SLOVENIJA
DRŽAVNI VARNOSTNI PROGRAM CIVILNEGA LETALSTVA

2024
DRUGA IZDAJA



REPUBLIKA SLOVENIJA
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

(Avtor uporabljene fotografije na naslovnici: Jaka Ažman)

VIZIJA

S prizadevanji na državni ravni prispevati h globalni viziji, ki je doseči in ohraniti cilj nič smrtnih žrtev v komercialnih operacijah do leta 2030 in pozneje.

POSLANSTVO

Stalno izboljševati varnostno uspešnost in odpornost v civilnem letalstvu na državni ravni z zagotavljanjem možnosti za sodelovanje med letalskimi organi in ponudniki storitev.

VREDNOTE

Državni varnostni program si prizadeva za izboljšanje varnosti v civilnem letalstvu v Sloveniji z/s:

- *spodbujanjem pozitivne varnostne kulture,*
- *priznavanjem in spodbujanjem odgovornosti letalskega sektorja za varnost širše javnosti,*
- *spodbujanjem sodelovanja, timskega dela in skupnega učenja pri upravljanju varnosti,*
- *varovanjem varnostnih podatkov in informacij,*
- *spodbujanjem deljenja in izmenjave varnostnih informacij,*
- *sprejemanjem odločitev, ki temeljijo na podatkih,*
- *dajanjem prednosti ukrepom za obravnavanje operativnih varnostnih tveganj in organizacijskih izzivov na podlagi ocene tveganja,*
- *zagotavljanjem sredstev za opredelitev in analizo nevarnosti ter z obravnavanjem njihovih posledic ali izidov na podlagi ocene tveganja ter*
- *proaktivnim obvladovanjem novih tveganj.*

Kazalo vsebine

Kazalo vsebine 4
Okrajšave 6
Opredelitev izrazov 7
Predgovor 10
Uvod 11
1 Državna varnostna politika, cilji in sredstva 13
1.1 Državna varnostna politika 13
1.2 Strateški varnostni cilji slovenskega letalstva 15
1.3 Upravljanje varnosti v letalstvu v Sloveniji kot del svetovnega mehanizma 16
1.3.1 Vloga ICAO pri upravljanju varnosti (Priloga 19 Čikaške konvencije; Priročnik za upravljanje varnosti; Globalni načrt za varnost v letalstvu) 16
1.3.2 Regionalno delo ICAO in regionalni načrt za varnost v letalstvu 17
1.3.3 Letalski sistem EU, vključno z evropskim programom za letalsko varnost in z evropskim načrtom za varnost v letalstvu 18
1.3.4 DVP 19
1.3.5 Državni načrt za varnost v letalstvu 21
1.4 Primarna letalska zakonodaja (kritični element 1) in posebni operativni predpisi (kritični element 2) 23
1.4.1 Mednarodna zakonodaja in zakonodaja EU 23
1.4.1.1 Zakonodaja EU, ki temelji na 289. in 294. členu Pogodbe o delovanju Evropske unije 24
1.4.2 Domača zakonodaja 25
1.5 Državni sistem in naloge (kritični element 3) 27
1.5.1 Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije 27
1.5.2 Agencija 28
1.5.3 Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije, Vojaški letalski organ Slovenske vojske ter Služba za preiskovanje letalskih nesreč in incidentov vojaških zrakoplovov Republike Slovenije 29
1.5.4 Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije, Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov 30
1.5.5 Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije, Policija 30
1.5.6 Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o. 30
1.5.7 Sodelovanje med organi 30
1.6 Usposobljeno tehnično osebje (kritični element 4) 32
1.7 Tehnične smernice, orodja in zagotavljanje informacij, pomembnih za varnost (kritični element 5) 34
2 Obvladovanje varnostnih tveganj 34

2.1 Obveznosti izdajanja licenc, certificiranja, izdaje dovoljenj in odobritev (kritični element 6) 35
2.2 Obveznosti sistema upravljanja varnosti 36
2.3 Preiskava nesreč in incidentov 37
2.4 Opredelitev nevarnosti in ocena varnostnega tveganja 38
2.4.1 Viri varnostnih informacij 40
2.4.2 Poročila o dogodkih (poročanje, zbiranje, shranjevanje, zaščita, izmenjava, razširjanje in analiza) 41
2.5. Obvladovanje varnostnih tveganj in reševanje varnostnih vprašanj (kritični element 8) 43
3 Zagotavljanje varnosti na državni ravni 44
3.1 Obveznosti nadzora (kritični element 7) 45
3.2 Varnostna uspešnost države 47
4 Spodbujanje varnosti 51
4.1 Notranje komuniciranje in razširjanje varnostnih informacij 51
4.2 Zunanje komuniciranje in razširjanje varnostnih informacij 53
4.2.1 Letno načrtovanje dejavnosti za spodbujanje varnosti na ravni EASA 53
4.2.2 Letno načrtovanje dejavnosti za spodbujanje varnosti na ravni agencije 54
4.2.2.1 Spletna stran in družbena omrežja 54
4.2.2.2 Letna konferenca o letalski varnosti 55
4.2.2.3 Delavnice in predavanja, svetovalne storitve in drugi načini komuniciranja 55

Okrajšave

agencija – Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije

Čikaška konvencija – Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu

DVP – državni varnostni program

EASA – Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu

EU – Evropska unija

ICAO – Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ang. *International Civil Aviation Organisation*)

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

Opredelitev izrazov

Cilj varnostne uspešnosti je načrtovani ali nameravani cilj države članice ali izvajalca storitev, s katerim se izpolnijo kazalniki varnostne uspešnosti v določenem obdobju, ki so usklajeni z varnostnimi cilji.

Država operatorja je država, v kateri je glavni kraj poslovanja operatorja, ali, če takega kraja poslovanja ni, operatorjevo stalno prebivališče.

Država proizvodnje je država, ki je pristojna za organizacijo, odgovorno za končno sestavljanje zrakoplova.

Državni varnostni program (DVP, ang. *State Safety Programme*) je celovit sklop zakonodajnih aktov in dejavnosti za upravljanje varnosti.

Helikopter je zrakoplov, težji od zraka, ki ga pri letu podpirajo predvsem reakcije zraka na rotor ali več rotorjev na pretežno navpičnih oseh.
Opomba: Nekatere države uporabljajo izraz »rotorcraft« za helikopter.

Huda poškodba je poškodba, ki jo oseba utrpi v nesreči in ima za posledico:

- hospitalizacijo za več kot 48 ur in se začne v sedmih dneh od dne, ko je utrpela poškodbo;
- zlom katere koli kosti (razen enostavnih zlomov prstov na roki ali nogi ali nosu);
- raztrganine, ki povzročajo hude krvavitve, poškodbe živcev, mišic ali kit;
- poškodbo katerega koli notranjega organa;
- opekline druge ali tretje stopnje ali vsako opeklino, ki prizadene več kot pet odstotkov telesne površine;
- preverjeno izpostavljenost kužnim snovem ali škodljivemu sevanju.

Incident je dogodek, povezan z delovanjem zrakoplova, ki je ali bi lahko oviral njegovo delovanje in ni nesreča.
Opomba: Vrste incidentov, ki so zanimivi za študije v zvezi z varnostjo, vključujejo incidente, navedene v Dodatku C Priloge 13 Čikaške konvencije.

Kazalnik varnostne uspešnosti je parameter, ki se uporablja za spremljanje in ocenjevanje varnostne uspešnosti.

Letalo je zrakoplov na motorni pogon z nepremičnimi krili, težji od zraka, ki dobi vzgon v letu zaradi aerodinamične reakcije zraka na njegova krila.

Nadzor so državne dejavnosti, s katerimi država z inšpekcijskimi pregledi in revizijami proaktivno preverja, ali imetniki letalske licence, certifikata, dovoljenja ali odobritve še naprej izpolnjujejo uveljavljene zahteve in opravljajo naloge glede usposobljenosti in varnosti, ki ju zahteva država.

Nesreča je dogodek, povezan z delovanjem zrakoplova, ki se v primeru zrakoplova s posadko zgodi v času od vkrcanja katere koli osebe v zrakoplov, ki namerava leteti, do izkrcanja vseh teh oseb, ali ki se v primeru zrakoplova brez posadke zgodi v času od trenutka, ko je zrakoplov pripravljen za vožnjo z namenom leteti, do trenutka, ko se ob koncu leta ustavi in je njegov primarni pogonski sistem izključen, pri čemer:

(a) se oseba smrtno ali hudo poškoduje:
- ker je bila v zrakoplovu, ali
- zaradi neposrednega stika s katerim koli delom zrakoplova, vključno z deli, ki so odpadli od zrakoplova, ali
- zaradi neposredne izpostavljenosti reaktivnemu pišu,

razen če so poškodbe posledica naravnih vzrokov, če jih povzroči oseba sama ali ji jih povzročijo druge osebe, ali če so poškodovani slepi potniki, ki se skrivajo zunaj prostorov, ki so sicer namenjeni potnikom in posadki; ali

(b) zrakoplov utrpi poškodbe ali konstrukcijsko okvaro, ki škodljivo vpliva na konstrukcijsko trdnost, zmogljivost ali letalne značilnosti zrakoplova in običajno zahteva večja popravila ali zamenjavo poškodovanih sestavnih, razen v primeru okvar ali poškodb motorja, ko je škoda omejena na en sam motor (vključno s pokrovi ali dodatno opremo), propelerje, konce kril, antene, sonde, lopatice, gume, zavore, kolesa, obloge, plošče, vrata pristajalnega podvozja, vetrobranska stekla, oplate zrakoplova (kot so manjše udrtine ali luknje) ali manjše poškodbe na glavnih rotorskih krakih, repnih rotorskih krakih, pristajalnem podvozju ter poškodbe zaradi toče ali trka s pticami (vključno z luknjami v radarskem nosu); ali

(c) je zrakoplov pogrešan ali popolnoma nedostopen.

Opomba 1: Samo zaradi statistične enotnosti Mednarodna organizacija civilnega letalstva poškodbo, ki povzroči smrt v tridesetih dneh od dneva nesreče, opredeli kot poškodbo s smrtnim izidom.
Opomba 2: Šteje se, da je zrakoplov pogrešan, ko je uradna preiskava končana in razbitina ni bila najdena.
Opomba 3: Vrsta sistema brezpilotnega zrakoplova, ki ga je treba raziskati, je obravnavana v 5.1 Priloge 13 Čikaške konvencije.
Opomba 4: Navodila za ugotavljanje škode na zrakoplovu so na voljo v Dodatku E k Prilogi 13 Čikaške konvencije.

Nevarnost je stanje ali predmet, ki bi lahko povzročil letalski incident ali nesrečo ali k njemu prispeval.

Operativno osebje je osebje, vključeno v letalske dejavnosti, ki lahko sporoča varnostne informacije.
Opomba: To osebje med drugim vključuje: letalske posadke; kontrolorje zračnega prometa; upravljavce letalskih postaj; tehnike vzdrževanja; osebje organizacij za projektiranje in proizvodnjo zrakoplovov; kabinsko osebje; letalske dispečerje, osebje za upravljanje ploščadi in osebje za zemeljsko oskrbo.

Sistem upravljanja varnosti (ang. *Safety Management System*) je sistematični pristop k upravljanju varnosti v letalstvu, vključno s potrebnimi organizacijskimi strukturami, odgovornostmi, politikami in postopki.

Varnost je stanje, pri katerem je tveganje za poškodbe oseb ali premoženja zmanjšano in se vzdržuje na sprejemljivi ravni tveganja ali pod njo, zaradi stalnega procesa prepoznavanja in upravljanja tveganj.

Varnostna uspešnost je varnost, ki jo dosega država članica ali izvajalec storitev, kot je opredeljena s cilji in kazalniki varnostne uspešnosti.

Varnostne informacije so podatki o varnosti, ki se obdelujejo, organizirajo ali analizirajo v danem kontekstu, da bi bili koristni za upravljanje varnosti.

Varnostni nadzor je naloga države za zagotovitev, da posamezniki in organizacije, ki opravljajo letalsko dejavnost, izvajajo zakone in druge predpise, povezane z varnostjo.

Varnostni podatki so opredeljeni niz dejstev ali varnostnih vrednosti, zbranih iz različnih virov, povezanih z letalstvom, ki se uporablja za ohranjanje ali izboljšanje varnosti.
Opomba: Takšni varnostni podatki se zbirajo iz proaktivnih ali reaktivnih dejavnosti, povezanih z varnostjo, med drugim so to:

a) preiskave nesreč ali incidentov;
b) poročanje o varnosti;

c) poročanje o stalni plovnosti;
č) spremljanje operativne uspešnosti;
d) inšpekcijski pregledi, revizije, raziskave; ali
e) študije in pregledi varnosti.

Varnostno tveganje sta pričakovani verjetnost in resnost posledic ali so izidi, ki izhajajo iz obstoječe nevarnosti.

Zrakoplov je katera koli naprava, ki se lahko obdrži v ozračju zaradi reakcij zraka, razen reakcij zraka na zemeljsko površino.

Predgovor

Kot direktor Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije (v nadaljevanju: agencija) vam s ponosom predstavljam Državni varnostni program civilnega letalstva.

Prvi slovenski državni varnostni program je bil izdan leta 2016. Pred vami je druga posodobljena izdaja. V primerjavi s prvo izdajo je pripravljen s sodobnejšim pristopom k obravnavanju varnosti v civilnem letalstvu ter odraža pomembne spremembe v organizaciji in pri nalogah upravljanja varnosti na državni ravni.

Odraža tudi spremembe državnega varnostnega programa zaradi posodobitev Priloge 19 Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, ki jo je sprejela Mednarodna organizacija civilnega letalstva, in pripadajočega Priročnika za upravljanje varnosti (dokument ICAO 9859).

V Sloveniji ima letalstvo velik strateški pomen. Skupaj s sodelavci v agenciji v sodelovanju z javnimi uslužbenci ministrstva za infrastrukturo smo trdno osredotočeni na zagotavljanje varnega civilnega letalstva. Menimo, da so Mednarodna organizacija civilnega letalstva, Evropska komisija in Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu strateški partnerji, zato v celoti podpiramo razvoj in izvajanje vseh mednarodnih varnostnih standardov in predpisov v letalstvu.

V agenciji se nenehno osredotočamo na iskanje, prepoznavanje in zmanjševanje novih varnostnih tveganj s proaktivnim pristopom, ki temelji na analizi tveganja. Razvili smo sistem za spremljanje in merjenje varnostne uspešnosti letalskega sistema, ki zagotavlja, da ima državni varnostni program želeni učinek na varnost.

Agencija kot pomemben del državnega varnostnega programa vsako leto objavi državni načrt za varnost v letalstvu za obravnavo vseh ključnih varnostnih tveganj, ki vplivajo na vse zainteresirane strani v civilnem letalstvu. Državni načrt za varnost v letalstvu obravnava tudi ukrepe, ki jih mora država sprejeti za ublažitev teh tveganj.

Vse zainteresirane subjekte nenehno spodbujamo, da v organizacijah izvajajo strokovno varnostno kulturo in proaktivno obravnavajo varnostna načela z razvojem lastnih sistemov upravljanja varnosti, ki vključujejo poročanje o dogodkih, podprto z načeli kulture pravičnosti.

Letalstvo hitro okreva po težkih časih krize zaradi covida-19. Zavedati pa se moramo, da lahko okrevanje poveča tudi grožnje in tveganja za civilno letalstvo. S tega vidika sem zelo vesel, da lahko predstavim ta novi in sodobni dokument, ki je temelj za vse zainteresirane subjekte, da sprejmejo potrebne ukrepe in zagotovijo navigacijo ob vseh izzivih. Novi državni varnostni program je prvi korak k še večji varnosti v letalstvu.

Miha Schnabl
vršilec dolžnosti direktorja agencije

Uvod

Dokument pred vami je slovenski varnostni program za upravljanje varnosti v civilnem letalstvu. Določa sistem upravljanja varnosti v letalstvu na državni ravni v skladu z mednarodnimi ureditvami. Poleg tega zagotavlja, da sistem upravljanja varnosti v letalstvu v Sloveniji prispeva k svetovni in regionalni varnostni uspešnosti ter nadaljnjemu izboljševanju varnosti v prihodnje.

Mednarodna organizacija civilnega letalstva (v nadaljevanju: ICAO) v Prilogi 19[1] Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu[2] (v nadaljevanju: Čikaška konvencija) zahteva, da vse države pogodbenice vzpostavijo državni varnostni program (v nadaljevanju: DVP), ki je sorazmeren z velikostjo in kompleksnostjo državnega sistema civilnega letalstva. DVP je celostni sklop predpisov in dejavnosti, katerih cilj je izboljšanje varnosti.

Navedena zahteva je prenesena v pravo Evropske unije (v nadaljevanju: EU), in sicer z Uredbo 2018/1139/EU[3] (v nadaljevanju: osnovna uredba). 7. člen te uredbe je pravna podlaga EU za DVP, saj določa, da vsaka država članica v posvetovanju z ustreznimi zainteresiranimi subjekti vzpostavi in vzdržuje DVP za upravljanje varnosti civilnega letalstva glede na letalske dejavnosti, za katere je odgovorna. Ta program je sorazmeren z obsegom in kompleksnostjo teh dejavnosti ter je usklajen z evropskim programom za letalsko varnost (ang. *European Aviation Safety Programme*). DVP vključuje elemente, povezane z državnimi odgovornostmi za upravljanje varnosti, navedenimi v mednarodnih standardih in priporočenih praksah. DVP določa raven varnostne uspešnosti, ki jo je treba doseči na državni ravni v zvezi z letalskimi dejavnostmi, za katere je odgovorna posamezna država članica.

Glavni del programa zajema 14 področij, ki pripadajo štirim sestavnim delom DVP. Ti so:

1 Državna varnostna politika, cilji in sredstva
- 1.1 Primarna letalska zakonodaja
- 1.2 Posebni operativni predpisi
- 1.3 Državni sistem in naloge
- 1.4 Usposobljeno tehnično osebje
- 1.5 Tehnične smernice, orodja in zagotavljanje informacij, pomembnih za varnost

2 Obvladovanje varnostnih tveganj
- 2.1 Obveznosti, povezane z licenciranjem, certifikacijo, izdajo dovoljenj in odobritev
- 2.2 Obveznosti glede sistema upravljanja varnosti
- 2.3 Preiskava nesreč in incidentov
- 2.4 Opredelitev nevarnosti in ocena varnostnega tveganja
- 2.5 Obvladovanje varnostnih tveganj

3 Zagotavljanje varnosti na državni ravni
- 3.1 Obveznosti nadzora
- 3.2 Državna varnostna uspešnost

4 Spodbujanje varnosti
- 4.1 Notranje komuniciranje in razširjanje varnostnih informacij

[1] Upravljanje varnosti (ang. *Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation, Safety management*)

[2] Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (Uradni list FLRJ – Mednarodne pogodbe, št. 3/54, Uradni list RS, št. 24/92 – akt o notifikaciji nasledstva in Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 3/00 in 6/19).

[3] 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.

4.2 Zunanje komuniciranja in razširjanje varnostnih informacij

V skladu s Prilogo 19 Čikaške konvencije osrednji del DVP vsebuje osem kritičnih elementov državnega sistema za nadzor varnosti, ki jih morajo države v skladu z zahtevo ICAO učinkovito upravljati. ICAO opredeljuje te kritične elemente:

- primarna letalska zakonodaja, kritični element 1;
- posebni operativni predpisi, kritični element 2;
- državni sistem in naloge, kritični element 3;
- usposobljeno tehnično osebje, kritični element 4;
- tehnične smernice, orodja in zagotavljanje informacij, pomembnih za varnost, kritični element 5;
- obveznosti, povezane z licenciranjem, certifikacijo, izdajo dovoljenj in odobritev, kritični element 6;
- obveznosti nadzora, kritični element 7;
- reševanje varnostnih vprašanj, kritični element 8.

Varnost v letalstvu je plod nenehnega ocenjevanja varnostnih tveganj. Pionirji letalstva so imeli malo predpisov o varnosti, praktičnih izkušenj ali inženirskega znanja, ki bi jih usmerjali. Skrbna ureditev letalskih dejavnosti, operativne izkušnje in izboljšave na področju tehnologije so sčasoma prispevali k znatnemu povečanju varnosti.

Znan je rek »varnostni predpisi so napisani s krvjo«, ki se nanaša na spoznanje, da so bili letalski predpisi sprejeti po tragičnih dogodkih ali nesrečah, namesto da bi se izvajali proaktivno za preprečevanje takih dogodkov. Zaradi tega bi morala biti DVP in njegovo izvajanje proaktivna. To je naloga, ki je ni lahko doseči, saj urejamo, certificiramo in nadziramo industrijo, ki je svetovna, ki raste in se nenehno razvija, industrijo, ki velja za najvarnejši način prevoza. Naš skupni cilj je ohraniti ta ugled in dodatno izboljšati varnost v letalstvu ob upoštevanju novih tveganj, kot so svetovna zdravstvena kriza, novi načini poslovanja, nove tehnologije, kibernetska varnost, ekstremni vremenski pojavi in drugi, ki nas oddaljujejo od nekoč tradicionalnega letalstva in nas opozarjajo, da je treba letalska tveganja obravnavati v povezavi z gospodarskimi dejavniki, rastjo industrije in okoljskimi vprašanji.

Slovenski DVP je podprt z dvema dokumentoma. To sta:

- priročnik DVP, ki vsebuje natančne mehanizme in postopke, potrebne za učinkovito izvajanje in neprekinjeno delovanje DVP, ter
- državni načrt za varnost v letalstvu, ki temelji na oceni ustreznih varnostnih informacij. Slovenija v tem načrtu ob posvetovanju z ustreznimi zainteresiranimi subjekti vsako leto opredeli glavna varnostna tveganja, ki vplivajo na njen državni varnostni sistem v civilnem letalstvu, in določa potrebne ukrepe za ublažitev teh tveganj. Državni načrt za varnost v letalstvu vključuje tveganja in ukrepe, opredeljene v evropskem načrtu za varnost v letalstvu (ang. *European Plan for Aviation Safety*), ki so pomembni za Slovenijo.

Naš skupni in najpomembnejši cilj sta zagotoviti varno letalstvo in ohraniti zaupanje javnosti v sistem letalskega prevoza. Za zagotavljanje stalnega izboljševanja se vloga letalskih organov čedalje bolj usmerja v partnerstvo in interakcije. Varnostne informacije postajajo čedalje pomembnejše. Menimo, da so glavne sestavine varnosti v letalstvu: dobra varnostna kultura, učinkovito komuniciranje med zainteresiranimi subjekti in organi ter ukrepi na podlagi informacij, sprejeti za obvladovanje ugotovljenih varnostnih tveganj.

1 Državna varnostna politika, cilji in sredstva

1.1 Državna varnostna politika

Slovenija bo pri uresničevanju vizije, poslanstva in vrednot DVP dosledno upoštevala:

1. Skladnost s standardi in priporočenimi praksami ICAO je ključnega pomena. Zagotavljamo, da se, kolikor je to mogoče, izvajajo standardi in priporočene prakse za dosego najvišje ravni varnosti v civilnem letalstvu. Sodelujemo na sestankih ICAO ter aktivno sodelujemo pri razvoju standardov in priporočenih praks.

2. Kot članica EU upoštevamo pravne zahteve EU in državne pravne zahteve ter sodelujemo pri skupnih pobudah EU. Aktivno sodelujemo na srečanjih v institucijah EU in drugih organih ter pri oblikovanju skupnih predpisov in drugih zakonodajnih aktov.

3. Varnostna vprašanja so najpomembnejše področje v zakonodaji. Različni vidiki, kot so gospodarski, ekološki, operativni, socialni in/ali politični, ne smejo negativno vplivati na varnost v letalstvu.

4. V letalskem sektorju si prizadevamo za odprto, proaktivno in učinkovito komuniciranje o zadevah, povezanih z letalsko varnostjo. To so izmenjava znanja, postopkov in dobrih praks tako na državni kot tudi mednarodni ravni. Poudarek je na uporabi informacij za upravljanje varnosti ob hkratnem varovanju zasebnosti.

5. Podpiramo nadaljnji razvoj sistemov upravljanja varnosti v organizacijah.

6. Spodbujamo pomen varnosti v letalstvu in pozitivno varnostno kulturo. Pomembno je zavedanje, da lahko vsakdo prispeva k varnosti v letalstvu. Vse zainteresirane strani imajo možnost prispevati k varnosti v letalstvu: državni organi, organizacije in letalsko osebje ter širša javnost. V okviru nadzornih dejavnosti se upoštevajo tudi načela varnostne kulture.

7. Zagotavljamo vire in usposobljeno osebje za opravljanje dodeljenih nalog na področju varnosti v letalstvu, vključno z ustreznim usposabljanjem.

8. Uvajamo in izvajamo proaktivno obvladovanje prepoznanih nevarnosti in z njimi povezanih tveganj z namenom, da odpravimo njihovo zmožnost vplivanja na varnost v letalstvu ter na poškodbe ljudi in škodo za opremo ali okolje. V ta namen nenehno preverjamo svoje delovanje v zvezi s temi nevarnostmi in iščemo načine, kako jih čim bolj zmanjšati. Spodbujamo poročanje o nevarnostih in incidentih, usposabljamo osebje za upravljanje varnosti, dokumentiramo ugotovitve in blažilne ukrepe ter si prizadevamo za nenehne izboljšave. To je način, kako nenehno izboljševati raven varnostne uspešnosti.

9. Poudarjamo pomen predložitve prostovoljnih in obveznih poročil o dogodkih. Edini cilj poročanja o dogodkih je preprečevanje nesreč in incidentov, ne pa pripisovanje krivde ali odgovornosti.

10. Odločno se zavzemamo za načela kulture pravičnosti, ki bi morala spodbujati posameznike k sporočanju informacij, povezanih z varnostjo. Vendar pa ne bi smela odvezovati posameznikov njihovih običajnih odgovornosti. V zvezi s tem zaposleni in pogodbeno osebje ne bi smeli biti oškodovani zaradi predloženih informacij, razen v primerih namerne kršitve ali očitnega in resnega neupoštevanja očitnega tveganja

in velikega pomanjkanja poklicne odgovornosti pri skrbi, ki je očitno potrebna v danih okoliščinah, ki povzročijo predvidljivo škodo osebi ali lastnini ali resno ogrožajo varnost v letalstvu.

11. Izvajanje ukrepov je pomemben del slovenskega regulativnega orodja skupaj z drugimi dejavnostmi, kot sta certificiranje in stalni nadzor. Sodelujemo s tistimi, ki jih nadziramo, da bi spodbudili in podpirali skladnost, vendar smo prepoznavni in proaktivni tudi pri ravnanju s tistimi, ki ne spoštujejo pravil ali se ne odločijo, da bodo spoštovali pravila. Vsa orodja za izvajanje ukrepov, ki so na voljo, uporabljamo sorazmerno, pregledno in dosledno, da bi zagotovili vrnitev k skladnosti in odvrnili od prihodnjih neskladnosti. To dopolnjuje našo zavezanost h kulturi pravičnosti in varnosti, vendar je hkrati zagotovilo, da bomo proaktivno ukrepali, kadar je to potrebno, da bi odpravili neskladnost s predpisi.

12. Končno odgovornost za varnost v letalstvu ima vodja organa/organizacije (minister/direktor/odgovorni vodja), ki sodeluje v DVP. Za to, da so operacije varnejše za vse, so odgovorni vodje in vsi zaposleni. Vsak vodja je odgovoren za izvajanje sistema upravljanja varnosti na svojem področju in zagotavlja, da se sprejmejo vsi razumni ukrepi.

To varnostno politiko podpirajo vsi organi, navedeni v poglavju 1.5 tega dokumenta, podpišejo pa jo njihovi predstavniki.

1.2 Strateški varnostni cilji slovenskega letalstva

Strateški varnostni cilji in prednostne naloge slovenskega letalstva so:

- stalno zmanjševanje operativnih varnostnih tveganj in ohranjanje varnosti slovenskega letalstva na visoki ravni, kar pomeni, da so ugotovljena ključna tveganja v slovenskem letalstvu, ki jih organizacije obravnavajo v okviru sistema upravljanja varnosti;
- krepitev zmogljivosti Slovenije za nadzor nad varnostjo v civilnem letalstvu;
- skladnost s standardi ICAO in zahtevami EU ter izvajanje učinkovitega DVP;
- ohranjanje in nadaljnji razvoj dobre varnostne kulture;
- obvladovanje tveganj v slovenskem letalstvu je sistematično, učinkovito in se stalno razvija. Slovenija se dejavno odziva na ugotovljene pomanjkljivosti in izvaja popravne ukrepe za nenehno izboljševanje varnostnega sistema;
- zagotoviti, da sta na voljo ustrezna zakonodaja in infrastruktura za podporo varnim operacijam.

Strateški varnostni cilji se stalno pregledujejo in potrjujejo, da natančno odražajo stanje glede tveganj v Sloveniji. V postopek so vključeni vsi organi, navedeni v poglavju 1.5 tega dokumenta.

Državni načrt za varnost v letalstvu zajema pobude za izboljšanje varnosti (ang. *Safety Enhancement Initiatives*), ki so v glavnem določene s procesi DVP, vključno z ugotavljanjem nevarnosti in obvladovanjem varnostnih tveganj v Sloveniji ter s sistemi za zbiranje in obdelavo varnostnih podatkov (ang. *Safety Data Collection and Processing System*). Pomembno pri tem je tudi delo, ki so ga opravili ponudniki storitev pri razvoju in izvajanju njihovih sistemov upravljanja varnosti. Ta načrt razvija in vzdržuje agencija v sodelovanju s ključnimi subjekti s področja letalstva in se vsako leto posodablja.

Državni načrt za varnost v letalstvu vključuje državne varnostne cilje za upravljanje varnosti v letalstvu in številne kazalnike za spremljanje napredka pri njihovem doseganju. Povezani so s cilji in kazalniki iz Globalnega načrta za varnost v letalstvu (ang. *Global Aviation Safety Plan*), iz regionalnega načrta za varnost v letalstvu (ang. *Regional Aviation Safety Plan*) in iz evropskega načrta za varnost v letalstvu ter vključujejo dodatne državne varnostne cilje in kazalnike.

Pobude za izboljšanje varnosti iz tega načrta se izvajajo z obstoječimi slovenskimi zmogljivostmi za nadzor varnosti in s pomočjo sistemov upravljanja varnosti ponudnikov storitev. Pobude za izboljšanje varnosti, ki izhajajo iz Globalnega načrta za varnost v letalstvu, so bile opredeljene za doseganje varnostnih ciljev iz državnega načrta za varnost v letalstvu. Nekatere pobude za izboljšanje varnosti so povezane s splošnimi pobudami na regionalni in mednarodni ravni ter prispevajo k izboljšanju varnosti v letalstvu na svetovni ravni. Celotni seznam pobud za izboljšanje varnosti je v dodatku državnega načrta za varnost v letalstvu.

Državni načrt za varnost v letalstvu obravnava tudi nova tveganja, ki vključujejo nove načine poslovanja, tehnologijo, javno politiko, poslovne modele ali ideje, ki bi lahko vplivali na varnost v prihodnosti. Včasih količina podatkov ni zadostna za dokončanje analize, ki temelji na podatkih. Zaradi pomanjkanja podatkov novih tveganj ni mogoče vedno samodejno obravnavati kot operativna varnostna tveganja. Pomembno je, da država ostane pozorna na ta tveganja, da bi opredelila nevarnosti in varnostne pomanjkljivosti, zbirala ustrezne podatke in proaktivno razvijala blažilne ukrepe za obravnavo teh tveganj.

Državni načrt za varnost v letalstvu za obdobje od leta 2023 do leta 2025 obravnava nova tveganja, ki so bila opredeljena za nadaljnjo analizo in so:

- brezpilotni zrakoplovi,
- kibernetska varnost,
- informacijska varnost,
- skupinske operacije,
- okolje.

Varnost je le eden od celovitih strateških ciljev ICAO. Drugi so: zmogljivost in učinkovitost zračne navigacije[4], varovanje in olajšave[5], gospodarski razvoj zračnega prevoza[6] in varstvo okolja[7]. Slovenija si pod vodstvom ICAO prizadeva za čim večji napredek na teh področjih.

1.3 Upravljanje varnosti v letalstvu v Sloveniji kot del svetovnega mehanizma

1.3.1 Vloga ICAO pri upravljanju varnosti (Priloga 19 Čikaške konvencije; Priročnik za upravljanje varnosti; Globalni načrt za varnost v letalstvu)

Slovenija je kot podpisnica Čikaške konvencije in država članica EU vključena v svetovno in regionalno strategijo za varnost v letalstvu, vendar je neodvisna pri prepoznavanju in zmanjševanju tveganj. Temeljni dokumenti na področju varnosti v letalstvu, ki opisujejo regulativne zahteve in dejavnosti, ki jih sodelujoči subjekti sprejmejo za ohranjanje in nadaljnji razvoj varnosti v letalstvu, so varnostni programi in načrti (svetovni, regionalni in državni). Razmerje med njimi je prikazano na sliki 1.

Varnost je najpomembnejša prednostna naloga v letalstvu. ICAO priznava potrebo po razvoju varnostne strategije ter zagotavljanju trajne uspešnosti in učinkovitosti v spreminjajočem se regulativnem, gospodarskem in tehničnem okolju.

ICAO je specializirana agencija Združenih narodov. Njene naloge so opredeljene v Čikaški konvencij, podpisani 7. decembra 1944. Namen ICAO je razviti politike, načela, zahteve in priporočila za mednarodno letalstvo.

ICAO v Prilogi 19 Čikaške konvencije nalaga državam članicam, ki se ukvarjajo z razvojem in uvedbo DVP in sistemov upravljanja varnosti letalskih organizacij, splošne odgovornosti in obveznosti za upravljanje varnosti. S to prilogo želi ICAO okrepiti svoj strateški regulativni in infrastrukturni razvoj ter poudariti pomen splošne varnostne uspešnosti pri vseh vidikih operacij zračnega prevoza. Poleg tega naj bi dokument ICAO 9859, Priročnik za upravljanje varnosti, državam zagotovil smernice za razvoj zakonodajnega okvira in podporne smernice za izvajanje sistemov upravljanja varnosti s strani ponudnikov storitev.

---

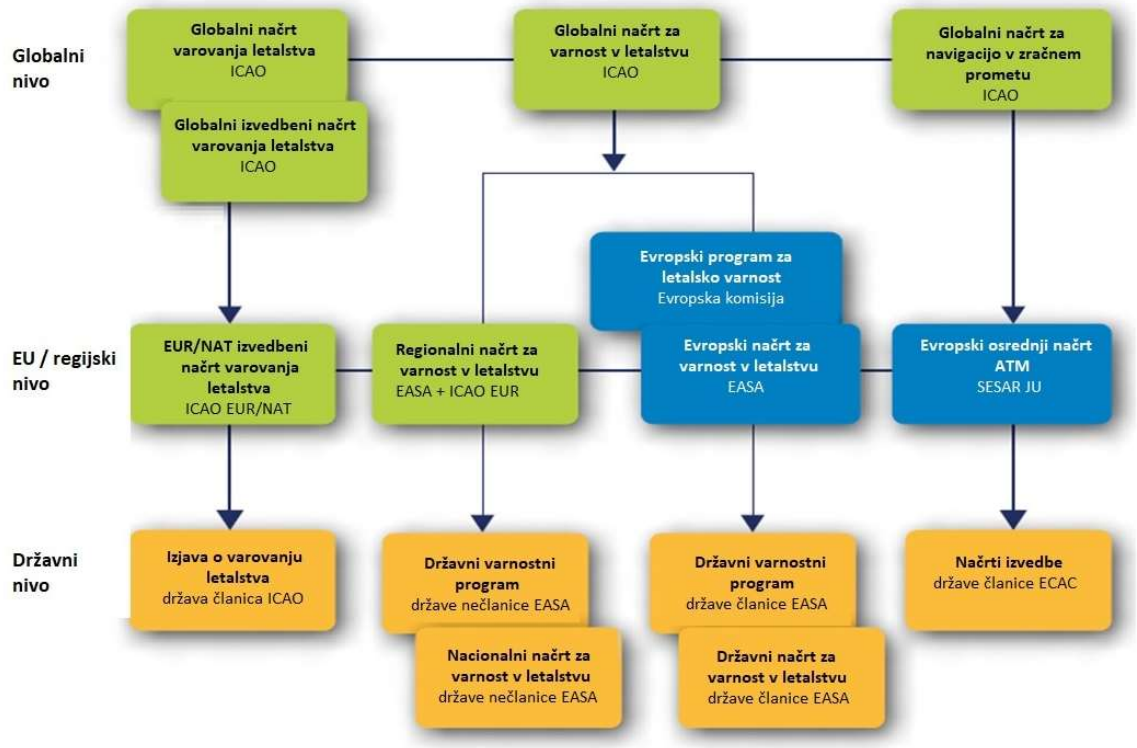
[4] Povečati zmogljivost in izboljšati učinkovitost sistema civilnega letalstva na svetovni ravni. Čeprav je ta strateški cilj funkcionalno in organizacijsko soodvisen z varnostjo, je osredotočen predvsem na nadgradnjo infrastrukture zračne navigacije in aerodromov ter na razvoj novih postopkov za optimizacijo učinkovitosti letalskega sistema. Globalni načrt za zmogljivost in učinkovitost zračnega prometa opisuje ključne dejavnosti za triletno obdobje.

[5] Izboljšanje varovanja in olajšav v svetovnem civilnem letalstvu. Ta strateški cilj odraža potrebo po vodilni vlogi ICAO na področju varovanja in olajšav v letalstvu ter s tem povezanih zadev v zvezi z varovanjem meja.

[6] Spodbujati razvoj trdnega in gospodarsko uspešnega sistema civilnega letalstva. Ta strateški cilj odraža potrebo po vodilni vlogi ICAO pri usklajevanju okvira zračnega prevoza, osredotočenega na gospodarske politike in podporne dejavnosti.

[7] Čim bolj zmanjšati škodljive vplive dejavnosti civilnega letalstva na okolje. Ta strateški cilj spodbuja vodilno vlogo ICAO pri vseh okoljskih dejavnostih, povezanih z letalstvom, in je usklajen s politikami in praksami za varstvo okolja ICAO in Združenih narodov.

Zagotavlja tudi smernice za razvoj DVP v skladu s standardi in priporočenimi praksami (ang. *Standards and Recommended Practices*).



Slika 1: Razmerje med globalnimi, regionalnimi in državnimi programi in načrti

Namen Globalnega načrta za varnost v letalstvu je olajšati usklajeno izboljšanje varnosti v letalstvu na svetovni ravni. Globalni načrt za varnost v letalstvu se posodobi vsaka tri leta, sprejme pa ga Skupščina ICAO.

Svetovna strategija za nenehno izboljševanje varnosti v letalstvu je opisana v Globalnem načrtu za varnost v letalstvu, katerega namen je nenehno zmanjševanje števila smrtnih žrtev in tveganja za smrtne žrtve z usmerjanjem razvoja usklajene strategije varnosti v letalstvu. Varen, odporen in trajnosten letalski sistem prispeva h gospodarskemu razvoju držav in njihovih industrij. Globalni načrt za varnost v letalstvu spodbuja učinkovito izvajanje DVP, vključno s sistemom državnega nadzora varnosti, pristopom k upravljanju varnosti, ki temelji na tveganjih, ter usklajenim pristopom k sodelovanju med državami, regijami in industrijo. Zagotavlja okvir, v katerem se razvijajo in izvajajo regionalni in državni načrti za varnost v letalstvu z ohranjanjem ciljev in vrst svetovnih dogodkov z visokim tveganjem (ang. *Global High-Risk Category of Occurrence*).

1.3.2 Regionalno delo ICAO in regionalni načrt za varnost v letalstvu

Vsaka regija in vsaka država bi morali uporabiti Globalni načrt za varnost v letalstvu za razvoj regionalnega in državnega načrta za varnost v letalstvu, ki vključuje sodelovanje industrije. Regionalni in državni načrt za varnost v letalstvu pomenita strateško usmeritev za upravljanje varnosti v letalstvu na regionalni in državni ravni za določeno obdobje in ga je treba razviti v skladu s cilji Globalnega načrta za varnost v letalstvu in vrsto svetovnih dogodkov z visokim tveganjem.

Regionalna pisarna ICAO za evropsko in severnoatlantsko regijo (t. i. EUR/NAT) ter Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljevanju: EASA) sodelujeta pri razvoju regionalnega načrta za varnost v letalstvu na podlagi evropskega načrta za varnost v letalstvu, kar omogoča vsem državam v regiji, da izkoristijo prednosti, ki jih to prinaša. Cilj regionalnega načrta za varnost v letalstvu je olajšati doseganje ciljev Globalnega načrta za varnost v letalstvu na regionalni ravni. Prvi regionalni načrt za varnost v letalstvu za evropsko regijo je bil izdan januarja 2019. Zaradi tega sodelovanja je bila to prva regija ICAO, ki je sprejela svoj regionalni načrt za varnost v letalstvu. Od leta 2022 po dejavnostih načrtovanja evropskega regionalnega načrta za varnost v letalstvu poteka faza poročanja, v kateri se napredek pri izvajanju ukrepov in, splošneje, napredek pri izvajanju DVP in državnega načrta za varnost v letalstvu oceni z namensko raziskavo. Zbrani podatki in informacije so bili uporabljeni ne le v naslednjih ciklih načrtovanja, temveč tudi v poročilih o izvajanju evropskega regionalnega načrta za varnost v letalstvu in v varnostnih pregledih, ki jih je pripravila regionalna pisarna ICAO.

Ukrepi evropskega načrta za varnost v letalstvu v podporo procesu načrtovanja evropskega regionalnega načrta za varnost v letalstvu vsebujejo sklice na ustrezne pobude za izboljšanje varnosti, navedene v Globalnem načrtu za varnost v letalstvu, so namenjeni državam ali industriji ter zajemajo organizacijske izzive in operativna tveganja. Za pobude za izboljšanje varnosti, navedene v Globalnem načrtu za varnost v letalstvu, namenjene regijam, velja, da se izvajajo v okviru upravljanja varnosti EU na splošno, kot je to opisano v evropskem programu za letalsko varnost in izvedeno z evropskim načrtom za varnost v letalstvu.

1.3.3 Letalski sistem EU, vključno z evropskim programom za letalsko varnost in z evropskim načrtom za varnost v letalstvu

Osnovna uredba vključuje posebno poglavje o upravljanju varnosti v letalstvu, s čimer ustvarja trdno pravno podlago ne le za evropski program za letalsko varnost in evropski načrt za varnost v letalstvu, temveč tudi za vzpostavitev in vzdrževanje DVP in državnih načrtov za varnost v letalstvu na ravni držav članic. 8. člen osnovne uredbe od držav članic EASA zahteva, da pripravijo državni načrt za varnost v letalstvu, ki upošteva ustrezna tveganja in ukrepe, opredeljene v evropskem načrtu za varnost v letalstvu, in utemeljijo, kadar se taka tveganja in ukrepi štejejo za nepomembne za državni DVP.

Evropski program za letalsko varnost opredeljuje letalsko varnost na evropski ravni. Cilj tega programa je zagotoviti, da sistem za upravljanje varnosti v letalstvu v EU zagotavlja najvišjo raven varnostne uspešnosti, ki je enotna v vsej EU, in se sčasoma še naprej izboljšuje ob upoštevanju drugih pomembnih ciljev, kot je varstvo okolja. Pojasnjuje delovanje evropskega letalskega sistema za upravljanje varnosti civilnega letalstva v EU v skladu z osnovno uredbo. Poleg tega opisuje postopke, vloge in odgovornosti različnih akterjev ter določa splošna načela za evropsko upravljanje varnosti, vključno z načrtovanjem varnostnih ukrepov. Evropski program za letalsko varnost na ravni EU funkcionalno ustreza DVP, kot je opisano v Prilogi 19 Čikaške konvencije. Pripravi ga Evropska komisija v posvetovanju z državami članicami in EASA.

Evropski načrt za varnost v letalstvu je regionalni načrt za varnost v letalstvu za države članice EASA, v katerem so opredeljene strateške prednostne naloge, glavna tveganja, ki vplivajo na evropski letalski sistem, in potrebni ukrepi za zmanjšanje teh tveganj, ki bodo privedli k nadaljnjemu izboljšanju varnosti v letalstvu. Glavni cilj evropskega načrta za varnost v letalstvu je dodatno izboljšati varnost v letalstvu in okoljsko učinkovitost letalskega sistema po vsej Evropi, hkrati pa zagotoviti enake konkurenčne pogoje ter

spodbujati učinkovitost in sorazmernost regulativnih postopkov. Čeprav lahko ukrepe, ki jih določa evropski načrt za varnost v letalstvu, sprožijo ne samo varnostni razlogi, ampak tudi razlogi, učinkovitosti/sorazmernosti, enaki konkurenčni pogoji ali varstvo okolja, je glavni cilj vsakega takega ukrepa zagotoviti, da predvidene spremembe v letalskem sistemu ne bodo negativno vplivale na varnost v letalstvu.

Evropski načrt za varnost v letalstvu je ključni del sistema upravljanja varnosti na evropski ravni, kot je to opredeljeno v evropskem programu za letalsko varnost. Evropski program za letalsko varnost upravlja Evropska komisija in opisuje povezani sklop predpisov na ravni EU, razmerje med različnimi načrti in programi ter dejavnosti in postopke, ki se uporabljajo za skupno upravljanje varnosti civilnega letalstva na evropski ravni.

Poleg tega, da se razvija v skladu s postopki, vlogami in odgovornostmi, opisanimi v evropskem programu za letalsko varnost, je evropski načrt za varnost v letalstvu usklajen s svetovnimi načrti ICAO na področju varnosti v letalstvu in zračne navigacije ter z evropskim osrednjim načrtom upravljanja zračnega prometa (ang. *European Air Traffic Management Master Plan*).

Evropska komisija in EASA sodelujeta z regionalno pisarno ICAO, da bi za celotno evropsko regijo zagotovili regionalni načrt za varnost v letalstvu, pri čemer se opirata na postopke, vzpostavljene za evropski načrt za varnost v letalstvu. Regionalni pristop dopolnjuje državne pristope in ponuja učinkovitejša sredstva za izpolnjevanje obveznosti države za upravljanje varnosti v evropskem letalskem sistemu.

1.3.4 DVP

Proaktivna varnostna strategija ICAO temelji na izvajanju DVP, ki sistematično obravnava varnostna tveganja.

Slovenija je prvo različico DVP sprejela julija 2016. To je druga različica dokumenta, ki opisuje državni sistem upravljanja varnosti v letalstvu. Vsebuje politiko varnosti v letalstvu ter celoviti opis zakonodajnega ozadja, postopkov in dela na področju varnosti. Ministrstvo, pristojno za promet, je odgovorno za usklajevanje izvajanja in vzdrževanje DVP. DVP razvija delovna skupina (usklajevalna skupina za DVP), ki jo imenuje minister, pristojen za promet, sprejme pa ga Vlada Republike Slovenije, v skladu z Zakonom o letalstvu[8]. Imenovanje usklajevalne skupine omogoča dobro komuniciranje, preprečuje podvajanje prizadevanj in nasprotujočih si politik ter zagotavlja uspešno in učinkovito izvajanje DVP. Skupina ima obliko odbora, ki mu predseduje vodja organa, ki je pristojen za usklajevanje DVP (zdaj je to generalni direktor Direktorata za letalski in pomorski promet na ministrstvu za infrastrukturo, ki je tudi odgovorni vodja za DVP).

Uradni komunikacijski kanali med člani delovne skupine za DVP so vzpostavljeni z rednimi sestanki skupine in elektronsko komunikacijo, ki jo usklajuje ministrstvo, pristojno za promet. Za varno, hitro in pregledno komuniciranje vpleteni subjekti uporabljajo sistem programske opreme, ki zagotovi, da so posebne dejavnosti in odgovornosti, povezane z državnim upravljanjem varnosti, dokumentirane ter da so potrebe vseh vpletenih državnih organov obravnavane in podprte z učinkovitim izpolnjevanjem navedenih dejavnosti in odgovornosti.

[8] Uradni list RS, št. 81/10, 46/16, 47/19, 18/23.

Naloge delovne skupine obsegajo najmanj naslednje naloge:

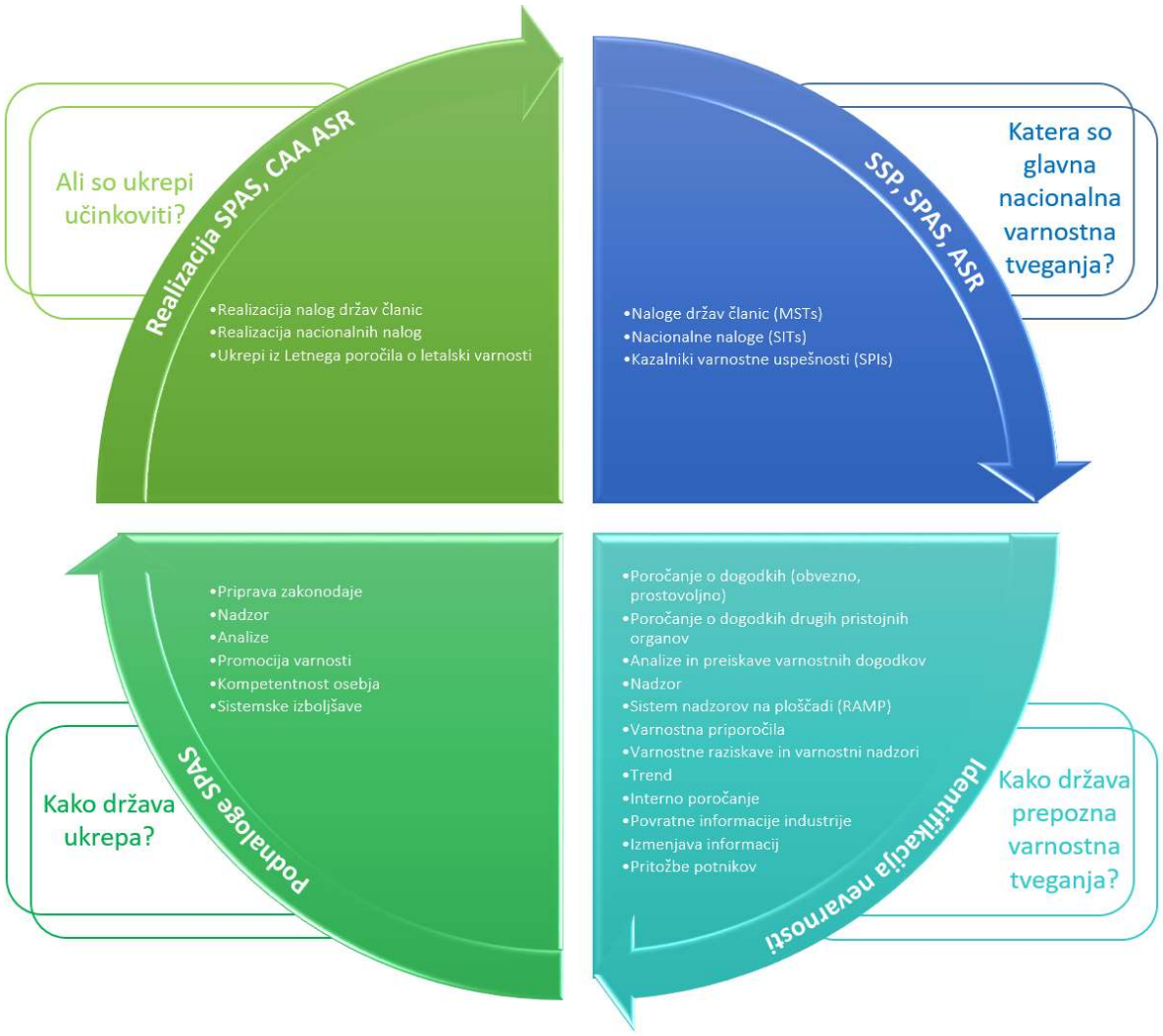
- Stalno spremlja ustreznost in skladnost DVP in državnega načrta za varnost v letalstvu z mednarodnimi standardi, priporočenimi praksami in smernicami ICAO, predpisi EU ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo v Sloveniji na področju civilnega letalstva.
- Po potrebi predlaga revizijo DVP in letno posodablja državni načrt za varnost v letalstvu.
- Na podlagi stalnega zbiranja informacij v zvezi z varnostjo v letalstvu poleg dejavnosti, ki jih je treba določiti na podlagi analize vrzeli v DVP, v skladu s 7. in 8. členom osnovne uredbe in ob posvetovanju z ustreznimi deležniki vzpostavi in vzdržuje DVP. DVP mora biti sorazmeren z obsegom in kompleksnostjo letalskih dejavnosti ter biti usklajen z evropskim programom za letalsko varnost.
- Zagotovi, da DVP vsebuje vsaj elemente, povezane z odgovornostmi državnega upravljanja varnosti, opisanimi v mednarodnih standardih in priporočenih praksah. Poleg tega mora DVP določiti raven varnostne uspešnosti, ki jo je treba doseči na državni ravni na področju letalskih dejavnosti, za katere je odgovorna država.
- Je odgovorna za državni načrt za varnost v letalstvu, ki je ločen od DVP. Na podlagi ocene ustreznih varnostnih informacij ob posvetovanju z ustreznimi zainteresiranimi subjekti opredeli glavna varnostna tveganja, ki vplivajo na državni sistem varnosti v letalstvu, in določi potrebne ukrepe za ublažitev teh tveganj.
- Stalno zagotavlja skladnost DVP z evropskim programom za letalsko varnost in z Globalnim načrtom za varnost v letalstvu ter pripravi preglednico ukrepov, ki izhajajo iz DVP, in ukrepov, usklajenih z evropskim načrtom za varnost v letalstvu.

Za državo je lahko koristno, če vsakodnevno načrtovanje in upravljanje izvajanja DVP dodeli osebi, oddelku ali skupini. Takšna oseba, oddelek ali skupina lahko zagotovi, da različni vidiki prispevajo k uresničevanju varnostnih ciljev države. To je bilo v Sloveniji izvedeno z imenovanjem operativne strokovne podskupine, ki prav tako komunicira prek sistema programske opreme.

Agencija je odgovorna za spodbujanje varnosti, stalno izobraževanje, komuniciranje in izmenjavo varnostnih informacij s ponudniki storitev ter regulativnimi in upravnimi organizacijami, vključenimi v DVP, in med njimi. Agencija izvaja to odgovornost zlasti z različnimi dogodki za spodbujanje varnosti, ki jih vsako leto objavi na svoji spletni strani. Poleg tega agencija izdaja varnostne plakate, letake, brošure in drugo gradivo, da bi preprečila ali ublažila varnostna tveganja. Pomemben dokument, ki vključuje ustrezne varnostne informacije za državo, je tudi letno poročilo o letalski varnosti, ki ga pripravi agencija in objavi na svoji spletni strani.

Slovenija izvaja svoj DVP z obdobnimi državnimi načrti za varnost v letalstvu. Postopek izvajanja DVP s štirimi ključnimi vprašanji za izvajanje prikazuje slika 2.

Slovenski DVP podpirata dva dokumenta, in sicer priročnik DVP in državni načrt za varnost v letalstvu. Oba sprejme vodja organa, ki je pristojen za usklajevanje DVP.



Slika 2: Postopek izvajanja DVP[9]

1.3.5 Državni načrt za varnost v letalstvu

Letalstvo je svetovno okolje, ki od držav zahteva usklajevanje prizadevanj za izboljšanje varnosti. Državni načrt za varnost v letalstvu je pripravljen v skladu z mednarodnimi varnostnimi prednostnimi nalogami, zlasti v skladu z evropskim načrtom za varnost v letalstvu in z Globalnim načrtom za varnost v letalstvu.

Slovenija ima z vidika analize varnostnih podatkov (ang. *Safety Data Analysis*) zmožnost uporabe postopka ugotavljanja nevarnosti in obvladovanja varnostnih tveganj, ki je vir z varnostjo povezanih podatkov ter pripomore k ugotavljanju nevarnosti in varnostnih pomanjkljivosti ter določitvi državnih operativnih varnostnih tveganj in organizacijskih izzivov, ki se vključijo v državni načrt za varnost v letalstvu. DVP Sloveniji omogoča, da svoje letalske dejavnosti upravlja skladno in proaktivno, meri varnostno uspešnost svojega sistema civilnega letalstva, spremlja izvajanje pobud za izboljšanje varnosti, navedenih v državnem načrtu za varnost v letalstvu, in obravnava državna varnostna vprašanja. Državni načrt za varnost v letalstvu je ključni dokument, pripravljen kot del slovenske

[9] Okrajšave: ASR – letno poročilo o varnosti v letalstvu; CAA – agencija za civilno letalstvo; SPAS – državni načrt za varnost v letalstvu; SSP – državni varnostni program.

dokumentacije o DVP. To je dokument, v katerem Slovenija opredeljuje in usmerja izvajanje pobud za izboljšanje varnosti, ki izhajajo iz Globalnega načrta za varnost v letalstvu, iz evropskega regionalnega načrta za varnost v letalstvu in iz evropskega načrta za varnost v letalstvu. Državni načrt za varnost v letalstvu Sloveniji omogoča, da določi pobude za okrepitev DVP ali drugih instrumentov, potrebnih za doseganje njenih varnostnih ciljev. Podatki v zvezi z varnostjo, zbrani na podlagi DVP, prispevajo tudi k drugim državnim načrtom.

Za izvajanje DVP agencija v imenu države letno posodablja državni načrt za varnost v letalstvu. Preden vodja organa, ki je pristojen za usklajevanje DVP, potrdi državni načrt za varnost v letalstvu, se ta uskladi z ustreznimi zainteresiranimi subjekti, ki sodelujejo v usklajevalni skupini iz prejšnjega poglavja. Namen državnega načrta za varnost v letalstvu je zagotoviti strateške usmeritve za upravljanje varnosti na državni ravni in seznaniti vse zainteresirane subjekte, kam bo Slovenija v določenem obdobju usmerila sredstva, ki bodo po pristopu, ki temelji na analizi tveganja, pripomogla k upravljanju letalske varnosti in večji varnosti.

Za učinkovito izvajanje DVP in nalog, povezanih z evropskim in državnim načrtom za varnost v letalstvu (prvi del nalog izhaja iz evropskega načrta za varnost v letalstvu, to so t. i. naloge »MST« in se nanašajo na države članice EU; drugi del nalog so t. i. naloge »SIT«, ki jih je opredelila Slovenija sama), je agencija ustanovila delovne skupine za vsako od teh nalog. Delovne skupine predlagajo naloge na nižji ravni kot orodje za učinkovito izvajanje naloge, zmanjšanje tveganja zaznane nevarnosti ali doseganje določenega cilja. Za varno, hitro in pregledno komuniciranje delovne skupine uporabljajo sistem programske opreme.

Učinkovitost državnega načrta za varnost v letalstvu se spremlja kot del obvladovanja varnostnih tveganj v letalstvu in zagotavljanja varnosti. Agencija spremlja izvajanje ukrepov na internih sestankih skupine za varnost. Na državni ravni se izvajanje spremlja na sestankih delovne skupine, ki jo imenuje minister, pristojen za promet. Učinkovitost predlaganih in opravljenih nalog je vsako leto navedena v poročilu o izvajanju državnega načrta za letalsko varnost, delno pa tudi v letnem poročilu agencije o letalski varnosti.

Dejanske statistične informacije o dogodkih v letalstvu v Sloveniji so navedene v letnih poročilih agencije o letalski varnosti.

Pomembno je poudariti, da je vsaka letalska organizacija odgovorna za varnost svojih dejavnosti. Organizacije v svojih sistemih upravljanja varnosti obravnavajo tveganja, ki so jih ugotovile same, ter tiste, ki so bile opredeljene v evropskem in državnem postopku obvladovanja varnostnih tveganj v letalstvu ter glede na svoje dejavnosti ocenijo s tem povezana tveganja in po potrebi izvajajo naloge za zmanjšanje tveganj na sprejemljivo raven. Agencija v okviru svojih nadzornih dejavnosti oceni, kako so organizacije pri upravljanju varnosti obravnavale tveganja, ki so zanje pomembna in so opisana v državnem načrtu za varnost v letalstvu. Ta ocena se lahko izvede tudi v obliki raziskav.

Agencija je odgovorna za razvoj, izvajanje in spremljanje državnega načrta za varnost v letalstvu v sodelovanju z ministrstvom, pristojnim za promet, z organom za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva (ang. *Safety Investigation Authority*), z vojaškim organom za preiskave v zvezi z varnostjo, z ministrstvom, pristojnim za obrambo, z ministrstvom, pristojnim za notranje zadeve, z izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa in letalsko industrijo. Državni načrt za varnost v letalstvu se razvija v skladu z Globalnim načrtom za varnost v letalstvu (dokument ICAO 10004), z evropskim regionalnim načrtom za varnost v letalstvu (dokument ICAO) in z evropskim načrtom za varnost v letalstvu (dokument EU).

Državni načrt za varnost v letalstvu ostaja glavno orodje Slovenije za poročanje o izvajanju ukrepov regionalni pisarni ICAO in EASA. Od držav se pričakuje, da svoje državne načrte za varnost v letalstvu pregledajo vsaj enkrat letno, če pa jih ne posodabljajo letno, morajo voditi evidenco o izvajanju ustreznih ukrepov iz evropskega načrta za varnost v letalstvu, vključno z utemeljitvijo, kadar se taki ukrepi ne štejejo za pomembne za državo članico.

Upravljanje varnosti, vključno z načrtovanjem varnostnih ukrepov na državni ravni in nadzorom, se spremlja v okviru standardizacijskega programa EASA, ki zdaj vključuje namenske ocene izvajanja DVP. Države spodbujajo, da svoje državne načrte za varnost v letalstvu uporabijo za poročanje o izvajanju ukrepov ter utemeljijo, kadar se tveganja in ukrepi evropskega načrta za varnost v letalstvu ne upoštevajo. Poleg tega izvajanje regionalnega načrta za varnost v letalstvu spremlja tudi regionalna pisarna ICAO.

1.4 Primarna letalska zakonodaja (kritični element 1) in posebni operativni predpisi (kritični element 2)

V Sloveniji se kritični element 1 oziroma izraz »primarna letalska zakonodaja« nanaša na slovensko ustavo, vse zakone, ki jih je sprejel Državni zbor Republike Slovenije, in zakonodajo EU. Kritični element 2 oziroma izraz »posebni operativni predpisi« se nanaša na hierarhično nižjo raven zakonodaje, kot so na primer uredbe Vlade Republike Slovenije, predpisi ministrov in akti direktorja agencije.

Zakonodaja je na voljo:

- Čikaška konvencija, priloge ICAO in drugi dokumenti ICAO na portalu ICAO (http://portallogin.icao.int/); plačljivi dokumenti ICAO so dosegljivi osebam s posebnim dostopom oziroma na podlagi naročila;
- evropska zakonodaja na spletni strani EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=sl);
- slovenska zakonodaja na spletni strani Uradnega lista Republike Slovenije (http://www.uradni-list.si/);
- akti agencije na njeni spletni strani (https://www.caa.si/zakonodaja.html);
- sprejemljivi načini zagotavljanja skladnosti (ang. *Acceptable Means of Compliance*), smernice (ang. *Guidance Material*), certifikacijske specifikacije (ang. *Certification Specifications*), obvezne informacije o stalni plovnosti, seznam varnostnih informacij in informativni bilten o konfliktnih območjih na spletni strani EASA (https://www.easa.europa.eu/regulations).

1.4.1 Mednarodna zakonodaja in zakonodaja EU

Slovenija je postala polnopravna članica ICAO 12. junija 1992. ICAO je bila ustanovljena za zagotavljanje varnega in rednega mednarodnega zračnega prometa z najvišjimi možnimi skupnimi standardi in enotnimi pravili. ICAO je najpomembnejša mednarodna organizacija za civilno letalstvo, njen najvišji pravni akt pa je Čikaška konvencija. Slovenija je ratificirala Čikaško konvencijo, ne pa njenih prilog.

Čikaška konvencija ima 19 prilog. Njihovo pripravo in spremembe sprejema Svet ICAO, ki je eden od dveh upravljavskih organov organizacije (poleg Skupščine, ki se sestaja vsaka tri leta). Med najpomembnejšimi nalogami Sveta ICAO sta sprejetje standardov in priporočenih praks ter njihova vključitev v priloge k Čikaški konvenciji.

Priloge se ne izvajajo samodejno, temveč so odvisne od volje države pogodbenice Čikaške konvencije, da razglasi svoje zakone in druge predpise ter jih prostovoljno izvaja. V skladu z 12. členom Čikaške konvencije je vsaka država pogodbenica odgovorna, da ohrani svojo zakonodajo čim bolj enotno s standardi in priporočenimi praksami, ki jih je objavila ICAO. V skladu s 37. členom Čikaške konvencije morajo države pogodbenice sodelovati, da bi zagotovile najvišjo možno stopnjo enotnosti zakonodaje in postopkov s standardi in priporočenimi praksami.

Čikaška konvencija zato določa le minimalne standarde za zagotavljanje varnosti v zračnem prometu in s tem povezanega varstva okolja. Ker je treba zagotoviti visoko in enotno raven zaščite evropskih državljanov v civilnem letalstvu s sprejetjem skupnih varnostnih predpisov in ukrepov za zagotavljanje skladnosti proizvodov, oseb in organizacij, sta Evropski parlament in Svet EU sprejela osnovno uredbo. Osnovna uredba 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 pilotov in zdravstvene preglede. Ta uredba upošteva, da morajo države članice izpolnjevati zahteve Čikaške konvencije in njenih prilog. Ker pa osnovna uredba ureja le bistvene zahteve na navedenih področjih, je Evropska komisija na podlagi te uredbe sprejela več izvedbenih uredb, ki urejajo posamezna področja. Hkrati je treba poudariti, da se področja razvijajo z veliko hitrostjo, nastajajo nove tehnologije pri upravljanju zrakoplovov, nove vrste zrakoplovov, kar je treba upoštevati tudi v zakonodaji, ki se zato zelo pogosto spreminja.

V skladu s 3.a členom Ustave Republike Slovenije se pravni akti in sklepi, sprejeti v okviru mednarodnih organizacij, na katere Slovenija prenese uresničevanje dela svojih suverenih pravic, v Sloveniji uporabljajo v skladu s pravnimi predpisi teh organizacij. Na področju letalstva to pomeni prenos suverenih pravic na EU na podlagi Pogodbe o Evropski uniji, Pogodbe o delovanju Evropske unije in njunih protokolov.

1.4.1.1 Zakonodaja EU, ki temelji na 289. in 294. členu Pogodbe o delovanju Evropske unije

Tri glavne institucije, ki sodelujejo pri odločanju o zakonodaji EU, so:

- Evropski parlament, ki zastopa državljane EU,
- Svet Evropske unije, ki zastopa vlade EU (države članice),
- Evropska komisija, ki zastopa splošne interese EU.

Slovenija je ustrezno zastopana v vseh zgoraj navedenih institucijah.

Politike EU se običajno sprejemajo po rednem zakonodajnem postopku. Gre za proces, v katerem se tri glavne institucije dogovorijo o zakonodaji. Po tem postopku je bila sprejeta osnovna uredba, ki napotuje na sprejetje večjega števila izvedbenih in delegiranih aktov.

Delegirani akti: Evropska komisija lahko uvede izvedbene določbe za obstoječo zakonodajo. Te določbe so predstavljene odborom strokovnjakov iz držav članic in poslane Evropskemu parlamentu v vednost ali pregled. Kadar je z zakonodajnim aktom Evropske komisije podeljeno pooblastilo za dopolnitev ali spremembo nekaterih nebistvenih delov zakonodajnega akta, pristojni odbor preuči vsak osnutek delegiranega akta, ko je poslan v preučitev Evropskemu parlamentu, in lahko Evropskemu parlamentu predloži v resolucijo vsak ustrezni predlog v skladu z določbami zakonodajnega akta.

Izvedbeni akti: v skladu z zakonodajo EU lahko Evropska komisija včasih sprejme izvedbene akte, ki določajo pogoje za enotno uporabo določene uredbe. Kadar ima Evropska komisija v skladu z zakonodajnim besedilom izvedbena pooblastila, se uporabi

postopek komitologije. Zakonodajno besedilo določa tudi, da mora odbor pomagati Evropski komisiji pri opredelitvi ukrepov, ki jih mora vsebovati izvedbeni akt. V odborih, ki jim predseduje uradnik Evropske komisije, sodeluje po en predstavnik iz vsake države EU. Vsak odbor določi svoj način dela, ki mora temeljiti na standardnem poslovniku odborov. Večina odborov se sestaja večkrat letno v prostorih Evropske komisije. Pred vsakim zasedanjem pošlje Evropska komisija državnim organom vabilo, dnevni red in osnutek izvedbenega akta. Po seji Evropska komisija objavi rezultate glasovanja in povzetek zapisnika seje v registru komitologije. Komitologija se zato nanaša na vrsto postopkov, vključno s sejami predstavniških odborov, ki državam članicam EU omogočajo, da izrazijo svoje mnenje o izvedbenih aktih. Komitologija ni obvezna za vse izvedbene akte – Evropska komisija lahko nekatere sprejme brez posvetovanja z odborom.

EASA ima pomembno vlogo tudi pri pripravi zakonodaje, ki v skladu z določbami osnove uredbe pomaga Evropski komisiji pri pripravi predlogov sprememb tako osnovne uredbe kot tudi delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na njeni podlagi. Dokumenti, ki jih EASA predloži Evropski komisiji v ta namen, so v obliki mnenja. V okviru priprave mnenja se EASA posvetuje z delovnimi telesi, v katerih države članice zastopajo tako predstavniki pristojnih organov držav članic kot tudi predstavniki industrije.

EASA izdaja tudi certifikacijske specifikacije in druge podrobne specifikacije, sprejemljive načine zagotavljanja skladnosti in smernice za uporabo osnovne uredbe ter delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na njeni podlagi. Pri pripravi teh aktov sodelujejo tudi ustrezni letalski strokovnjaki držav članic.

Sprejemljivi načini zagotavljanja skladnosti se uporabljajo v skladu s Pravilnikom o neposredni uporabi sprejemljivih načinov usklajevanja, navodil, certifikacijskih specifikacij in specifikacij (Uradni list RS, št. 47/19).

1.4.2 Domača zakonodaja

V skladu z zahtevami Čikaške konvencije se v Sloveniji uporablja Zakon o letalstvu. Ta zakon v skladu s splošno priznanimi načeli mednarodnega letalskega prava ureja in določa pogoje in zahteve v zvezi z zrakoplovi, letalskim osebjem in drugim strokovnim osebjem, letalskim prevozom in drugimi letalskimi dejavnostmi, letališči in vzletišči, infrastrukturo navigacijskih služb zračnega prometa, zagotavljanjem varnosti v zračnem prometu in ukrepi za olajšave v zračnem prevozu, iskanjem in reševanjem zrakoplovov ter letalskimi nesrečami in incidenti, zagotavljanjem letaliških služb, navigacijskih služb zračnega prometa in javne infrastrukture in nadzorom ter določa sankcije za kršitve v letalstvu. Zakon o letalstvu ustvarja pravno podlago za nadaljnjo ureditev področja letalstva s posebnimi operativnimi predpisi, tj. uredbami Vlade Republike Slovenije in pravilniki ministra, pristojnega za promet. Zakon o letalstvu določa tudi regulativna pooblastila agencije.

Osnovna uredba in njeni izvedbeni predpisi se ne uporabljajo za posamezne zrakoplove iz Priloge 1 te uredbe. Ureja jih zakon, ki ureja letalstvo, in posebni operativni predpisi (na primer Pravilnik o ultralahkih letalnih napravah[10]).

V skladu z Zakonom o letalstvu in s sklepom o ustanovitvi agencije[11] je direktor agencije pristojen za samostojno sprejemanje nekaterih splošnih regulativnih aktov. Zahteva za to izhaja iz evropskih predpisov in mednarodnih zahtev, ki urejajo področje civilnega letalstva

[10] Uradni list RS, št. 49/16, 52/16, 32/18, 10/19 in 75/19.

[11] Sklep o ustanovitvi Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 81/10).

ter izrecno zahtevajo neodvisno in strokovno pravno ureditev letalskih dejavnosti, kar je pogoj za zagotavljanje varnosti v letalstvu.

Regulativne naloge agencije so:

- izdajanje plovnostnih tehničnih zahtev;
- izdajanje operativno tehničnih zahtev;
- izdajanje direktiv o varnosti;
- izdajanje priročnikov za delo nadzornega osebja agencije;
- izdajanje certifikacijskih specifikacij;
- izdajanje sprejemljivih načinov usklajevanja in navodil oziroma smernic;
- druge regulativne naloge, določene z veljavnimi letalskimi predpisi, ki se uporabljajo v Sloveniji.

Plovnostne tehnične zahteve se izdajo, kadar se ugotovi, da v zrakoplovu obstaja nevarnost zaradi okvare zrakoplova ali motorja, propelerja, dela ali naprave, vgrajene v zrakoplov, in kadar je verjetno, da bodo takšne nevarnosti tudi v drugih zrakoplovih. Plovnostne tehnične zahteve izda agencija v zvezi z zrakoplovi, za katere se ne uporabljajo predpisi EU. Glede vsebine je plovnostna tehnična zahteva enakovredna plovnostni direktivi, ki jo EASA izda za zrakoplove, ki spadajo na področje uporabe predpisov EU. Plovnostne tehnične zahteve so objavljene v Uradnem listu Republike Slovenije.

Operativno-tehnična zahteva se izda kot uredba za izvajanje uredbe EU za določitev posameznih tehničnih zahtev, če uredba EU določa pristojnost državnega organa. Operativno-tehnična zahteva ne nadomešča podzakonskega predpisa, ki ga izda vlada v skladu z 21. členom Zakona o Vladi Republike Slovenije[12]. Izda se lahko tudi v primerih, ko je treba za zagotovitev varnosti v letalstvu tehnično podrobneje opredeliti zahteve iz veljavnih predpisov, in ne nalaga novih obveznosti ali vzpostavlja novih pravic. Operativno-tehnične zahteve so objavljene v Uradnem listu Republike Slovenije.

Agencija se z direktivo o varnosti brez nepotrebnega odlašanja odzove na varnostno težavo, in sicer tako, da določi varnostne cilje, ki jih je treba doseči, in popravne ukrepe, ki jih mora sprejeti ponudnik storitev, za katerega agencija deluje kot pristojni organ. Direktivo o varnosti izda agencija tudi na podlagi direktive o varnosti, ki jo je izdala EASA na podlagi osnovne uredbe, ki pristojne organe držav članic zavezuje, da se nemudoma odzovejo na težavo, ki pomeni nevarnost za letalstvo. Direktive o varnosti so objavljene na spletni strani agencije in poslane vsem ustreznim zainteresiranim subjektom.

Certifikacijske specifikacije se izdajo za dokazovanje skladnosti izdelkov, delov in naprav z zahtevami, določenimi v Zakonu o letalstvu, ali s predpisi, izdanimi na njegovi podlagi. Certifikacijske specifikacije se običajno izdajajo glede aerodromov in začetne plovnosti, na primer certifikacijske specifikacije za potrjevanje ultralahkih motornih zrakoplovov. Certifikacijske specifikacije so objavljene v Uradnem listu Republike Slovenije.

Sprejemljivi načini zagotavljanja skladnosti (oziroma sprejemljivi načini usklajevanja) in navodila oziroma smernice so standardi, ki jih sprejme agencija za ponazoritev načinov ugotavljanja skladnosti z Zakonom o letalstvu in s predpisi, izdanimi na njegovi podlagi. Sprejemljivi načini zagotavljanja skladnosti in navodila oziroma smernice so objavljeni v Uradnem listu Republike Slovenije. Na ravni EU je sprejem sprejemljivih načinov zagotavljanja skladnosti in smernic v pristojnosti EASA.

[12] Uradni list RS, št. 109/08, 38/10, 8/12, 21/13, 47/13, 65/14, 55/17, 163/22.

Regulativne naloge agencije vključujejo tudi pripravo priročnikov za delo nadzornega osebja agencije (notranjih aktov agencije).

1.5 Državni sistem in naloge (kritični element 3)

Da bi lahko država izpolnila svoje obveznosti iz Čikaške konvencije, mora zakonodaja zagotoviti ustrezno organizirani, financirani in opolnomočeni sistem civilnega letalstva, strukturiran za učinkovito izpolnjevanje dodeljenih nalog. V praksi mora država vzpostaviti ustrezno in praktično organizacijo ter zaposliti potrebno osebje, vključno s tehničnim in podpornim osebjem, za izvajanje svojih nalog in dolžnosti letalskega nadzora. Ne glede na ureditve, ki jih sprejme, država nikakor ni razbremenjena svoje končne odgovornosti za varno, redno in učinkovito izvajanje letalstva v okviru svoje pristojnosti. V tem poglavju je opisano, kako Slovenija zagotavlja skladnost z zgoraj navedenim.

Zakon o letalstvu je primarno državno pravo, ki zagotavlja, da uveljavljena struktura obravnava vsa tehnična področja v zvezi z nalogami, povezanimi z letalskim nadzorom, zbiranjem in obdelavo varnostnih podatkov ter preiskovanjem nesreč in incidentov. Te naloge so jasno opredeljene, brez prekrivanja, skupaj z mehanizmi usklajevanja med udeleženimi organi, kadar je to ustrezno. Zagotovljeno je, da se s posebnimi dejavnostmi in odgovornostmi, povezanimi z državnim upravljanjem varnosti, obravnavajo potrebe vseh ustreznih vključenih organov ter podpira učinkovito izpolnjevanje navedenih dejavnosti in odgovornosti na način, da se ne dokažejo vrzeli ali prekrivanja ter da so posebne dejavnosti jasne vsem udeleženim subjektom.

Slovenski sistem civilnega letalstva je ustrezno organiziran in ima usposobljeno osebje, ki je sposobno opravljati številne zahtevane tehnične naloge, povezane z nadzorom varnosti. Država je odgovorna za zagotavljanje pogojev zaposlovanja, ki so konkurenčni v primerjavi s pogoji, ki jih ponuja industrija v državi. V zvezi s tem je bila v Prilogi 19 Čikaške konvencije določena priporočena praksa, da bi morale države sprejeti potrebne ukrepe, kot so plačilo in pogoji za delo, za zagotovitev zaposlovanja in zadržanje usposobljenega osebja, ki opravlja naloge letalskega nadzora.

Tehnično osebje, pooblaščeno za izvajanje nalog licenciranja, certificiranja, odobritve in/ali nadzora, kot je ustrezno, ima ustrezna pooblastila (z navedeno zakonodajo v zvezi s pooblastitvijo), ki ga opredeljujejo kot tehnične strokovnjake, zaposlene pri organih, s pravico do neomejenega dostopa do zrakoplovov, dokumentov v zvezi z letalstvom, do letališč, služb zračnega prometa in drugih ustreznih objektov ter s tem povezanimi pooblastili za inšpekcijske preglede. Na voljo so tudi smernice, ki obravnavajo etiko, osebno vedenje in izogibanje dejanskemu ali zaznanemu navzkrižju interesov pri opravljanju uradnih dolžnosti.

V nadaljevanju je naveden seznam organov, ki sodelujejo pri izvajanju in vzdrževanju DVP ter so dejavno vključeni na način, ki odraža varnostno politiko in njen namen, v skladu z njihovimi odgovornostmi. Vsi ti organi imajo v delovni skupini za DVP svoje predstavnike za izvajanje svojih posebnih dejavnosti in odgovornosti, povezanih z upravljanjem varnosti.

1.5.1 Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije

V skladu z Zakonom o letalstvu je ministrstvo, pristojno za promet, pristojno za upravne zadeve, stalni nadzor in nadzor nad izvajanjem letalskih predpisov in pravnih aktov, ki

veljajo in se uporabljajo v Republiki Sloveniji, ter za prekrške v zvezi s temi predpisi, zlasti glede:

- dostopa do zračnih poti, obveznosti javnih služb in določanja cen zračnega prometa;
- prevoza v mednarodnem zračnem prometu;
- dostopa do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih;
- dodeljevanja slotov na letališčih.

Glavna odgovornost ministrstva na področju letalstva je njegova regulativna naloga.

Zakon o državni upravi[13] določa, da v skladu s sprejeto politiko minister vodi in zastopa ministrstvo, izdaja predpise in druge akte v skladu z zakonodajo ter sprejema druge odločitve v pristojnosti ministrstva.

Poleg tega je ministrstvo za infrastrukturo organ, pristojen za usklajevanje izvajanja in vzdrževanja DVP, ki zagotavlja, da med organi ni prekrivajočih se odgovornosti in nalog ali vrzeli.

1.5.2 Agencija

Zakon o letalstvu določa, da je agencija odgovorna za odločanje v upravnih zadevah, za stalni nadzor in nadzor nad izvajanjem letalskih predpisov in pravnih aktov, ki veljajo in se uporabljajo v Republiki Sloveniji, ter za prekrške v zvezi s temi predpisi, zlasti glede:

- varnosti letenja in komercialnih letalskih operacij, letališč in upravljanja zračnega prometa;
- zaščite civilnega letalstva;
- varnosti v zvezi z drugimi letalskimi dejavnostmi, osebjem in napravami, ki se uporabljajo v civilnem letalstvu;
- operativne licence;
- drugih nalog nadzora, določenih z izvedbenimi predpisi EU, vlade in ministrstva, pristojnega za promet, razen nadzora nad izvajanjem letalskih predpisov in prekrškovnih postopkov, ki jih neposredno izvajajo organi EU.

Uredba o izvajanju izvedbene uredbe Komisije (EU) o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov[14] določa, da je agencija pristojni organ za izvajanje Uredbe 2019/947/EU[15]. Poleg tega agencija izvaja nadzor nad izvajanjem Uredbe 2019/947/EU, policija in občinski redarji izvajajo nadzor in ugotavljajo nekatera kazniva dejanja. Podrobne določbe o izdajanju licenc, ratingov, kvalifikacij in odobritev, zdravniških spričeval, odobritev organizacij in brezpilotnega letalstva izhajajo iz osnovne uredbe ter njenih izvedbenih in delegiranih aktov.

Poleg tega je Slovenija imenovala agencijo za pristojni organ za vzpostavitev mehanizma za neodvisno zbiranje, vrednotenje, obdelavo, analizo in shranjevanje podrobnosti o dogodkih, o katerih se poroča v skladu s 4. in 5. členom Uredbe 376/2014/EU[16].

[13] Uradni list RS, št. 113/05 89/07, 126/07, 48/09, 8/10, 8/12, 21/12, 47/13, 12/14, 90/14, 51/16, 36/21, 82/21, 189/21, 153/22, 18/23.

[14] Uradni list RS, št. 195/20, 31/21.

[15] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/947 z dne 24. maja 2019 o pravilih in postopkih za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov.

[16] 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

Direktor agencije je pristojen za neodvisno sprejemanje nekaterih splošnih regulativnih aktov.

Agencija je odgovorna za pripravo predlogov pravnih aktov. Če tak predlog vsebuje tehnične predpise ter zlasti predpise v zvezi z gradbenimi, projektnimi in operativnimi vidiki, ministrstvo, pristojno za promet, ne sme spreminjati vsebine teh predlogov brez predhodnega usklajevanja z agencijo.

Poleg tega mora agencija v okviru svojih pristojnosti prispevati k doseganju ciljev in politik, namenjenih spodbujanju varnosti, rednosti in nemotenega poteka zračnega prometa.

Agencija je odgovorna za upravljanje dokumentacije v zvezi z DVP. Ta naloga se izvaja s posebno programsko opremo, ki zagotavlja, da so posebne dejavnosti in odgovornosti, povezane z državnim upravljanjem varnosti, dokumentirane, ter da so potrebe vseh vpletenih državnih organov obravnavane in podprte z učinkovitim izpolnjevanjem navedenih dejavnosti in odgovornosti. Informacije se dokumentirajo in posodabljajo na način, ki organom omogoča sprejemanje informiranih odločitev.

1.5.3 Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije, Vojaški letalski organ Slovenske vojske ter Služba za preiskovanje letalskih nesreč in incidentov vojaških zrakoplovov Republike Slovenije

Ministrstvo, pristojno za obrambo, ureja in nadzira vojaško letalstvo v skladu z Zakonom o letalstvu in na podlagi drugih predpisov, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji za vojaško letalstvo.

V okviru ministrstva za obrambo delujeta dve letalski službi; Vojaški letalski organ Slovenske vojske in Služba za preiskovanje letalskih nesreč in incidentov vojaških zrakoplovov Republike Slovenije.

Strokovne in regulativne naloge ter naloge stalnega nadzora in nadzora nad izvajanjem predpisov, drugih aktov in standardov, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji za vojaško letalstvo, opravlja Vojaški letalski organ. Vojaški letalski organ opravlja strokovne in regulativne naloge ter letalski nadzor na področju vojaškega letalstva, ki se nanašajo zlasti na varnost letenja, register slovenskih vojaških zrakoplovov, plovnost in vzdrževanje slovenskih vojaških zrakoplovov, vojaško letalsko osebje in drugo strokovno osebje vojaškega letalstva, vojaške letalske operacije, vojaška letališča, vojaška vzletišča in vojaške heliporte, vojaški zračni promet ter nadzor in varovanje zračnega prostora, sisteme in naprave za izvajanje nadzora in varovanja zračnega prostora, ki so v upravljanju ministrstva, pristojnega za obrambo ter druge naloge nadzora letalske varnosti, določene s predpisi in drugimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji za vojaško letalstvo.

Služba za preiskovanje letalskih nesreč in incidentov vojaških zrakoplovov Republike Slovenije je strokovno jedro Stalne komisije za preiskave letalskih nesreč in incidentov vojaških zrakoplovov. Komisija je letalski preiskovalni organ ministrstva za obrambo, pristojen za preiskave nesreč ali incidentov slovenskih vojaških zrakoplovov v Sloveniji in tujini ter vojaških zrakoplovov drugih držav, ki se zgodijo v zračnem prostoru ali na ozemlju Republike Slovenije.

ter razveljavitvi Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 1321/2007 in (ES) št. 1330/2007.

1.5.4 Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije, Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov

Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov je organ za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva. Gre za neodvisni pristojni organ za preiskave v zvezi z varnostjo v Sloveniji v skladu z Uredbo 996/2010/EU[17]. Organiziran je kot samostojna organizacijska enota v ministrstvu, pristojnem za promet. Ta organizacijska enota je v skladu z Zakonom o letalstvu pri svojem delovanju neodvisna od upravnih organov za letalstvo, ki zagotavljajo izvajanje strokovnih in upravnih nalog, povezanih s plovnostjo, certificiranjem, letalskimi operacijami, vzdrževanjem, licenciranjem, kontrolo in upravljanjem zračnega prometa in letališkimi operacijami. Prav tako mora biti neodvisen od drugih organov in subjektov, katerih interesi bi bili lahko v nasprotju z nalogami in pooblastili preiskovalnega organa.

1.5.5 Ministrstvo za notranje zadeve Republike Slovenije, Policija

Policija kot organ v sestavi ministrstva za notranje zadeve opravlja naloge in pooblastila v skladu z Zakonom o nalogah in pooblastilih policije[18] za zagotovitev izvajanja osnovnih nalog policije, ki vključujejo zagotavljanje varnosti posameznikov in skupnosti, spoštovanja človekovih pravic in temeljnih svoboščin ter krepitev pravne države. Te naloge se lahko izvajajo tudi z zrakoplovi, ki jih uporabljajo notranje organizacijske enote Policije.

1.5.6 Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.

V skladu z Zakonom o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa[19] je izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v zračnem prostoru Republike Slovenije v javnem interesu. Ponudnika storitev Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o. je ustanovila država in je v njeni izključni lasti.

Izvajalec storitev je z zakonom določen za izvajanje služb zračnega prometa (ang. *Air Traffic Services*), letalskih informacijskih služb (ang. *Air Information System*) ter komunikacijskih, navigacijskih in kontrolnih služb (ang. *Communications, Navigation and Surveillance*) za splošni in operativni zračni promet ter opravlja storitve v skladu z zakonodajo EU.

1.5.7 Sodelovanje med organi

AGENCIJA IN SLUŽBA ZA PREISKOVANJE LETALSKIH, POMORSKIH IN ŽELEZNIŠKIH NESREČ IN INCIDENTOV

Dogovor med agencijo in Službo za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov[20], ki je organ za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva v skladu s

[17] 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.

[18] Uradni list RS, št. 15/13, 23/15, 10/17, 46/19, 47/19, 153/21.

[19] Uradni list RS, št. 30/06, 109/09, 62/10, 18/11.

[20] Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov je notranja organizacijska enota ministrstva za infrastrukturo.

tretjim odstavkom 12. člena Uredbe 996/2010/EU in Uredbo 376/2014/EU, je bil podpisan 15. junija 2020. V uvodnih določbah dogovora je navedeno:

- agencija in organ za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva vzajemno priznavata potrebo po podpisu tega dogovora za sodelovanje na področju preiskovanja letalskih nesreč in resnih incidentov in se strinjata, da bosta sodelovali v skupnem okviru v skladu s tretjim odstavkom 12. člena Uredbe 996/2010/EU;
- poleg tega podpisnici dogovora priznavata potrebo po sodelovanju na nekaterih področjih, ki so zajeta v Uredbi 376/2014/EU in so opisana v 7. členu dogovora (na primer dostop do kraja nesreče/resnega incidenta, sodelovanje agencije v preiskavah v zvezi z varnostjo, izmenjava informacij, ustrezna uporaba varnostnih informacij, varnostna priporočila organa za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva, zagotavljanje usposabljanja o vprašanjih skupnega interesa, reševanje sporov);
- dogovor spoštuje neodvisnost organa za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva in neodvisnost agencije, kot to opredeljuje Zakon o letalstvu (peti odstavek 137. člena, 179.d in 179.h člen).

Z izvajanjem dogovora se zagotovi, da:

- sta oba organa zmožna učinkovito obvladovati zahteve glede letalskih dogodkov,
- se raven varnosti v Sloveniji ohranja ali zvišuje,
- so postopki za sodelovanje ter izmenjavo informacij med ustreznimi enotami podpisnic formalizirani in
- je področje letalstva v Sloveniji v skladu z določbami uredb 996/2010/EU in 376/2014/EU.

AGENCIJA IN DRŽAVNO TOŽILSTVO REPUBLIKE SLOVENIJE

V skladu s četrtim odstavkom 15. člena Uredbe 376/2014/EU zagotovijo države članice, da njihovi pristojni organi iz tretjega odstavka 6. člena in njihovi pristojni organi za izvajanje sodne oblasti sodelujejo na podlagi dogovorov o sodelovanju. Namen teh dogovorov je zagotoviti pravilno ravnovesje med potrebo po ustreznem izvajanju sodne oblasti na eni strani in potrebno stalno razpoložljivostjo varnostnih informacij na drugi strani. Za izpolnitev navedenih zahtev sta direktor agencije in generalni državni tožilec 26. avgusta 2019 podpisala sporazum o sodelovanju.

AGENCIJA IN URAD VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFORMACIJSKO VARNOST

Julija 2023 sta agencija in Urad Vlade Republike Slovenije za informacijsko varnost podpisala sporazum o sodelovanju na področju informacijske/kibernetske varnosti, saj so dogodki na področju kibernetske varnosti na svetovni ravni eno od novih tveganj.

Podpisnici sporazuma o sodelovanju na področju informacijske/kibernetske varnosti se strinjata, da:

- je ključni skupni interes, da se poveča raven informacijske/kibernetske varnosti v letalskem sektorju;
- je podpis sporazuma eden od ključnih korakov za izvajanje DVP in državnega načrta za varnost v letalstvu, kot je opredeljeno v 7. in 8. členu osnovne uredbe;
- brez poseganja v obveznosti, ki izhajajo iz Uredbe (EU) 376/2014/EU, države članice zagotovijo vzpostavitev ustreznih mehanizmov usklajevanja med sistemi poročanja o incidentih na področju varnosti in na področju varovanja, da se omogoči

celovit pristop k obvladovanju tveganj, katerega edini namen je preprečevanje nesreč in incidentov, ne pa pripisovanje krivde ali odgovornosti;
- bo sporazum prispeval k izvajanju zahtev Izvedbene uredbe 2023/203/EU[21] (opredelitev in upravljanje tveganj za informacijsko varnost, ki bi lahko vplivala na varovanje v letalstvu ter na informacijske in komunikacijske tehnologije ter podatke, ki se uporabljajo v civilnem letalstvu, na odkrivanje dogodkov na področju informacijske varnosti in opredelitev takih dogodkov, ki se štejejo za incidente na področju informacijske varnosti, ki bi lahko vplivali na varovanje v letalstvu, na odzivanje in odpravo incidentov na področju informacijske varnosti).

1.6 Usposobljeno tehnično osebje (kritični element 4)

Naloge in dejavnosti, vključene v nadzor varnosti v letalstvu, vključujejo številne revizije, inšpekcijske preglede, ocene, analize in druge aktivnosti. Za učinkovito izvajanje teh nalog je potrebno dovolj usposobljeno osebje.

Smernice za minimalno usposobljenost nadzornikov agencije so državam na voljo v Priročniku o kompetencah nadzornikov za varnost v civilnem letalstvu (osnutek dokumenta ICAO 10070). Priročnik pojasnjuje potrebo po vstopni ravni in/ali zahtevah glede usposobljenosti nadzornikov v civilnem letalstvu, ki sodelujejo pri dejavnostih licenciranja, certificiranja in nadzora, vključno s tistimi, ki izvajajo pristojnosti oziroma opravljajo naloge v imenu agencije. Zato je nujno, da države zagotovijo, da ima osebje pred zaposlitvijo minimalne kvalifikacije in izkušnje, potrebne za delovno mesto. Slovenija je določila vstopno raven in/ali zahteve glede usposobljenosti v Pravilniku o strokovni usposobljenosti letalskih nadzornikov in nadzornikov[22], ki ga je sprejel minister. Te zahteve so podlaga za sprejetje akta o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest agencije.

Nadzornik agencije mora biti v celoti usposobljen, imeti posebne regulativne spretnosti in dokazati minimalno ustrezno raven tehničnega znanja. Usposobljenost nadzornikov v civilnem letalstvu bi se morala v idealnem primeru ujemati z usposobljenostjo oseb, nad katerimi se izvaja nadzor.

Agencija kot organizacija mora biti kompetentna; pogoj za to je skupina nadzornikov različnih disciplin. Vsi bi morali biti enako usposobljeni in izkušeni na ustreznih področjih kot organizacija, nad katero se opravlja nadzor. Vzdrževanje licenc in drugih spretnosti ali usposobljenosti ter sprejemljive ravni strokovnosti in znanja o dejavnostih civilnega letalstva, omejitvah, opremi, sistemih, operacijah in podobno omogoča nadzornikom agencije, da bolje ocenijo znanje, tehnike in splošno usposobljenost izvajalcev storitev. Ker se tega zaveda, agencija spodbuja in podpira nadzornike, da ohranijo ali pridobijo licence in kvalifikacije.

Da bi zagotovili, da se tehnično osebje ustrezno učinkovito usposobi in ohrani svojo usposobljenost, je bil v agenciji vzpostavljen in izveden zanesljiv sistem usposabljanja. Ta sistem temelji na dokumentirani politiki usposabljanja, vzpostavljeni in podpisani s strani

[21] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/203 z dne 27. oktobra 2022 o določitvi pravil za uporabo Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za obvladovanje tveganj za informacijsko varnost, ki lahko vplivajo na varnost v letalstvu, za organizacije, zajete v uredbah Komisije (EU) št. 1321/2014, (EU) št. 965/2012, (EU) št. 1178/2011, (EU) 2015/340, izvedbenih uredbah Komisije (EU) 2017/373 in (EU) 2021/664, ter za pristojne organe, zajete v uredbah Komisije (EU) št. 748/2012, (EU) št. 1321/2014, (EU) št. 965/2012, (EU) št. 1178/2011, (EU) 2015/340 in (EU) št. 139/2014, izvedbenih uredbah Komisije (EU) 2017/373 in (EU) 2021/664 ter o spremembi uredb Komisije (EU) št. 1178/2011, (EU) št. 748/2012, (EU) št. 965/2012, (EU) št. 139/2014, (EU) št. 1321/2014, (EU) 2015/340 ter izvedbenih uredb Komisije (EU) 2017/373 in (EU) 2021/664.

[22] Uradni list RS, št. 2/11 in 36/16.

vodstva. Politika usposabljanja skupaj z določbami priročnika za usposabljanje določa vsa potrebna usposabljanja za tehnično osebje na vseh področjih, vključno z začetnim usposabljanjem (na primer splošno in posebno usposabljanje), usposabljanjem na delovnem mestu, periodičnim usposabljanjem ter specializiranim ali naprednim usposabljanjem. Poleg tega sta bila s priročnikom za usposabljanje določena program usposabljanja za vsako delovno mesto tehničnega osebja in letni načrt usposabljanja. Za zagotovitev sledljivosti usposabljanja je bil vzpostavljen in uveden sistem za vodenje evidenc o usposabljanju.

Poleg tega so bile opredeljene in obravnavane kompetence, potrebne za učinkovito izvajanje DVP, ob upoštevanju vlog in odgovornosti v okviru DVP. Te kompetence poleg tistih, ki so potrebne za izvajanje nadzora skladnosti, med drugim zajemajo:

- dobre vodstvene sposobnosti;
- razumevanje poslovnih procesov;
- izkušnje in presojo, potrebno za oceno uspešnosti in učinkovitosti;
- nadzor na podlagi varnostnega tveganja;
- zbiranje in analizo varnostnih podatkov;
- merjenje in spremljanje varnostne uspešnosti ter
- dejavnosti za spodbujanje varnosti.

Določeno je bilo najprimernejše usposabljanje osebja z različnimi vlogami in odgovornostmi v organizaciji. Spodaj so navedeni primeri usposabljanja, ki so bili vključeni v programe in načrte:

- informativni sestanki ali seznanitveno usposabljanje za vodstvo o DVP, sistemu upravljanja varnosti, varnostni politiki, ciljih in varnostnih ciljnih ravneh;
- usposabljanje inšpektorjev o načelih DVP in sistemu upravljanja varnosti, izvajanju ocene sistema upravljanja varnosti, ocenitvi in sprejetju kazalnikov varnostne uspešnosti (ang. *Safety Performance Indicators*) ponudnika storitev in splošnem nadzoru ponudnika storitev z vidika upravljanja varnosti;
- trening mehkih veščin (učinkovite komunikacijske spretnosti, pogajalske spretnosti, reševanje sporov in podobno) za podporo nadzornikom pri sodelovanju s ponudniki storitev za izboljšanje varnosti ob hkratnem zagotavljanju stalne skladnosti z veljavnimi predpisi;
- usposabljanje osebja, odgovornega za analizo podatkov, varnostne cilje, kazalnike varnostne uspešnosti in cilje varnostne uspešnosti (ang. *Safety Performance Targets*);
- usposabljanje zdravnikov letalske medicine;
- varstvo podatkov, povezanih z varnostjo, varnostnih informacij in s tem povezanih virov ter usposabljanje pravnega osebja o politiki izvajanja ukrepov;
- usposabljanje o DVP in sistemu upravljanja varnosti za preiskovalce v zvezi z varnostjo pri ponudnikih storitev.

Programi usposabljanja na področju varnosti za osebje, ki opravlja naloge, povezane z DVP, so po potrebi usklajeni med državnimi organizacijami. Obseg usposabljanja ali seznanitve z DVP in sistemom upravljanja varnosti mora odražati dejanske procese DVP ter tudi razvoj in dozorevanje DVP.

Vrsta (spletni tečaji, tečaji v učilnici, delavnice in podobno) in količina zagotovljenega usposabljanja morata zagotoviti, da ustrezno osebje razvije kompetence, potrebne za opravljanje svojih nalog, in razume svoj prispevek k DVP. Cilj je zagotoviti, da oseba ali skupina obravnava vsak vidik DVP in da je usposobljena za opravljanje dodeljene vloge.

1.7 Tehnične smernice, orodja in zagotavljanje informacij, pomembnih za varnost (kritični element 5)

Zagotavljanje zadostnih navodil ima dva namena. Prvi je zagotoviti navodila tehničnemu osebju o tem, kako izvesti posebne naloge in dejavnosti. Drugi namen je omogočiti vodstvu, da zagotovi učinkovito in standardizirano izvajanje nalog in dejavnosti varnostnega nadzora.

Agencija je razvila, odobrila in objavila prilagojeno tehnično gradivo, ki obravnava vse dejavnosti. Postopki se po potrebi dopolnijo s kontrolnimi seznami in/ali preizkusnimi metodami. Vsa razvita orodja zahtevajo usposabljanje osebja, preden se začnejo uporabljati.

Nadzornikom in drugemu osebju so na voljo potrebna orodja, kot so prevoz, pisarne, telefoni in druge komunikacijske zmogljivosti, ki omogočajo učinkovito opravljanje njihovih nalog. Dostop do spleta kot dopolnilo tehnične ali elektronske knjižnice je v današnjem svetu informacijske in komunikacijske tehnologije nujen.

Poleg tega je agencija pripravila, sprejela in objavila smernice za industrijo, kjer je to ustrezno, da bi pojasnila, kako se regulativne določbe izvajajo v organizacijah. Kadar je to ustrezno, so zagotovljene tudi predloge in standardne oblike dokumentov, ki jih pripravi vsak ponudnik storitev. Agencija zagotavlja, da imajo deležniki na področju letalstva v Sloveniji pravočasni dostop do veljavnih zahtev ter temeljne zakonodaje in smernic, ki jih je treba upoštevati. To se doseže z vzdrževanjem posodobljenih informacij na spletni strani agencije in z zagotavljanjem informacij o vseh spremembah zahtev tako vnaprej kot tudi ob izvedbi sprememb. Agencija informacij ne razširja le prek svojega spletnega mesta, temveč tudi prek drugih kanalov neposredno upravljavcem in na dogodkih zainteresiranih subjektov.

Za spodbujanje varnosti v letalskem operativnem okolju sta bistvenega pomena zagotavljanje in hitro razširjanje za varnost pomembnih informacij, kot so obvestila letalcem (NOTAM), plovnostne zahteve in bilteni varnostnih informacij EASA. Redno spreminjanje in posodabljanje publikacij, kot so letalske karte in druge publikacije, povezane z letalstvom, sta prav tako pomembna ukrepa za zagotovitev varnega delovnega okolja.

V zvezi s preiskavami letalskih nesreč in incidentov se kritični element 5 ne uporablja le za pripravo smernic, temveč tudi za učinkovito izvajanje takih smernic med preiskovalnimi dejavnostmi.

2 Obvladovanje varnostnih tveganj

Obvladovanje varnostnih tveganj (ang. *Safety Risk Management*) je ključni sestavni del upravljanja varnosti in vključuje prepoznavanje nevarnosti, oceno varnostnega tveganja, zmanjšanje varnostnega tveganja in sprejemanje tveganj. Obvladovanje varnostnih tveganj je stalna dejavnost, saj se letalski sistem nenehno spreminja, lahko nastanejo nova tveganja, nekatere nevarnosti in z njimi povezana varnostna tveganja pa se lahko sčasoma spremenijo. Poleg tega je treba spremljati učinkovitost izvedenih strategij za zmanjšanje varnostnega tveganja, da se ugotovi, ali so potrebni nadaljnji ukrepi.

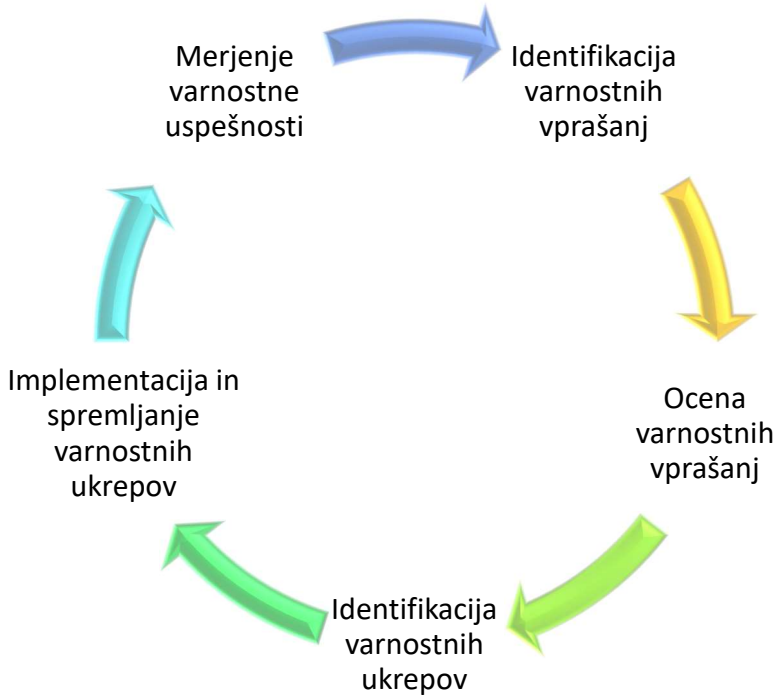
Namen obvladovanja varnostnih tveganj, ki je del sistema upravljanja za pristojne organe, je zagotoviti učinkovitost sistema upravljanja. V vsaki organizaciji se pričakuje, da bosta

prepoznavanje nevarnosti in obvladovanje tveganja prispevala k učinkovitemu odločanju, usmerjala dodeljevanje virov in prispevala k organizacijskemu uspehu.

Postopek obvladovanja varnostnih tveganj je namenjen obravnavanju varnostnih tveganj, ki so neposredno povezana z organizacijo in postopki pristojnega organa ter lahko vplivajo na njegovo sposobnost opravljanja nalog in izpolnjevanja odgovornosti. Ta postopek ni namenjen kot nadomestilo za državno obvladovanje varnostnih tveganj standardov in priporočenih praks, opredeljenih v delu 3.3 poglavja 3 Priloge 19 Čikaške konvencije. Vendar to ne pomeni, da pristojni organ ne sme uporabiti informacij in podatkov, pridobljenih prek svojega DVP, vključno s podatki in informacijami o nadzoru, za obvladovanje varnostnih tveganj kot del svojega sistema upravljanja.

Postopek obvladovanja varnostnih tveganj se uporablja tudi za upravljanje sprememb, kar je namenjeno zagotavljanju, da sistem upravljanja ostane učinkovit, kadar koli pride do sprememb.

Postopek obvladovanja varnostnih tveganj je treba dokumentirati.



Slika 3: Proces obvladovanja varnostnih tveganj

2.1 Obveznost izdajanja licenc, certificiranja, izdaje dovoljenj in odobritev (kritični element 6)

Čikaška konvencija od držav pogodbenic zahteva, da izdajo licence in spričevala zrakoplovom, organizacijam in osebju, ki se ukvarjajo z mednarodnim zračnim prometom.

Obveznost izdajanja licenc, certificiranja, izdaje dovoljenj in odobritev je pomemben sestavni del državne strategije obvladovanja varnostnih tveganj. Državi zagotavljajo, da so ponudniki storitev in drugi ustrezni predstavniki industrije dosegli zahtevane standarde za varno delovanje v letalskem sistemu.

V okviru sistema izdajanja dovoljenj/certificiranja/odobritve strokovno osebje učinkovito izvaja vsa potrebna vrednotenja na podlagi državnih zahtev ter uradnega in celovitega postopka. Kontrolne sezname, ki se uporabljajo v postopku vrednotenja, je treba ustrezno izpolniti in evidentirati. S podelitvijo certifikata (licence, ratinga, spričevala, pooblastila, odobritve in podobno) agencija zagotavlja, da odobrena organizacija, oseba ali izdelek, del in oprema izpolnjuje ustrezne pravne zahteve.

V skladu s predpisi EU, Zakonom o letalstvu in z drugo domačo zakonodajo (na primer pravilnik, ki ureja licence za ultralahke letalne naprave) dejavnosti licenciranja, certificiranja in odobritve med drugim vključujejo:

- odobritev vsebin usposabljanja;
- odobritev uporabe simulacijskih naprav za usposabljanje in dovoljenj za njihovo uporabo, da bi pridobili izkušnje ali dokazali spretnosti, potrebne za izdajo licence ali ratinga;
- odobritev, imenovanje in nadzor posameznikov ali organizacij (vključno z zdravniki letalske medicine), pooblaščenih za opravljanje posebnih nalog v imenu sektorja za licenciranje osebja;
- ocenjevanje in odobritev vlog za licence in ratinge;
- ocene zdravstvene sposobnosti v zvezi z zahtevami za pridobitev dovoljenja;
- izdajanje licenc in ratingov;
- potrjevanje in pretvorba licenc in ratingov, ki so jih izdale druge države;
- certificiranje ali odobritev odobrenih organizacij za usposabljanje letalskih prevoznikov, organizacij za vzdrževanje zrakoplovov in mednarodnih aerodromov;
- posebni vidiki (podaljšane operacije zaradi preusmeritve, operativni minimumi, programi usposabljanja in podobno).

Dejavnosti certificiranja in odobritve se izvajajo po celovitem uradnem in dokumentiranem postopku, ki med drugim vključuje:

- obravnavanje prijave/vloge, vključno z usklajevanjem z drugimi ustreznimi organi;
- začetni pregled dokumentacije, ki jo je predložil ponudnik storitev, vključno z usposobljenostjo ključnega osebja in operativnimi postopki;
- revizije in/ali inšpekcijske preglede na kraju samem za preverjanje tehničnih vidikov in oceno organizacije, usposobljenosti in izvajanja operativnih postopkov ponudnika storitev;
- po potrebi oceno zahtevka za izvzetje in dokazil (na primer aeronavtične študije) z inšpekcijskimi pregledi na kraju samem po potrebi, ki privedejo do odobritve (ali zavrnitve) izjem z ustreznimi blažilnimi ukrepi;
- oceno načrtov popravnih ukrepov, ki jih predloži ponudnik storitev za odpravo ugotovitev in neskladnosti ter sprejetje (ali zavrnitev) popravnih in blažilnih ukrepov ter povezanih rokov;
- izdaja certifikata ali odobritve z navedbo pogojev delovanja (in omejitev, če je to primerno);
- obnovo ali podaljšanje veljavnosti potrdil po ustreznem nadzoru;
- prenos ali predajo potrdil.

2.2 Obveznosti sistema upravljanja varnosti

Sistem upravljanja varnosti je sistematični okvir za prepoznavanje nevarnosti/groženj, povezanih z izvajalčevim delovanjem, in za obvladovanje varnostnih tveganj. Izvajalci storitev morajo vzpostaviti varnostno politiko, upravne strukture in odgovornosti, postopke upravljanja varnosti, vključno z obvladovanjem tveganja, ter postopke za stalno spremljanje ravni varnosti in izboljšanje uspešnosti sistema upravljanja varnosti.

Sistemi upravljanja varnosti morajo biti usklajeni z ustreznimi zahtevami in združljivi z operativnim okoljem izvajalca storitev. Agencija ocenjuje delovanje in uspešnost sistemov upravljanja varnosti izvajalcev storitev kot del postopka certificiranja in nadzora. Agencija pregleda in prizna kazalnike varnostne uspešnosti, ki jih predlaga izvajalec storitev, kot del sprejetja sistema upravljanja varnosti. Agencija lahko načrtuje priznanje kazalnikov varnostne uspešnosti izvajalca storitev pozneje v postopku izvajanja. To je zlasti primerno za izvajalce storitev ob začetnem certificiranju, saj pogosto nimajo dovolj podatkov, da bi razvili smiselne kazalnike. Agencija se lahko prepriča, ali so predlagani kazalniki varnostne uspešnosti za letalske dejavnosti posameznega izvajalca storitev ustrezni. Nekateri kazalniki varnostne uspešnosti in cilji varnostne uspešnosti izvajalcev storitev so lahko povezani z državnimi kazalniki varnostne uspešnosti ter cilji varnostne uspešnosti za merjenje in spremljanje sprejemljive ravni varnostne uspešnosti (ang. *Acceptable Level of Safety*). Ni pa nujno, da to velja za vse kazalnike in cilje varnostne uspešnosti. Priznanje ciljev varnostne uspešnosti izvajalca storitev se lahko obravnava po spremljanju kazalnikov varnostne uspešnosti določeno obdobje. S tem se določi izhodiščna uspešnost. Temelji lahko na ciljih, določenih na državni, regionalni ali svetovni ravni.

Zahteve glede sistemov upravljanja varnosti izvajalcev storitev, ki se uporabljajo v Sloveniji, so vsebovane v standardih ICAO, predpisih EU in Zakonu o letalstvu. Te zahteve se uporabljajo za organizacije za usposabljanje za letenje, letalske prevoznike, vzdrževalne organizacije in druge tehnične organizacije, organizacije za projektiranje in proizvodnjo zrakoplovov, izvajalce služb zračnega prometa, operatorje aerodromov, službe upravljanja ploščadi in izvajalce storitev zemeljske oskrbe.

Brezpilotni zrakoplovi se upravljajo v skladu z določbami EU-zakonodaje. Za operatorje brezpilotnih zrakoplovov zahteve glede sistema upravljanja varnosti niso določene. Nekateri izvajalci dejavnosti morajo zagotoviti varnost svojih dejavnosti, se zavedati tveganj, povezanih z njimi, in po potrebi uporabljati metode obvladovanja tveganj, ki temeljijo na analizi varnostnih tveganj. Če je določena stopnja tveganja presežena, mora upravljavec zaprositi za dovoljenje ali potrdilo. Nekateri upravljavci vzpostavijo, izvajajo in vzdržujejo sistem upravljanja varnosti, ki ustreza velikosti organizacije, značilnostim in kompleksnosti njenih dejavnosti, ob upoštevanju nevarnosti in z njimi povezanih tveganj.

Organizacije z več certifikati za izvajanje različnih storitev lahko vključijo storitve/dejavnosti v področje uporabe enega sistema upravljanja varnosti z namenom, da bi izkoristile prednosti tega sistema in bolje obravnavale vidike, kjer se elementi obvladovanja varnostnih tveganj prepletajo, oziroma združijo več sistemov upravljanja.

2.3 Preiskava nesreč in incidentov

Organ za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva mora biti pri svojem delovanju neodvisen od katere koli druge organizacije. Posebej pomembna je neodvisnost od agencije, saj bi bili lahko njeni interesi v nasprotju z nalogami, zaupanimi organu za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva. Razlog za neodvisnost te naloge je, da je vzrok nesreče lahko povezan z regulativnimi dejavniki ali dejavniki, povezanimi z DVP. Poleg tega taka neodvisnost povečuje uspešnost delovanja organa za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva in preprečuje dejanska ali zaznana navzkrižja interesov.

Slovenija izpolnjuje to zahtevo, saj je organ za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva neodvisna enota, organizirana v okviru ministrstva, pristojnega za promet. Neodvisnost je določena v petem in sedmem odstavku 137. člena Zakona o letalstvu. Finančna avtonomija je zagotovljena z Zakonom o letalstvu z več mehanizmi. Preiskovalni

organ v skladu z zakonom tako dobi sredstva, ki jih potrebuje za izvajanje svojih nalog, neodvisno od drugih organov, hkrati pa mu je zagotovljena tudi možnost, da pridobi dovolj finančnih sredstev za izvedbo zahtevanih nalog. Dodatno zakon zagotavlja preiskovalnemu organu, da stroške preiskovanja letalske nesreče in resnega incidenta v fazi preiskave (sprva) nosi državni proračun. Preiskovalni organ je glede proračuna Republike Slovenije v okviru ministrstva, pristojnega za promet, skrbnik proračunske postavke, na kateri se zagotavljajo sredstva za njegovo delo. Vodja in preiskovalci preiskovalnega organa imajo v skladu z zakonom položaj, ki jim daje potrebna jamstva za neodvisnost. Poleg tega Pravilnik o logistični podpori preiskovalnemu organu[23] zagotavlja možnost uporabe dodatne logistične pomoči drugih organov (na primer ministrstva za notranje zadeve in ministrstva za obrambo), kadar je to potrebno, brez dodatnih vladnih ali ministrskih upravnih postopkov, s čimer se zagotovi neodvisnost preiskovalnega postopka.

Postopek preiskave nesreč ima ključno vlogo v DVP. Državi omogoča, da opredeli dejavnike, ki so prispevali k nesreči, in morebitne napake v letalskem sistemu ter vzpostavi potrebne protiukrepe za preprečitev ponovitve. Ta dejavnost prispeva k nenehnemu izboljševanju varnosti v letalstvu z odkrivanjem aktivnih napak in prispevajočih dejavnikov nesreč/incidentov ter zagotavljanjem poročil o vseh spoznanjih, pridobljenih pri analizi dogodkov. To lahko podpre odločitve o popravnih ukrepih in ustrezno dodeljevanje virov ter opredeli potrebne izboljšave letalskega sistema.

Uredba 996/2010/EU o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu opredeljuje varnostna priporočila kot predlog preiskovalnega organa, ki temelji na informacijah, pridobljenih s preiskavo, z namenom preprečevanja prihodnjih dogodkov, letalskih nesreč in incidentov; njen namen ni niti pripisovanje krivde ali odgovornosti niti odločanje o odškodninski odgovornosti. Ker varnostna priporočila vsebujejo informacije o varnostnem vprašanju in predlogih za zmanjšanje s tem povezanih varnostnih tveganj za letalski sistem, so temelj znanja in zato dragocen prispevek k procesu obvladovanja varnostnih tveganj na evropski ravni.

Končno poročilo organa za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva o nesrečah se lahko zaključi z varnostnimi priporočili, ki bi jih bilo treba nemudoma upoštevati za izboljšanje varnosti v letalstvu. Varnostna priporočila lahko katera koli stran v interesu varnosti kadar koli objavi ločeno od končnega poročila.

Organ za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva mora upoštevati določbe o posvetovanju iz poglavja 6 Priloge 13 Čikaške konvencije. Po potrebi organ za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva in agencija sodelujeta pri pripravi varnostnih priporočil, ki izhajajo iz preiskav, z namenom njihove izvedljivosti in učinkovitosti.

Obstaja veliko varnostnih dogodkov, ki ne zahtevajo uradne preiskave v skladu s Prilogo 13 Čikaške konvencije. Ti dogodki in ugotovljene nevarnosti lahko kažejo na sistemske težave. Te težave se lahko razkrijejo in odpravijo s preiskavo v zvezi z varnostjo, ki jo vodi izvajalec storitev.

2.4 Opredelitev nevarnosti in ocena varnostnega tveganja

Ena od najpomembnejših vlog letalskih organov je opredeliti tveganja in nove trende v letalskem sistemu. To se pogosto doseže z analizo varnostnih podatkov, zbranih iz več virov.

[23] Uradni list RS, št. 25/13.

Zbiranje notranjih in zunanjih varnostnih podatkov ter varnostnih informacij je bistveno za doseganje učinkovitega DVP. Nekompleksni letalski sistemi lahko zagotavljajo omejene podatke. V tem primeru morata biti zbiranje in izmenjava zunanjih podatkov prednostna naloga. Zunanji podatki pogosto prihajajo iz drugih držav. To so poročila o preiskavah, letna varnostna poročila (vključno z informacijami in analizo incidentov), varnostna opozorila, varnostni bilteni, študije o varnosti, ICAO iSTARS in podobno. Na regionalni ravni lahko tudi skupine ICAO (na primer regionalne skupine za varnost v letalstvu, regionalne skupine za načrtovanje in izvajanje) zagotavljajo dober vir varnostnih informacij. Državni sistem za zbiranje in obdelavo varnostnih podatkov mora vključevati postopke za predložitev poročil o nesrečah in incidentih ICAO, kar olajša zbiranje in izmenjavo varnostnih informacij na svetovni ravni.

Glavna cilja obvladovanja varnostnih tveganj sta opredeliti in nadzorovati morebitne posledice tveganj v zvezi z uporabo razpoložljivih varnostnih podatkov. Načela za obvladovanje varnostnih tveganj so enaka za države in izvajalce storitev.

Izvajalci storitev imajo dostop do lastnih varnostnih podatkov, medtem ko imajo države dostop do varnostnih podatkov več izvajalcev storitev. Država, ki uporablja skupne taksonomije za razvrščanje varnostnih podatkov, ki jih zbira, lahko znatno izboljša učinkovitost obvladovanja varnostnih tveganj na državni ravni. To omogoča tudi učinkovitejšo analizo podatkov, zbranih iz več virov v različnih letalskih sektorjih.

Podatke je mogoče prejeti iz katerega koli dela letalskega sistema, vključno s preiskavami nesreč, preiskavami v zvezi z varnostjo izvajalca storitev, poročili o stalni plovnosti, rezultati zdravstvene ocene, ocenami varnostnega tveganja, ugotovitvami nadzora in poročili o nadzoru ter varnostnimi študijami in pregledi.

Kadar je to potrebno, se za odpravo tveganj ali zmanjšanje ravni varnostnega tveganja na sprejemljivo raven uporabijo nekatere od številnih možnosti za ublažitev tveganj, ki so na voljo državi in vključujejo: plovnostne tehnične zahteve, natančni nadzor in spremljanje izvajalcev storitev, spremembe certificiranja, oblikovanje predpisov ali varnostne politike, program za spodbujanje varnosti, spodbujanje delavnic o pridobljenih izkušnjah. Izbrani ukrep je seveda odvisen od resnosti in vrste obravnavane težave.

Tveganja obstajajo na vseh ravneh letalskega sistema države. Nesreče ali incidenti se zgodijo, kadar so tveganja povezana z določenimi sprožilnimi dejavniki. Zato je treba opredeliti tveganja, preden povzročijo nesreče, incidente ali druge varnostne dogodke. Obstaja veliko postopkov, v katerih je treba sprožiti proces ugotavljanja tveganj. Nekateri med pomembnimi so:

- Zasnova sistema: ugotavljanje tveganj se začne pred začetkom operacij s podrobnim opisom posameznega letalskega sistema in njegovega okolja. Skupina za varnostno analizo opredeli različna možna tveganja, povezana s sistemom, in vplive na druge povezovalne sisteme.
- Sprememba sistema: ugotavljanje tveganj se začne pred uvedbo spremembe sistema (operativne ali organizacijske) in vključuje podroben opis posamezne spremembe letalskega sistema. Skupina za varnostno analizo nato opredeli morebitna tveganja, povezana s predlagano spremembo, in vplive na druge povezovalne sisteme.
- Na zahtevo in stalno spremljanje: prepoznavanje tveganj se uporablja za obstoječe sisteme, ki že delujejo. Spremljanje podatkov se uporablja za odkrivanje sprememb v nevarnih razmerah. Na primer, tveganja so lahko pogostejša ali hujša od pričakovanih ali pa so dogovorjene strategije za ublažitev manj učinkovite, kot je

bilo pričakovano. Stalno spremljanje in analiza se lahko vzpostavita s pragovi za priglasitev, ki temeljijo na nizu pomembnih kritičnih postavk.

Slovenija je opredelila morebitna varnostna tveganja za svoj letalski sistem v dodatku državnega načrta za varnost v letalstvu.

Tveganje se analizira na podlagi njegove verjetnosti in resnosti. Verjetnost varnostnega tveganja je verjetnost, da bo nastala varnostna posledica ali izid (pogosto, občasno, malo verjetno, neverjetno, skrajno neverjetno). Ko je analiza verjetnosti končana, je naslednji korak analiza resnosti ob upoštevanju morebitnih posledic, povezanih z nevarnostjo. Resnost varnostnega tveganja je opredeljena kot obseg škode, za katero se lahko razumno pričakuje, da bo nastala zaradi ugotovljene nevarnosti (katastrofalna, huda, večja, manjša, zanemarljiva).

Ocena indeksa varnostnega tveganja se oblikuje z združevanjem rezultatov ocene verjetnosti in resnosti (ocena tveganja za varnost glede dopustnosti). Za določitev dopustnosti varnostnega tveganja se uporablja matrika za oceno varnostnega tveganja.

Ocena tveganja v poročilih o dogodkih na ravni agencije se izvede v skladu s skupnim evropskim sistemom za klasifikacijo tveganj (ang. *European Risk Classification Scheme*).

2.4.1 Viri varnostnih informacij

Na ravni agencije se tveganja večinoma prepoznavajo na te načine:

- spremembe (na primer reorganizacija državnih letalskih organov, spremembe v postopkih DVP, vključno s spremembami metodologije, kot so nadzor na podlagi varnostnega tveganja, obvladovanja varnostnih tveganj in postopki zagotavljanja varnosti, spremembe na regulativnem področju, kot so spremembe obstoječih državnih varnostnih politik, programov in predpisov, spremembe v operativnem okolju, kot so uvedba novih tehnologij, spremembe infrastrukture, opreme in storitev, hitro spreminjajoča se industrija (razširjanje, sklepanje pogodb, preoblikovanje) in njen morebitni vpliv na letalski nadzor in zmogljivosti za spremljanje uspešnosti);
- poročanje o dogodkih, ki vključuje poročanje o dogodkih s sistemi obveznega in prostovoljnega poročanja;
- pomembni dogodki za agencijo, o katerih poročajo drugi državni letalski organi;
- druga poročila, ki kažejo na morebitno nevarnost;
- analize in preiskave dogodkov v zvezi z varnostjo;
- notranje presoje;
- sistemsko tveganje, ki izhaja iz ocen novih projektov, nove uredbe;
- dejavnosti nadzora;
- preverjanje na ploščadi;
- poročila o nesrečah in resnih incidentih/varnostna priporočila;
- rezultati varnostnih raziskav in notranjih presoj, ki jih je izvedel upravljavec/izvajalec storitev;
- analiza trendov v zvezi z varnostnimi dogodki;
- notranje poročanje;
- povratne informacije organizacij;
- prakse izmenjave informacij (na primer varnostni podatki drugih držav, varnostni podatki drugih organov v državi);

- poročila in pritožbe potnikov (na primer pritožbe potnikov v zvezi z varnostnimi vprašanji).

Upravljanje sprememb: spremembe so stalnice v sodobnem letalskem sistemu. Ko se v sistem vnesejo spremembe, se spremeni vzpostavljena ocena varnostnega tveganja sistema. Spremembe lahko povzročijo nevarnosti, ki lahko vplivajo na učinkovitost obstoječih obrambnih mehanizmov. To lahko povzroči novo tveganje ali spremembe obstoječih varnostnih tveganj. Agencija nenehno ocenjuje in upravlja vpliv sprememb na letalski sistem. Slovenija je razvila postopke za oceno učinka sprememb na državni ravni. Postopki omogočajo proaktivno prepoznavanje vpliva sprememb v letalskem sistemu na varnost pred njihovim izvajanjem ter strukturirano načrtovanje in izvajanje predlaganih sprememb.

2.4.2 Poročila o dogodkih (poročanje, zbiranje, shranjevanje, zaščita, izmenjava, razširjanje in analiza)

Agencija ima ključno vlogo pri ohranjanju varnosti širšega varnostnega sistema. To vključuje varnostni nadzor ter zbiranje, analizo in izmenjavo podatkov. Zbrani podatki se uporabljajo za spremljanje trendov na področju varnosti v letalstvu in za opredelitev področij, na katerih lahko nastanejo varnostna vprašanja, ki zahtevajo ustrezen odziv.

Slovenija je imenovala agencijo kot pristojni organ za vzpostavitev mehanizma za neodvisno zbiranje, vrednotenje, obdelavo, analizo in shranjevanje podrobnosti o dogodkih, o katerih se poroča v skladu s 4. in 5. členom Uredbe 376/2014/EU, ki jo dopolnjuje Izvedbena uredba 2015/1018/EU[24] o razvrščanju dogodkov, o katerih je treba poročati v okviru sistemov obveznega poročanja.

Uslužbenci agencije morajo dogodke obravnavati tako, da preprečijo uporabo informacij za druge namene, kot je varnost, in ustrezno varujejo zaupnost identitete poročevalca in oseb, navedenih v poročilih o dogodkih, z namenom spodbujanja kulture pravičnosti.

Agencija hrani poročila o dogodkih, pripravljena na podlagi podrobnosti o dogodkih, zbranih v skladu s 4. in 5. členom Uredbe 376/2014/EU, v državni podatkovni zbirki. Ustrezne informacije o nesrečah in resnih incidentih, ki jih zbere ali izda organ za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva, se prav tako hranijo v državni podatkovni zbirki.

V skladu z devetim odstavkom 6. člena Uredbe 376/2014/EU ima organ za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva popolni dostop do državne podatkovne zbirke iz šestega odstavka 6. člena Uredbe 376/2014/EU za namene izpolnjevanja svojih obveznosti v skladu s četrtim odstavkom 5. člena Uredbe 996/2010/EU.

Uredba 376/2014/EU vzpostavlja okvir za vsa področja letalstva in na vseh ravneh (industrija, državna in evropska raven), da se zagotovita zbiranje čim popolnejših podatkov o varnostnih dogodkih in njihova analiza, da se podprejo vse dejavnosti upravljanja varnosti, vključno s sprejetjem in izvajanjem blažilnih ukrepov, kadar je to ustrezno. Poročanje, analizo in spremljanje dogodkov podpira širši postopek obvladovanja varnostnih tveganj za opredelitev glavnih varnostnih vprašanj in tveganj. Slovenija se je odločila, da bo uporabljala Uredbo 376/2014/EU tudi za dogodke in druge varnostne informacije v zvezi z zrakoplovi iz Priloge I osnovne uredbe.

[24] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/1018 z dne 29. junija 2015 o določitvi seznama za razvrščanje dogodkov v civilnem letalstvu, o katerih je treba poročati v skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta.

Od 1. januarja 2023 se ocena tveganja dogodkov izvaja v skladu s skupnim evropskim sistemom za klasifikacijo tveganj, ki ga je pripravila in opredelila Evropska komisija v skladu s šestim odstavkom 7. člena Uredbe 376/2014/EU. Delegirana uredba 2020/2034/EU[25] določa skupno evropsko shemo za klasifikacijo tveganj za določitev varnostnega tveganja dogodka. Skupni evropski sistem za klasifikacijo tveganj podpira pristojne organe držav članic in EASA pri ocenjevanju dogodkov. Njegov ključni namen je, usklajeno opredeliti in razvrstiti raven tveganja, ki ga pomeni vsak dogodek za varnost v letalstvu. Njegov namen ni opredelitev izida dogodka. Skupni evropski sistem za klasifikacijo tveganj omogoča tudi opredelitev hitrih ukrepov, potrebnih kot odziv na varnostne dogodke z velikim tveganjem. Omogoča opredelitev ključnih področij tveganja na podlagi zbirnih informacij ter opredelitev in primerjavo njihovih stopenj tveganja.

Sistem varnosti v civilnem letalstvu je vzpostavljen na podlagi povratnih informacij in izkušenj, pridobljenih pri preiskavah nesreč in incidentov. Poročanje o dogodkih in uporaba informacij o dogodkih za izboljšanje varnosti sta odvisna od zaupanja med poročevalcem in agencijo, ki je pristojna za zbiranje in ocenjevanje informacij. To zahteva strogo uporabo pravil o zaupnosti. Namen zaščite varnostnih informacij pred neprimerno uporabo in omejitve dostopa do evropskega centralnega repozitorija samo na zainteresirane strani, ki sodelujejo pri izboljšanju varnosti v civilnem letalstvu, je zagotoviti stalno razpoložljivost varnostnih informacij, da se lahko sprejmejo ustrezni in pravočasni preventivni ukrepi in izboljša varnost v letalstvu. Zato so občutljive varnostne informacije zaščitene, njihovo zbiranje pa je omogočeno z zagotavljanjem njihove zaupnosti, varovanjem njihovega vira in zagotavljanjem zaupanja osebja, ki dela v civilnem letalstvu in poroča o dogodkih. Zbrani podatki so zaščiteni pred nepooblaščeno uporabo ali razkritjem. Informacije se uporabljajo izključno za ohranjanje in izboljšanje varnosti v letalstvu in se ne smejo uporabljati za pripisovanje krivde ali odgovornosti.

Da bi spodbudili poročanje o dogodkih, so poročevalci in tudi osebe, navedene v poročilih o dogodkih, zaščiteni. Vendar ta zaščita ne sme oprostiti obveznosti poročanja v skladu z Uredbo 376/2014/EU. Zlasti v primeru, ko mora oseba, navedena v poročilu o dogodku, poročati o tem dogodku in o njem namerno ne poroča, ta oseba izgubiti zaščito in je lahko sankcionirana.

V skladu z Uredbo 376/2014/EU države članice ne smejo evidentirati osebnih podatkov v svojih podatkovnih zbirkah. Poleg tega morajo sprejeti potrebne ukrepe za zagotovitev ustrezne zaupnosti dogodkov, ki jih zbirajo, in upoštevati pravila o obdelavi osebnih podatkov.

V sistemu poročanja agencije so vsa osebna imena zaupna. Zbrane informacije so na voljo z odobritvijo poročevalca in v anonimizirani obliki tistim, ki lahko sprejmejo ukrepe za odpravo težave.

Uredba 376/2014/EU priznava dve izjemi od teh načel:

- naklepna kršitev;
- primeri, v katerih je prišlo do očitnega, hudega in resnega neupoštevanja očitnega tveganja in opustitve poklicne dolžnosti, ki je v danih okoliščinah očitno potrebna in ki povzroči predvidljivo škodo osebi ali premoženju ali ki resno ogroža raven varnosti v letalstvu.

[25] Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/2034 z dne 6. oktobra 2020 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi s skupnim evropskim sistemom za klasifikacijo tveganj.

2.5 Obvladovanje varnostnih tveganj in reševanje varnostnih vprašanj (kritični element 8)

Reševanje varnostnih vprašanj pomeni uporabo dokumentiranega postopka za sprejetje ustreznih ukrepov, vključno z izvršilnimi ukrepi, za reševanje ugotovljenih varnostnih vprašanj. Države zagotovijo, da se ugotovljena varnostna vprašanja pravočasno rešijo ob uporabi sistema, ki spremlja in beleži napredek pri reševanju teh vprašanj, vključno z ukrepi posameznikov in organizacij, ki opravljajo letalsko dejavnost.

Cilj obvladovanja varnostnih tveganj je zagotoviti, da se varnostna tveganja nadzorujejo in se doseže sprejemljiva raven varnostne uspešnosti. Agencija razvija, dokumentira in priporoča ustrezne strategije za zmanjševanje ali obvladovanje varnostnih tveganj. Primeri vključujejo: neposredno posredovanje pri izvajalcu storitev, izvajanje dodatnih politik ali predpisov, izdajanje operativnih smernic ali vplivanje s spodbujanjem varnostne dejavnosti.

Nadalje je treba opraviti oceno vsakega predlaganega blažilnega ukrepa varnostnega tveganja. Idealni blažilni ukrepi varnostnih tveganj so stroškovno učinkoviti, preprosti za izvedbo, hitro izvedeni, učinkoviti in ne prinašajo nenačrtovanih posledic. Ker večina primerov ne izpolnjuje teh idealov, je treba ukrepe oceniti in izbrati na podlagi uravnoteženja učinkovitosti, stroškov, pravočasnosti izvajanja in zapletenosti. Ko so ukrepi izbrani in izvedeni, jih je treba spremljati in potrditi, da so zastavljeni cilji doseženi.

Pogosto je potrebno ukrepanje izvajalcev storitev. Agencija jih mora usmerjati k učinkovitemu izvajanju ukrepov ter spremljati učinkovitost ukrepov in njihov vpliv na varnostno uspešnost izvajalcev storitev in celotne države.

Spremljanje varnostnih vprašanj

Kadar se pri nadzornih dejavnostih pokaže, da imetnik licence/ratinga/certifikata/odobritve ni izpolnil ali ne more izpolniti ali ohraniti zahtevanih standardov, mora agencija:

- nemudoma obvestiti imetnika dovoljenja/ratinga/certifikata/odobritve o opaženih pomanjkljivostih;
- določiti roke za predložitev načrta popravnih ukrepov, ki jih mora izvajalec storitev sprejeti;
- pred uradnim sprejetjem načrta popravnih ukrepov preveriti, ali so ti ukrepi in z njimi povezani časovni okviri ustrezni;
- sprožiti ustrezne nadaljnje ukrepe za preverjanje učinkovitega izvajanja popravnih ukrepov;
- izvesti dodatne inšpekcijske preglede, kadar na določenem področju večkrat nastanejo težave.

Izvajanje ukrepov

Učinkoviti in pravočasni ukrepi, ki jih sprejme industrija, bi morali privesti do učinkovitega reševanja varnostnih vprašanj. Če ne pride do rešitve, mora agencija sprejeti ustrezne izvršilne ukrepe, kot so uvedba omejitev, začasni odvzem ali preklic certifikatov/licenc/odobritev ali naložitev denarnih kazni. Zakon o letalstvu pooblašča agencijo, da sprejme te izvršilne ukrepe, ki morajo biti sorazmerni z varnostnimi tveganji, ki jih povzročajo neskladnosti ali kršitve. Če po skrbnem pregledu vseh okoliščin in koordinaciji v okviru agencije obstaja potreba po začasnem odvzemu ali preklicu

imetnikove licence/ratinga/certifikata/odobritve ali drugih privilegijev, mora agencija o tem pisno obvestiti imetnika licence/ratinga/certifikata/odobritve, pri čemer povzame predlagani ukrep in razloge zanj.

Agencija je vzpostavila in izvaja jasne, celovite in podrobne politike in postopke izvajanja ukrepov, ki jih uporablja njeno osebje. Takšne politike in postopki omogočajo učinkovit, sorazmeren, postopen in dosleden pristop k izvajanju ukrepov v okviru agencije.

Če imetnik licence/ratinga/certifikata/odobritve pomanjkljivosti ne odpravi v določenem roku, mora agencija sprejeti ustrezne in postopne izvršilne ukrepe, da se zagotovi takojšnja odprava pomanjkljivosti.

Spremljanje varnostnih priporočil

Preiskave nesreč in incidentov imajo ključno vlogo pri ugotavljanju pomanjkljivosti in varnostnih vprašanj. Varnostna priporočila se lahko izdajo med preiskavo ali po njej. Za zagotovitev ustreznega obravnavanja varnostnih priporočil je agencija v sodelovanju z organom za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva vzpostavila strukturirani postopek za nadaljnje ukrepanje na podlagi priporočil, ki ga po potrebi tudi izvaja. Ta postopek med drugim vključuje:

- usklajevanje med udeleženimi organi, zlasti med agencijo in organom za preiskave v zvezi z varnostjo civilnega letalstva;
- postopek komuniciranja s subjektom ali subjekti, na katere se priporočilo nanaša;
- navedbo rokov;
- postopke za spremljanje napredka ukrepov, sprejetih na podlagi varnostnega priporočila, do njihove popolne izvedbe z dokumentirano sledljivostjo.

3 Zagotavljanje varnosti na državni ravni

Namen državnih dejavnosti zagotavljanja varnosti je zagotoviti, da naloge države dosegajo zastavljene varnostne cilje. Izvajalci storitev morajo izvajati postopek zagotavljanja varnosti kot del svojega sistema upravljanja varnosti. Zmogljivost zagotavljanja sistema upravljanja varnosti jamči vsakemu izvajalcu storitev, da njihovi varnostni postopki delujejo učinkovito in da so na pravi poti, da dosežejo svoje varnostne cilje. Podobno državne dejavnosti zagotavljanja varnosti kot dela DVP zagotavljajo državi, da njeni varnostni postopki delujejo učinkovito in da je država na dobri poti, da doseže svoje varnostne cilje s skupnimi prizadevanji letalske industrije.

Nadzorne dejavnosti in mehanizmi za zbiranje, analizo, delitev in izmenjavo varnostnih podatkov/informacij zagotavljajo, da so regulativni nadzori varnostnih tveganj ustrezno vključeni v sistem upravljanja varnosti izvajalca storitev. To zagotavlja zaupanje, da se sistem izvaja tako, kot je zasnovan, regulativni nadzor pa ima predvideni učinek na obvladovanje varnostnih tveganj. Države lahko zbirajo podatke/informacije o letalski varnosti iz številnih virov, vključno s postopki nadzora in poročanja o varnosti. Podatke je treba analizirati na različnih ravneh, ugotovitve analize pa je treba uporabiti kot podlago za dobro informirano odločanje o varnosti v zvezi z dejavnostmi nadzora in varnostjo v državnem letalskem sistemu.

3.1 Obveznosti nadzora (kritični element 7)

Agencija je v skladu z zakonodajo EU in državno zakonodajo vzpostavila in izvaja učinkovit in trajnosten sistem kontrole in nadzora, da bi zagotovila stalno skladnost imetnikov licence, ratinga, certifikata ali odobritve. To zagotavlja vzdrževanje neprekinjenega varnega delovanja.

Agencija izvaja dejavnosti nadzora z namenom, da proaktivno preveri, ali imetniki letalske licence, certifikata, dovoljenja ali odobritve še naprej izpolnjujejo uveljavljene zahteve in naloge na zahtevani ravni usposobljenosti in varnosti. Te dejavnosti vključujejo izvajanje inšpekcijskih pregledov na kraju samem (načrtovani, nenačrtovani in nenapovedani inšpekcijski pregledi), pregled dokumentov, ki jih predložijo ponudniki storitev, srečanja z zadevnimi subjekti in analize razpoložljivih informacij o varnosti. Glede letalskega prevoznika, odobrene vzdrževalne organizacije, odobrene organizacije za usposabljanje, operatorja aerodroma ali izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa je treba pregledati vse pomembne vidike operativnih postopkov, varnostnih ukrepov, objektov in opreme ne glede na metodo nadzora v določenem časovnem okviru, določenem v zakonodaji. Poleg rednih inšpekcijskih pregledov se po potrebi izvajajo naključni ali nenapovedani inšpekcijski pregledi, na primer za preverjanje odprave ugotovljenih pomanjkljivosti ali nadaljnje ukrepanje v zvezi s poročanimi varnostnimi dogodki, prijavami nepravilnosti in znatnimi spremembami.

Agencija je na vseh področjih vzpostavila in izvedla program nadzora, ki vključuje najmanj te elemente:

- vrste nadzornih dejavnosti (na primer revizije, inšpekcijski pregledi, preskusi, analize varnostnih dogodkov);
- časovni okvir ali pogostost dejavnosti;
- elementi, ki jih je treba zajeti, ali obseg dejavnosti; in
- metodologija/postopki, pripomočki za delo in smernice, kako naj se dejavnost izvaja, od obvestila izvajalcu storitev, če je to primerno, do odprave pomanjkljivosti, ugotovljenih med dejavnostmi.

Za vsakega posameznika ali organizacijo, odobreno za izvajanje letalskih dejavnosti, se pripravi redni načrt nadzora na podlagi veljavnega programa nadzora. Uporablja se nadzor, ki temelji na varnostnem tveganju ter omogoča prednostno razvrščanje in dodelitev virov agencije za upravljanje varnosti, sorazmerno s profilom varnostnega tveganja posameznega sektorja ali posameznega izvajalca storitev. Agencija tako pridobi izkušnje in spozna vsakega izvajalca storitev s spremljanjem doseganja zrelosti njegovega postopka zagotavljanja in upravljanja varnosti. Agencija sčasoma pridobi jasen vpogled v varnostne sposobnosti izvajalca storitev, zlasti obvladovanje varnostnega tveganja. Agencija se lahko odloči za spremembo obsega in/ali pogostosti nadzora, ko se poveča njeno zaupanje in zberejo dokazi o varnostnih zmogljivostih ponudnika storitev.

Agencija je razvila metodologije za različne vrste nadzornih dejavnosti (na primer revizije, inšpekcije, preverjanja zrakoplovov na ploščadi[26], vzorčenje letov, inšpekcijski pregledi usposabljanja, pregledi spremljanja stalne plovnosti zrakoplovov), ki zajemajo vse faze (pripravo, izvajanje, poročanje in nadaljnje spremljanje). Za vsako fazo se razvijejo in uporabljajo ustrezni postopki, predloge in pripomočki. Metodologije vključujejo določbe za razvrstitev ugotovitev, ki izhajajo iz dejavnosti nadzora, na podlagi njihove resnosti, saj ta

[26] Obstajajo tri vrste pregledov: (1) t. i. pregled »SANA« – preverjanje zrakoplovov domačih prevoznikov; (2) t. i. pregled »SACA« – preverjanje prevoznikov iz držav EU; (3) t. i. pregled »SAFA« – preverjanje zrakoplovov prevoznikov iz tretjih držav.

klasifikacija določa vrsto nadaljnjih ukrepov in izvršilnih ukrepov, ki jih sprejme agencija skupaj z roki. Poleg tega je bil vzpostavljen in uveden sistem vodenja evidenc. Zapisi vsebujejo najmanj:

- izpolnjene kontrolne sezname, poročila o oceni in pripadajočo dokumentacijo, vključno, po potrebi, z ocenami varnosti;
- zapisnike sestankov, ki so bili opravljeni v okviru nadzora; in
- poročila o nadaljnjem ukrepanju v zvezi z izvajanjem načrtov popravnih ukrepov.

V vseh fazah programa nadzora morajo biti standardi zmogljivosti in usposobljenosti organizacije enaki ali višji od standardov, zahtevanih v času prvotne certifikacije, licenciranja ali odobritve. V skladu s tem mora tehnično osebje agencije temeljito izvajati dejavnosti nadzora in od organizacije zahtevati, da prepričljivo dokaže, da se:

- njene dejavnosti izvajajo v skladu z veljavnimi zahtevami; in
- da se privilegiji, podeljeni z začetno izdajo licence/certifikata/odobritve, ohranijo.

Za agencijo je koristno, da razvije profile varnostnega tveganja organizacij, ki so dosledni za vse letalske sektorje in so podpora procesu spreminjanja obsega in pogostosti njenih nadzornih dejavnosti. To se doseže z zajemanjem in združevanjem informacij o izvajalcu storitev, ki bi že morale biti na voljo in lahko vključujejo dejavnike, kot so:

- finančno stanje organizacije;
- število let delovanja;
- stopnja menjavanja ključnega osebja, kot sta odgovorni izvršni direktor in vodja varnosti;
- usposobljenost in uspešnost odgovornega vodje;
- usposobljenost in uspešnost vodje varnosti;
- rezultati prejšnjih revizij;
- pravočasno in učinkovito upoštevanje prejšnjih ugotovitev;
- meritve relativne ravni aktivnosti (izpostavljenost varnostnemu tveganju);
- kazalniki relativnega obsega in kompleksnosti dejavnosti, ki se izvajajo;
- zrelost postopka ugotavljanja tveganj in ocene varnostnega tveganja;
- meritve varnostne uspešnosti na podlagi analize državnih varnostnih podatkov in dejavnosti spremljanja učinkovitosti.

Izvršilni ukrepi, ki jih sprejmejo inšpektorji, so določeni v:

- osnovni uredbi in njenih delegiranih ali izvedbenih aktih;
- Zakonu o letalstvu;
- Zakonu o prevozu nevarnega blaga[27];
- Zakonu o inšpekcijskem nadzoru[28];
- Zakonu o splošnem upravnem postopku[29].

Inšpektorju, ki pri opravljanju obveznosti nadzora ugotovi neskladnost s predpisanimi zahtevami, ni treba izvajati postopkov v skladu s predpisi o prekrških, če je odredil izvedbo predpisanih ukrepov in izvedel dejanja, ki jih je pooblaščen izvesti za zagotovitev izpolnjevanja predpisanih zahtev ali ustavitev kršitve.

Za izvajanje ukrepov sta značilni dve načeli:

- sorazmeren pristop, ki temelji na tveganju;

[27] Uradni list RS, št. 33/06, 41/09, 97/10, 56/15.

[28] Uradni list RS, št. 43/07, 40/14.

[29] Uradni list RS, št. 24/06, 105/06, 126/07, 65/08, 8/10, 82/13, 175/20, 3/22.

- neodvisne odločitve, ki temeljijo na dokazih.

Na splošno se pričakuje, da se tisti, ki jih agencija certificira in nadzira, zavedajo svojih obveznosti in jih spoštujejo. V nasprotnem primeru je treba:

- uporabiti sorazmerni pristop, ki temelji na tveganju. To pomeni, da se agencija sorazmerno odziva na dokaze o dejanskih, domnevnih ali morebitnih kršitvah. Agencija hitro ukrepa v primerih, ko obstajajo dokazi o takojšnji škodi potrošniku ali javnosti. V nekaterih primerih se morda ugotovijo vzroki za skrb, vendar ni zadostnih dokazov za sprožitev izvršilnih ukrepov; v tem primeru se aktivno spremljajo razmere in ukrepa takoj, ko je to primerno;
- sodelovati z industrijo, da se doseže skladnost s prednostno dodelitvijo virov za obravnavo področij, ki najbolj škodujejo potrošnikom ali javnosti. Zato se ugotovijo ključna področja tveganja ter povečujeta vrsta in stopnja ukrepanja tako hitro, kot je to potrebno za zagotovitev zadovoljive skladnosti. Pri hujših kršitvah se brez oklevanja sprejmejo takojšnji in odločni ukrepi za ustavitev dejavnost, ki povzroča škodo, in zagotovi izpolnjevanje pravnih obveznosti;
- pojasniti, kako se bo ukrepanje stopnjevalo, če skladnost ne bo dosežena;
- najprej osredotočiti izvršilne ukrepe na podskupino posameznikov ali organizacij, za katere se predvideva, da bodo dosegli največji odvrnilni učinek. Cilj je zagotoviti skladnost in poslati jasno sporočilo, ki odvrne od nadaljnjih kršitev;
- sprejemati neodvisne odločitve, ki temeljijo na dokazih, in zagotavljati, da so zanesljive, neodvisne in objektivne;
- zagotoviti, da so izvršilni ukrepi ustrezno dokumentirani in temeljijo na pristojnostih;
- vztrajati pri mnenjih in odločitvah, tudi če so bila izpodbijana, bodisi s pravnim ali drugim dejanjem;
- podpirati zaposlene na vseh ravneh organizacije pri sprejemanju izvršilnih ukrepov. To pomeni, da jim je treba dati ustrezna sredstva in pooblastila;
- redno pregledovati izvršilne dejavnosti in po potrebi izvajati izboljšave.

Agencija sodeluje pri nadzoru z drugimi državnimi organi, letalskimi organi v drugih državah in z mednarodnimi organi, zlasti EASA, ter mednarodnimi organizacijami. Postopki za sodelovanje pri nadzoru so dogovorjeni ločeno.

Za Slovenijo se izvaja tudi zunanji nadzor. Izvaja ga ICAO (splošni revizijski program za nadzor varnosti, ang. *Universal Safety Oversight Audit Programme*), Evropska komisija in EASA v skladu s svojo vlogo in operativnim modelom.

3.2 Varnostna uspešnost države

Države morajo vzpostaviti sprejemljivo raven varnostne uspešnosti, kar dosežejo ob pomoči DVP. Slovenija je to zahtevo izpolnila z:

- izvajanjem in vzdrževanjem DVP ter
- izvajanjem in vzdrževanjem kazalnikov varnostne uspešnosti in ciljev varnostne uspešnosti, da bi pokazala, da učinkovito upravlja varnost.

Za spremljanje doseganja varnostnih ciljev in določitev ravni varnosti je bil vzpostavljen register tveganj (dodatek državnega načrta za varnost v letalstvu), ki vključuje kazalnike varnostne uspešnosti na državni ravni in z njimi povezane cilje varnostne uspešnosti, značilne za upravljanje varnosti v Sloveniji. Kazalniki varnostne uspešnosti in cilji varnostne uspešnosti so bili določeni za spremljanje uspešnosti agencije, različnih skupin letalskih organizacij in slovenskega letalstva kot celote ter za podporo izboljšavam.

Register tveganj se redno posodablja, upošteva evidence organizacij o prepoznavanju nevarnosti in varnostna vprašanja ter podpira DVP in državni načrt za varnost v letalstvu.

Kazalniki varnostne uspešnosti odražajo posebno operativno okolje in so namenjeni poudarjanju pogojev, ki jih je mogoče uporabiti za ugotavljanje, kako se nadzirajo varnostna tveganja. Slovenska strategija spremljanja in merjenja vključuje sklop kazalnikov varnostne uspešnosti, ki zajema vsa področja letalskega sistema, za katera je odgovorna Slovenija. Odraža tako izide (na primer nesreče, incidente, kršitve predpisov) kot tudi naloge in dejavnosti (operacije, pri katerih se vzpostavljeni ukrepi za zmanjševanje varnostnih tveganj izvajajo po pričakovanjih). Ta kombinacija omogoča, da se varnostno uspešno oceni ne le, kar ne deluje (tj. izidi), ampak tudi z upoštevanjem tega, kaj deluje (tj. dejavnosti, pri katerih je zmanjšanje varnostnega tveganja prineslo pričakovane rezultate). V praksi ta pristop zajema obravnavo kazalnikov varnostne uspešnosti, ki odražajo dve različni vrsti varnostnih tveganj:

- Operativna varnostna tveganja se osredotočajo na pogoje, ki bi lahko privedli do neželenega izida. To so pogoji, povezani z nesrečami, incidenti, napakami in okvarami. Operativno varnostno tveganje je v bistvu stranski produkt zagotavljanja storitev. Zato so kazalniki varnostne uspešnosti, ki se osredotočajo na operativno varnostno tveganje, večinoma posredno povezani s sistemi upravljanja varnosti izvajalcev storitev. Ti kazalniki varnostne uspešnosti odražajo predvsem vprašanja v zvezi z operativno varnostjo, ki so bila opredeljena v postopku obvladovanja varnostnih tveganj izvajalcev storitev. Postopek obvladovanja varnostnih tveganj države se lahko uporabi tudi kot vhodni podatek, ki odraža vprašanja glede operativne varnosti v celotnem državnem letalskem sistemu, ki izhajajo iz združevanja kazalnikov varnostne uspešnosti operativnih varnostnih tveganj izvajalca storitev. Pogosto obstaja povezava »eno proti številno« med vprašanjem operativne varnosti in povezanimi kazalniki varnostne uspešnosti. To pomeni, da lahko na eno operativno varnostno vprašanje opozori več kazalnikov varnostne uspešnosti.
- Varnostna tveganja pri izvajanju postopka se osredotočajo na sredstva in vire, ki so potrebni za obvladovanje operativnega varnostnega tveganja. Obvladovanje varnostnega tveganja z vidika izvajanja postopka se začne z oceno stanja izvajanja standardov in priporočenih praks ICAO (zakoni in predpisi, povezani z varnostjo), izvajanjem postopkov sistemov upravljanja varnosti v industriji in izvajanjem DVP na državni ravni (kar vključuje učinkovit nadzor in spremljanje industrije). Če so potrebne izboljšave glede na zgoraj navedeno, je treba dejavnosti za njihovo doseganje načrtovati, izvajati in spremljati ter zanje dodeliti ustrezne vire. Nato se razvijejo kazalniki varnostne uspešnosti, ki omogočajo spremljanje načrtovanja, izvajanja in/ali učinkovitosti sprememb. Kazalniki varnostne uspešnosti, ki se osredotočajo na varnostno tveganje pri izvajanju postopkov, državi zagotavljajo drug način kot strogo skladnost pri spremljanju ustreznosti institucionalne ureditve sistema upravljanja varnosti in izvajanja postopkov obvladovanja varnostnih tveganj oziroma zagotavljanja varnosti s strani ponudnikov storitev. Ti kazalniki varnostne uspešnosti se lahko vzpostavijo tudi s sklicevanjem na potrebne izboljšave, kot kažejo analize ICAO in dejavnosti stalnega izboljševanja DVP. Rezultati revizij ICAO, združevanje ocen sistemov upravljanja varnosti in informacije o stalnem izboljševanju DVP določajo morebitna področja za izboljšave. Ta je treba razvrstiti po pomembnosti glede na največjo korist. To bo prispevalo k izboljšanju varnosti državnega letalskega sistema. Ti kazalniki varnostne uspešnosti bi morali biti ločeni od kazalnikov varnostne uspešnosti operativnih varnostnih tveganj.

Izboljšanje varnostne uspešnosti glede operativnega varnostnega tveganja je običajno odzivno, izboljšanje postopkov obvladovanja varnostnih tveganj pa je običajno proaktivno. Izboljšanje državnih procesov, ki bolje podpirajo obvladovanje varnostnih tveganj, omogoča prepoznavanje in obvladovanje tveganj, preden se pokažejo negativni izidi.

Kazalniki varnostne uspešnosti za operativna in procesna varnostna tveganja so ključni del postopka zagotavljanja varnosti v Sloveniji. Letalski sistem je dinamičen in se nenehno spreminja. Zato je redni pregled kazalnikov varnostne uspešnosti bistvenega pomena po tem, ko jih država uveljavi. Lahko namreč nastanejo nova varnostna vprašanja, procesi v državi se lahko spremenijo in podobno. Redni pregled državnih operativnih varnostnih vprašanj in postopkov prispeva k posodobitvi in izboljšanju državnih varnostnih ciljev ter s tem kazalnikov varnostne uspešnosti in ciljev varnostne uspešnosti.

Kazalniki varnostne uspešnosti so lahko kvalitativni, kvantitativni, absolutni ali relativni in morajo biti podprti s sistematičnim zbiranjem in analizo podatkov. V zvezi z varnostjo se lahko ti podatki pridobijo iz virov, kot so vprašalniki/raziskave, poročila o dogodkih, tehnična poročila (sistemi zanesljivosti, opazovanja in zajemanja podatkov, kot je spremljanje podatkov o letih), sistemi za spremljanje operativne učinkovitosti, dejavnosti nadzora in inšpekcijskih pregledov ter splošnejši podatki o področjih, kot so gospodarske, socialne in organizacijske informacije. Pri osredotočanju na tveganja je v pomoč spreminjanje podatkov v pomembne varnostne informacije pri pripravi ocene varnostnega tveganja z obravnavanjem verjetnosti in resnosti posledic. Sprejemanje odločitev, ki temeljijo na podatkih, je z izvajanjem kazalnikov varnostne uspešnosti na celotni sistemski ravni ključni vidik vsakega sistema upravljanja varnosti, ki podpira razvoj pragmatičnih rešitev, ki temeljijo na trdnih dokazih.

Pri določanju in posodabljanju varnostnih ciljev ter kazalnikov in ciljev varnostne uspešnosti se upoštevajo cilji na mednarodni in zlasti evropski ravni ter informacije o državnih prednostnih področjih, pridobljene z državnim obvladovanjem varnostnih tveganj. Državni kazalniki varnostne uspešnosti in cilji varnostne uspešnosti so orodje za spremljanje razmer ter podpirajo odločitve v zvezi z upravljanjem varnosti in so podlaga za določitev potrebnih ukrepov, ki temeljijo na dokazih.

Zakonodaja EU, poleg državnih kazalnikov in ciljev varnostne uspešnosti v zvezi z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa (imenovanimi izvajalci služb zračnega prometa in meteoroloških služb), določa tudi ureditev uspešnosti in pristojbin na enotnem evropskem nebu. Opredeljeni so kazalniki uspešnosti v zvezi z varnostjo, okoljem, zmogljivostjo in stroškovno učinkovitostjo. Kot ključni kazalnik varnostne uspešnosti morajo izvajalci služb zračnega prometa doseči minimalno raven učinkovitosti v zvezi z upravljanjem varnosti. Ta kazalnik meri obseg izvajanja varnostne politike in ciljev, obvladovanja varnostnih tveganj, zagotavljanja varnosti, spodbujanja varnosti ter ohranjanja in krepitve dobre varnostne kulture.

Raven varnosti se spremlja s sistemom opozarjanja, ki omogoča prepoznavanje neugodnih trendov. Agencija je odgovorna za spremljanje in spreminjanje opozorilnih vrednosti.

Nekaj primerov za parametre uspešnosti, ki se uporabljajo za sledenje in statistično vrednotenje:

- prekoračitev dolžine vzletno-pristajalne steze (RE), varnostni dogodki na 1000 letaliških operacij;
- trčenje v zraku (MAC), varnostni dogodki na 1000 operacij v FIR LJLA;
- nadzorovani let v teren (CFIT), varnostni dogodki med obratovanjem zrakoplova na 1000 ur letenja.

Normalno delovanje se določi s primerjavo stanja s prejšnjimi rezultati. Zgornje kontrolne meje (ang. *alert line*) so določene za vsako območje (parameter) za opis želenih ali nezaželenih trendov. Zgornja kontrolna meja je opredeljena kot stopnja pojavljanja, ki v primeru, da je presežena, sproži dodatno preiskavo agencije in potrebne ukrepe.

Opozorilne črte (sprožilci) se določijo z izračuni standardnega odklona. Opozorilna črta za tekoče leto se določi kot fiksna izračunana opozorilna črta, ki temelji na izračunu opozorilne črte v prejšnjem letu. Za določitev zgornje kontrolne meje se uporabijo podatki dvanajstih mesecev. Pomembno je upoštevati, da kontrolna meja ne sme biti postavljena tako visoko, da večje povečanje stopnje napak ne sproži opozorila, in ne sme biti nastavljena tako nizko, da normalna porazdelitev napak sproži preveč opozoril.

Opozorilo (nenormalen, nesprejemljiv trend) je označeno, če je izpolnjen kateri koli izmed spodaj navedenih pogojev za tekoče obdobje spremljanja (tekoče leto):

- vsaka točka je nad črto 3 standardnega odklona,
- dve zaporedni točki sta nad črto 2 standardnega odklona,
- tri zaporedne točke so nad črto 1 standardnega odklona.

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum(x^2) - \frac{(\sum x)^2}{N}}{N-1}}$$

Če je: x = mesečna stopnja

Σ= vsota

N = število mesecev v obdobju spremljanja

Zgornje meje nadzora – UCL: $UCL = \bar{x} + k\sigma$

Če je: $\bar{x} = \frac{\sum x}{N}$

k = multiplikator (ki ga določi agencija na 1, 2 in 3)

Agencija izdaja letno poročilo o letalski varnosti. Cilj je zagotoviti letne statistične podatke in analizo kazalnikov varnostne uspešnosti, ki omogočajo sprejetje ustreznih varnostnih ukrepov (popravnih in preventivnih). Statistična poročila in grafikoni omogočajo spremljanje in nadzor doseženih ravni varnosti, spremljanje splošne uspešnosti letalske industrije in analizo operativnega odstopanja od pretekle uspešnosti. Podatki, navedeni v letnem poročilu o letalski varnosti, zagotavljajo trende ali ponavljajoča se neskladja, ki so opažena in opredeljena kot morebitna opozorila, v katerih so opredeljeni dogodki, ki zahtevajo preiskavo.

Uspešnost Slovenije na področju varnosti, ki jo kažejo njeni kazalniki varnostne uspešnosti in cilji varnostne uspešnosti, je dokazana z doseženo sprejemljivo ravnjo varnostne uspešnosti. Če kateri izmed ciljev varnostne uspešnosti ni izpolnjen, je morda potrebna ocena, da se ugotovi, zakaj in katere ukrepe je treba sprejeti. Možni razlogi za to so:

- cilji niso bili dosegljivi ali niso realni;
- ukrepi, sprejeti za dosego cilja, niso bili primerni ali so odstopali od prvotnega namena (praktični premik);
- spremembe drugih prednostnih nalog v zvezi z varnostnimi tveganji so preusmerile vire od doseganja določenega cilja; ali
- nastala so tveganja, ki pri določitvi ciljev niso bila upoštevana.

Za cilje, ki niso bili doseženi, je treba ugotoviti vzrok za to. Vodstvo mora opredeliti, ali je izboljšanje varnosti zadostno, tudi če cilj ni bil dosežen, in kateri nadaljnji ukrepi so potrebni. Za to je morda potrebna dodatna analiza, s katero bi se lahko opredelili nekateri dejavniki tveganja, ki niso bili obravnavani, ali pa so vzpostavljeni nekateri blažilni ukrepi, ki niso učinkoviti.

4 Spodbujanje varnosti

Agencija in drugi letalski organi, ki sodelujejo pri DVP, morajo vzpostaviti mehanizme za zagotavljanje pomembnih varnostnih informacij svojemu osebju, da bi podprli razvoj kulture, ki spodbuja uspešen in učinkovit DVP. Obveščanje o njenih varnostnih politikah, varnostnih načrtih in drugi pomembni dokumentaciji DVP lahko prav tako izboljša ozaveščenost in sodelovanje med osebjem, tako da postopki upravljanja varnosti, ki jih je uvedla država, ostanejo učinkoviti.

Izboljšanje varnosti v državi ali določenem letalskem sektorju je močno odvisno od njene varnostne kulture. Ukrepi, povezani z upravljanjem varnosti, so običajno učinkovitejši, če ima organizacija pozitivno varnostno kulturo. Ob vidni podpori vodstva ima osebje občutek skupne odgovornosti za doseganje varnostnih ciljev.

Med drugimi ukrepi za izboljšanje varnostne kulture v letalskem sistemu je potreba po komuniciranju še posebej pomembna. Z nenehnim sporočanjem svojih prednostnih nalog, najboljših praks in tveganj, ki izstopajo pri posamezni operaciji, lahko država spodbuja pozitivno varnostno kulturo in čim bolj poveča možnosti za doseganje svojih varnostnih ciljev, bodisi med strokovnjaki agencije ali izvajalci storitev.

Ko zaposleni sprejmejo in razumejo svoje odgovornosti za varnost, se pričakuje, da bodo aktivno iskali sredstva in informacije, ki jih je mogoče uporabiti za učinkovito izpolnjevanje odgovornosti do varnega letalstva. To je priložnost, da dobi spodbujanje varnosti ključno vlogo pri upravljanju varnosti. Vzpostavitev komunikacijskih kanalov z izvajalci storitev mora omogočiti izmenjavo pridobljenih izkušenj, najboljših praks in kazalnikov varnostne uspešnosti ter zagotavljanje informacij o posebnih varnostnih tveganjih. To podpira izvajanje praks upravljanja varnosti pri izvajalcih storitev in s tem razvoj pozitivne varnostne kulture med povezanimi organizacijami. Poleg tega lahko vzpostavitev rutinskega komuniciranja z izvajalci storitev poveča splošno ozaveščenost o varnostnih vprašanjih v letalstvu in spodbudi nadaljnje sodelovanje pri opredeljevanju pobud za izboljšanje varnosti.

Ker države sprejemajo odločitve ali ukrepe za izboljšanje varnosti v letalstvu (na primer oblikovanje predpisov ali izvajanje sprememb metod nadzora), je pomembno, da komunicirajo tako notranje kakor tudi zunanje. To lahko okrepi dojemanje državne zaveze v celotni letalski skupnosti, kar lahko prispeva k doseganju državnih varnostnih ciljev.

4.1 Notranje komuniciranje in razširjanje varnostnih informacij

Notranje spodbujanje varnosti je usmerjeno k ravnanju posameznikov in organizacij kot dopolnilo vzpostavljenim varnostnim politikam, postopkom in procesom. Omogoča prenos tega, kar je zapisano na papirju v prakso in preverja, ali se načrtovane ideje uresničujejo v vsakodnevnih operacijah. Pomeni notranje komuniciranje in razširjanje varnostnih informacij. Organizacije z usposabljanjem in komuniciranjem sodelujejo z osebjem glede

varnosti, da bi podprle pozitivno organizacijsko kulturo ter spodbudile razvoj uspešnega in učinkovitega sistema upravljanja varnosti.

Interno usposabljanje agencije za vse zaposlene vključuje uvod v sistem upravljanja. Poleg tega je zagotovljeno splošno usposabljanje za vse osebje o korporativnih temah, vključno z uvodom v obvladovanje varnostnih tveganj. Periodično usposabljanje se izvaja v rednih časovnih presledkih, poudarek je na spremembah.

Agencija vzdržuje in izboljšuje strokovno usposobljenost svojega osebja, da zagotovi potrebne izkušnje, usposabljanje in najnovejše znanje, ki ga osebje potrebuje za opravljanje svojih nalog. Zaposlene obvešča tudi o aktualnih zadevah, kot so spremembe predpisov in navodil, cilji, sodelovanje v mednarodnem letalstvu, rezultati raziskav in novosti. Agencija tudi spodbuja zaposlene, da se udeležijo zunanjega usposabljanja, ki je bistvenega pomena za njihovo delo.

Osebje agencije poleg usposabljanja sodeluje tudi na zunanjih državnih in mednarodnih dogodkih, ki izboljšujejo njihovo strokovno znanje.

Dobro uveljavljeno obveščanje o varnosti prispeva k skupnemu razumevanju varnostnih ciljev agencije, statusu dejavnosti agencije in ustreznih dogodkih ter informacijah, prejetih od operativnega osebja in koristne za upravljanje (s prenosom informacije od spodaj navzgor).

Cilji in sredstva obveščanja o varnosti:

Cilj	Kako se to doseže?
Osebje je seznanjeno z dokumentacijo, politikami in postopki DVP, sistemom upravljanja varnosti, varnostnimi cilji in ustreznimi postopki ter izkušnjami, pridobljenimi pri preiskavah nesreč in incidentov.	– usposabljanje za upravljanje varnosti
Posodobljenost in ustreznost kazalnikov varnostne uspešnosti, trendov, informacij o varnostni uspešnosti in posebnih varnostnih vprašanj	– letno poročilo o letalski varnosti – letno poročilo o izvajanju državnega načrta za varnost v letalstvu – bilteni, varnostni bilteni in obvestila, informativni sestanki – predstavitve, delavnice, seminarji, konference
Utemeljitev na novo uvedenih ali spremenjenih postopkov, profilov varnostnih tveganj organizacij, konceptov in najboljših praks upravljanja varnosti	– usposabljanje za upravljanje varnosti – e-poštna obvestila, ustrezni informacijski sistemi – sektorski sestanki in sestanki med osebjem in vodstvom
Obveščanje od spodaj navzgor	– sistem notranjega poročanja

Ker želijo organi, ki sodelujejo pri izvajanju DVP, letalski javnosti zagotoviti enak cilj, tj. varnost v letalstvu, je bistveno, da državni organi komunicirajo med seboj, da se uslužbenci usposabljajo in sodelujejo pri dejavnostih za spodbujanje varnosti v letalstvu.

4.2 Zunanje komuniciranje in razširjanje varnostnih informacij

Država mora vzpostaviti ustrezne komunikacijske platforme ali medije, da olajša izvajanje sistema upravljanja varnosti in izboljša celotno sistemsko varnostno kulturo. Namen spodbujanja varnosti je omogočiti, da informacije, povezane z varnostjo, dosežejo vse ustrezne subjekte in dejavno prispevajo k stalnemu izboljševanju ravni varnosti v letalstvu. Agencija spodbuja varnost v letalstvu na področjih, na katerih so ugotovljena tveganja, in sodeluje z omrežjem EASA za spodbujanje varnosti (ang. *Safety Promotion Network*) v okviru skupnih evropskih varnostnih kampanj.

Zunanje komuniciranje zajema najmanj komuniciranje o:

- dokumentaciji DVP ter o z njo povezani varnostni politiki in o politiki izvajanja ukrepov;
- smernicah za izvajanje sistema upravljanja varnosti;
- pomenu poročanja;
- opredelitvi razpoložljivega varnostnega usposabljanja za letalsko skupnost;
- spodbujanju izmenjave varnostnih informacij;
- spremembah predpisov ali novih regulativnih zahtevah;
- spoznanjih, ki izhajajo iz poročanja o dogodkih ali iz letnega poročila o letalski varnosti;
- vprašanjih, opredeljenih v državnem načrtu za varnost v letalstvu;
- razširjanju zunanjih publikacij (omrežje EASA za spodbujanje varnosti, mednarodna skupina za sodelovanje pri upravljanju varnosti in podobno);
- pomanjkljivostih, ugotovljenih med predhodno uvedenim nadzorom;
- novo uvedenih varnostnih ali industrijskih konceptih;
- najboljših praksah;
- ozaveščanju;
- zunanjih okoliščinah, ki vplivajo na letalstvo;
- drugih vprašanjih s ponudniki storitev in med njimi ter med državami.

Pri zunanjem komuniciranju je posebna pozornost namenjena rešitvam, ki dosežejo večje občinstvo, kot so družbeni mediji, bilteni s seznamom prejemnikov, seminarji, ustvarjanje industrijskih skupnosti za izmenjavo varnostnih informacij, s čimer se poveča doseg sporočil.

Zunanje spodbujanje varnosti je usmerjeno v, vendar ne omejeno na:

- ponudnike storitev pod nadzorom agencije;
- posameznike, ki opravljajo dejavnosti, povezane z letalstvom;
- posameznike s splošnim zanimanjem za letalstvo;
- splošno javnost, ki uporablja letalski prevoz.

4.2.1 Letno načrtovanje dejavnosti za spodbujanje varnosti na ravni EASA

Omrežje za spodbujanje varnosti usklajuje prizadevanja EASA za spodbujanje varnosti. Je stalno omrežje, katerega cilj je spodbujanje varnosti evropskega letalstva s sodelovanjem med EASA, državami članicami in letalskimi prevozniki. Omrežje za spodbujanje varnosti izmenjuje informacije in najboljše prakse, usklajuje naloge za spodbujanje varnosti, izvaja ciljno usmerjene kampanje s sodelovanjem, deli rezultate dela, ki so ga opravile različne

strani, in si prizadeva za krepitev učinkovitosti spodbujanja varnosti. Naloga omrežja za spodbujanje varnosti je tudi izvajanje nalog, ki so omrežju dodeljene v evropskem načrtu za varnost v letalstvu. Prizadevanja za spodbujanje varnosti helikopterskih dejavnosti usklajuje evropsko omrežje za spodbujanje varnosti Rotorcraft. EASA in predstavniki držav članic zagotavljajo usklajevanje med omrežjem za spodbujanje varnosti in med evropskim omrežjem za spodbujanje varnosti Rotorcraft.

Za spodbujanje varnosti vlaga EASA v učinkovito komunikacijo, t. i. večkanalni pristop, pri čemer upošteva ciljne skupine. Cilj je podpreti izvajanje predpisov EU in z njimi povezanih smernic v praksi ter povečati njihovo učinkovitost s spodbujanjem varnosti. Informacije o varnosti na različnih področjih letalstva so na voljo na spletišču EASA za spodbujanje varnosti, kjer se različni subjekti lahko priključijo mreži za spodbujanje varnosti vsake domene.

4.2.2 Letno načrtovanje dejavnosti za spodbujanje varnosti na ravni agencije

Za učinkovito spodbujanje varnosti in doseganje ciljnih skupin agencija pripravi letni načrt dejavnosti, povezanih s spodbujanjem varnosti, z jasno navedenimi ciljnimi področji (na primer letalske operacije, brezpilotni zrakoplovi, helikopterji, splošno letalstvo, upravljanje varnosti), časovnimi okviri in dejavnostmi. Vhodni podatki za ta načrt so rezultat učinkovitega obvladovanja varnostnih tveganj. Pri določanju teme, ki jo je treba promovirati, je bistveno razumeti povezavo med temo in najprimernejšo obliko promocijskega gradiva in kanala, prek katerega se te teme sporočajo končnemu prejemniku. Agencija razširja varnostna sporočila z delavnicami, predavanji, konferencami, članki na spletnih straneh, z družbenimi mediji, spletnimi seminarji, animacijskimi filmi, letaki, plakati, glasili in rednimi posodobitvami spletnih strani.

Spodbujanje varnosti je zlasti pomembno za skupnost splošnega letalstva, kjer mora agencija spodbujati poročanje o dogodkih, ozaveščanje o varnosti in postopke obvladovanja tveganj, pri čemer se osredotoča na proaktivni pristop k varnosti, ki temelji na dokazih, ter na odkrivanju nevarnosti in tveganj, ki vplivajo na splošno letalstvo.

4.2.2.1 Spletna stran in družbena omrežja

Različne informacije in dokumentacija so javno dostopne na spletni strani agencije, kjer so na voljo:

- domača stran agencije v slovenskem in angleškem jeziku, ki vodi na različna področja, kot so upravljanje zračnega prometa in izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa (ATM/ANS), licenciranje in usposabljanje, letalska varnost, letalske operacije, plovnost, letališča in vzletišča, varovanje in podobno;
- DVP in državni načrt za varnost v letalstvu;
- letno poročilo o letalski varnosti;
- spodbujanje letalske varnosti;
- dogodki.

Informacije se izmenjujejo tudi na družbenih omrežjih.

4.2.2.2 Letna konferenca o letalski varnosti

Agencija vsako leto organizira in gosti za uporabnike brezplačno konferenco o letalski varnosti, ki slovenskim zainteresiranim subjektom na področju letalstva omogoča, da se srečajo, izmenjujejo mnenja in znanje ter se seznanijo z najpomembnejšimi temami glede letalske varnosti. To je največji dogodek, ki ga organizira agencija, njegov glavni cilj pa sta spodbujanje in izvajanje varnosti s poudarkom na DVP in državnem načrtu za varnost v letalstvu. Na dogodku teme, povezane z varnostjo, predstavijo tudi drugi organi, vključeni v DVP in državni načrt za varnost v letalstvu.

4.2.2.3 Delavnice in predavanja, svetovalne storitve in drugi načini komuniciranja

Agencija redno organizira delavnice in izvaja predavanja za širšo javnost in zainteresirane strani na področju letalstva. Ta način spodbujanja varnosti seznanja javnost z varnostjo v letalstvu in z drugimi povezanimi informacijami. Te dejavnosti vključujejo seminarje o sistemu upravljanja varnosti, seminarje o kulturi pravičnosti, promocijske seminarje za poročanje o dogodkih, regulativne informativne sestanke za deležnike, osvežitvene seminarje o letalski medicini, osvežitvene tečaje za izpraševalce, letalske seminarje o sistemih brezpilotnih zrakoplovov in seminarje o plovnosti.

Agencija dejavno sodeluje tudi na dogodkih za varnost v letalstvu, ki jih organizirajo zainteresirane strani na področju letalstva, in na dogodkih tožilcev, povezanih s spodbujanjem kulture pravičnosti.

Agencija zainteresiranim stranem na področju letalstva zagotavlja svetovalne storitve in informacije o aktualnih vprašanjih, za katera je odgovorna. Svetovanje se zagotavlja v obliki informativnih in svetovalnih sestankov ali z drugimi oblikami komuniciranja. Gradivo agencije za spodbujanje varnosti lahko subjekti prejmejo po elektronski pošti tako, da se naročijo na biltene na spletni strani agencije.

Agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije
Kotnikova ulica 19a
1000 Ljubljana
Telefon: +386 1 244 66 00
E-naslov: info@caa.si
Spletna stran: https://www.caa.si/

Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije
Tržaška cesta 19
1000 Ljubljana
Telefon: +386 1 478 80 00
E-naslov: gp.mzi@gov.si
Spletna stran: https://www.gov.si/drzavni-organi/ministrstva/ministrstvo-za-infrastrukturo/

(ta stran je namenoma prazna)