tako se določi, da se dnevni ali tedenski počitek strokovnega osebja, ki opravlja naloge pri izvajalcih storitev ATM/ANS, v povprečnem minimalnem trajanju, kot je določen z zakonom, ki ureja delovna razmerja, zagotavlja v obdobju šestih mesecev.

Določba glede omejitve delovne obveznosti kontrolorjev zračnega prometa je že obstoječa in se zgolj premika v vsebinsko ustrežnejši člen. Izrazje se prilagodi sodobni uporabi.

K 154. členu

Zaradi specifične narave dela je osebje, ki izvaja naloge vodenja in kontrole zračnega prometa, podvržena doseganju visokih standardov ICAO, ki so preneseni v kompleksne zahteve predpisov EU, ki določajo zahteve za kontrolorje zračnega prometa in izvajalce storitev ATM/ANS oz. izvajalce služb zračnega prometa (angl. air traffic services). Rekreativni dopust je eno od orodij izvajalca storitev za doseganje zahtev glede učinkovitosti osebja, preprečitev in ublažitev negativnih posledic stresa, in negativnih posledic utrujenosti kontrolorjev zračnega prometa, kot izhaja iz zahtev predpisov EU (Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/373) od 2.1. 2020 (določbe ATS.OR.300, ATS.OR.310, ATS.OR.315).

Strošek izvajanja tega člena nosi izvajalec storitev ATM/ANS oz. izvajalec služb zračnega prometa in sodi med upravičene stroške. Tako se določi, da kontrolorjem zračnega prometa pripada za ohranitev telesne in duševne kondicije do 11 delovnih dni posebnega dopusta na leto (rekreativni dopust), od tega pa sedem dni plačanega medicinsko programiranega rekreativnega dopusta na leto. Vsebina medicinsko programiranega dopusta, pogoji in način izrabe pravice do rekreativnega dopusta se uredi v programu, ki ga sprejme izvajalec oz. izvajalec služb zračnega prometa.

Agencija v okviru nadzora nad izvajanjem predpisov EU bo pregledovala tudi skladnost uveljavljene ureditve.

S temi določbami se uvaja ureditev, ki se razlikuje od dosedanje. Povod za spremembo so ugotovitve Računskega sodišča, ki je preverjalo učinkovitost ureditve področja izvajanja gospodarske javne službe navigacijskih služb zračnega prometa.

K 155. členu

Temeljni principi upravljanja zračnega prostora države morajo odražati evropske ureditve (ki temeljijo na mednarodnih standardih in priporočenih praksah ICAO) glede organizacije in uporabe zračnega prostora, da se doseže učinkovit in varen zračni prostor. Cilji učinkovitega upravljanja zračnega prostora so optimizacija delovanja sistema ATM/ANS, večja varnost, vključevanje vseh uporabnikov zračnega prostora v zračni prostor in možnosti vpeljevanja novih tehnologij v sistem ATM/ANS. Upravljanje zračnega prostora je v predpisih EU urejeno v pravnem okvirju enotnega evropskega neba, ki podaja zahteve glede ureditev v zračnem prostoru, pravila za prilagodljivo uporabo zračnega prostora, pravila za upravljanje pretoka zračnega prometa, pravila za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa, skupne zahteve za izvajalce storitev ATM/ANS in drugih funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa ter njihov nadzor.

Spremembe v zračnem prostoru, njegovi obliki (organizaciji in strukturi) je treba uveljavljati na učinkovit način, zato se daje pristojnost ministru, da sprejme odločitve (s sklepom) o obliki zračnega prostora ter razredih zračnega prostora (klasifikaciji zračnega prostora).

Kot oblikovanje zračnega prostora se lahko razume prostorsko (vertikalno in horizontalno) opredelitev delov zračnega prostora, uporabnike, katerim je ta zračni prostor lahko namenjen, določitev časovne komponente uporabe delov zračnega prostora, namen oziroma uporaba delov zračnega prostora, določitev posameznih struktur, ki so lahko trajne ali začasne, ter njihovo naravo (npr. D, P). V navezavi na obliko se določi tudi razrede zračnega prostora, torej klasifikacijo zračnega prostora.

Upravljanje zračnega prostora zahteva upravljanje zračnega prostora na treh ravneh, kot to določa Uredba Komisije (ES) št. 2150/2005 z dne 23. decembra 2005 o določitvi skupnih pravil za prilagodljivo uporabo zračnega prostora (UL L št. 342 z dne 24. 12. 2005, str. 20)(in slovenska Uredba o izvajanju Uredbe Komisije (ES) o določitvi skupnih pravil za prilagodljivo uporabo zračnega prostora (Uradni list RS, št. 81/13)). Pristojnost za določitev morebitnih podrobnejših zahtev za upravljanje zračnega prostora se naloži ministru, ob soglasju ministra, pristojnega za obrambo.

K 156. členu

Določbe tega člena določajo pogoje in okoliščine omejitev in prepovedi letenja zrakoplovov v delu ali celotnem zračnem prostoru Republike Slovenije, trajne ali začasne narave. Le Vlada ima možnost odločanja o omejitvi ali prepovedi letenja v celotnem zračnem prostoru RS. Pristojnost uporabe mehanizma omejitve ali prepovedi letenja zrakoplovov v delu zračnega prostora se določi poleg vladi še ministrstvu ter agenciji. Ob tem se določi razloge, na podlagi katerih se dodeli pristojnost. Zaradi narave pristojnosti preiskovalnega organa, se tudi njemu dodeli možnost uporabe mehanizma omejitve letenja v delu zračnega prostora iz razloga izvajanja svojih pristojnosti. Enako velja za razloge izvajanja službe iskanja in reševanja zrakoplova, kjer se pristojnost omejitve da neposredno izvajalcu nalog centra za koordinacijo (angl. RCC). Nadalje se pristojni službi zračnega prometa določi pristojnost omejitve letenja glede posameznega leta če to zahtevajo interesi varnosti leta določenega zrakoplova.

Določitev teh pristojnosti je skladna z mednarodni standardi, priporočenimi praksami in navodili ICAO.

Za skladnost izvedbe postopkov omejitve ali prepovedi letenja v delu zračnega prostora z ureditvami EU se poda zaveza k spoštovanju principov prilagodljive uporabe zračnega prostora, ki so določeni v pravnem okvirju enotnega evropskega neba, ki podaja zahteve za prilagodljivo uporabo zračnega prostora. Delna ali popolna prepoved uporabe zračnega prostora oziroma omejitev ali prepoved letenja zrakoplovov nad določenimi območji se objavi z na način, ki je običajen v zračnem prometu (to je objava v Zborniku letalskih informacij oziroma s sporočilom NOTAM). S tem se zagotovi ustrezna enotna informacija vsem uporabnikom zračnega prostora.

K 157. členu

Predpisi EU ter mednarodni standardi, priporočene prakse in navodila ICAO uvajajo obveznost držav članic, da zagotavljajo, redno posodablajo in dajejo na voljo uporabnikom elektronske podatke o terenu in ovirah za zračni promet, pa tudi o magnetni deklinaciji in njeni letni variaciji. V državah članicah EU je običajno, da država v ta namen dodeli pripravo konceptualnega in organizacijskega modela zagotavljanja geoinformacijskih oz. prostorskih podatkov usposobljeni in pooblaščenim javnim inštitucijam, katere pristojnost je tudi zagotavljanje, redno posodabljanje ter upravljanje geoinformacijskih podatkov, ki so pomembni za zračni promet. Takšna praksa se tako po svetu, kot tudi v Sloveniji že uporablja tudi za pomorske geoinformacijske podatke, ki zagotavljajo varnosti plovbe v pomorskem prometu, in je urejena v Pomorskem zakoniku.

K 158. členu

Zakon o geodetski dejavnosti (Uradni list RS, št. 77/10 in 61/17 – ZAIID) v 32. členu določa naloge Geodetskega inštituta Slovenije in mu daje pooblastilo, da izvaja razvojne in strokovno-tehnične naloge državne geodetske službe v skladu s programom dela Geodetskega inštituta Slovenije, ki je sestavni del letnega programa državne geodetske službe, in da se v programu dela Geodetskega inštituta Slovenije še posebej določijo naloge, ki jih ta opravlja na podlagi javnega pooblastila po tem zakonu.

Vlada Republike Slovenije redno letno sprejme Program dela državne geodetske službe za tekoče leto. V vsakoletni Programu dela se bo določilo tako tudi delo na področju geoinformacijske dejavnosti za potrebe civilnega letalstva. Ministrstvo je pristojno za nadzor dela Geodetskega inštituta Slovenije.

K 159. členu

Zakon opredeli naloge Geodetskega inštituta Slovenije. S tem se zagotovi redno in neprekinjeno upravljanje geoinformacijskih podatkov v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, in ob upoštevanju mednarodnih standardov, priporočenih praks in navodil ICAO.

K 160. členu

Na produktih oziroma avtorskih delih Geodetskega inštituta Slovenije ima avtorske pravice Republika Slovenija, oziroma izvajanje avtorskih pravic izvaja ministrstvo. Produkti te dejavnosti bodo javno dostopni, podatki pa bodo zahtevani s strani deležnikov v letalstvu. Produkti se bodo torej lahko distribuirali le po ustrezni odobritvi ministrstva.

K 161. členu

Digitalni podatki o terenu in ovirah (v nadaljnjem besedilu: podatki eTOD), ki se zagotavljajo v skladu z Uredbo o izvajanju Uredbe (EU) o zahtevah glede kakovosti letalskih podatkov in letalskih informacij za enotno evropsko nebo (Uradni list RS, št. 60/17), so prostorske informacije, ki se nanašajo na območje Republike Slovenije in so hranjene v imenu oseb javnega prava - ministrstva in agencije. Prostorske informacije ureja Zakon o infrastrukturi za prostorske informacije (Uradni list RS, št. 8/10 in 84/15; v nadaljnjem besedilu: ZIPI), ker pa gre v primeru podatkov eTOD za izvedene podatke, se zanje v skladu z drugim odstavkom 4. člena ZIPI, ta zakon ne uporablja. Podatki eTOD so namreč rezultat interpretacije, generalizacije in prilagoditve podatkovnih virov in evidenc, ki jih sistemsko zagotavlja država, ali pa so predmet posebnih terenskih meritev, ki evidentirajo teren ali konkretno oviro v skladu z specifikacijo eTOD; tj. rezultat meritve je prav tako interpretiran in generaliziran podatek.

Podatki eTOD spadajo med podatke, ki so pomembni za zagotavljanje letalske varnosti, in morajo biti skladni z mednarodnimi standardi in priporočili pod nadzorom pristojnih organov držav pogodbenice. Podatki eTOD zagotavljata ministrstvo in agencija in so s tem informacije javnega značaja po Zakonu o dostopu do informacij javnega značaja (Uradni list RS, št. 51/06 – uradno prečiščeno besedilo, 117/06 – ZDavP-2, 23/14, 50/14, 19/15 – odl. US, 102/15 in 7/18), saj izhajajo iz delovnega področja organa in so nastali v sodelovanju z drugimi organi in osebami. Zakon o dostopu do informacij javnega značaja določa, da so javni podatki prosto dostopni prosilcem, hkrati pa določa izjeme. Organ prosilcu zavrne zahtevo za javni dostop do podatkov, če drug zakon določa, da so podatki dostopni samo upravičenim osebam (šesti odstavek 6. člena).

Ker napačna uporaba ali interpretacija podatkov eTOD lahko privede do okoliščin, ki lahko vplivajo na zagotavljanje letalske varnosti, jih je treba zaščititi pred nepooblaščenno distribucijo in uporabo. Da se zagotovi zaščita podatkov, se podatke eTOD v tem zakonu opredeli kot podatke, ki so dostopni samo upravičenim subjektom. Opredeli se tudi evidence prosilcev za te podatke, s čimer je mogoč pregled nad tem, kdo je zaprosil za podatke in komu so bili izdani. Na ta način se ohranja sledljivost distribucije podatkov.

K 162. členu

Področje varovanje civilnega letalstva je namenjeno varstvu civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja. Varovanje pomeni kombinacijo ukrepov, osebja in materialnih virov, namenjenih varovanju v civilnem letalstvu pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ki ogrožajo varovanje civilnega letalstva.

Ta dejanja so npr. nasilje proti osebi v zrakoplovu med letom, če to dejanje lahko ogrozi varnost tega zrakoplova (npr. zajetje talcev); uničenje zrakoplova med obratovanjem ali povzročitev škode takemu zrakoplovu, zaradi česar postane nesposoben za let ali pa je lahko ogrožena njegova varnost med letom; namestitve v zrakoplov med obratovanjem naprave ali snovi, ki lahko zrakoplov uniči ali povzroči

škodo, zaradi česar ne more leteti, uničenje ali poškodovanje infrastrukturnih objektov, sistemov in sestavnih delov ATM/ANS ali vplivanja na njihovo delovanje, če tako dejanje lahko ogrozi varnost zrakoplova med letom; sporočanje informacij, za katere se ve, da so napačne, in s tem ogrožanje varnosti zrakoplova med letom; nezakonite in namerne uporabe kakšne naprave, snovi ali orožja; nasilna dejanja proti osebi na letališču, ki obratuje v mednarodnem in domačem civilnem zračnem prometu, in ki povzroča ali bi lahko povzročilo resno poškodbo ali smrt; uničenje ali resno poškodovanje zmogljivosti na letališču (infrastrukturnih objektov, naprav in sredstev ipd.), ki obratuje v mednarodnem in domačem civilnem zračnem prometu, ali zrakoplova, ki je na njem in ne obratuje, ali za prekinitev letaliških storitev, če katero od teh dejanj ogroža ali bi lahko ogrozilo varnost na tem letališču.

Področje je tako urejeno s predpisi Evropske unije in tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Osnovna uredba EU, ki ureja to področje, je Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002 (UL L št. 97 z dne 9. 4. 2008, str. 72), zadnjič spremenjena z Uredbo Komisije (EU) št. 18/2010 z dne 8. januarja 2010 o spremembi Uredbe (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta glede specifikacij za nacionalne programe za nadzor kakovosti na področju varovanja civilnega letalstva (UL L št. 7 z dne 12. 1. 2010, str. 3). V okviru ICAO mednarodne standarde določa Priloga 17 k Čikaški konvenciji.

Glede na številne dejavnike, ki lahko vplivajo na varovanje civilnega letalstva morajo pri pripravi in izvajanju ukrepov ter postopkov varovanja med seboj sodelovati državni organi, lastniki in obratovalci javnih mednarodnih letališč, izvajalci letaliških služb iz drugega odstavka 111. člena tega zakona ter subjekti iz tretjega odstavka 111. člena tega zakona na javnem mednarodnem letališču, letalski prevozniki, izvajalci storitev ATM/ANS ter vsi subjekti, ki morajo v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, izvajati ukrepe varovanja.

Ukrepi varovanja se izvajajo na javnih letališčih državnega pomena, v zrakoplovu, v objektih izvajalca storitev ATM/ANS in v objektih zunaj letališč, v katerih se izvajajo ukrepi varovanja, mora vsak ravnati v skladu s predpisi, programi varovanja civilnega letalstva in drugimi pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji s področja varovanja.

Če agencija oceni, npr. na podlagi ocene tveganja in drugih okoliščin, ki bi lahko vplivale na varnost civilnega letalstva, da je to potrebno, pa lahko uvede ukrepe varovanja tudi na letališčih, ki niso javna mednarodna letališča.

Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva določa osnovne standarde, vendar pa lahko vsaka država članica EU uporabi ukrepe, ki so strožji od skupnih osnovnih standardov. Pri tem ravna na osnovi ocene tveganja in skladno z zakonodajo EU. Ti ukrepi so ustrezni, objektivni, nediskriminatorni in sorazmerni tveganju, zaradi katerega se sprejemajo. O sprejetih ukrepih mora agencija obvestiti Komisijo čimprej po začetku njihove uporabe.

K 163. členu

Tako Priloga 17 k Čikaški konvenciji kot tudi Uredba (ES) št. 300/2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva določata, da države pogodbenice oziroma države članice EU sprejmejo ustrezne programe varovanja civilnega letalstva, kjer se opredelijo odgovornosti za izvajanje skupnih osnovnih standardov.

Glede na navedeno se pripravijo, uporabljajo in vzdržujejo programi varovanja civilnega letalstva za Republiko Slovenijo (nacionalni program varovanja v civilnem letalstvu Republike Slovenije), za vsako javno mednarodno letališče, za vsakega letalskega prevoznika in operatorja, za vsakega izvajalca storitev ATM/ANS in za subjekte, ki uporabljajo standarde s področja varovanja v skladu s predpisi Evropske unije in tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

Glede na to, da je varovanje civilnega letalstva namenjeno preprečevanju kaznivih dejanj nezakonitega vmešavanja, programi varovanja civilnega letalstva ne morejo biti javni dokumenti in zanje ne veljajo določbe predpisov, ki urejajo informacije javnega značaja.

K 164. členu

Člen določa pravno podlago, da vlada na predlog ministra sprejme Nacionalni program varovanja v civilnem letalstvu Republike Slovenije in Nacionalni program za nadzor kakovosti na področju varovanja civilnega letalstva. Člen je pripravljen na podlagi predpisa EU glede varovanja, ki določa, da vsaka država članica pripravi, uporablja in vzdržuje tako nacionalni program varovanja v civilnem letalstvu kot tudi nacionalni program za nadzor kakovosti.

Vsi ostali programi varovanja (t.j. program varovanja javnega mednarodnega letališča, operatorja, izvajalca storitev ATM/ANS, subjekta) morajo biti v skladu z navedenim nacionalnim programom varovanja.

Člen tudi določa, da je za usklajevanje in spremljanje izvajanja nacionalnega programa varovanja pristojno ministrstvo.

K 165. členu

Člen določa, da agencija odobri program varovanja javnega mednarodnega letališča, predlog pripravi obratovalce letališča, ki ga slednji predhodno uskladi z operatorjem aerodroma, če ta obstaja skladno s predpisi EU, in upravljalcem ali upravljalci letališke infrastrukture, če je na aerodromu več operatorjev aerodroma.

Varnostna navodila in prepovedi, ki izhajajo iz navedenega programa mora obratovalce javnega letališča državnega pomena mora na primeren način objaviti.

K 166. členu

Predpisi EU določajo, da vsak letalski prevoznik pripravi, uporablja in vzdržuje program varovanja letalskega prevoznika, kjer so opisane metode in postopki, ki jih mora letalski prevoznik upoštevati zaradi skladnosti s to uredbo in z nacionalnim programom varovanja v civilnem letalstvu države članice, iz katere opravlja storitve.

Skladno s navedeno zahtevo predpisa EU, člen določa, da agencija odobri program varovanja operatorja, ki ima AOC, ki mu ga izda agencija.

Člen tudi določa, da ne glede na prvi odstavek tega člena mora biti program varovanja operatorja, ki ima AOC, ki mu ga izda agencija, usklajen tudi s programi varovanja letališč v državah, v katere opravlja mednarodni redni zračni prevoz. Vsaka država pogodbenica Čikaške konvencije ima namreč svoje nacionalne predpise, s katerimi zagotavlja skladnost z mednarodnimi standardi.

Operator mora varnostna navodila in prepovedi objaviti na primeren način.

Nadalje člen določa, da mora tuji operator, ki opravlja mednarodni zračni promet v Republiko Slovenijo, iz Republike Slovenije ali preko njenega ozemlja, uskladiti svoj program varovanja s programi varovanja javnih letališč državnega pomena, če mednarodna pogodba, ki zavezujejo Republiko Slovenijo, ne določa drugače. Tako dvostranski sporazumi o zračnem prometu kot tudi EU celostni sporazumi o zračnem prometu vsebujejo določbe glede varovanja civilnega letalstva. Če tretja država v zvezi z leti z letališča v državi članici v to tretjo državo ali čeznjo zahteva ukrepe, in če se ti ukrepi razlikujejo od skupnih osnovnih standardov, določenih s predpisi EU, pa država članica uradno obvesti Evropsko komisijo o ukrepi.

Nadalje člen določa, da agencija lahko od operatorjev, ki izvajajo operacije splošnega letalstva, ki uporabljajo zrakoplove z največjo vzletno maso več kot 5700 kg, zahteva, da vzpostavijo, izvajajo in vzdržujejo v pisni obliki program varovanja, ki mora biti skladen z nacionalnim programom varovanja civilnega letalstva Republike Slovenije. Priloga 17 k Čikaški konvenciji državam pogodbenicam priporoča, da ustrezne programe varovanja vzpostavijo, izvajajo in vzdržujejo tudi operatorji, ki ne

izvajajo mednarodnega zračnega prevoza. Člen tako določa, da agencija slednje zahteva, če oceni, da je to potrebno (npr. na podlagi ocene tveganja in drugih okoliščin, ki bi lahko vplivale na varnost civilnega letalstva).

K 167. členu

Člen določa, da za zagotovitev varovanja civilnega letalstva tudi izvajalec storitev ATM/ANS pripravi program varovanja, ki ga odobri agencija. Varnostna navodila in prepovedi mora izvajalec storitev ATM/ANS na primeren način objaviti.

K 168. členu

Člen določa, da program subjekta, ki uporablja standarde s področja varovanja, odobri agencija. Navedeni subjekt mora na primeren način objaviti varnostna navodila in prepovedi. Na podlagi predpisov EU namreč »subjekt« pomeni osebo, organizacijo ali podjetje, ki ni operator. Vsak subjekt, ki mora v okviru nacionalnega programa varovanja v civilnem letalstvu namreč uporabljati standarde s področja varovanja v letalstvu, mora pripraviti, uporabljati in vzdrževati program varovanja.

K 169. členu

Člen določa pravno podlago, da vlada na predlog ministra sprejme Nacionalni program usposabljanja za varovanje civilnega letalstva Republike Slovenije. Ustrezno usposabljanje je namreč eden izmed ukrepov za preprečitev dejanj nezakonitega vmešavanja med letom.

Člen nadalje daje pravno podlago za področne programe usposabljanja obratovalcev javnega mednarodnega letališča, operatorja, izvajalca storitev ATM/ANS in subjekta, ki izvaja standarde s področja varovanja. Naveden področne programe usposabljanja odobri agencija, pod pogojem, da so v skladu s predpisi Evropske unije in tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

Nadalje člen določa pravno podlago, da agencija izda pooblastilo izvajalcu usposabljanja, ki izvaja usposabljanja na področju varovanja civilnega letalstva. Če agencija ugotovi, da izvajalec usposabljanj ne izpolnjuje predpisanih pogojev, agencija z odločbo razveljavi, začasno ukine ali omeji delo izvajalcu usposabljanja.

K 170. členu

Člen določa pravno podlago, da vlada na predlog ministra ustanovi Svet Republike Slovenije za varovanje civilnega letalstva. Naloga sveta je skrb za usklajeno delovanje in predvsem skrb za celovito pripravo ukrepov, saj se varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja zagotavlja v okviru več ministrstev in njihovih organov, različnih služb, agencij in drugih organizacij, ki pripravljajo in izvajajo različne vidike varovanja ali so za to odgovorne (npr. MNZ, Policija, MORS, agencija).

Za pripravo ukrepov za usklajeno delovanje različnih družb, služb, agencij in drugih organizacij, ki pripravljajo in izvajajo različne vidike varovanja, ali so za to odgovorne, in za usklajevanje dejavnosti v zvezi z varovanjem, na javnih letališčih državnega pomena ustanovi obratovalec letališča Letališki svet za varovanje civilnega letalstva.

K 171. členu

Člen določa, da morajo biti na javnem mednarodnem letališču zagotovljene ustrezne površine, prostori in oprema za varnostne preglede zrakoplovov, vozil, potnikov, prtljage, tovora in pošte, oseb in njihovih osebnih predmetov, zalog za oskrbo med letom ter zalog za oskrbo na letališču, določeni morajo biti tudi javni deli, nadzorovani deli, varnostna območja omejenega gibanja, kritični deli varnostnih območij omejenega gibanja in, če je potrebno, tudi druga varnostno pomembna območja.

Obratovalec javnega mednarodnega letališča oziroma njegovega dela, ki zagotavlja in obratuje manevrske površine in ploščadi, potniški ali tovorni terminal aerodroma, mora na teh površinah oziroma v terminalu skladno s programi varovanja zagotoviti tehnično-tehnološke pogoje varovanja. Osnovno

varnostno preverjanje zrakoplova in varnostno preiskavo zrakoplova zagotavlja letalski prevoznik ali operator, ki tudi zagotavlja opremo, potrebno za njihovo izvajanje. Posebne varnostne preglede in ukrepe opravljajo zasebne službe za varovanje na javnem mednarodnem letališču. Dosedanja ureditev v zakonu je določala, da slednje zagotavljala Policija, čeprav skladno s predpisi EU ustrezne službe varovanja zagotavlja javno mednarodno letališče (z zasebnimi službami za varovanje).

Nadalje člen določa, če agencija ugotovi, da varovanje iz tega člena ni zagotovljeno v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva ter letalskimi varnostnimi programi in drugimi pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji s področja varovanja, lahko minister, pristojen za notranje zadeve, na predlog in v soglasju z ministrom odredi policijsko varovanje do odprave pomanjkljivosti. S tem nastali stroški bremenijo tistega, ki bi moral zagotoviti izvajanje teh nalog.

Člen tudi določa, da se za zagotovitev varovanja civilnega letalstva z nacionalnim programom varovanja v civilnem letalstvu in programom varovanja javnega letališča državnega pomena določijo javni deli letališča, nadzorovani deli letališča, varnostna območja omejenega gibanja, kritični deli varnostnega območja omejenega gibanja in druga varnostno pomembna območja letališča.

K 172. členu

Člen določa, da se smejo na nadzorovanih delih javnega mednarodnega letališča, varnostnih območjih omejenega gibanja, kritičnih delih varnostnega območja omejenega gibanja in, če so določena, drugih varnostno pomembnih območjih javnega mednarodnega letališča ter v objektih izvajalca storitev ATM/ANS, ki so opredeljeni v programih varovanja civilnega letalstva, gibati in zadrževati samo tiste osebe, ki opravljajo službena opravila in imajo za to ustrezna dovoljenja za gibanje in zadrževanje.

Ta zakon prenaša pristojnost za izdajo dovoljenj za gibanje z agencije na ministrstvo, pristojno za notranje zadeve (policija). Policija je namreč opravljala to nalogo do leta 2006, ko je bila naloga s spremembo Zakona o letalstvu prenesena na takratno na Upravo RS za civilno letalstvo, ki je bila takrat organ v sestavi Ministrstva za promet RS. Praksa je pokazala, da taka odločitev ni primerna in predvsem ni učinkovita. Prav tako je v večini primerljivih držav pristojnost policije, da izda dovoljenja za gibanje.

Pred izdajo dovoljenja za gibanje ministrstvo, pristojno za notranje zadeve, s soglasjem prosilca opravi preverjanje preteklosti prosilca in na podlagi dobljenih podatkov izdela oceno primernosti prosilca za gibanje in zadrževanje na aerodromu ter v objektu izvajalca ATM/ANS brez spremstva.

Člen posebej določa, kateri osebni podatki se obdelujejo za varnostno preverjanje prosilca za izdajo dovoljenja za gibanje. Podrobni življenjepis prosilca za izdajo dovoljenja za gibanje je prav tako nadalje določen. Zakon nalaga pristojnost vladi, da predpiše način izdaje dovoljenja za gibanje in obvezne vsebine obrazloženega predloga.

Člen tudi določa, da za gibanje uslužbencem policije, Slovenske obveščevalno-varnostne agencije in ministrstva, pristojnega za obrambo, ter osebam, ki so v skladu s predpisi o tajnih podatkih pridobile dovoljenje za dostop do tajnih podatkov, dovoljenje izda agencija le na podlagi zaprosila in mnenja predlagatelja.

K 173. členu

Člen taksativno določa razloge in postopek agencije, zaradi katerih se zavrne vloga za izdajo dovoljenja za gibanje, se imetniku odvzame izdano dovoljenje ali se začasno zadrži izvajanje pravic iz izdanega dovoljenja.

K 174. členu

Člen določa, da je na javnem mednarodnem letališču splošno nošenje orožja in prepovedanih predmetov prepovedano. Orožje in prepovedane predmete smejo imeti in nositi orožje in prepovedane predmete le policisti in pooblaščenec uradne osebe carinske službe. Pooblaščenec osebe Slovenske varnostno-obveščevalne agencije in obveščevalno-varnostne službe ministrstva, pristojnega za obrambo, pa smejo imeti in nositi le kratkocevno orožje praviloma tako, da ni vidno.

Člen daje tudi pravno podlago, da na predlog ministra vlada določi izjeme in posebnosti nošenja in uporabe orožja ter prevoza orožja in prepovedanih predmetov na javnem letališču državnega pomena, če to dopuščajo drugi predpisi in je to potrebno zaradi zagotavljanja varnosti.

K 175. členu

Kot enega izmed ukrepov varovanja civilnega letalstva med letom standardi in priporočene prakse ICAO (Priloga 17) in predpis EU omogočajo, da vsaka država pogodbenica Čikaške konvencije oz. država članica EU odloči za uporabo častnikov za varovanje med letom na zrakoplovih, registriranih v tej državi članici, in za lete letalskih prevoznikov, ki jim je podelila licenco. Tako je v skladu z odstavkom 4.7.7 Priloge 17 k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu treba zagotoviti, da so ti častniki posebej izbrani in usposobljeni vladni uslužbenci za upoštevanje zahtevanih vidikov varovanja in varnosti na krovu zrakoplova.

Uredba (ES) št. 300/2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva definira, da »častnik za varovanje med letom« pomeni osebo, ki jo zaposli država, da potuje na zrakoplovu letalskega prevoznika, ki mu je podelila licenco, z namenom zaščite tega zrakoplova in oseb, ki so na njem, pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ki ogrožajo varovanje leta.

Člen tako določa pravno podlago, da ministrstvo, pristojno za notranje zadeve, določi osebo kot častnika za varovanje med letom (angl. in-flight security officer, IFSO), da potuje na zrakoplovu operatorja/letalskega prevoznika, ki mu je podelila licenco (operativno licenco/AOC), z namenom zaščite tega zrakoplova in oseb, ki so na njem, pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ki ogrožajo varnost leta.

Ker ima skladno z 66. in 67. členom zakona vodja zrakoplova naloge in pristojnost vzdrževanja reda, da se zagotovi varnost leta, je potrebno urediti tudi razmerje pooblastil. Člen tako daje pravno podlago, da minister izda predpise o pooblastilih častnika za varovanje med letom v povezavi s pooblastili, ki jih ima vodja zrakoplova.

K 176. členu

Na področju olajšav v zračnem prevozu so vključene spremembe v trenutnem 134. členu Zakona o letalstvu (drugi, tretji in četrti odstavek). Gre za terminološko ureditev in določitev, na katerih letališčih se ustanovijo letališke komisije. Poleg tega je določena pristojnost vlade za ustanovitev komisije za olajšave v zračnem prevozu.

K 177. členu

Zagotavljanje službe iskanja in reševanja zrakoplovov je obveznost države ki izvirajo iz članstva v ICAO in s tem Čikaške konvencije. Mednarodni standardi, priporočene prakse ter navodila ICAO podajajo zahteve za zagotavljanje te službe. Zakon uredi izvajanje službe na način, da se uporabijo že uveljavljene ureditve v sistemu zaščite in reševanja in dobre prakse pri izvajanju nalog službe iskanja in reševanja zrakoplovov v Sloveniji do sedaj.

Za celovito ureditev urejanja izvajanja službe iskanja in reševanja zrakoplovov je treba zagotoviti, da je zakonska podlaga le v enem, krovnem zakonu. Izvajanje službe iskanja in reševanja zrakoplovov je obveznost države v skladu s Čikaško konvencijo, ki ne predpostavlja ključne vloge izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, pač pa njegovo sodelovanje s službami, ki jih izvaja. Zato se določbe umestijo le v zakon o letalstvu in brišejo določbe v zakonu, ki ureja zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa. V zakon, ki ureja letalstvo, se smiselno prenesejo potrebni del določb – da pri izvajanju službe sodelujejo ministrstva ter tudi izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa. Prenese se tudi določba zakona, ki ureja zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa, da se na podlagi strokovne analize ugotovi možnost smotrnejšega in kvalitetnejšega izvajanja službe iskanja in reševanja zrakoplovov v okviru izvajalca služb zračnega prometa, lahko vlada v celoti ali deloma nanj prenese izvajanje te službe. Taka določba je nujna glede na morebitne ugotovitve strokovne analize.

Zakon nadalje po obveznost sodelovanja lastnik zrakoplova, operatorja, vodje zrakoplova ali operator aerodroma pri iskanju in reševanju zrakoplova. S tem se omogoči najširša možna podpora sistemu izvajanja te službe.

K 178. členu

Ta člen določa možnost, da vlada lahko zahteva povrnitev stroškov preiskave od osebe, za katero je pristojni organ nesporno ugotovil namerno povzročitev nesreče ali incidenta, oziroma povzročitev nesreče ali incidenta iz hude malomarnosti in, da pravica do povrnitve stroškov preiskave zastara po preteku dveh let od pravnomočnosti sodne odločbe ali dokončnosti odločbe upravnega organa. Lastnik zrakoplova nosi stroške reševanja zrakoplova ali odstranjevanja razbitin.

K 179. členu

Ta člen določa, da se preiskava v zvezi z varnostjo izvaja v skladu s predpisi Evropske unije in tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva. Temeljni cilj preiskave v zvezi z varnostjo je izboljšanje varnosti letenja ter da se preiskava v zvezi z varnostjo po tem zakonu ne more nanašati na ugotavljanje krivde ali odgovornosti. Preiskave v zvezi z varnostjo nesreč in resnih incidentov vodi preiskovalni organ.

Preiskovalni organ je organiziran kot samostojna organizacijska enota pri ministrstvu in zadolžen za vodenje preiskav v zvezi z varnostjo. Preiskovalni organ mora biti funkcijsko neodvisen od letalskih upravnih organov, ki zagotavljajo izvajanja strokovnih in upravnih nalog, ki se nanašajo na: plovnost, certificiranje, letalske operacije, vzdrževanje, licenciranje, ATM/ANS ter na letališke dejavnosti. Neodvisen mora biti tudi od ostalih organov in subjektov, katerih interesi bi lahko bili v nasprotju z nalogami in pooblastili preiskovalnega organa. Izvaja lahko tudi naloge povezane z zbiranjem in analizo podatkov ter druge naloge, povezane z varnostjo letenja, zlasti za zmanjšanje tveganj v letalstvu ter preprečevanje nesreč in incidentov, če te naloge ne vplivajo na neodvisnost preiskovalnega organa. Preiskovalnemu organu mora biti zagotovljena možnost, da ima dovolj finančnih sredstev za izvedbo zahtevanih nalog. Vodja in preiskovalci preiskovalnega organa pridobijo položaj, ki jim daje potrebna jamstva za neodvisnost. Preiskovalni organ mora stalno vzdrževati potrebno izurjenost in informiranost, spremljati in analizirati izvajanje različnih nalog oziroma dejavnosti na področju letalstva ter izdajati ustrezna varnostna priporočila.

K 180. členu

Ta člen določa, da vlada imenuje vodjo preiskovalnega organa oziroma v primeru multimodalnega organa, vodjo letalskega oddelka, in preiskovalce. Člen skladno z Uredbo EU 996/2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu določa, da mora biti v primeru vzpostavljenega multimodalnega organa zagotovljen vodja letalskega oddelka, s čimer se zagotavljajo osnovna načela vodenja preiskav letalskih nesreč in incidentov.

Člen določa pogoje glede izobrazbe, usposobljenosti in delovnih izkušenj vodje preiskovalnega organa in preiskovalcev.

Določa se, da vodja preiskovalnega organa imenuje komisijo za preiskavo v zvezi z varnostjo in sestavo te komisije (glavni preiskovalec, eden ali več preiskovalcev, drugi strokovnjaki). Če vodja preiskovalnega organa tako presodi, lahko v komisijo imenuje samo glavnega preiskovalca in, če je potrebno, druge strokovnjake.

Komisija je pri preiskavi letalske nesreče in incidentov samostojna in neodvisna. Ravno tako se določa, da morajo drugi organi in udeleženci v nesreči komisiji omogočiti dostop do potrebnih operativnih, tehničnih in pravnih ugotovitev za določeno preiskavo. Vodji preiskovalnega organa lahko, na podlagi njegovega predhodnega zaprosila, za pomoč pri preiskavi dogodka pomagajo domači in tuji strokovnjaki, ki so usposobljeni za preiskovanje letalskih nesreč in incidentov.

Vojaški preiskovalni organ vodi preiskave nesreč in incidentov zrakoplovov, vpisanih v register vojaških zrakoplovov, in tujih vojaških zrakoplovov na ozemlju oziroma v zračnem prostoru Republike Slovenije. Ta preiskovalni organ mora biti funkcionalno neodvisen od ostalih organov in subjektov, katerih interesi

bi lahko bili v nasprotju z nalogami in pooblastili preiskovalnega organa. V teh primerih je določena možnost sodelovanja opazovalca iz civilnega preiskovalnega organa, ki je lahko prisoten pri vseh preiskovalnih dejanjih in se lahko seznanji z vsemi ugotovitvami preiskave, tudi s tajnimi podatki, če za to izpolnjuje predpisane pogoje. Zahteve za osebje vojaškega preiskovalnega organa in osebje vojaškega letalskega nadzornega organa so enake.

Za preiskavo nesreče ali incidenta civilnega zrakoplova, pri kateri je udeležen tudi vojaški zrakoplov, je pristojen preiskovalni organ. V tem primeru se v komisijo za preiskavo v zvezi z varnostjo lahko imenuje tudi član iz ministrstva, pristojnega za obrambo. To pomeni, da v primeru letalske nesreče ali incidenta, v kateri sta udeležena civilni in vojaški zrakoplov, preiskava tega dogodka poteka po predpisih, ki urejajo civilno letalstvo.

K 181. členu

Ta člen določa izjeme glede sklenitve delovnega razmerja za vodjo in preiskovalce. Določeno je, da mora oseba, ki ob sklenitvi delovnega razmerja ni strokovno usposobljena izpolniti predpisane pogoje iz tretje alineje drugega odstavka ter tretje alineje tretjega odstavka 180. člena za preiskovanje letalskih nesreč in incidentov, izpolniti predpisane pogoje najkasneje v 24 mesecih od dneva zaposlitve.

Taka oseba lahko v času od zaposlitve do usposobitve opravlja izključno posamezna strokovna dejanja (kot na primer pripravo analiz, informacij, pomoč pri preiskavi ipd.). Na ta način je omogočeno neprekinjeno delovanje neodvisnega preiskovalnega organa v primeru upokojitev, odpovedi delovnega razmerja in drugih podobnih primerih.

K 182. členu

Ta člen določa, da minister, na predlog preiskovalnega organa, določi program strokovnega usposabljanja na področju preiskav v zvezi z varnostjo, postopek preverjanja strokovne usposobljenosti in priznavanja opravljenih usposabljanj, vzdrževanje strokovne usposobljenosti, veljavnost dokazil o usposabljanjih in druga vprašanja, povezana s strokovnim usposabljanjem.

K 183. členu

Člen določa, da preiskovalni organ za izvajanje svojih nalog sklepa dogovore z drugimi pristojnimi organi. Namreč, v primeru letalske nesreče ali incidenta se dogodek presoja v okviru pristojnosti različnih organov, kot so npr. policija, tožilstvo, sodišče (kazensko, civilno). Za potrebe preiskave je potrebno zagotoviti sodelovanje med pristojnimi organi, in sicer tako, da se zagotovi osnovne principe dela in spoštovanje načel vsakega samostojnega organa.

K 184. členu

Glavni preiskovalec ima pooblastila, kot so določena s predpisi Evropske unije - Uredba (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES (UL L št. 295 z dne 12. 11. 2010, str. 35). Poleg tega se glavnemu preiskovalcu podeli posebno pooblastilo za začasni odvzem vozila, plovila ali zrakoplova za potrebe vodenja preiskave v zvezi z varnostjo proti ustreznemu nadomestilu, o čemer se izda potrdilo.

Ravno tako se določa, da vlada izda predpise o preiskavi v zvezi z varnostjo, delu preiskovalnega organa in zagotavljanje logistične podpore preiskovalnemu organu.

K 185. členu

Ta člen določa, da se najdeni zrakoplov in stvari, ki se v zrakoplovu prevažajo, ali karkoli, kar spada k temu zrakoplovu ali stvari za katere obstaja sum, da bi lahko bile vzrok letalske nesreče, ne smejo odstraniti ali premestiti brez dovoljenja glavnega preiskovalca, razen, če je to potrebno za rešitev človeškega življenja ali iz drugih izjemnih razlogov. Ravno tako je določeno, da mora vsak o najdbi takoj obvestiti policijo, preiskovalni organ ali komisijo, ki ima pravico te stvari odvzeti v korist preiskave.

K 186. členu

Ta člen določa, da lahko preiskovalni organ obvesti javnost o preiskavi v zvezi z varnostjo v sodelovanju z ministrom in da mora objaviti končno poročilo o preiskavi v zvezi z varnostjo na način, da je dostopno javnosti.

K 187. členu

Preiskava v zvezi z varnostjo se lahko s strani preiskovalnega organa obnovi kadarkoli, če se pridobi nove dokaze ali ugotovitve. Namen obnove postopka preiskave v zvezi z varnostjo je oblikovanje novih oziroma dodatnih spoznanj o varnosti.

K 188. členu

Zakon določi razmejitve pristojnosti nadzora v civilnem letalstvu med dva pristojna organa: ministrstvo, in agencijo. Ministrstvo je pristojno za odločanje v upravnih zadevah, letalski nadzor, ter prekrškovne postopke v vezi z letalskimi predpisi, ki se nanašajo na dostop do letalskih prog, obveznosti javnih služb in določanje cen v zračnem prevozu, prevoz v mednarodnem zračnem prometu, dostop do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih, dodeljevanje slotov na letališčih, varovanje civilnega letalstva.

Ministrstvo ima pristojnosti na področju organizacije in uporabe zračnega prostora v obsegu, kot to določa ta zakon.

Kot obveznost javnih služb iz tega člena se razume npr. obveznost izvajanja javne službe obratovanja letališča.

K 189. členu

Določijo se pristojnosti agencije. Agencija je pristojna za odločanje v upravnih zadevah, letalski nadzor ter prekrškovne postopke v zvezi z letalskimi predpisi, ki se nanašajo na varnost letenja, register zrakoplovov, plovnost zrakoplovov in vpliv na okolje, letalsko in strokovno osebje, letalske operacije in letalske dejavnosti ter prevoz nevarnega blaga, letališča in vzletišča, izvajanje storitev ATM/ANS, varovanje in olajšave, operativno licenco, druge naloge nadzora varnosti, določene s predpisi Evropske unije in tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, razen nadzora nad izvajanjem letalskih predpisov in prekrškovnih postopkov, ki jih organi Evropske unije izvajajo neposredno.

Ministrstvo ima pristojnosti na področju organizacije in uporabe zračnega prostora v obsegu, kot to določa ta zakon.

V skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, agencija sodeluje tudi v mednarodnih zadevah in z mednarodnimi organizacijami s področja civilnega letalstva.

K 190. členu

Člen določa tudi druge organe nadzora. Tako Ministrstvo in agencija zagotovita potrebne pogoje za izvajanje nadzora, ki ga v skladu s predpisi, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, opravljajo pristojni organi Evropske unije. Ministrstvo in agencija lahko dovolita tudi posebne oblike nadzora, ki ga v skladu z uveljavljeno mednarodno prakso izvajajo ICAO in ECAC ter o tem skleneta potrebne pisne dogovore. Subjekti, pri katerih se izvaja tak nadzor, morajo omogočiti nemoteno izvajanje nadzora v skladu z dogovorom.

K 191. členu

Osnovna uredba omogoča državam članicam, da lahko zaprosijo Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) ali drugo državo članico, da opravlja naloge certificiranja in nadzora, za katero koli ali vse fizične in pravne osebe, zrakoplove, opremo aerodroma za zagotavljanje varnosti, sisteme ATM/ANS in sestavne dele ATM/ANS, naprave za simulacijo letenja in aerodrome, za katere je pristojna

Republika Slovenija. Gre za prenos odgovornosti izvajanja vseh ali samo posameznih nalog. Podrobnosti prenosa že določa osnovna uredba v 64. členu.

Namen prenosa odgovornosti je v partnerskem sodelovanju med EASO in pristojnimi nacionalni organi, da bi se izboljšalo odkrivanje nevarnih razmer in bi se po potrebi sprejeli sanacijski ukrepi. Države članice morajo namreč imeti možnost, da druga na drugo ali na EASO prenesejo odgovornosti iz osnovne uredbe v zvezi s certificiranjem, nadzorom in izvrševanjem, zlasti kadar je to potrebno za večjo varnost in učinkovitejšo uporabo sredstev. Tak prenos mora biti prostovoljen, do njega bi lahko prišlo le na podlagi zadostnih zagotovil, da se te naloge lahko opravijo učinkovito, in bi se glede na tesno povezanost med certificiranjem, nadzorom in izvrševanjem moral nujno nanašati na vse odgovornosti v zvezi s pravno ali fizično osebo, zrakoplovom, opremo, aerodromom, sistemom ATM/ANS ali sestavnim delom ATM/ANS, ki jih zadeva prenos. Prenos odgovornosti mora temeljiti na medsebojnem soglasju, možnosti preklica prenosa in sklenitvi dogovorov o podrobnostih, potrebnih za zagotovitev nemotenega prehoda in neprekinjenega učinkovitega izvajanja zadevnih nalog. Pri sklenitvi teh podrobnih dogovorov bi bilo treba ustrezno upoštevati stališča in zakonite interese zadevnih pravnih ali fizičnih oseb, po potrebi pa tudi stališča EASE.

Po takem prenosu odgovornosti na drugo državo članico bi pristojni nacionalni organ države članice, ki je ugodila prošnji za prenos, moral postati pristojni organ, s tem pa prevzeti vsa pooblastila in odgovornosti glede zadevnih pravnih ali fizičnih oseb, kot je določeno v tej uredbi, v delegiranih in izvedbenih aktih, sprejetih na podlagi te uredbe, in v nacionalnem pravu države članice, ki je ugodila prošnji. Prenos v zvezi z izvrševanjem bi moral zadevati le odločitve in ukrepe, povezane z nalogami na področju certificiranja in nadzora, ki so bile prenesene na pristojni nacionalni organ države članice, ki je ugodila prošnji. Navedene odločitve in ukrepe bi morala pregledati nacionalna sodišča države članice, ki je ugodila prošnji, v skladu z nacionalnim pravom navedene države članice. Mogoče je, da se bo država članica, ki je ugodila prošnji, štela za odgovorno za opravljanje zadevnih nalog. Prenos ne bi smel vplivati na nobeno drugo odgovornost države članice prosilke v zvezi z izvrševanjem.

Možnost prenosa odgovornosti za naloge v zvezi s certificiranjem, nadzorom in izvrševanjem iz osnovne uredbe na EASO ali drugo državo članico ne posega v pravice in obveznosti, ki jih imajo države članice na podlagi Čikaške konvencije. Zato ostaja odgovornost države članice prosilke, ki jo ima na podlagi Čikaške konvencije, nespremenjena, kljub temu, da tak prenos pomeni prenos odgovornosti na EASO ali drugo državo članico za namene prava Unije.

K 192. členu

Pri izvajanju certifikacijskih nalog na področju letalstva si lahko agencija pomaga tudi z usposobljenimi subjekti. To možnost izrecno dovoljujejo skupni predpisi na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu (osnovna uredba), kjer je še določeno, da lahko nacionalni letalski organ dodeli posebne naloge certificiranja usposobljenim objektom in nad njimi izvaja nadzor. Ker ti subjekti niso državni organi, imajo pa lahko pravico, da sodelujejo pri izvajanju upravnih nalog, se s tem zakonom določa, da se jim ta pravica podeli na temelju javnega pooblastila. Zakon tudi določa, da so predmet javnega pooblastila posamezne strokovne naloge na področju certificiranja in ne tudi odločanje v teh postopkih. Te strokovne naloge predstavljajo posamezna dejanja v postopku pred izdajo odločbe, ki jo izda agencija. Pomenijo zlasti ugotavljanje dejstev in okoliščin, ki so pomembna za odločitev, za kar pa so potrebna posebna strokovna znanja in izkušnje, s katerimi razpolagajo te strokovne organizacije.

Pogoji, ki jih mora izpolnjevati strokovna organizacija za pridobitev javnega pooblastila, izhajajo neposredno iz zakonodaje Evropske unije. V tretjem odstavku tega člena se ureja tudi postopek podelitve javnega pooblastila, kadar je za opravljanje določene strokovne naloge zainteresiranih več kot ena oseba. Zakon o državni upravi (Zakon o državni upravi (Uradni list RS, št. 113/05 – uradno prečiščeno besedilo, 89/07 – odl. US, 126/07 – ZUP-E, 48/09, 8/10 – ZUP-G, 8/12 – ZVRS-F, 21/12, 47/13, 12/14, 90/14 in 51/16) za te primere predpisuje postopek javnega razpisa, vendar pa ne določa po katerih pravilih se izvede. S tem zakonom se zato določa, da se postopek javnega razpisa izvede ob smiselni uporabi pravil javnega naročanja. Ker pa mora o izbiri nosilca javnega pooblastila odločiti agencija z upravno odločbo, torej v upravnem postopku, je posebej tudi določeno, da se javni razpis in ocenjevanje ne štejeta za del upravnega postopka, saj določbe zakona, ki ureja splošni upravni postopek niso namenjene in prilagojene konkurenčnim postopkom. Pritožba je zaradi zahteve po hitrosti

postopka izbire nosilca javnega pooblastila izključena, je pa pravno varstvo neizbranih kandidatov zoper odločbo agencije zagotovljeno v upravnem sporu.

V skladu z zahtevami skupnih predpisov na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu (osnovna uredba) mora agencija izvajati stalni nadzor nad usposobljenimi subjekti, s katerim preverja, ali nosilec javnega pooblastila izpolnjuje pogoje za pridobitev tega statusa in ali pravočasno, celovito in kvalitetno opravlja strokovne naloge. V primeru ugotovljenih kršitev, lahko agencija odločbo o podelitvi pooblastila tudi spremeni, omeji, začasno odvzame ali prekliče.

K 193. členu

S tem členom se urejajo vprašanja v zvezi s pooblastilom za opravljanje upravnih nalog na področju letalskih dejavnosti, ki ne sodijo v okvir urejanja predpisov Evropske unije. Gre za področje ultralahkih letalnih naprav, amatersko grajenih zrakoplovov in drugih zrakoplovov, ki niso urejeni s predpisi EU, ki ga s svojimi predpisi avtonomno ureja država članica. S tem členom se na tem področju letalstva organizacija izvajanja upravnih nalog, ki so povezane z nadzorom plovnosti, certifikacijo, letalskimi dejavnostmi in licenciranjem letalskega osebja, prepušča strokovnim organizacijam, ki za to pridobijo pooblastilo agencije in so pod njenim nadzorom.

Predmet pooblastila je izdajanje ustreznih listin v zvezi z certifikacijo in nadzorom plovnosti ultralahkih letalnih naprav, licenciranje letalskega osebja v zvezi s temi napravami, izdajanje dovoljenj za opravljanje letalskih dejavnosti v zvezi s temi napravami ter dovoljenj za vzletišča za te naprave. V petem odstavku so opredeljeni pogoji za pridobitev pooblastila, ki se nanašajo na kadrovske in tehnične zmogljivosti, neodvisnost strokovnega osebja od interesov naročnikov storitev, in na stroškovno naravnano tarifo, ki je podlaga za obračunavanje storitev, ki so predmet pooblastila. Število pooblaščenih izvajalcev javnega pooblastila se z zakonom ne omejuje, pač podelitev pooblastila temelji na sistemu dovoljenja, kjer se na zahtevo zainteresirane organizacija preverja izpolnjevanje predpisanih pogojev.

Nadzor nad nosilci pooblastil po tem členu izvaja agencija, ki ima pravico odvzeti pooblastilo, če pri nadzoru ugotovi, da je podan kateri od razlogov iz osmega odstavka tega člena.

Ministru se da pristojnost izdaje predpisov s podrobnejšimi pogoji iz petega odstavka tega člena, ki jih mora izpolnjevati pravna oseba ali samostojni podjetniki posamezniki, da bi pridobil status pooblaščenega izvajalca in postopek ugotavljanja teh pogojev.

K 194. členu

S tem členom se nosilec javnega pooblastila na področju ultralahkih letalnih naprav nalaga dolžnost vodenja uradnih evidenc v zvezi z nalogami, ki jih opravljajo. Ker te evidence vsebujejo tudi osebne podatke, se z določbami tega člena za vsako evidenco posebej določa, katere podatke vsebuje in za kakšen namen se podatki zbirajo.

K 195. členu

Vsebina zakona posega tudi na področje upravnih postopkov, v tem okviru še posebej na področje inšpekcijskega nadzora, pa tudi na področje prekrškovnih postopkov. Ker so ta področja sistemsko urejena z drugimi zakoni, je zakon v razmerju do teh zakonov posebni zakon (*Lex specialis*). Kot posebni zakon vsebuje rešitve, ki dopolnjujejo ureditev postopkovnih in drugih vprašanj na matičnem področju oziroma jih ureja drugače. Poleg tega lahko posamezne določbe v zvezi s temi postopki vsebujejo tudi neposredno uporabni predpisi EU, ki urejajo področje civilnega letalstva. Glede na navedeno je v tem členu predpisana večstopenjska subsidiarnost, ki jo je treba upoštevati pri uporabi predpisov.

Najprej je določena večstopenjska subsidiarnost pri uporabi predpisov, ki zadevajo materialnopravna vprašanja na področju letalskega nadzora. Glede položaja, pravic in dolžnosti, pooblastil, ukrepov in odgovornosti letalskih nadzornikov in nadzornikov se uporabljajo predpisi v naslednjem vrstnem redu: predpis EU – zakon o letalstvu – zakon o inšpekcijskem nadzoru.

Določena je večstopenjska subsidiarnost za postopkovna vprašanja letalskega nadzora, ki se vodi kot upravni postopek. Glede teh vprašanj se uporabljajo predpisi v naslednjem vrstnem redu: predpis EU – zakon o letalstvu – zakon o inšpekcijskem nadzoru – zakon o splošnem upravnem postopku.

K 196. členu

Ta člen določa razmerje med izvedenimi ukrepi v okviru letalskega nadzora in uvedbo prekrškovnih postopkov. Člen tudi določa, da se njegove uporabljajo tudi za ministrstvo in uradne osebe ministrstva, ki so pooblašene za izvajanje nalog letalskega nadzora in prekrškovne postopke.

K 197. členu

Ta člen določa pooblastila uradnih oseb (agencije in ministrstva) za opravljanje posameznih dejanj in odločanje v upravnih zadevah in letalskem nadzoru.

K 198. členu

Ta člen določa zahteve glede vzdrževanja usposobljenosti uradnih oseb agencije in ministrstva. Določena je tudi zahteva za vložnika zahteve za vpis novega tipa zrakoplova v Register zrakoplovov Republike Slovenije oziroma vpis novega tipa zrakoplova v spričevalo letalskega prevoznika, ki mora podobnih primerih zagotoviti ustrezno usposabljanje za letalske nadzornike, ki je potrebno za izvajanje nadzora nad tem tipom zrakoplova.

K 199. členu

Ta člen določa pogoje za letalske nadzornike in nadzornike. V nekaterih primerih so s predpisom Evropske unije že določene zahteve za osebje, ki opravlja nadzora, zato se najprej določi, da se pogoji za letalske nadzornike in nadzornike določijo v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva.

Določi se, da minister nadalje ureja zahteve za letalske nadzornike in nadzornike s podzakonskimi predpisi.

K 200. členu

Ta člen določa izjeme glede sklenitve delovnega razmerja z agencijo.

K 201. členu

Ta člen določa, kakšna usposobljenost uradnih oseb, glede na njena pooblastila, se zahteva. Ministru se da pristojnost določanja podrobnejšega programa strokovnega usposabljanja za posamezno strokovno področje odločanja v upravnih zadevah in postopkih stalnega nadzora in drugega inšpekcijskega nadzora, postopek preverjanja strokovne usposobljenosti in priznavanja opravljenih usposabljanj, vzdrževanja strokovne usposobljenosti, veljavnosti dokazil o usposabljanjih in drugo.

K 202. členu

Ta člen določa preverjanje strokovne usposobljenosti za strokovno področje za uradne osebe agencije, kar izvaja agencija sama.

K 203. členu

Določijo se posledice neizpolnitve pogojev glede usposobljenosti uradne osebe.

K 204. členu

Upravne zadeve in upravni postopki na področju letalstva vsebujejo nekatere posebnosti, ki terjajo drugačno, tem posebnostim prilagojene določbe, zato da bi lahko postopek tekel hitreje in bolj učinkovito, pri čemer pa se raven pravic strank postopka ne zmanjšuje. Med posebnimi okoliščinami, v

katerih poteka delo agencije na upravnem področju, je treba izpostaviti zlasti vpetost agencije v mednarodno okolje, zaradi česar so udeleženci postopka pogosto tuje stranke in kjer je angleški jezik delovni jezik na tem področju. Nadalje je tudi dokumentacija, ki je pomembna za odločanje, praviloma vedno v angleškem jeziku, obsežno je tudi ugotavljanje dejanskega stanja, za katerega je poleg tega značilna kompleksnost dejanskih in pravnih vprašanj. Za ugotavljanje dejanskega stanja, ki je pomembno pri odločanju agencije, so potrebna visoko specializirana strokovna znanja in izkušnje, zato si agencija pri svojem delu pogosto pomaga s strokovnimi organizacijami, ki niso del javne uprave. Poleg tega je treba v postopkih letalskega nadzora ukrepati hitro in učinkovito zoper vsak sum kršitve, ki bi lahko ogrozila letalsko varnost.

Posebne določbe tega oddelka dopolnjujejo posamezna postopkovna vprašanja, kot so urejena v zakonu o upravnem postopku, ali pa ta vprašanja urejajo drugače. Določbe tega oddelka so namenjene agenciji, kadar v upravnem postopku odloča o upravnih zadevah ali kadar vodi postopke letalskega nadzora.

K 205. členu

S tem členom se v prvem odstavku najprej precizira možnost, ki izhaja tudi iz določil zakona, ki ureja splošni upravni postopek. Jasno se določa, da lahko posamezna procesna dejanja v postopkih iz pristojnosti agencije, ki pa ne pomenijo odločanja ali izvrševanje inšpekcijskih pooblastil, opravljajo poleg nadzornikov in letalskih nadzornikov tudi druge osebe, zaposlene na agenciji, če jih za ta dejanja pooblasti direktor agencije. Določba je namenjena zlasti temu, da se uradno osebo agencije, ki vodi in odloča v postopku, razbremeni posameznih dejanj, če to lahko prispeva k hitrejšemu in bolj učinkovitemu delu.

V drugem odstavku tega člena se dopolnjuje ureditev pooblaščenih oseb, ki lahko po zakonu, ki ureja splošni upravni postopek, sodelujejo v postopku. S to določbo se uvaja možnost imenovanja strokovnih pomočnikov, ki uradni osebi pomagajo pri reševanju zapletenih ali specialnih strokovnih vprašanj, tako da s svojim strokovnim znanjem in izkušnjami pomagajo pri ugotavljanju dejstev, ki so pomembna za odločanje. Ta možnost pride v poštev, ko so za odločanja v zadevi potrebna specialna znanja ali izkušnje, s katerimi pa agencija ne razpolaga med svojimi zaposlenimi. Te osebe pri opravljanju posameznih dejanj v postopku delujejo v imenu agencije, vendar same ne opravljajo pravne presoje dejstev, ne odločajo in tudi ne morejo izvrševati nobenih inšpekcijskih pooblastil. Njihov položaj je v tej vlogi tudi drugačen od položaja izvedencev.

V tretjem odstavku tega člena je še določeno, da so lahko strokovne organizacije in posamezniki prisotni in sodelujejo pri opravljanju procesnih dejanj v postopku, vendar ne morejo namesto osebe, ki vodi postopek, opravljati nobenih procesnih dejanj v postopku in nimajo inšpekcijskih pooblastil. Uradni osebi lahko samo pomagajo pri teh dejanjih s posvetovanjem. Določeno je tudi, da se za izločitev oseb, ki imajo pooblastilo za opravljanje strokovnih del, glede izločitvenih razlogov in postopka izločitve smiselno uporabljajo določbe zakonu, ki ureja splošni upravni postopek, ki urejajo izločitev uradnih oseb.

K 206. členu

Posebnost dela agencije je tudi, da naloge letalskega nadzora opravlja v tujini, kadar se tam nahaja certificirana organizacija, ki ji je certifikat za opravljanje letalskih dejavnosti podelila agencija. V takem primeru letalski nadzorniki agencije nadzor izvedejo v prostorih organizacije, ki se nahaja v drugi državi, ki niti ni nujno članica EU. Ker se na ta način uradna dejanja opravijo v tuji državi, se s tem zakonom določajo pogoji, pod katerimi se ta dejanja lahko izvedejo, da se jim prizna pravni učinek za nadaljevanje postopka v Republiki Sloveniji. S tem se odpravlja pravna praznina na tem področju, saj niti predpisi EU niti domači predpisi ne vsebuje ustreznih določb o izvajanju inšpekcijskih pooblastil letalskega organa v tuji državi, čeprav vsaj predpisi EU to možnost predvidevajo.

Temeljno načelo je, da smejo uradne osebe agencije inšpekcijska pooblastila v tujini uporabiti le, če jih je mogoče izvršiti brez prisilnih ukrepov. To seveda pomeni, da se mora zavezanec za nadzor strinjati z izvedbo nadzora in mora v njem polno sodelovati. Prav tako je predvideno, da agencija takšen nadzor opravi potem, ko obvesti pristojni letalski organ države, v kateri je treba opraviti nadzor. Prav s tem namenom se agenciji dovoljuje, da se o teh vprašanjih že vnaprej dogovori s tujim letalskim organom, tako da sklene ustrezen dogovor o izvedbi sodelovanja in nudenju pomoči pri izvajanju stalnega nadzora nad subjekti, ki so pod nadzorom in pristojnostjo agencije.

Agenciji se na tujem teritoriju dovoljuje tudi uporaba angleškega jezika pri izvedbi dejanj v teh postopkih, če to olajša delo in če to dovoljuje pravo države, kjer se opravi nadzor, ter se s tem strinja tudi zavezanec nadzora. Iz istih razlogov se lahko v tujini zasliši osebo tudi preko komunikacijskih sredstev na daljavo.

K 207. členu

S tem zakonom se ureja izjema od ureditve uporabe jezika v upravnem postopku po zakonu, ki ureja splošni upravni postopek, kadar je stranka postopka oseba, ki ne obvlada slovenskega jezika. Na področju civilnega letalstva se angleščina uporablja kot delovni jezik, ki ga obvladajo uradne osebe agencije in stranke v teh postopkih. Osebe, ki ne obvladajo slovenskega jezika, so pogosto stranke v postopkih iz pristojnosti agencije (npr. tuji letalski prevozniki), zato bi možnost ustnega komuniciranja v angleškem jeziku s takimi osebami močno olajšala in pospešila tek postopkov. Pri tem se v celoti spoštuje ustavna zahteva, da je slovenščina uradni jezik (11. člen Ustave), saj bi postopek še vedno tekel v slovenskem jeziku, poleg slovenskega jezika pa bi se lahko pri ustnem sporazumevanju uporabljal tudi angleški jezik. Pogoji za to je, da se stranka, ki ne obvlada slovenskega jezika s tem strinja in se je tudi odpovedala pravici do spremljanja postopka po tolmaču. Če stranka, ki ne obvlada slovenskega jezika ne bo imela pooblaščenca, ki razume slovenski jezik, se v prvem odstavku tega člena posebej določa tudi obseg informacij, ki jih mora agencija posredovati osebi v angleškem jeziku, da bi lahko ta oseba spremljala postopek.

Zaradi posebnega položaja stranke je v drugem odstavku tega člena predvidena možnost podajanja ugovora na vsebino zapisnika tudi še po njegovi izročitvi stranki. Rok za to je osem dni.

K 208. členu

S tem členom se širijo možnosti zlasti za elektronsko poslovanje v upravnih postopkih, ki jih vodi agencija. Elektronsko poslovanje je strankam in agenciji olajšano s tem, da zakon za določene vloge dopušča strankam pošiljanje po elektronskem mediju brez varnega elektronskega podpisa s kvalificiranim potrdilom. Po prvem odstavku se ta možnost nanaša na vložitev vlog, ki ne vplivajo na procesni položaj strank oziroma tek procesnih rokov. Sem sodijo različna sporočila stranke agenciji (npr. prošnje za podaljšanje roka, pojasnila, predlogi, ipd.), ki pridejo v poštev zlasti pri vmesnem komuniciranju med postopkom. Ne velja pa to za vloge, s katerim se postopek na primer sproži na zahtevo stranke, saj od (popolnosti) te vloge teče rok za izdajo odločitve v zadevi. Kratka sporočila lahko stranka sporoči agenciji tudi po telefonu. V drugem odstavku tega člena je obravnavan problem varnosti elektronskega poslovanja, zato so določene dodatne zahteve po avtentifikaciji pošiljatelja elektronskega sporočila, če uradna oseba oceni, da je to potrebno. V tretjem odstavku je tudi agenciji dana možnost, da kratka sporočila, ki ne vplivajo na odločitve o zadevi, stranki pošlje po navadni elektronski pošti ali jih sporoči ustno po telefonu. Kadar je to nujno, ker na primer vabila ni mogoče pravočasno vročiti stranki osebno po postopku vročanja, lahko agencija vabila stranki sporoči tudi po telefonu ali po elektronskem mediju.

K 209. členu

Zaradi kompleksnosti zadev, ki jih na zahtevo strank obravnava agencija, so v praksi pogosti položaji, ko so vloge strank pomanjkljive. Pomanjkljivosti so lahko takšne, da vloge vsebinsko ni mogoče obravnavati, ker ne vsebuje vseh predpisanih sestavin, ali pa je vloga sicer popolna, vendar pa stranka ne predloži vseh dokazil za svoje navedbe oziroma dokazil, ki so pomembna za odločitev o zahtevku stranke. Slednje se pogosto opazi tudi šele kasneje, ko uradna oseba v postopku natančno preuči obsežno listinsko dokumentacijo in na primer ugotovi, da stranka vloži ni predložila vseh dokazov.

V prvem in drugem odstavku tega člena je urejen predhodni preizkus vloge, ki ga opravi agencija, da bi ugotovila, ali je vloga popolna in torej sposobna za vsebinsko obravnavanje. Predhodni preizkus traja 30 dni od vložitve vloge in je zaradi obsežnosti zadev daljši kot po zakon, ki ureja splošni upravni postopek, ki traja pet delovnih dni (67. člen Zakona o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 24/06 – uradno prečiščeno besedilo, 105/06 – ZUS-1, 126/07, 65/08, 8/10 in 82/13). V tem času lahko agencija stranko najprej ustno po telefonu ali preko navadne elektronske pošte pozove na odpravo pomanjkljivosti. Če je stranka na tak način pozvana k odpravi pomanjkljivosti, je ne morejo zadeti nobene posledice, čeprav bi morda prekoračila rok, ki ji ga je na ta način določila uradna oseba. Stranka ima nato čas, da na podlagi ustnega poziva odpravi pomanjkljivost vloge v roku 30 dni od vložitve vloge.

Če ustnega poziva agencija ne izda ali pa stranka nepopolne vloge kljub ustnemu pozivu pravočasno ne dopolni, mora agencija v roku 30 dni od vložitve nepopolne vloge stranko pisno pozvati na dopolnitev vloge. Pisni poziv mora agencija stranki vročiti, saj gre za pisanje, po prejemu katerega začne teči rok. Če agencija pisnega poziva ne poda v roku, se šteje, da je z iztekom tega roka bila vložena popolna vloga; kar pomeni, da od tega datuma dalje teče rok za izdajo odločbe.

Če je bil stranki poslan poziv na dopolnitev vloge, se bo v skladu s tretjim odstavkom tega člena štelo, da je bila popolna vloga vložena takrat, ko bo stranka na podlagi pisnega poziva in v odrejenem roku agenciji predložila dopolnjeno vlogo.

Ker pa se lahko tudi med postopkom naknadno ugotovi, da stranka kljub popolnosti vloge ni predložila vseh dokazil za svoje navedbe oziroma utemeljitev zahtevka, je v četrtem odstavku tega člena posebej določeno, da se čas, ki ga stranka potrebuje za predložitev manjkajočih dokazil, ne všteje v rok za izdajo odločbe.

K 210. členu

Za izvajanje certifikacijskih nalog in nalog stalnega nadzora agencija zahteva in zaračunava pristojbine in povračila stroškov za opravljene storitve v teh postopkih. Te storitve se obračunavajo v skladu s tarifo, ki jo sprejme agencija v soglasju z Vlado RS. Tarifa se razlikuje od upravne takse zlasti po tem, da je prihodek agencije in da se za izterjavo dolgovanih zneskov ne uporabljajo predpisi, ki veljajo za prisilno izterjavo davkov. Tveganje neplačila tarife nosi agencija, zato so temu prilagojene tudi določbe o plačevanju pristojbin in povračila stroškov agencije v zvezi s temi postopki. Bistveno v tem pogledu je določilo, da je plačilo tarife pogoj za izvedbo certifikacijske naloge ali naloge stalnega nadzora. Stranki se lahko dogovorita tudi drugače, vendar pa lahko agencija tudi v tem primeru prekliče ali odvzame zadevni certifikat, če dolgovanega zneska vlagatelj oziroma imetnik certifikata ne poravna pravočasno. Agenciji je dana tudi možnost, da zavrne vlogo vlagatelja za izdajo certifikata, če ima vlagatelj ob vložitvi vloge neporavnane obveznosti do agencije ali če agencija utemeljeno meni, da je ogrožena finančna sposobnost vlagatelja glede plačila stroškov postopka. V obeh položajih ima vlagatelj možnost, da se sankciji zavrnitve vloge izogne, če dolgovani znesek poravna ali če v primeru dvoma glede plačilne sposobnosti predloži ustrezno zavarovanje, s katerim zavaruje plačilo dolgovanega zneska po tarifi.

K 211. členu

Ta člen določa, da se odločba agencije, ki se izda v postopku ugotovitve kršitve letalskih predpisov s strani letalskega prevoznika, ki ni registriran v Republiki Sloveniji, se šteje za vročeno, ko se izroči vodji zrakoplova letalskega prevoznika. Če to ni mogoče, se izroči kateremukoli drugemu članu posadke oziroma se opozorilo o vročitvi pusti na vidnem mestu na krovu zrakoplova.

K 212. členu

S to določbo se določa izjema od osebne vročanja, ki velja za vse odločbe v obliki certifikatov, licenc, dovoljenj, ratingov, pooblastil, potrdil, spričeval oziroma drugih ustreznih listin, ki jih agencija na zahtevo stranke izda v postopkih certifikacij oziroma licenciranja in je bilo zahtevku stranke ugodeno. Izjema že pojmovno velja le za pozitivne odločbe, s katerimi je torej zahtevku stranke za izdajo take listine ugodeno in pod pogojem, da v postopku niso sodelovali stranski udeleženci. V takem primeru velja fikcija, da je vročitev opravljena osmi dan od oddaje priporočene pošiljke na pošti.

K 213. členu

Posebna ureditev glede jezika velja tudi za listine, ki so sestavljene v tujem jeziku in so pomembne za odločitev o zadevi. Uradna oseba agencije se lahko odloči, da se odpove prevodu listin, če oceni, da ji prevod ni potreben. To seveda velja le za dokazne listine, medtem ko morajo biti vloge sestavljene v slovenskem jeziku. Urejeno je posebno pravilo za položaj, ko gre za obsežno listinsko dokumentacijo, ki ni sestavljena v slovenskem jeziku in glede katere se uradna oseba ni odpovedala prevodu. V tem primeru ima stranka pravico, da predloži prevod listinske dokumentacije le v omejenem obsegu – tistih delov dokumentacije, ki so pomembni za odločitev. Če pa uradna oseba oceni, da prevodi izvlečkov ne zadoščajo, pa lahko kadar koli zahteva tudi popolnejši prevod listin.

K 214. členu

V postopkih, ki jih vodi agencija, lahko posamezna strokovna dela, ki zahtevajo specialno znanje, opravljajo tudi pooblaščen subjekti, ki pridobijo javno pooblastilo iz 192. člena tega zakona. Strokovne osebe pooblaščenih subjektov v postopku sodelujejo in opravljajo strokovna opravila v imenu agencije, zlasti tako, da agenciji nudijo pomoč pri ugotavljanju dejstev in okoliščin, ki so pomembne za odločitve. Te osebe pa nimajo pooblastil za izdajanje odločb in preiskovalnih pooblastil.

K 215. členu

Jasno se določa, da izpitno preverjanje znanja ni upravna stvar, ker ocenjevanje oziroma preveritev ocenjevanja vsebinsko ne pomeni odločanja o posameznikovi pravici ali obveznosti, pač pa gre za strokovno opravilo. V skladu s tem je tudi v drugem odstavku obseg pritožbe omejen tako, da je izključena pritožba zoper negativno izpitno oceno, lahko pa se kandidat pritoži zoper postopek izvedbe izpita in uveljavlja kršitve tega postopka, ki so vplivale na negativno oceno. Ker ne gre za upravno stvar, lahko agencija izpite izvaja tudi v angleškem jeziku.

K 216. členu

Zaradi kompleksnosti zadev, ki jih obravnava agencija, stroga obličnost vodenja ustnih obravnav v upravnem postopku v določenih primerih lahko predstavlja resno oviro za učinkovito reševanje zadev. S tem členom se agenciji zato olajšuje vodenje upravnih postopkov, ko je potrebno neposredno komuniciranje s stranko postopka z namenom, da se razčistijo sporna in kompleksna dejanska vprašanja, od katerih je odvisna odločitev v zadevi. Manj stroga obličnost pri pisanju zapisnikov, večja možnost, da se v postopek vključijo na strani upravnega organa poleg uradnih oseb, ki vodijo postopek, tudi drugi zaposleni v agenciji, bo po oceni predlagatelja pripomoglo k bolj učinkovitemu odločanju agencije v postopkih, kjer niso udeležene stranke z nasprotujočimi si interesi. Kadar bo agencija potrebovala zaradi zahtevnih strokovnih vprašanj tudi ekspertna znanja, bo na podlagi zakona lahko tak ekspert sodeloval v usklajevalnih postopkih po tem zakonu.

K 217. členu

S tem členom se uvaja načelo pisnega zaslišanja v postopkih letalskega nadzora, ki so v pristojnosti agencije. V postopkih letalskega nadzora praviloma zadošča, da se stranka pisno izjavi o vseh okoliščinah, pravnih in dejanskih, glede ugotovitev uradne osebe agencije o kršitvah.

K 218. členu

S to določbo se določa domneva o skladnosti, ki strankam postopka in agenciji olajša ugotavljanje izpolnjevanja tehničnih zahtev iz varnostnih predpisov EU, če stranke v postopkih certifikacije ali letalskega nadzora dokažejo, da so njihovi proizvodi, organizacije in osebje skladni s sprejemljivimi načini usklajevanja (AMC EU), navodili (GM EU) in certifikacijskimi specifikacijami (CS EU), ki jih izdaja EASA.

K 219. členu

Zaradi kompleksnosti zadev, ki jih obravnava agencija, se s tem členom predvidevajo daljši roki za izdajo odločbe kot veljajo po zakonu, ki ureja splošni upravni postopek. Določitev teh rokov je pomembna zlasti v povezavi z molkom organa in pravico stranke, da se pritoži zaradi molka, ki nastopi, če organ ne odloči o zadevi v zakonskem roku. Prav tako je agenciji dana tudi možnost, da iz upravičenih razlogov rok za izdajo odločbe podaljša.

K 220. členu

V tem členu se dopolnjujejo pravila zakona, ki ureja splošni upravni postopek za izdajo ustne odločbe. Kot splošno pravilo tudi po tem zakonu velja, da se ustna odločba izda le, kadar gre za nujne ukrepe za zavarovanje javne koristi – letalske varnosti, in če uradna oseba presodi, da bi izdelava pisne odločbe onemogočila javno korist, ki je ogrožena. V primeru izdaje ustne odločbe se zapiše zapisnik, ki pa obsega le skrajšane sestavine odločbe. Izrecno se določa, da se lahko ustna odločba izda tudi osebi, ki ni navzoča, tako da se ji sporoči po telefonu ali na drug način – kar pride v poštev, ko je treba nujno ukrepati in ni mogoče čakati na navzočnost osebe, ki ji je treba odločbo vročiti. Nadalje se dodaja izjema

glede jezika ustne odločbe, ki se lahko izda tudi v angleškem jeziku, kadar gre za osebo, ki ne razume slovenskega jezika, saj izdaja odločbe v slovenskem jeziku taki osebi ne bi imela smisla.

K 221. členu

Z uvedbo skrajšane obrazložitve odločbe se želi poenostaviti in skrajšati postopek, saj so pritožbe v postopkih agencije redke. V takem primeru se popolna obrazložitev izdela le za primer, ko stranka napove pritožbo.

K 222. členu

V tem členu so navedene zahteve, ki jih morajo izpolnjevati in po katerih se morajo ravnati samostojne organizacije, ki delujejo na področju plovnosti in vzdrževanja zrakoplovov, usposabljanja letalskega in strokovnega osebja in drugih dejavnosti. Določba se nanaša na organizacije, ki so pod nadzorom agencije, ki tem organizacijam podeli certifikat, na podlagi katerega se določijo pravice organizacije. Na podlagi teh pravic organizacije lahko izvajajo postopke ugotavljanja skladnosti zrakoplovov in letalskega osebja s tehničnimi zahtevami ter v svojem imenu izdajajo (spreminjajo in razveljavljajo) potrdila, ki to izpolnjevanje potrjujejo.

K 223. členu

V te členu se določa, da potrditvene organizacije v postopku izdajajo listine, s katerimi se potrjujejo določena dejstva in se ne odloča o pravici oziroma obveznosti stranke. Z listino se potrjuje skladnosti proizvoda, dela ali naprave, organizacije ali osebe s predpisanimi tehničnimi zahtevami. Ker ne gre za upravno stvar v smislu 2. člena Zakona o splošnem upravnem postopku (Uradni list RS, št. 24/06 – uradno prečiščeno besedilo, 105/06 – ZUS-1, 126/07, 65/08, 8/10 in 82/13 se pravila zakona o splošnem upravnem postopku v teh postopkih uporabljajo zgolj smiselno. Certifikacijski postopek je izrazito strokovne narave, zato tudi ni smiselno zahtevati, da strokovno osebje potrditvenih organizacij izpolnjuje zahteve, ki se po zakona o splošnem upravnem postopku zahtevajo za vodenje in odločanje v upravnem postopku. Posebej pa je določeno, da ima potrditvena listina značaj javne listine, saj je to potrdilo pomembno v pravnem pogledu pri izvajanju drugih pravic. Velja torej domneva, da je resnično tisto, kar se v takšni listini potrjuje.

Določeno je pravilo za primer, če potrditvena organizacija zavrne zahtevo za izdajo potrditvene listine. V takem primeru mora stranko obvestiti o tej odločitvi in jo z razlogi za tako odločitev pisno seznaniti.

S členom se določi, da se potrditveni organizaciji nalaga dolžnost sprotnega in takojšnjega obveščanja o vseh zavrnjenih zahtevah, omejitvah ali preklicih potrdil, če bi lahko to vplivalo na letalsko varnost.

K 224. členu

Zoper negativno odločitev potrditvene organizacije ima stranka pravico ugovarjati s pisnim ugovorom, o katerem odloča agencija. V prvem odstavku tega člena so posebej navedeni ugovorni razlogi, tako da so ti smiselni glede na naravo certifikacijskega postopka, ki ga opravljajo potrditvene organizacije. V drugem odstavku tega člena se določa pooblastilo agencije glede odločanja o ugovoru. Agencija lahko v primeru, če ugotovi, da je ugovor utemeljen, izda zgolj ugotovitveno odločbo, s katero ugotovi nezakonnost odločitve potrditvene organizacije. To je posledica splošne ureditve v področnih predpisih EU, ki urejajo delovanje posameznih potrditvenih organizacij, kjer ni dovoljeno, da bi nacionalni letalski organ s kasatoričnimi pooblastili posegal v odločitve potrditvenih organizacij, za katere so same tudi polno odgovorne. Ker je v teh primerih zelo pomembno, da postopek s pravnimi sredstvi poteka hitro (brez ustreznega potrdila zrakoplov ne more leteti), stranka nima pravice do pritožbe, lahko pa začne upravni spor.

K 225. členu

Člen določa, da državni organi in organi lokalne skupnosti, pravna in fizična oseba (v nadaljnjem besedilu: zavezanec) mora uradni osebi omogočiti nemoteno opravljanje letalskega nadzora. Zavezanec mora uradni osebi, ki izvaja letalski nadzor, v roku, ki ga uradna oseba določi, posredovati zahtevane podatke, pisno pojasnilo ali izjavo, v zvezi s predmetom nadzora.

K 226. členu

Če zavezanec ne izpolni obveznosti, se lahko listina omeji, začasno odvzame ali prekliče do vzpostavitve predpisanega nadzora oziroma do izteka njene veljavnosti. Listino omeji, začasno odvzame ali prekliče organ, ki jo je izdal. Imetnik listine, katere veljavnost je začasno omejena, začasno odvzeta ali preklicana, mora listino v naloženem roku vrniti organu, ki je listino izdal.

K 227. členu

V prvem odstavku tega člena se določajo pogoji za vstopanje uradne osebe v poslovne prostore in naprave ali druge objekte, ki so namenjeni opravljanju poslovne dejavnosti, ki se nadzoruje. Določbe zakona o inšpekcijskem nadzoru v zvezi s tem so zastarele, saj ne upoštevajo novejših sodnih praks, ki se je vzpostavila z odločitvijo Ustavnega sodišča z odločbo v zadevi št. U-I-40/12 z dne 11.4.2013. Obseg varstva pravic posameznika pri poseganju v prostorsko zasebnost je namreč odvisen od tega, ali se nadzor opravlja v javno dostopnih poslovnih prostorih ali poslovnih prostorih, ki so javnosti nedostopni, pa tudi od intenzivnosti preiskovalnih pooblastil, ki se pri tem uporabijo. Predvsem pa je pomembno, da je Ustavno sodišče pravico do prostorske zasebnosti priznalo tudi pravnim osebam. V skladu s tem je v prvem odstavku tega člena sedaj določeno, da se sme nadzor brez privolitve zavezanca in brez sodne odredbe opraviti v poslovnih prostorih, ki so dostopni javnosti. Enako pa se lahko nadzor opravi tudi v poslovnih prostorih, ki so za javnost nedostopni, če se nadzor omeji le na vizualni pregled prostora, kadar to zadošča za ugotovitev pomembnih dejstev. Vizualni pregled pa pomeni, da ni dovoljeno opraviti preiskave, torej odpirati skrite predele (npr. predele in omare) ter zasegati stvari in opremo, ki se tam nahajajo.

Če bo torej uradna oseba proti volji zavezanca vstopila v poslovni prostor, ki je za javnost zaprt, in bo želela zaseči tudi dokumentacijo, bo morala imeti za to odredbo sodišča iz 228. člena tega zakona.

K 228. členu

Če je treba pri nadzoru opraviti preiskavo poslovnega prostora, ki je za javnost zaprt, mora pristojni organ pridobiti odredbo sodišča. Preiskava presega zgolj vizualni pregled prostora in zajema tudi odpiranje skritih delov prostora ter zaseg opreme, listin in drugih stvari, ki so v prostoru. V drugem odstavku tega člena so določeni pogoji, ki jih mora pristojni organ izkazati, da bi lahko upravičil sodno odredbo. V preiskavo, ki se dovoli s sodno odredbo, je mogoče vključiti tudi preiskavo elektronskih naprav in z njo povezanih naprav ter nosilcev elektronskih podatkov, če je verjetno, da se na teh napravah nahajajo dokazi, ki so pomembni za odločitev v zadevi.

K 229. členu

Člen določa nadzorne ukrepe. Pri letalskem nadzoru ima uradna oseba pravice in dolžnosti, da v primeru ugotovljenih neskladnosti s predpisanimi zahtevami ali kršitvami zakona ali drugih predpisov in pravnih aktov, ki jih nadzoruje, uporabi, poleg ukrepov v skladu s predpisi Evropske unije, tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva, splošnih predpisih o upravi in inšpekcijskem nadzoru, tudi druga pooblastila za ukrepanje. Če uradna oseba ugotovi, da si je zavezanec pridobil s storitvijo kaznivega dejanja ali prekrška premoženjsko korist, pristojnemu sodišču predlaga njen odvzem. Če uradna oseba pri opravljanju nalog nadzora ugotovi kršitev zakona ali drugega predpisa oziroma akta, katerega izvajanje nadzoruje druga inšpekcija, sama ugotovi dejansko stanje ter o svojih ugotovitvah sestavi zapisnik in ga posreduje pristojni inšpekciji.

K 230. členu

Zakon vsebuje vrsto določb, ki prepovedujejo, da bi se določene naloge, ki so povezane z opravljanjem dolžnosti na krovu zrakoplova ali opravljanjem naloge vzdrževanja in plovnosti zrakoplova ali vodenjem in kontrolo zračnega prometa ali načrtovanjem letalskih operacij, izvajale pod vplivom alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi. Pravica do opravljanja teh nalog izhaja iz privilegijev, zato opravljanje dolžnosti pod vplivom alkohola pomeni tudi kršitev teh privilegijev. Za kršitev navedenih prepovedi zadošča že ugotovitev, da ima oseba v organizmu alkohol oziroma prepovedane snovi ne glede na količino. Vendar pa do sedaj zakon ni vseboval podrobnejših določb o načinu preverjanja alkohola, prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil in drugih psihoaktivnih snovi, ki

vplivajo na psihofizične sposobnosti osebe. S tem členom se zato podrobneje ureja postopek v zvezi s tem ukrepom.

Za odreditev ukrepa zadošča sum, da je oseba pod vplivom alkohola ali prepovedanih drog, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi. Za vzpostavitev suma bo zadoščalo, da oseba kaže znake opitosti ali znake oziroma simptome prisotnosti prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi. V ta namen lahko uradna oseba za potrditev suma sama izvede preizkus z ustreznimi napravami: z indikatorjem alkohola v izdihanem zraku in etilometerom za ugotavljanje prisotnosti alkohola oziroma s sredstvi za hitro ugotavljanje prisotnosti prepovedanih drog in drugih psihoaktivnih snovi. Uradna oseba lahko za pomoč zaprosi tudi policista, da izvede tak preizkus, vendar pa policist ne sme opravljati preizkusa na letalih, ki so registrirana v tujini.

Oseba, ki ji je odrejen preizkus se je dolžna ravnati po odredbi uradne osebe in sodelovati pri preizkusu. Posebej so določene tudi sankcije in fikcije, če oseba odkloni preizkus ali se ne strinja z rezultati. Tako velja fikcija, da se oseba strinja z rezultatom preizkusa z indikatorjem alkohola v izdihanem zraku, četudi je rezultatu nasprotovala, vendar pa je potem odklonila preizkus z etilometrom oziroma napotitev na strokovni pregled.

Če oseba odkloni preizkus ali strokovni pregled, ji uradna oseba agencija za največ 12 ur in ne manj kot 6 ur takoj omeji ali prepove nadaljnje opravljanje nalog, ki jih dovoljuje licenca, dovoljenje, rating, pooblastilo, potrdilo, spričevalo oziroma druga ustrezna listina. Agencija takšen ukrep izreče tudi v primeru, ko se s preizkusom ugotovi, da ima oseba v organizmu alkohol ali če se osebi odredi strokovni pregled. V slednjem primeru agencija ukrep takoj prekliče, če zdravnik v zdravniškem mnenju ugotovi, da je oseba v takšnem psihofizičnem stanju, da pri svojem delu ne ogroža varnosti letenja.

K 231. členu

S tem členom se uvaja možnost podaljšanja roka za prostovoljno izpolnitev obveznosti po odločbi, kar pride v poštev zlasti pri bolj kompleksnih zadevah, kjer stranka potrebuje daljši čas, da odpravi nezakonito stanje oziroma uskladi svoje ravnanje s predpisanimi zahtevami. Rok je seveda mogoče podaljšati na prošnjo zavezanca, če izkaže upravičene razloge, o katerih presodi agencija.

K 232. členu

S tem členom se uvaja poseben ukrep nadzora, ki je opozorilne narave in katerega namen je v partnerskem sodelovanju z zavezancem slednjega spodbuditi k prostovoljnemu spoštovanju predpisov oziroma predpisanih obveznosti. V bistvu se dopolnjuje možnost opozorilnega ukrepanja v inšpekcijskih zadevah, kar omogoča že zakon o inšpekcijskem nadzoru, le da ima po tem členu agencija možnost spremljanja in vplivanja na to, kako bo zavezanec prostovoljno odpravil nepravilnosti; kar pride v poštev zlasti pri kompleksnih zadevah.

Opozorilo po tem členu je v smislu stopnjevanih ukrepov predhodni ukrep, ki še ne pomeni vzpostavitev pravnega razmerja z odločbo, ampak bi se tako razmerje vzpostavilo šele, če bi se kumulativno ugotovila kršitev, ki je zavezanec kljub opozorilu ne bi prostovoljno odpravil. Na podlagi opozorila agencije mora zavezanec pripraviti načrt korektivnih ukrepov, s katerimi namerava odpraviti domnevne nepravilnosti. To seveda pomeni, da bo ukrep z opozorilom po tem členu smiseln zlasti takrat, kadar je mogoče nepravilnosti odpraviti na več različnih načinov – tako da si zavezanec sam izbere, na kateri način bo to storil. Agencija ima potem pravico, da načrt korektivnih ukrepov pregleda in ga sprejme ali pa predlaga dodatne ukrepe, če meni, da so predlagani nezadostni. Ko zavezanec prostovoljno izpolni korektivne ukrepe, mora o tem predložiti agenciji dokazila in če se ta prepriča, da so nepravilnosti odpravljene, izda zavezancu o tem obvestilo. Če v kateri koli fazi tega postopka zavezanec odkloni sodelovanje pri odpravi nepravilnosti s korektivnimi ukrepi ali zamuja z roki ali kako drugače pokaže, da ni pripravljen sodelovati, agencija takoj nadaljuje s postopkom nadzora in izda ustrezno ureditveno odločbo. Kadar je postopek s korektivnimi ukrepi posebej predpisan s predpisi EU, agencija ravna po tem členu le, če ni v teh predpisih EU drugače določeno.

K 233. členu

Člen določa, da če uradna oseba agencije ugotovi nepravilnosti, ki bi lahko ogrožale varnost zračnega prometa, ima pravico zapečatiti zrakoplov ali napravo. Uradna oseba agencije označi zapečatenje z žigom agencije.

K 234. členu

Člen določa, da uradna oseba agencije lahko z odločbo začasno prepove opravljanje dela delovnega procesa oziroma dejavnosti, če ugotovi, da se opravlja brez dovoljenja pristojnega upravnega organa o izpolnjevanju posebnih pogojev za opravljanje dejavnosti.

K 235. členu

Ta člen ureja delovanje komisije z pritožbe.

K 236. členu

Člen določa, da pritožba zoper odločbo, ki se nanaša na plovnost in vplive zrakoplovov na okolje, letalsko in strokovno osebje, varovanje ter na letalske operacije, dela v zraku, obratovanje letališč in izvajanje storitev ATM/ANS, ne zadrži izvršitve odločbe.

K 237. členu

V poglavju »Agencija« glede na prejšnji zakon ni večjih sistemskih sprememb.

Agencija za civilno letalstvo je bila ustanovljena že z Zakonom o letalstvu (uradno prečiščeno besedilo – ZLet-UPB4 (Uradni list RS, št. 81/10 z dne 15. 10. 2010)). Ureditev glede ustanovitve agencije, organov agencije ter delovanja agencije in njenih pristojnosti je prilagojena potrebam, ki izhajajo iz predpisov Evropske unije, tega zakona in na njegovi podlagi izdanih predpisi ter drugih predpisov in pravnih aktov, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju civilnega letalstva in predpisov o javnih agencijah. Zaradi poenostavitve zakonskega besedila je določeno, da se agencija ustanovi in opravlja naloge v skladu s tem zakonom in predpisi o javnih agencijah, če z letalskimi predpisi, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji, ni določeno drugače.

Ker bo agencija izdajala listine, ki se uporabljajo v mednarodnem zračnem prometu, je v primerjavi z Zakonom o javnih agencijah (Uradni list RS, št. 52/02, 51/04 – EZ-A in 33/11 – ZEKom-C) urejena tudi uporaba skrajšanega imena agencije v slovenskem in angleškem jeziku.

K 238. členu

V oddelku »Organi agencije« glede na prejšnji zakon ni večjih sistemskih sprememb. Ostaja ista ureditev organov in sicer sta organa agencije svet agencije in direktorica oziroma direktor agencije.

K 239. členu

V tem členu glede na prejšnji zakon ni večjih sistemskih sprememb. Ta člen določa sestavo in delovanje sveta agencije. V zvezi s tem se uveljavljajo določene omejitve pristojnosti sveta agencije glede dajanja usmeritev in navodil za delo direktorju agencije ali zaposlenim v agenciji glede odločanja v upravnih zadevah, stalnega nadzora, nadzora nad izvajanjem letalskih predpisov, izdaje letalskih normativnih aktov in varnostnih zahtev ter prekrškovnih postopkov. Glede sprejema splošnih aktov javne agencije lahko svet agencije sprejema le tiste splošne akte, ki se ne nanašajo na postopke in organizacijsko strukturo izvajanja nalog. To je potrebno, da se zagotovi potrebna neodvisnost odločanja direktorja agencije ter njenih uradnih oseb v upravnih in nadzornih postopkih, odločanju o prekrških in izdajanju splošnih letalskih pravnih aktov. Glede na pogoje za imenovanje za člana sveta agencije, člani sveta agencije namreč ne izpolnjujejo pogojev, potrebnih za odločanje v upravnih zadevah, izvajanje stalnega nadzora in odločanje v prekrškovnih postopkih pa tudi glede izdaje letalskih normativnih aktov. Taka rešitev je primerljiva z rešitvijo v okviru EU glede odnosa izvršnega direktorja in upravnega odbora EASA.

K 240. členu

V tem členu glede na prejšnji zakon ni večjih sistemskih sprememb. V tem členu so določene zahteve in pogoji za imenovanje za direktorja agencije, ki sledijo zahtevam iz Zakona o javnih agencijah in so prilagojene letalskim zahtevam. Zahtevana strokovnost na letalskem področju se nanaša na vse letalsko področje in ni vezana na določene licence, ratinge ali pooblastila. Ker je direktor agencije dejansko vodja delovanja agencije v smislu izvajanja nalog odločanja v upravnih zadevah, nadzornih in prekrškovnih nalog, je pomembno, da ima splošno organizacijsko in letalsko znanje. V tem smislu so primerne izkušnje v vlogi odgovornega vodje ali odgovorne osebe letalskega operatorja, odgovorne osebe organizacije za upravljanje stalne plovnosti, vzdrževalne organizacije, vodje različnih letaliških služb, vodje izvajalca storitev ATM/ANS, vodje notranje organizacijske enote pri letalskem upravnem oziroma nadzornem organu in podobne vodstvene izkušnje, pa tudi vodenje zahtevnih projektov, ki vključuje večje število oseb iz različnih organizacij, v okviru drugih delovnih mest, če je z aktom organizacije vodenje projektov opredeljeno kot delovna naloga.

Glede na to, da se plače direktorjev agencije urejajo z drugimi predpisi, je določeno, da se sklenitev pogodbe o zaposlitvi z direktorjem agencije uredi v ustanovitvenem aktu.

K 241. členu

V tem členu glede na prejšnji zakon ni večjih sistemskih sprememb. Agencija mora delovati neodvisno in nepristransko. Zahteve, ki se nanašajo na programe dela, so razširjene tudi na vsebinska letalska področja (upravljanje varnosti, kadrovski načrt, priprava strokovnih podlag za sprejem in spremembe letalskih predpisov). Glede na to, da je treba uskladiti normativne in nadzorne aktivnosti, se zahteva, da mora agencija svoje programe uskladiti s programi ministrstva, pristojnega za promet, in vlade, in sicer glede varnosti, rednosti in nemotenosti zračnega prometa (javni interes) ter javnih financ.

K 242. členu

V tem členu glede na prejšnji zakon ni večjih sistemskih sprememb. Določene so pristojnosti in naloge agencije (strokovne, upravne, regulativne in nadzorne naloge povezane z varnostjo zračnega prometa in varovanjem civilnega letalstva, tudi z drugim inšpekcijskim nadzorom ter prekrškovni postopki, razen s tem povezanih nalog, za katere so pristojni organi Evropske unije). Med regulatorne naloge sodijo tudi recimo načrti kot npr. načrt obveznosti za implementacijo predpisov EU in določitev obveznosti subjektov. Agencija lahko opravlja tudi druge dejavnosti na letalskem področju, če je to skladno z zahtevami za izvajanje osnovnih dejavnosti agencije, in z letalskimi predpisi, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji, in je tako določeno v ustanovitvenem aktu agencije.

Ker Zakon o javnih agencijah (Uradni list RS, št. 52/02) ne določa posameznih nalog javnih agencij, so na načelni ravni opredeljene posamezne vrste nalog agencije. Pri tem se izhaja tudi iz zahtev, ki so za letalske nadzorne organe opredeljene v predpisih in pravnih aktih Evropske unije. Pristojnosti in naloge agencije so omejene s pristojnostmi ministrstva, ter pristojnostmi EU in EASA. Iz razlogov specifičnega namena pravnih aktov, ki jih izdaja direktor agencije, je določeno, da se objavijo spletni strani agencije.

Med strokovne naloge agencije se določa tudi pripravljane strokovnih podlag za pripravo predpisov, ki sodijo na področje dela agencije. Pri tem se izrecno poudarja, da ta naloga ne zajema tudi nomotehničnega oblikovanja vsebine predloga predpisa, je pa priporočljivo, da se že izdelane strokovne podlage v obliki členov. Poudarja se, da so priročniki za delo nadzornikov oziroma letalskih nadzornikov delovni pripomočki, ki imajo naravo internih aktov agencije. Ker niso predpis, jih lahko agencija izdaja v angleškem jeziku, ki je delovni jezik.

Med strokovne naloge agencije se dodaja nalogi (1) izdaja smernic in mnenj ter opravljanje drugih predpisanih nalog pri pripravi občinskih prostorskih aktov kot nosilec urejanja prostora za področje letalstva, in (2) priprava strokovnih izhodišč za smernice in mnenja, ki jih ministrstvo kot nosilec urejanja prostora, izda k državnim prostorskim aktom. Podlago za tovrstno ureditev glede izdaje smernic in mnenj ter drugih predpisanih nalog pri pripravi občinskih prostorskih aktov in pripravo strokovnih izhodišč za smernice in mnenja k državnim prostorskim aktom je podana v 39. členu Zakona o urejanju prostora (ZUreP-2)(Uradni list RS, št. 61/17).

K 243. členu

V tem členu glede na prejšnji zakon ni večjih sistemskih sprememb. Ker je agencija organ, ki mora zagotoviti varnost civilnega letalstva, je javnost dela agencije urejena na način, ki ne moti izvrševanja njenega poslanstva in ne posega v njeno izvrševanje pristojnosti.

K 244. členu

Glede na prejšnji zakon je v tem členu ostala dikcija glede nadzora na delom agencije, določbe glede programa dela in finančnega načrta so prenesene v člen glede financiranja agencije.

Nadzora nad delom agencije je nadzor nad delom zakonitostjo, učinkovitostjo in uspešnostjo agencije, ki ga izvaja po potrebi, kadar oceni, da je to potrebno, ministrstvo. Nadzor se izvede na način, določen z izvedbena uredba Komisije (EU) št. 628/2013 z dne 28. junija 2013 o načinu dela Evropske agencije za varnost v letalstvu pri izvajanju inšpekcijskih pregledov standardiziranja in spremljanju uporabe predpisov Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 736/2006, UL L št. 179, z dne 29. 6. 2013, str. 46. S tem se zagotavlja, da je notranji (državni) nadzor skladen z zunanjim (organi Evropske unije, ICAO itd.) in da se agencija že pred nadzorom Komisije oziroma EASA, ter organov ICAO in Evropske konference civilnega letalstva lahko opozori na morebitna neskladja z zahtevami in zahteva njihova odprava. To zmanjšuje tudi verjetnost, da bi Republika Slovenija kršila predpise EU z njihovim neizvajanjem ali napačnim izvajanjem.

K 245. členu

V tem členu glede na prejšnji zakon ni sprememb. Predpisi EU že določajo, da morajo Komisija ter pristojni organi držav članic EU in EASA med seboj sodelovati. Za zagotovitev usklajenega nastopa in predstavljanja pristojnih državnih organov Republike Slovenije in izvajanja politik na letalskem področju je določeno, da mora agencija s pristojnimi nadzornimi organi sodelovati v skladu z usmeritvami ministrstva, pristojnega za promet.

K 246. členu

Določbe o programu dela in finančnega načrta so prenesene v ta člen o financiranju agencije, ostale določbe člena o financiranju agencije so glede na prejšnji zakon nespremenjene.

Agencija se financira iz proračunskih sredstev, iz pristojbin in povračila stroškov v skladu s tarifo, s prihodki iz certifikacijskih postopkov in prihodki iz dejavnosti, ki jo izvaja za druge pristojne organe v in izven EU ter iz lastne dejavnosti. Proračunska sredstva, potrebna za delovanje agencije, se bodo letno določila do višine, ki je potrebna za izvajanje splošnih varnostnih nalog in programe agencije, izvajanje strokovnih in razvojnih nalog, mednarodno sodelovanje, drug inšpekcijski nadzor in vodenje prekrškovnih postopkov ter drugih nalog, ki jih agencija izvaja za potrebe drugih državnih organov. Večji del prihodkov za izvajanje nalog bo agencija pridobila s prihodki iz pristojbin in povračil stroškov, ki jih v skladu s tarifo vplačajo prosilci in imetniki certifikatov in drugih listin, ki jih izdaja agencija, prihodki iz povračil za izvedene certifikacijske postopke, druge izdane posamične pravne akte in izvedene naloge stalnega nadzora, ki jih agencija pogodbeno opravi za potrebe Evropske agencije za varnost v letalstvu ali druge pristojne letalske organe, ter s prihodki od lastnih dejavnosti. Tarife se oblikujejo na enak način, kot se oblikujejo takse in dajatve, ki jih obračunava EASA (Uredba Komisije (EU) št. 319/2014 z dne 27. marca 2014 o taksah in pristojbinah, ki jih zaračunava Evropska agencija za varnost v letalstvu, in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 593/2007, UL L št. 93 z dne 28. 3. 2014, str. 58).

Glede na navedeno agencija s sistemom tarif zagotavlja prilive, ki omogočajo normalno poslovanje. To pomeni, da tarifa upošteva več v letalstvu določljivih pokazateljev, kot so teža zrakoplova, vrsta zrakoplova (letalo, helikopter itd.), število motorjev, vrste motorjev, število operacij določenih kategorij zrakoplovov, število zrakoplovov, ki so vključeni v operacije, število potnikov, zahtevnost postopkov in podobne pokazatelje, nedoločljivi postopki (na primer alternativne metode dokazovanja skladnosti z odobrenim projektom, tehnična pomoč, ki jo zahtevajo tuji organi ipd.) pa se opredelijo z vrednostjo urne postavke.

Temeljno načelo pri pripravi tarife je, da morajo sredstva, ki jih agencija pridobi s prihodki od povračil stroškov, ob čim manjši obremenitvi prosilcev in imetnikov certifikatov, zagotavljati nemoteno, razvojno in dolgoročno delo agencije. Ker agencija ne izvaja izključno storitev, ki se lahko zaračunavajo sorazmerno tržni vrednosti dejavnosti, se financira tudi iz proračuna Republike Slovenije in s prihodki

od drugih dejavnosti. Zaradi zagotovitve preglednosti financiranja, posledično pa tudi obsega sredstev, ki se zagotavljajo iz proračuna, in višine pristojbin in stroškov, ki jih plačajo zavezanci, so določeni viri financiranja za posamezne skupine nalog, ki ji opravlja agencija. Za način oblikovanja tarif se zahteva upoštevanje zahtev iz predpisov Evropske unije, ki je vzpostavila pregleden in nadzorljiv sistem taks in dajatev, ki jih obračuna Evropska agencija za varnost v letalstvu.

K 247. členu

Doslej je delovno uspešnost, obseg sredstev in opredelitev prihodkov za izplačilo delovne uspešnosti urejal ustanovitveni akt agencije, vendar je zaradi specialnosti ureditve treba področje urediti z zakonom. Zaposlenim v agenciji so lahko upravičeni do naslednjih vrst delovne uspešnosti:

1. redne delovne uspešnosti;
2. delovne uspešnosti iz naslova povečanega obsega dela in
3. delovne uspešnosti iz naslova prodaje blaga in storitev na trgu.

Delovna uspešnost se določa v skladu s predpisi o sistemu plač v javnem sektorju. Pri tem se upoštevata odobren letni program dela in finančni načrt agencije. Način izplačila in pogoje za izplačilo delovne uspešnosti se določi s splošnim aktom agencije.

K 248. členu

Za plače zaposlenih se uporabljajo določbe predpisov, ki urejajo sistem plač v javnem sektorju, pri čemer obseg sredstev za posebne projekte, ki terjajo povečan obseg dela, in plačilo za tako povečan obseg dela določi agencija sama v okviru namenskih sredstev projekta znotraj finančnega načrta tekočega leta.

Uradnim osebam v agenciji se plača lahko poveča do 30% osnovne plače, v primeru, ko brez popolnitve delovnih mest, za katere veljajo zahteve o delovnih izkušnjah na letalskem področju in pogojih glede licence, dovoljenja, ratinga, pooblastila, potrdila, spričevala oziroma druge ustrezne listine, ni mogoče zagotoviti predpisanega letalskega nadzora.

Za nekatere javne uslužbenke na agenciji se uvede dodatek za stalnost. Uvedba dodatka se nanaša na tista delovna mesta, ki so zvezana s pooblastili nadzornika in letalskega nadzornika, kar se utemeljuje s tem, da je usposabljanje teh kadrov dolgotrajno in zahteva veliko sredstev.

Dosedanji zakon je izrecno predvideval možnost, da je plača uradne osebe na agenciji sestavljena tudi iz dodatka za nevarnost. Vendar pa omenjeni dodatek k osnovni plači uradne osebe na agenciji nikoli ni bil uveden, ker za to ni bilo sprejete ustrezne pravne podlage v kolektivni pogodbi za javni sektor. S tem členom se zato neposredno določa pravica do dodatka za nevarnost in njegova višina.