



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

Januar, 2018

NAMENOMA PRAZNO



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana





T: 01 478 80 00
 F: 01 478 81 39
 E: gp.mzi@gov.si
 www.mzi.gov.si

Številka: 840-2/2017/9-00221760

Datum: 31.01.2018

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

Verzija 1.0

	ORGAN	ODGOVORNA OSEBA/ PODPIS
IZDELALI IN USKLADILI	MZI/SPLPŽNI	Toni Stojčevski SEKRETAR  mag. Damjan Horvat PODSEKRETAR  Karmen Potočar KOORDINATOR 
SPREJEL	MZI	 dr. Peter Gašperšič MINISTER

NAMENOMA PRAZNO

KAZALO

1	UVOD	7
2	SPREJEMLJIVO TVEGANJE ZA LETALSKO NESREČO	9
	2.1 Letalska nesreča in njene posledice	9
	2.2 Razvid	10
	2.3 Sprejemljivo tveganje za letalsko nesrečo	11
3	OCENA UPRAVNIH, TEHNIČNIH IN FINANČNIH ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO	18
	3.1 Ocene tveganja za posamezne nesreče.....	18
	3.1.1 Okvir.....	19
	3.1.2 Koordinacija.....	19
	3.1.3 Strokovno znanje.....	21
	3.1.4 Drugi deležniki.....	23
	3.1.5 Obveščanje in komuniciranje.....	24
	3.1.6 Metodologija	26
	3.1.7 Informacijska in komunikacijska tehnologija.....	28
	3.1.8 Financiranje.....	29
	3.2 Načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.....	30
	3.2.1 Koordinacija.....	30
	3.2.2 Strokovno znanje.....	31
	3.2.3 Metodologija	33
	3.2.4 Drugi deležniki.....	34
	3.2.5 Obveščanje in komuniciranje.....	36
	3.2.6 Oprema	37
	3.2.7 Financiranje.....	38
	3.3 Izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.....	40
	3.3.1 Strategija/politika/metodologija	40
	3.3.2 Koordinacija.....	41
	3.3.3 Strokovno znanje.....	42
	3.3.4 Drugi deležniki.....	42
	3.3.5 Postopki.....	44
	3.3.6 Obveščanje in komuniciranje.....	45
	3.3.7 Infrastruktura, vključno z IT.....	46
	3.3.8 Oprema in zaloge	47
	3.3.9 Strokovno tehnično znanje.....	48
	3.3.10 Financiranje.....	50
4	POVZETEK OCENE	52
	4.1 Pristop oblikovanja ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo na različnih vsebinskih ravneh.....	52
	4.2 Povzetek ocene.....	55
5	UGOTOVITVE S POJASNILI	72
6	RAZLAGA POJMOV, KRATIC IN KRAJŠAV	77
7	VIRI	79
8	SEZNAM PRILOG	80
9	EVIDENČNI LIST SPREMEMB, DOPOLNITEV IN POSODOBITEV	81

NAMENOMA PRAZNO

1 UVOD

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo je izdelana na podlagi Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS, št. 62/14 in 13/17).

Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite je v slovensko zakonodajo leta 2014 prenesla vsebino točke a 6. člena Sklepa št. 1313/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (UL L št. 347, z dne 20.12.2013, str. 924) (v nadaljnjem besedilu: Sklep o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite). Točka a 6. člena se navezuje na ocenjevanje tveganj za nesreče, kar v Republiki Sloveniji poteka od leta 2014 naprej.

Sklep o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite v točki b 6. člena določa tudi pripravo in izpopolnitev načrtovanja za obvladovanje tveganj na nacionalni ali ustrezni podnacionalni ravni, v točki c istega člena pa še pripravo ocen zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče in roke za poročanje Evropski komisiji. V Sklepu o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite je zmožnost obvladovanja tveganj za nesreče opredeljena kot sposobnost države članice ali njenih regij za zmanjšanje tveganj za nesreče, prilagoditev na tveganja ali ublažitev tveganj (vplivov tveganj in/ali verjetnosti nesreč), ugotovljenih v ocenah tveganj za nesreče, na ravni, ki so sprejemljive za posamezno državo članico, torej na opredeljena sprejemljiva tveganja za posamezne nesreče. Vsebina točke b in zlasti točke c 6. člena Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite je bila v slovensko zakonodajo prenešana z novelo Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite na ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče in to na podlagi izpopolnjenega načrtovanja ukrepov za obvladovanje tveganj za nesreče za namene preventive in pripravljenosti (v nadaljnjem besedilu: načrtovanje) in izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Iz napisanega izhaja, da so ocene zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, podobno kot v marsikateri državi članici Evropske unije, novost v slovenskem prostoru.

Na podlagi Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite je Evropska komisija leta 2015 izdelala Smernice za oceno zmožnosti obvladovanja tveganja (2015/C 261/03; v nadaljnjem besedilu: smernice Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče), katerih namen je državam članicam zagotoviti nezavezujočo celovito in prožno metodologijo, ki naj bi služila kot pomoč pri ocenjevanju zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče. Novela Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite iz leta 2017 povzema tudi vse ključne vsebine smernice, ki se nanašajo predvsem na vsebino vprašanj, s katerimi se ocenjuje zmožnost obvladovanja tveganj za nesreče na treh področjih in s treh vidikov.

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo spada med ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče za celotno območje države oziroma za posamezna območja države, kot je določeno v 2.a členu Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite. Nosilec izdelave ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo je ministrstvo, pristojno za promet - Ministrstvo za infrastrukturo (v nadaljnjem besedilu: MZI). Minister je ob upoštevanju šestega odstavka 137. člena Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo in 46/16) izdal Sklep o

imenovanju delovne skupine za izdelavo razvida in ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo št. 840-2/2017/1-00221760 z dne 12.12.2017 in naloge zaupal strokovnjakom s področja letalstva na MZI.

Letalska nesreča spada med nesreče, ki lahko povzročijo veliko škodo ter obsežne in vsestranske posledice, kar je razvidno iz dosedanjih nesreč širom sveta. Najnovejše in kompleksne ugotovitve v zvezi s tveganjem za letalsko nesrečo v Republiki Sloveniji so predstavljene v Oceni tveganja za letalsko nesrečo, ki jo je v sodelovanju z drugimi organi in organizacijami, predvsem z Ministrstvom za finance, Ministrstvom za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, Ministrstvom za obrambo, Ministrstvom za okolje in prostor - Geodetsko upravo Republike Slovenije, Upravo Republike Slovenije za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin, Upravo Republike Slovenije za zaščito in reševanje, Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije, Kontrolo zračnega prometa Slovenije, d.o.o., Statističnim uradom Republike Slovenije, Javno razsvetljavo, d.d., Vodovodom-kanalizacijo in Petre, d.o.o. leta 2015 izdelalo Ministrstvo za infrastrukturo. Ocena tveganja za letalsko nesrečo je lahko poleg drugih dokumentov podlaga za številne aktivnosti na več področjih, predvsem pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za obvladovanje tveganja zaradi letalske nesreče za namene preventive in pripravljenosti, izdelavi ocen zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo, izdelavi ocen ogroženosti in načrtov zaščite in reševanja ob letalski nesreči, razvoju finančnih strategij na področju preventive, ukrepanja, pomoči in odprave posledic letalske nesreče, načrtovanju javnih naložb in določitvi prednostnih naložb za zmanjšanje posledic letalske nesreče, prostorskem načrtovanju ter ugotavljanju vrzeli in načrtovanju popolnitve in dopolnjevanja sil in sredstev za zaščito, reševanje in pomoč.

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo vsebuje vse bistvene elemente, kot jo za ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče določa Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite.

Uvodni del je namenjen predstavitvi in namenu ocene. V drugem poglavju so določeni pojavi in posledice letalske nesreče iz Ocene tveganja za letalsko nesrečo. Predstavljena sta tudi razvida s področja letalstva in varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, v katerih so opredeljeni najpomembnejši ukrepi za preventivo in pripravljenost, s katerimi bi se lahko obvladovalo ali zmanjševalo tveganje za letalsko nesrečo. Ravno tako ureja sprejemljivo tveganje za letalsko nesrečo. Najpomembnejši del ocene zmožnosti obvladovanja tveganja je v tretjem poglavju, ki predstavlja izpolnjen vprašalnik, s katerim so bile ocenjene upravne, tehnične in finančne zmožnosti na področju ocenjevanja tveganja za letalsko nesrečo ter načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost za letalsko nesrečo. Vprašanja so bila, tako kot določa uredba, v celoti in neposredno prevzeta iz predmetne smernice Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče. Sledijo povzetek in ugotovitve te ocene. Ocena se zaključuje z razlago pojmov, kratic in krajšav, navedbo virov in prilog ter s seznamom sprememb, dopolnitev in posodobitev.

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo je usklajena z MO/URSZR, s katero je MZI tudi največ sodelovalo pri izdelavi ocene. Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo je javna.

2 SPREJEMLJIVO TVEGANJE ZA LETALSKO NESREČO

V nadaljevanju poglavja je prikazano sprejemljivo tveganje za letalsko nesrečo.

2.1 Letalska nesreča in njene posledice

Ocena tveganja za letalsko nesrečo predstavlja vsebinsko podlago za Oceno zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo. Ocena tveganja za letalsko nesrečo je skladno z Uredbo o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite v celoti javno dostopna na naslednji spletni strani MZI: http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/SOJ/Ocena_tveganja_za_letalsko_nesreco_1.0.pdf. MZI je objavilo tudi povzetek Ocene tveganja za letalsko nesrečo, ki se nahaja na spletni strani MZI: http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/letalstvo/ocena_tveganja_za_letalsko_nesreco/.

Ocena tveganja za letalsko nesrečo, Verzija 1.0 z dne 31. avgust 2015 podrobno vsebuje letalske nesreče, scenarije tveganja, analizo tveganja na podlagi posameznih scenarijev tveganja ter ovrednotenje tveganja za nesreče prek meril tveganja.

Za letalske nesreče je značilno, da jih ne moremo vnaprej predvidevati. Letalska nesreča, zaradi velikosti zrakoplovov in katastrofalnih posledic, v večini primerov povzroči ogromno število žrtev. Ravno tako je značilno, da se prebivalstvo nanjo ne more vnaprej pripraviti. Letalske nesreče se dogajajo iz različnih razlogov. Med najpogostejšimi so človeške napake, sledijo napake na sistemih zrakoplova, vplivi zunanjih faktorjev (npr. vreme) in dejanja nezakonitega vmešavanja.

Letalske nesreče se nenehno dogajajo, kljub temu pa jih, glede na število prepeljanih potnikov in operacij zrakoplovov, ni veliko. Statistično gledano se nesreča lahko zgodi enkrat na 25 do 100 let – letna verjetnost od 1 do 4 odstotke. Upoštevajoč navedeno lahko zagotovo trdimo, da velja letalski promet za enega najbolj varnih prometnih sistemov. Edina velika letalska nesreča v rednem zračnem prometu se je v Sloveniji pripetila pred več kot 50 leti in sicer 1. septembra 1966 v neposredni bližini Ljubljane.

Za potrebe Ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo so najpomembnejši scenariji tveganja in pripadajoče analize tveganja, iz katerih so razvidni vplivi na ljudi, gospodarski in okoljski vplivi, vplivi na kulturno dediščino, politični in družbeni vplivi, ter verjetnost njihovega pojavljanja.

V Oceni tveganja za letalsko nesrečo so bila tako oblikovana dva različna scenarija tveganja za letalsko nesrečo in sicer Scenarij tveganja 1, ki obravnava letalsko nesrečo v naseljenem kraju in Scenarij tveganja 2, ki obravnava letalsko nesrečo izven naseljenega kraja. Oba scenarija temeljita na določenih preteklih dogodkih letalskih nesreč v Evropi, na podlagi katerih je bilo ocenjeno tveganje. Upoštevajoč navedeno ne gre za podrobne podatke, zato sta oba scenarija tveganja srednje zanesljiva.

Scenarij tveganja 1 obravnava večjo letalsko nesrečo v naseljenem kraju (število žrtev: 150 potnikov in članov posadke ter 16 oseb na zemlji) - Ljubljana, ki leži pod zračnimi potmi, ki

potekajo preko zračnega prostora Republike Slovenije in v neposredni bližini priletno-odletne ravnine javnega letališča za mednarodni zračni promet - Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana. Gre za gosto naseljeno območje z zelo urejeno prometno in drugo infrastrukturo, s številnimi poslovno-bivalnimi objekti, gospodarskimi objekti, objekti pomembnimi za kulturno dediščino in drugimi objekti. Območje letalske nesreče obsega 100 m x 150 m (15.000 m² oziroma 0,015 km²) 1 m globoko. Pri tem scenariju letalska nesreča prizadene gosto naseljeno območje z zelo urejeno prometno in drugo infrastrukturo, s številnimi poslovno-bivalnimi objekti, gospodarskimi objekti, objekti pomembnimi za kulturno dediščino in drugimi objekti.

Scenarij tveganja 2 obravnava večjo letalsko nesrečo izven naseljenega kraja (število žrtev: 150 potnikov in članov posadke ter 3 osebe na zemlji) - Ljubljana ki leži pod zračnimi potni, ki potekajo preko zračnega prostora Republike Slovenije in v neposredni bližini priletno-odletne ravnine javnega letališča za mednarodni zračni promet - Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana. Gre za redko naseljeno območje s slabo razvito prometno in drugo infrastrukturo, z manjšim številom poslovno-bivalnih objektov, gospodarskih objektov, objektov pomembnih za kulturno dediščino in drugih objektov v neposredni bližini letalske nesreče. Območje letalske nesreče obsega 100 m x 300 m (30.000 m² oziroma 0,03 km²) 1 m globoko. Pri tem scenariju letalska nesreča povzroči popolno uničenje okoliškega terena ter oteži uporabo prometne (lokalna cesta) in druge infrastrukture (komunalni vodi, električna napeljava) ter objektov na območju nesreče (stanovanjsko - poslovnih objektov).

2.2 Razvid

V Sklepu o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite v točki b 6. člena Evropska komisija določa pripravo in izpopolnitev načrtovanja za obvladovanje tveganj na nacionalni ali ustrezni podnacionalni ravni, ki naj bi se manifestirala prek ustreznega načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost na določeno nesrečo, s katerimi se lahko zmanjšuje njene vplive (sem spada tudi zmožnost hitrejše odprave posledic) in/ali verjetnost.

Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite tega določila ni neposredno prenesla v nacionalno zakonodajo. Pač pa so v ta namen v uredbi z 18.a členom predpisani razvidi, ki vsebujejo enovit in strnjen pregled ukrepov za preventivo in pripravljenost, z načrtovanjem in izvajanjem katerih se lahko v trajnem oziroma dolgoročnem procesu zmanjšuje vplive (posledice) in/ali verjetnost nesreč do sprejemljivih tveganj za nesreče.

Z razvidi se torej ne posega v vsebino načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost v pristojnosti ministrstev, temveč za vse nesreče pomenijo enovit prikaz ukrepov za preventivo in pripravljenost iz pristojnosti posameznih ministrstev za vse nesreče, s čemer je olajšana tudi sama izdelava ocen zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče.

Razvidi praviloma vsebujejo:

1. naziv nesreče, nosilca in ocenjevalno obdobje,
2. predstavitev, ki vsebuje ukrepe za preventivo in pripravljenost (naziv ukrepov, opis ukrepov, cilje ter prioritete ukrepov),
3. načrtovanje, ki vsebuje pravne podlage, nosilce ukrepov in njihove naloge, sodelujoče organe in njihove naloge, časovnico ukrepov (roki, faze), sodelovanje javnosti (opis),

- stroške načrtovanja ukrepov, finančne in materialne vire za načrtovanje ukrepov in prioritete ukrepov,
4. izvajanje, ki vsebuje pravne podlage, nosilce ukrepov in njihove naloge, sodelujoče organe in njihove naloge, opis izvajanja ukrepov, časovnico izvajanja ukrepov (roki, faze), rezultate izvajanja ukrepov, stroške izvajanja ukrepov, finančne in materialne vire za izvajanje ukrepov ter prioritete ukrepov in
 5. druge vsebine, ki vsebujejo predvsem nova spoznanja in vrednotenje sprememb.

Za letalsko nesrečo sta bila izdelana dva razvida in sicer razvid s področja letalstva, ki ga je izdelalo MZI in razvid s področja VPNDN, ki ga je izdelala URSZR.

Razvid s področja letalstva zajema pet ukrepov, tri za preventivo in dva za pripravljenost. Ukrepi se nanašajo na naslednja področja: priprava predpisov in drugih aktov, vodenje upravnih zadev, izvajanje nadzora ter prekrškovnih postopkov, izdelava varnostnih priporočil, usposabljanje zaposlenih ter načrtovanje in izvajanje vaj.

Razvid s področja VPNDN zajema sedem ukrepov za pripravljenost. Ukrepi se nanašajo na naslednja področja: izdelava ocen ogroženosti ter načrtov zaščite in reševanja, organiziranje in opremljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč, organiziranje, delovanje in razvoj sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja, organiziranje, vzdrževanje in razvoj informacijskih in telekomunikacijskih sistemov, usposabljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč ter načrtovanje in izvajanje vaj.

Z ustreznim delom na teh ukrepih oziroma področjih se lahko dodatno izboljša kakovost zaščite in reševanja ob letalski nesreči, kar je zagotovo dobrodošlo, vendar pa se ne more bistveno vplivati na obseg posledic oziroma zmanjševanje vplivov letalske nesreče niti na bistveno manjšo verjetnost letalskih nesreč pri nas.

Razvida za potrebe letalstva sta v prilogi te ocene.

2.3 Sprejemljivo tveganje za letalsko nesrečo

Sprejemljiva tveganja za posamezne nesreče opredeljuje 18.c člen Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite. Gre za »velikost« posameznega tveganja za nesrečo, ki za državo predstavlja še sprejemljive izgube prek vplivov tveganja in verjetnosti za nesrečo. Sprejemljiva tveganja za posamezne nesreče za državo vsebujejo še sprejemljive/o:

- vplive na ljudi (kot npr. število mrtvih, število ranjenih ali bolnih, število evakuiranih),
- višino škode, kot je določena z gospodarskimi in okoljskimi vplivi in vplivi na kulturno dediščino v ocenah tveganja za posamezne nesreče (ali s posameznimi vsebinami v okviru teh vrst vplivov),
- stopnjo političnih in družbenih vplivov nesreče (ali posameznih vsebin v okviru vrste teh vplivov, če je tako bolj smiselno) in
- verjetnost nesreče, če je mogoče.

Sprejemljiva tveganja za nesreče bi v bistvu morala predstavljati cilj, do katerega naj bi postopno prišli z ustreznim načrtovanjem in izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost, ki so v pristojnosti vseh ministrstev. To pomeni, da brez opredelitve sprejemljivega tveganja za nesreče ni mogoče ustrezno vsebinsko in časovno ustrezno prilagoditi oziroma dolgoročno

ustrezno izpopolniti načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, da bi te cilje (zmanjšanje vplivov tveganja in/ali verjetnosti nesreče) lahko dosegli.

Treba je poudariti, da se je sprejemljivo tveganje za letalsko nesrečo v tej oceni in tudi nasploh, podobno kot to velja tudi za večino drugih nesreč, za katere so bile že izdelane ocene tveganja za posamezne nesreče, oblikovalo prvič. Njegovo oblikovanje ni upoštevalo vseh strokovnih in drugih podlag in okoliščin, zaradi česar dobljene oziroma oblikovane vrednosti sprejemljivega tveganja za letalsko nesrečo niso nujno in v celoti optimalne. Sprejemljivo tveganje za nesrečo ne predstavlja nekih nespremenljivih vrednosti, temveč se lahko obdobje, zaradi raznih vzrokov, tudi spreminja (praviloma zmanjšuje). Prav tako sprejemljivo tveganje za nesrečo trenutno ne predstavlja neke neobhodne obveznosti, ampak je bolj usmeritev oziroma neobvezujoč cilj vsem, ki lahko na svojem področju z načrtovanjem in izvajanjem ustreznih ukrepov za preventivo in pripravljenost prispevajo k temu, da bi bila verjetnost letalske nesreče manjša. Enako velja za posledice prihodnjih dogodkov povezanih s to nesrečo. Zagotovo pa je treba razmišljati v smeri, da bi vrednostim sprejemljivega tveganja za nesreče morali sčasoma dodati tudi obligatornost njegovega upoštevanja pri obvladovanju tveganja za posamezne nesreče, kar pa bo ne le strokovna, temveč tudi politična odločitev. Smiselnost tega je odvisna tudi od vrste obravnavane nesreče. Glede na v tem poglavju ugotovljeno sprejemljivo tveganje za letalsko nesrečo v tej oceni le-to praktično ni nižje od posledic fiktivnih Scenarijev tveganja 1 in 2 v Oceni tveganja za letalsko nesrečo.

Kakšni so vplivi tveganja in verjetnost letalske nesreče v RS, je bilo ugotovljeno v Oceni tveganja za letalsko nesrečo in sicer prek dveh scenarijev tveganja oziroma v pripadajočih analizah tveganja. Navedeno je zelo strnjeno opisano v poglavju 2.1 te Ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo.

Z načrtovanjem in izvajanjem ustreznih ukrepov za preventivo in pripravljenost se lahko v večini primerov v odvisnosti od tveganja oziroma nesreče zmanjšujejo tako vplivi tveganja kot verjetnost nesreče. Kar se tiče letalske nesreče, njene verjetnosti pri nas praktično ni mogoče zmanjšati (to je mogoče širše, v svetovnem merilu), lahko se v zelo omejenem obsegu zmanjšuje le nekatere njene vplive.

Poskus oblikovanja sprejemljivega tveganja za letalsko nesrečo je MZI izvedlo predvsem na podlagi posledic letalskih nesreč, opisanih v dveh scenarijih tveganja in pripadajočih analizah tveganja za letalsko nesrečo v Oceni tveganja za letalsko nesrečo ter na podlagi opredelitve in stanja najustreznejših ukrepov za preventivo in pripravljenost, s katerimi je mogoče zmanjšati posledice (vplive) letalske nesreče. Kot obodnje za prvo oblikovanje sprejemljivega tveganja za letalsko nesrečo je v tej Oceni zmožnosti obvladovanja tveganja določeno obdobje od zadnje velike letalske nesreče do leta 2025. Gre torej za predpostavko, kakšno bi bilo, ob ustreznem načrtovanju, izpopolnjevanju in izvajanju identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost, predstavljenih v razvidih, sprejemljivo tveganje za letalsko nesrečo (samo posledice letalske nesreče, saj na verjetnost pojavljanja ni mogoče vplivati), če bi se letalska nesreča pojavila ponovno v enaki ali podobni intenzivnosti in prostorski razporeditvi, kot je bilo predvideno v obeh scenarijih tveganja iz Ocene tveganja za letalsko nesrečo, do leta 2025. Z drugimi besedami to pomeni, da bi pojav letalske nesreče, v obsegu kot je bilo predvideno v obeh scenarijih tveganja letalske nesreče (scenarija tveganja letalske nesreče temeljita na primerljivih dogodkih preteklih letalskih nesreč) iz leta 2015 ob ustreznem načrtovanju in

izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, leta 2025 »smel« povzročiti posledice (vplive) največ v višini sprejemljivega tveganja za letalsko nesrečo in ne hujših.

Na podlagi ugotovljenih oziroma opredeljenih ukrepov za preventivo in pripravljenost, s katerimi je mogoče zmanjšati vplive (posledice) letalske nesreče, in ob upoštevanju posledic Scenarija tveganja 1 in Scenarija tveganja 2 v Oceni tveganja za letalsko nesrečo je bilo ocenjeno, za koliko bi bile manjše določene posledice dveh scenarijev tveganja, če bi se nesreča ponovila v obdobju do leta 2025. V preglednici 1 so vsebine, za katere bi bilo mogoče z ustreznim načrtovanjem in izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost, zmanjšati določene vplive (posledice) letalske nesreče. Zadnji stolpec te preglednice prikazuje ocenjeno zmanjšanje posledic v letu 2025 glede na oba izhodiščna scenarija tveganja iz Ocene tveganja za letalsko nesrečo.

Preglednica 1: Ocenjeno zmanjšanje parcialnih posledic letalske nesreče za potrebe oblikovanja sprejemljivega tveganja za letalsko nesrečo po posameznih scenarijih

Vplivi	Vplivi iz Scenarija tveganja 1 Ocene tveganja za letalsko nesrečo	Ocenjeno zmanjšanje posledic v letu 2025 glede na izhodiščni scenarij tveganja
Strošek letala	223.370.000,00	223.370.000,00
Strošek odškodnin	47.058.658,50	47.058.658,50
Strošek infrastrukture (cestna infrastruktura, stavbe, komunalna infrastruktura, energetska infrastruktura)	17.777.380,00	15.999.642 (-10 odstotkov)
Strošek preiskave letalske nesreče	720.168,00	648.151,20 (-10 odstotkov)
Ocena najvišjega števila gospodinjstev/ ljudi brez oziroma z oteženim dostopom do pitne vode, hrane in energentov	od 500 do 5000 ljudi	od 500 do 5000 ljudi
Trajanje oteženega dostopa do pitne vode, hrane in energentov	15 dni	12-13 dni
Skupaj	288.926.206,50 (100 odstotkov)	287.076.451,70 (99,36 odstotkov)

Vplivi	Vplivi iz Scenarija tveganja 2 Ocene tveganja za letalsko nesrečo	Ocenjeno zmanjšanje posledic v letu 2025 glede na izhodiščni scenarij tveganja
Strošek letala	223.370.000,00	223.370.000,00
Strošek odškodnin	47.058.658,50	47.058.658,50
Strošek infrastrukture (cestna infrastruktura, stavbe, komunalna infrastruktura, energetska infrastruktura)	100.000,00	90.000,00 (-10 odstotkov)

Vplivi	Vplivi iz Scenarija tveganja 2 Ocene tveganja za letalsko nesrečo	Ocenjeno zmanjšanje posledic v letu 2025 glede na izhodiščni scenarij tveganja
Strošek preiskave letalske nesreče	720.168,00	648.151,20 (-10 odstotkov)
Ocena najvišjega števila gospodinjstev/ ljudi brez oziroma z oteženim dostopom do pitne vode, hrane in energentov	od 500 do 5000 ljudi	od 500 do 5000 ljudi
Trajanje oteženega dostopa do pitne vode, hrane in energentov	15 dni	12-13 dni
Skupaj	271.248.826,50 (100 odstotkov)	271.166.809,70 (99,97 odstotkov)

Pri oblikovanju »parcialnih« vrednosti sprejemljivega tveganja za letalsko nesrečo je bilo ob upoštevanju Scenarija tveganja 1 oziroma Scenarija tveganja 2 ocenjeno, da bi lahko ob ustreznem izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost do leta 2025 v zelo omejenem obsegu zmanjšali škodo izključno na dveh področjih in sicer na področju infrastrukture, kamor sodijo: cestna infrastruktura, stavbe, komunalna infrastruktura in energetska infrastruktura in na področju preiskave letalske nesreče.

Pri obeh navedenih področjih je predvideno znižanje stroškov za 10 odstotkov. Znižanje bi lahko dosegli zlasti iz naslova vnaprej pripravljenih javnih naročil na podlagi pogajanj s potencialnimi izvajalci oziroma ponudniki storitev, vse v skladu s predpisi, ki urejajo javna naročila. Predvidevanje temelji na podlagi dosedanjih pozitivnih rezultatov MZI, ki so posledica številnih pogajanj, ki jih je MZI izvedlo v preteklem obdobju v postopkih javnih naročil na različnih delovnih področjih.

Predvideno zmanjšanje skupnih stroškov torej ni veliko, saj znaša za letalsko nesrečo iz Scenarija tveganja 1 le 0,64 odstotka, za letalsko nesrečo iz Scenarija tveganja 2 pa samo 0,03 odstotke manjšo škodo od ocenjene. Minimalno zmanjšanje skupnih stroškov gre na račun izredno visokih stroškov letala in odškodnin. V primeru Scenarija tveganja 1 znašajo stroški letala in odškodnin 99,7 odstotkov vseh stroškov letalske nesreče.

Ocenjeno zmanjšanje posledic glede na izhodiščni Scenarij tveganja 1 v letu 2025 tako prinese končni znesek 287.076.451,70 evrov, kar predstavlja 99,36 odstotka glede na izhodišče, ki znaša 288.926.206,50 evrov. Ocenjeno zmanjšanje posledic glede na izhodiščni Scenarij tveganja 2 v letu 2025 tako prinese končni znesek 271.166.809,70 evrov, kar predstavlja 99,97 odstotka glede na izhodišče, ki znaša 271.248.826,50 evrov.

Navedeno velja pod predpostavko, da se zgodi letalska nesreča zrakoplova, povprečne vrednosti proizvajalcev Airbus in Boeing, ki ima nad 150 sedežev, kot je predvideno v Oceni tveganja za letalsko nesrečo iz leta 2015. Ravno tako velja poudariti, da Ocena tveganja za letalsko nesrečo podaja strošek novega zrakoplova, saj je strošek starega izredno težko oceniti glede na to, da ima lahko star zrakoplov popolnoma obnovljene motorje, inštalacije, ipd.

Ocenjeno je bilo tudi najvišje število gospodinjestev/ljudi brez oziroma z oteženim dostopom do pitne vode, hrane in energentov in trajanje oteženega dostopa do pitne vode, hrane in energentov, ki pa v oceni zmanjšanja posledic do leta 2025 glede na izhodiščna scenarija tveganja sploh ne oziroma minimalno odstopata.

Pri tem velja upoštevati, da letalski prevozniki in operaterji, ki letijo v ali iz RS ali uporabljajo zračni prostor znotraj ali nad ozemljem RS zagotavljajo zahteve glede zavarovanja za letalske prevoznike in operaterje v zvezi s potniki, prtljago, tovorom in tretjimi osebami v skladu z Uredbo (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. aprila 2004 o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje (UL L št. 138, z dne 30.04.2004, str. 1) s spremembami.

Zaradi specifičnosti letalskega področja (ne vemo kdaj in kje se bo nesreča zgodila, če se sploh bo, ne vemo v kakšnem obsegu, ipd.) bo ustrezne učinke ukrepov težko doseči.

Na podlagi vseh razpoložljivih podatkov so bile oblikovane končne vrednosti sprejemljivega tveganja za oba scenarija tveganja iz Ocene tveganja za letalsko nesrečo.

Preglednica 2: Ugotovljeni vplivi tveganja in verjetnost nesreče iz Scenarijev tveganja v Oceni tveganja za letalsko nesrečo iz leta 2015

	Scenarij tveganja 1	Scenarij tveganja 2
Število mrtvih ljudi	166 (150 potnikov in članov posadke ter 16 oseb na zemlji)	153 (150 potnikov in članov posadke ter 3 osebe na zemlji)
Stopnja vpliva	4	4
Število ranjenih ali bolnih ljudi	0 (scenarij ne predvideva težjih oziroma lažjih poškodb prebivalstva in enot iskanja in reševanja)	0 (scenarij ne predvideva težjih oziroma lažjih poškodb prebivalstva in enot iskanja in reševanja)
Stopnja vpliva	/	/
Število evakuiranih ljudi (trajni ukrep)	0 (gre za manjši obseg nesreče 100 m x 150 m zato ni predvidena potreba po evakuaciji prebivalstva)	0 (gre za manjši obseg nesreče 100 m x 300 m zato ni predvidena potreba po evakuaciji prebivalstva)
Stopnja vpliva	/	/
Gospodarski in okoljski vplivi in vplivi na kulturno dediščino/na odstotkek BDP iz leta 2014*	288.926.206,50 evrov (0,8 odstotka BDP)	271.248.826,50 evrov (0,75 odstotka BDP)
Stopnja vplivov	3	3

	Scenarij tveganja 1	Scenarij tveganja 2
Vrednost/stopnja političnih in družbenih vplivov	1,9/2	1,25/1
Verjetnost	enkrat na 25 do 100 let (od 1 do 4 odstotkov letno)	enkrat na 25 do 100 let (od 1 do 4 odstotkov letno)

Opomba: * - BDP je v letu 2014 znašal 36,2 mrd evrov

Preglednica 3: Oblikovano sprejemljivo tveganje za letalsko nesrečo ob ponovitvi scenarijev tveganja iz Ocene tveganja za letalsko nesrečo do leta 2025

	Scenarij tveganja 1	Scenarij tveganja 2
Število mrtvih ljudi	166 (150 potnikov in članov posadke ter 16 oseb na zemlji)	153 (150 potnikov in članov posadke ter 3 osebe na zemlji)
Stopnja vpliva	4	4
Število ranjenih ali bolnih ljudi	0	0
Stopnja vpliva	/	/
Število evakuiranih ljudi (trajni ukrep)	0	0
Stopnja vpliva	/	/
Gospodarski in okoljski vplivi in vplivi na kulturno dediščino/na odstotek BDP iz leta 2014*	287.076.451,70 EUR (0,79 odstotka BDP)	271.166.809,70 EUR (0,75 odstotka BDP)
Stopnja vplivov	3	3
Vrednost/stopnja političnih in družbenih vplivov	1,9/2	1,25/1
Verjetnost	enkrat na 25 do 100 let (od 1 do 4 odstotke letno)	enkrat na 25 do 100 let (od 1 do 4 odstotke letno)

Opomba: * - BDP je v letu 2014 znašal 36,2 mrd evrov

Če se ocenjeno vrednost sprejemljivega tveganja za letalsko nesrečo ob ponovitvi Scenarija tveganja 1 v višini 287.076.451,70 evrov primerja z BDP iz leta 2014 (36,2 mrd evrov), je moč ugotoviti, da ta znesek predstavlja 0,79 odstotka BDP iz leta 2014. Če se ocenjeno vrednost sprejemljivega tveganja za letalsko nesrečo ob ponovitvi Scenarija tveganja 2 v višini 271.166.809,70 evrov primerja z BDP iz leta 2014 (36,2 mrd evrov), je moč ugotoviti, da ta

znesek predstavlja 0,75 odstotka BDP iz leta 2014. Navedeni višini škode, izraženi v odstotkih BDP sta torej lahko referenčna podatka za sprejemljivo višino gospodarskih in okoljskih vplivov in vplivov na kulturno dediščino, če bi se letalska nesreča v podobnem obsegu in intenziteti kot izhaja iz obeh scenarijev tveganja pojavila ponovno do leta 2025.

Ravno tako je bilo ocenjeno, da ne bi bilo bistvenih sprememb glede političnih in družbenih vplivov.

Če bi se letalska nesreča do leta 2025 ponovila na podlagi kateregakoli od obeh scenarijev tveganja letalske nesreče iz Ocene tveganja za letalsko nesrečo iz leta 2015 in bi bili njihovi vplivi višji od oblikovanega sprejemljivega tveganja za letalsko nesrečo iz zgornje preglednice, bi to lahko pomenilo, da niso bili identificirani ustrezni ukrepi za preventivo in pripravljenost ali pa da njihovo načrtovanje in izvajanje ni bilo celovito in ustrezno. Še enkrat je treba poudariti, da gre poglobljen delež stroškov in škode predvsem na račun samega zrakoplova in če bi bil zrakoplov, udeležen v nesreči, novejši in bolje opremljen, bi bila lahko že sama škoda (strošek) zrakoplova bistveno večja, kot v predpostavkah scenarijev tveganja v Oceni tveganja za letalsko nesrečo in tudi v tej oceni.

Vrednosti sprejemljivega tveganja za letalsko nesrečo bodo na novo opredeljene in ocenjene takoj ko se bo to pokazalo potrebno, na takrat predpisan način.

3 OCENA UPRAVNIH, TEHNIČNIH IN FINANČNIH ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

Tretje poglavje Ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo je njen najobsežnejši in najpomembnejši del. V tem delu ocene država odgovarja na 51 vprašanj, odgovori na ta vprašanja pa opredeljujejo stanje zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo iz upravnega, tehničnega in finančnega vidika. Vprašanja so neposredno prevzeta iz Smernic Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, ki jih je Evropska komisija sprejela avgusta leta 2015.

Pri prvem vsebinskem sklopu, ki zajema ocenjevanje tveganja za letalsko nesrečo, je glavnino odgovorov pripravilo MZI kot nosilec Ocene tveganja za letalsko nesrečo, pri ostalih dveh vsebinskih sklopih (načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost) pa MZI in URSZR. Pri pripravi odgovorov so bili upoštevani ukrepi za preventivo in pripravljenost, predstavljeni prek razvidov. Odgovori so pripravljene tako pisno oziroma vsebinsko, obenem pa je podana tudi številčna ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo v zvezi s posameznimi vprašanji in sicer s petimi ravni:

- n. r. – vprašanje v zvezi z zmožnostjo ni relevantno,
- 1 – zmožnosti veljajo za relevantne - dejavnosti se še niso pričele (zmožnosti niso ugotovljene),
- 2 – zmožnosti so ugotovljene - dosežen je bil začetni napredek,
- 3 – zmožnosti so bile razvite na ključnih področjih in
- 4 – zmožnosti so integrirane in se izboljšujejo.

Najslabša ocena v zvezi s posameznim vprašanjem je torej 1, najboljša pa 4, odgovor n. r. pa pomeni, da vprašanje za določeno nesrečo ni relevantno. Višja ocena predstavlja boljši rezultat. Obstaja tudi možnost, da se na določena vprašanja ne ali ne more odgovoriti.

Zaradi narave vprašanj so odgovori nanje večinoma splošni in se nanašajo na večino ukrepov za preventivo in pripravljenost, uvrščenih v področne razvide iz prejšnjega poglavja. Kjer pa se vprašanja nanašajo na ožje usmerjene vsebine, so odgovori nanje, če je mogoče, podrobnejši (npr. pri vprašanju v zvezi z ocenjevanjem škode).

Podrobnejših kriterijev, kako ugotoviti oziroma dodeliti oceno ravni odgovora na posamezna vprašanja, Evropska komisija v predmetnih smernicah ni podala. Zato so tako vsebina odgovorov kot dodeljene številčne ravni odgovorov lahko do neke mere oblikovane subjektivno s strani pripravilcev odgovorov na posamezna vprašanja.

Ocene niso podane le za posamezna vprašanja, pač pa tudi po posameznih vsebinskih sklopih, vse do končne Ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo. Postopek izračuna teh ocen (vrednosti in stopenj) je opisan v poglavju 4.1.

3.1 Ocene tveganja za posamezne nesreče

Ta del vsebuje vprašanja, ki se nanašajo na upravne, tehnične in finančne zmožnosti za izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče.

Upravne zmožnosti

3.1.1 Okvir

Ocene tveganja za posamezne nesreče bi morale biti opredeljene in tvoriti del splošnega okvira.

Vprašanje 1: Ali je ocena tveganja za posamezno nesrečo umeščena v splošni okvir?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, ali je ta okvir pravni ali postopkovni in ali je določen na nacionalni ravni in/ali na ustrezni podnacionalni ravni.

Ocenjevanje tveganj za nesreče se v Republiki Sloveniji izvaja na podlagi določb Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS št. 62/14 in 13/17). Ta uredba omogoča izvajanje nalog iz točk a, b in c 6. člena Sklepa št. 1313/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (UL L št. 347 z dne 20.12.2013, str. 924) - v nadaljnjem besedilu: Sklep o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite.

Okvir je določen predvsem za izvajanje na nacionalni ravni, uredba pa smiselno omogoča ocenjevanje tveganj za nesreče tudi na ustrezni podnacionalni in lokalni ravni, vendar je na slednji neobvezna oziroma opcijaska.

Letalska nesreča je bila določena v nabor nesreč za katere se je izdelala predmetna ocena tveganja na podlagi Priloge 1: Ocene tveganja za posamezne nesreče k Uredbi o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite.

Ocena tveganja za letalsko nesrečo je bila izdelana 2015.

OCENA RAVNI: 4.

Ocena ravni za 3.1.1 Okvir: 4,00.

3.1.2 Koordinacija

Struktura za obvladovanje tveganja za nesreče dodeljuje jasne odgovornosti vsem subjektom, ki so vključeni v izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče, da se preprečijo prekrivanja ali neskladja med odgovornostmi in zmogljivostmi.

Vprašanje 2: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, na kakšni podlagi so odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo razdeljene znotraj državne/javne uprave, ali so ta podlaga oziroma ustrezni postopki pisno dokumentirani (npr. v pravnih besedilih), ali obstajajo prekrivanja ali potrebe in kako so ti obravnavani.

Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite med drugim jasno in nedvoumno opredeljuje:

- vrste ocen tveganja za posamezne nesreče (2. člen in Priloga 1: Ocene tveganja za posamezne nesreče),
- vrste ocen zmožnosti obvladovanja tveganj za posamezne nesreče (2.a člen),
- pristojne organe in njihove naloge: nosilci, druga ministrstva in državni organi, pristojni zavodi, gospodarske družbe, strokovne, raziskovalne in nevladne organizacije, državni koordinacijski organ in medresorska delovna komisija (od 3. do 6. člena),
- podlage za izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče (7. člen),
- pripravo načrta za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo z nalogami in roki za izdelavo (9. člen),
- podrobnejšo in dodatno vsebino ocen tveganja za posamezne nesreče (10. in 11. člen),
- način sprejetja, sodelovanje javnosti pri izdelavi ocen tveganja in javnost ocen tveganja (od 14. do 16. člena) in
- vsebino in izdelavo razvidov ter ocen zmožnosti obvladovanja tveganja za nesreče (od 18.a do 18.f člena).

Na podlagi Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite so naloge sodelujočih pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo jasno opredeljene.

MZI je kot nosilec Ocene tveganja za letalsko nesrečo nabor sodelujočih organov in drugih sodelujočih pri izdelavi Ocene tveganja za letalsko nesrečo, oblikoval že oktobra 2014, pred pričetkom izdelave ocene, in sicer z Načrtom izdelave Ocene tveganja za letalsko nesrečo. Nabor se je med samo izdelavo ocene izkazal kot realen. Na podlagi naknadno določenih scenarijev tveganja je bil leta 2015 v manjšem obsegu ustrezno dopolnjen.

OCENA RAVNI: 4.

Vprašanje 3: Ali so odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo dodeljene subjektom, ki so za to najbolj pristojni?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se postopek sodelovanja relevantnih subjektov pri oceni tveganja za posamezno nesrečo in ureditev za zagotavljanje pristojnosti oziroma odgovornosti za obravnavo posameznih tveganj po izdelavi ocene tveganja.

Za ustreznost in usklajenost vsebin ter za koordinacijo izdelave ocen tveganja za posamezne nesreče, razvidov in ocen zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče so odgovorni posameznimi nosilci. Zaradi zahtevnosti vsebin, ki izhajajo iz ocene tveganja za posamezno nesrečo je smiselno, da je nosilec celotne izdelave ocene enoten.

V primeru Ocene tveganja za letalsko nesrečo je to ministrstvo, pristojno za promet (MZI), ki lahko na področju letalstva najbolj prispeva k obvladovanju tveganja oziroma zmanjšanju vplivov in pogostosti nesreče. MZI poleg nalog na področjih železniškega prometa, pomorskega prometa, plovbe po celinskih vodah in cestnega prometa, razen nadzora varnosti cestnega prometa, nalog na področjih prometne infrastrukture in žičniških naprav ter nalog na področju energetike, rudarstva, učinkovite rabe in obnovljivih virov energije upravlja tudi naloge na področju zračnega prometa. Na podlagi navedenega so

odgovornosti za izdelavo Ocene tveganja za letalsko nesrečo dodeljene ustreznemu in pristojnemu subjektu.

OCENA RAVNI: 4.

Vprašanje 4: Ali je bila v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena medsektorska razsežnost tveganja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, če ocenjeno tveganje vključuje medsektorsko razsežnost in več možnih tveganj za nesreče ter v kolikšni meri je to zajeto v opredelitvi scenarijev tveganja. Po potrebi opišite naravo sodelovanja z drugimi organi na nacionalni in/ali ustrezni podnacionalni ravni pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo.

Učinki nesreč se prikazujejo v analizah tveganja. Ocene tveganja za posamezne nesreče vključujejo medsektorsko razsežnost nesreče, saj so učinki večine nesreč takšni, da vplivajo na različna področja, ki jih pokrivajo različna ministrstva. Pri letalski nesreči se njena razsežnost kaže tudi na okolju, prometni, energetske in drugi infrastrukturi.

Glede na to, da se je zadnja večja letalska nesreča pri nas zgodila leta 1966 ni bilo na razpolago dovolj različnih in kakovostnih podatkov.

Scenariji tveganja določajo okvir pojavljanja nesreče. Pri najbolj izrazitih nesrečah je praktično vsak scenarij tveganja bolj ali manj scenarij več mogočih tveganj. Tudi pri letalski nesreči poznamo več možnih scenarijev tveganja. Za potrebe izdelave Ocene tveganja za letalsko nesrečo sta bila izbrana dva, poseben poudarek pa je na letalski nesreči v naseljenem kraju. Pri tem scenariju ni možno obravnavati verižne nesreče.

OCENA RAVNI: 3.

Ocena ravni za 3.1.2 Koordinacija: 3,67.

3.1.3 Strokovno znanje

Strokovnjaki, ki izdelajo ocene tveganja za posamezne nesreče, bi morali imeti v ta namen potrebne kompetence in odgovornosti ter se predhodno udeležiti ustreznega usposabljanja.

Vprašanje 5: Ali se porazdelitev odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo redno pregleduje?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kateri subjekti ali službe sodelujejo pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo, kako so določeni/izbrani in katere kompetence se upoštevajo pri porazdeljevanju odgovornosti.

Poleg MZI kot nosilca so kot sodelujoči organi pri nastajanju Ocene tveganja za letalsko nesrečo sodelovali MDDSZ, MF in MKGP/UVHVVR. Pri posameznih vsebinah so sodelovali tudi CAA in KZPS. Od drugih sodelujočih je treba omeniti predvsem JA-RA, PETRE in VO-KA.

Največji del nalog s strani sodelujočih organov je bil opravljen s strani MZI, predvsem zaradi tega, ker pokriva številna področja, ki so vključena pri letalski nesreči (npr. energija, ceste, letalstvo, preiskovanje letalskih nesreč in incidentov, ipd).

Sodelujoči organi so bili izbrani na podlagi fiktivnih posledic scenarijev tveganja.

Ustreznost kompetenc se še ne pregleduje, saj gre za nov proces, ki je bil vzpostavljen leta 2014. Nosilec ima vedno možnost, da glede na potrebe ali nove okoliščine razširi nabor sodelujočih organov in drugih sodelujočih, prav tako lahko za potrebe te ocene uporabi tudi dodatni nabor podatkov in informacij. Nosilec in nabor sodelujočih organov se lahko spremeni tudi, če se spremenijo organiziranost in pristojnost ministrstev in služb v njihovem okviru.

OCENA RAVNI: 3.

Vprašanje 6: Ali so strokovnjaki, ki so zadolženi za oceno tveganja za posamezno nesrečo, ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo ustrezne izkušnje pri izdelavi ocen tveganj za nesreče?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, ali je strokovnjakom na voljo usposabljanje, in če da, kakšno, opišite raven izkušenosti strokovnjakov ter strokovno tehnično znanje in orodja, ki so potrebna in se uporabljajo pri izdelavi ocen tveganj za nesreče.

Vprašanje je delno povezano z odgovori na prejšnja vprašanja. Splošna problematika v zvezi z izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče se je od septembra 2014 do konca leta 2016, pa tudi pozneje, reševala v okviru delovnih sestankov Državnega koordinacijskega organa s sodelujočimi organi. Izvedenih je bilo še več ozko usmerjenih sestankov, praviloma med nosilcem in Državnim koordinacijskim organom. Septembra 2014 je bil v Izobraževalnem centru za zaščito in reševanje URSZR na lgu, takoj po sprejetju pravnih aktov, ki urejajo ocenjevanje tveganj za nesreče, izveden tudi širši predstavitveni sestanek. Posebnih izobraževanj strokovnjakov se ni izvajalo, delo pa je potekalo tudi na medsebojni izmenjavi sprotnih izkušenj vpletenih v izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče, tako nosilcev kot nekaterih sodelujočih organov. Vsem so na voljo vse izkušnje, informacije, ki so bile ustvarjene/pridobljene, kakor tudi vsa potrebna gradiva. Rešitve problemov, ki so se pojavili pri posameznih nosilcih, so lahko smiselno prevzeli tudi preostali nosilci, če so se z njimi srečali.

Skupina ljudi na ministrstvih kot nosilcih in/ali sodelujočih organih (skupaj okoli 40), ki je bila vključena v procese izdelave ocen tveganja za posamezne nesreče, je imela na razpolago vse ažurne kontaktne podatke. Zaradi tega so imeli vsi možnost komuniciranja tudi izven formalnih delovnih sestankov, če je bilo to potrebno. Obveščenost v zvezi s cilji ocene in v zvezi s tem, kaj je naloga vakega sodelujočega, je bila ustrezna.

Določitev javnih uslužbencev v organih, ki so pri ocenah tveganja za posamezne nesreče sodelovali kot predstavniki sodelujočih organov, je pristojnost in naloga sodelujočih organov. Nosilec za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo ni vplival na izbor javnih uslužbencev znotraj posameznega sodelujočega organa, lahko se je le odločal za nabor sodelujočih organov.

Predstavniki ministrstev, ki so bili vključeni v izdelavo Ocene tveganja za letalsko nesrečo, ki se je izdelovala prvič, večinoma niso imeli tovrstnih izkušenj. Osebe, ki so bile s strani nosilca in sodelujočih organov določene za izvajanje dela na področju Ocene tveganja za letalsko nesrečo, so vse obstoječe naloge ohranile, naloge v zvezi z izdelavo Ocene tveganja za letalsko nesrečo pa so jim predstavljale dodatno obremenitev.

Za lažje izvajanje nalog v zvezi z izdelavo vseh ocen tveganja za posamezne nesreče je Državni koordinacijski organ oblikoval posebno spletno podstran na spletnih straneh URSZR, kjer so na razpolago podrobnejše informacije o izdelavi ocen tveganja za posamezne nesreče. Prva objava teh informacij sega v poletje 2014, do leta 2017 pa je bila ta spletna stran dvakrat dopolnjena, nazadnje maja 2017. V okviru svojih pristojnosti in zmožnosti je Državni koordinacijski organ posredoval vedno, kadar so se pojavile določene težave ali odprta vprašanja pri izdelavi Ocene tveganja za letalsko nesrečo.

V določenih primerih so bili sklicani tudi delovni sestanki med MZI in sodelujočimi organi, če je bilo treba rešiti konkretna vprašanja v zvezi s posameznimi ozko usmerjenimi vsebinami.

OCENA RAVNI: 3.

Ocena ravni za 3.1.3 Strokovno znanje: 3,00.

3.1.4 Drugi deležniki

Zmožnost izdelave ocene tveganja za posamezno nesrečo je vedno bolj odvisna od vključenosti različnih javnih in zasebnih deležnikov (sodelujoči organi, drugi sodelujoči). Subjekti, zadolženi za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo, lahko sodelujejo s širokim krogom deležnikov, ki med drugim prihajajo iz zasebnega sektorja, univerzitetnega okolja in drugih vladnih služb, ki niso neposredno udeležene v postopku ocenjevanja.

Vprašanje 7: Ali so v postopek ocenjevanja tveganja za posamezno nesrečo vključeni relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči)?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako širok krog relevantnih deležnikov sodeluje v postopku ocenjevanja tveganja za nesrečo. To lahko vključuje deležnike iz univerzitetnega okolja, raziskovalnih organizacij, zasebnega sektorja, pa tudi vladnih organov, ki ne prispevajo neposredno k postopku ocenjevanja, vključno s tistimi iz drugih držav članic ali mednarodnih organizacij. Navedite morebitna spoznanja, ki bi jih bilo koristno deliti.

Pri izdelavi Ocene tveganja za letalsko nesrečo je bila uporabljena predmetna tuja strokovna in poljudna literatura, zlasti pri definiranju nesreče kot pojava.

Pri izdelavi Ocene tveganja za letalsko nesrečo niso neposredno sodelovali deležniki iz univerzitetnega okolja in raziskovalnih organizacij, so pa bili v največji mogoči meri uporabljeni razpoložljivi strokovni in znanstveni viri.

Zasebni sektor je bil v izdelavo Ocene tveganja za letalsko nesrečo vključen, saj le ta posega tudi v njihovo delovno okolje. Vključen je bil skladno z načrtom sodelovanja javnosti, ki je

del Načrta za izdelavo ocene tveganja za letalsko nesrečo iz leta 2014. MZI je v okviru priprave Ocene tveganja za letalsko nesrečo redno sodelovalo z deležniki in drugimi zainteresiranimi stranmi v okviru delovnih sestankov ter s splošno javnostjo na splošno ustaljen način. Redno sodelovanje je potekalo zato, da so lahko bili vsi deležniki, druge zainteresirane strani in splošna javnost vključeni v načrtovanje, pripravljenost za načrtovanje in izdelavo odziva na nesreče.

V izdelavo Ocene tveganja za letalsko nesrečo na podlagi vnaprej določenih scenarijev tveganja osebe in organi drugih držav članic niso bili vključeni.

OCENA RAVNI: 3.

Ocena ravni za 3.1.4 Drugi deležniki: 3,00.

3.1.5 Obveščanje in komuniciranje

Za ocene tveganja za posamezne nesreče so potrebni učinkoviti informacijski in komunikacijski sistemi. Razumevanje upravne zmožnosti, ki je potrebna za razširjanje rezultatov ocen tveganj za nesreče, ter njenega pomena za razvoj splošne strategije obveščanja o tveganjih lahko pripomore k boljši izmenjavi informacij in podatkov ter boljšemu komuniciranju z zadevnimi deležniki.

Vprašanje 8: Ali je na voljo potrebna upravna zmogljivost za obveščanje javnosti o rezultatih ocene tveganja za posamezno nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Podrobno se opiše, kako je v okviru razširjanja rezultatov ocene tveganja za posamezno nesrečo organizirano obveščanje državljanov.

Zaradi izredno kratkih rokov ter specifičnosti vsebine Ocene tveganja za letalsko nesrečo je bila, skladno z določbami Uredbe o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite, pri sami izdelavi ocene, v letu 2015 vključena samo tista javnost na katero se ocena neposredno nanaša.

Izdelana in podpisana Ocena tveganja za letalsko nesrečo je skladno z Uredbo o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite v celoti dostopna in javno objavljena na naslednji spletni strani MZI: http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/SOJ/Ocena_tveganja_za_letalsko_nesreco_1.0.pdf. MZI je objavilo tudi povzetek Ocene tveganja za letalsko nesrečo, ki se nahaja na naslednji spletni strani: http://www.mzi.gov.si/si/delovna_podrocja/letalstvo/ocena_tveganja_za_letalsko_nesreco/.

Pri oblikovanju in dopolnjevanju vsebine Ocene tveganja za letalsko nesrečo je javnost vedno dobrodošla.

OCENA RAVNI: 3.

Vprašanje 9: Ali je na voljo potrebna upravna zmogljivost za interno obveščanje o rezultatih ocene tveganja tveganja za posamezno nesrečo, vključno s scenariji tveganja, pridobljenimi spoznanji ipd.?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je organiziran pretok informacij med različnimi javnimi organi in različnimi upravnimi ravni.

Vsebina odgovora na to vprašanje je deloma opredeljena že v odgovorih na prejšnja vprašanja.

Vse ugotovitve Ocene tveganja za letalsko nesrečo, vključno s scenariji tveganja in analizami tveganja, so javno objavljene, javno dostopne in uporabljive glede oziroma skladno s predmetnimi in splošnimi pogoji (npr. navedba vira, ipd.).

OCENA RAVNI: 4.

Vprašanje 10: Ali so rezultati ocen tveganja za posamezno nesrečo vključeni v strategijo obveščanja o tveganjih?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je razširjanje rezultatov ocene tveganja za posamezno nesrečo, ki se dajo na voljo javnosti, vključeno v nacionalno in/ali podnacionalno strategijo obveščanja o tveganjih.

Strategija obveščanja in Ocena tveganja za letalsko nesrečo nista v neposredni povezavi. Ta povezava ni nujno potrebna in tudi država nima enotne strategije obveščanja o tveganjih - že zato ne, ker so naloge v zvezi z ocenjevanjem tveganj za nesreče porazdeljene praktično na vsa ministrstva in tudi na druge organe (npr. CAA). Kar se tiče neposrednega obveščanja na nevarnost v zvezi z naravnimi in drugimi nesrečami, kamor sodi tudi letalska nesreča, pa so naloge na nacionalni ravni v okviru URSZR jasne in se redno izvajajo.

V zvezi z obveščanjem glede ocen tveganj za nesreče je v Uredbi o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite v 16. členu opredeljeno, da so ocene tveganj za nesreče javne, razen podatkov, ki so določeni in označeni kot tajni skladno s predpisi o tajnih podatkih ali predstavljajo poslovno skrivnost v skladu s predpisi o gospodarskih družbah. Uredba ravno tako določa, da morajo biti ocene javno predstavljene v 90 dneh po njihovem sprejetju in objavljene na spletnih straneh nosilcev, v sredstvih javnega obveščanja oziroma na krajevno običajen način. Nosilci sprejete ocene tveganja za posamezne nesreče, praviloma brez prilog, objavijo na spletu in na svojem sedežu zagotovijo možnost vpogleda. Ocena tveganja za letalsko nesrečo in njen povzetek sta skladno s tem javno objavljena in dostopna na spletni strani MZI.

Izboljšanje varnosti v letalstvu je redna naloga. Zagotavlja se s pripravo standardov, predpisov in drugih aktov, sodelovanjem v mednarodnih in drugih organizacijah, odločanjem v upravnih in drugih zadevah, stalnim nadzorom in nadzorom nad izvajanjem letalskih predpisov in pravnih aktov, vodenjem prekrškovnih postopkov, spremljanjem in analizo dogodkov iz sistema poročanja o dogodkih v civilnem letalstvu in zagotavljanjem visoke učinkovitosti, vestnosti in kakovosti preiskav v zvezi z varnostjo civilnega letalstva, katerih

edini namen je preprečiti nesreče in incidente v prihodnje in ne ugotavljati krivde ali odgovornosti.

Pri ozaveščanju javnosti so še rezerve, je pa dejstvo, da zaradi katastrofalnih posledic in velikih stroškov, ki pri tem nastanejo, letalskim nesrečam mediji namenjajo veliko pozornost.

OCENA RAVNI: 3.

Ocena ravni za 3.1.5 Obveščanje in komuniciranje: 3,33.

Ocena ravni upravnih zmožnosti: 3,40 (3).

Tehnične zmožnosti

3.1.6 Metodologija

Vprašanje 11: Ali je metodologijo za ocene tveganja za posamezne nesreče razvil subjekt na nacionalni ali na podnacionalni ravni? Ali je ta metodologija določena ali objavljena? Kateri so njeni ključni elementi?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se pristop k oceni tveganja za posamezno nesrečo na nacionalni ali podnacionalni ravni (po posameznih tveganjih, na podlagi scenarijev tveganja, dejanskih primerov ali generični), opišite metodologijo, uporabljeno za analizo možnih posledic, metodologijo za izračun verjetnosti, dejavnike ali metodologijo za prednostno razvrstitev ali izključitev tveganj; opišite, ali se ocene tveganja za posamezne nesreče pregledujejo, in če da, v kakšnih časovnih presledkih, ali je metodologija zbrana v dokumentu, ali se metodologija za ocene tveganja za posamezne nesreče razkrije, in če da, komu, ter ali so katere koli informacije iz ocene tveganja za posamezno nesrečo dostopne javnosti.

Vsebina in metodologija (način izdelave) ocen tveganja za posamezne nesreče je določena z Uredbo o izvajanju sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite, ki jo je pripravila URSZR kot Državni koordinacijski organ, sprejela pa Vlada RS. Uredba se je glede tega vprašanja v veliki meri navezovala na predmetno evropsko smernico. Smernica Evropske komisije, ki ureja ocenjevanje tveganj za nesreče iz leta 2010, svetuje določene metode in tehnike iz ISO standardov. Seznam priporočenih metod in tehnik s strani Evropske komisije je objavljen na spletni strani URSZR.

O izbiri metod za izdelavo se je, skladno z določbami uredbe, odločil nosilec izdelave Ocene tveganja za letalsko nesrečo MZI. Pri izdelavi Ocene tveganja za letalsko nesrečo so bile med drugim uporabljene naslednje metode: metoda primerljivosti, metoda analize, metoda sinteze in metoda dobrih praks.

Tako vsebina kot metode za izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče so javne.

Ključni elementi vsebine ocen tveganja za posamezne nesreče so predvsem predstavitev nesreče oziroma pojava, oblikovanje scenarijev tveganja in analiz tveganja (vplivi tveganja in verjetnost nesreče), vrednotenje rezultatov analize tveganja glede na dogovorjena merila tveganja ter prikaz rezultatov analiz tveganja ob upoštevanju meril tveganja na ustreznih

matrikah tveganja za nesreče. Ocena tveganja za letalsko nesrečo vse navedene vsebine vsebuje.

Vsi scenariji tveganja v Oceni tveganja za letalsko nesrečo so bili zasnovani na resničnem dogodku leta 1966 in drugih primerljivih dogodkih po svetu.

Ocena tveganja za letalsko nesrečo je v celoti javna oziroma javno objavljena.

Tako kot druge ocene tveganj za nesreče, se tudi Ocena tveganja za letalsko nesrečo obdobjno - vsaka tri leta pregleda in po potrebi dopolni oziroma spremeni. Na ta način so roki za dopolnjevanje ocen tveganj za nesreče usklajeni z roki, ki izhajajo iz Mehanizma Unije na področju civilne zaščite in ki jih mora RS upoštevati pri poročanju Evropski komisiji o stanju in napredku na področju ocenjevanja tveganj za nesreče.

OCENA RAVNI: 4.

Vprašanje 12: Ali je bila v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena čezmejna razsežnost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, katera ocenjena tveganja imajo čezmejno razsežnost, in obseg, v katerem je ta razsežnost zajeta v oceni tveganja za posamezno nesrečo (npr. v pripravo scenarijev tveganja). Po potrebi lahko opišete naravo sodelovanja z drugimi državami članicami v zvezi z izdelavo ocene tveganja s čezmejno razsežnostjo.

Vsak izmed možnih scenarijev letalske nesreče bi lahko povzročil čezmejnost učinkov. V problematiko čezmejnih razsežnosti, ne glede na to, ali je to mogoče ali ne, Ocena tveganja za letalsko nesrečo ni posegala.

OCENA RAVNI: n. r.

Vprašanje 13: Ali je v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena (kritična) infrastruktura?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opredeli se, katere vrste kritične (nacionalne in evropske (v RS jo sicer nimamo) infrastrukture so upoštevane v pripravi scenarijev tveganja in oceni tveganja za posamezno nesrečo. Tovrstna infrastruktura lahko med drugim vključuje ceste, stavbe, jezove, železniške proge, mostove, satelite, podzemne sisteme, kable (komunikacije), bolnišnice in zaklonske.

V Oceni tveganja za letalsko nesrečo je bila vključena infrastruktura državnega pomena upoštevajoč posamezni scenarij tveganja. Veliko pozornosti je bilo v okviru analize tveganja namenjeno predvsem infrastrukturnem (ceste), komunalnem in elektroenergetskemu področju.

Na podlagi scenarijev tveganja kritična infrastruktura državnega pomena, ki je v Republiki Sloveniji opredeljena kot zmogljivosti in storitve, ki so ključnega pomena za državo in bi prekinitve njihovega delovanja ali njihovo uničenje pomembno vplivalo in imelo resne posledice na nacionalno varnost, gospodarstvo, ključne družbene funkcije, zdravje, varnost in zaščito ter družbeno blaginjo, v Oceni tveganja za letalsko nesrečo ni bila zajeta.

OCENA RAVNI: 3.

Ocena ravni za 3.1.6 Metodologija: 3,50.

3.1.7 Informacijska in komunikacijska tehnologija

Vprašanje 14: Ali je za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo ustrezna infrastruktura IKT?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, katera infrastruktura je na voljo za izdelavo ocen tveganja za posamezno nesrečo, kar lahko vključuje orodja IKT, satelite itd. Države članice lahko opišejo raziskave, ki potekajo na področju razvoja nove informacijske in komunikacijske infrastrukture za podporo ocene tveganja za posamezno nesrečo. Če se infrastruktura deli z drugimi državami, lahko opišete tudi vrsto vzpostavljenega sodelovanja (npr. satelitski posnetki).

Osnovni informacijski in komunikacijski pogoji (telefoni, računalniki, elektronska pošta, internet, ipd.) za izdelavo ocen tveganja za posamezna nesreče, tudi za izdelavo Ocene tveganja za letalsko nesrečo, so v državi zagotovljeni. Informacijske in komunikacijske pogoje za izdelavo Ocene tveganja za letalsko nesrečo zagotavlja MZI. Prihodnje izzive predstavlja zблиžanje ozko usmerjenih in parcialnih nacionalnih in drugih baz podatkov, izboljšanje ustreznosti podatkov, kakovosti in zadostnosti IKT infrastrukture, ipd.

Glede souporabe infrastrukture iz tega vprašanja MZI ni sodelovalo z drugimi državami.

OCENA RAVNI: 3.

Vprašanje 15: Ali so za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo ustrezne informacije in podatki (vključno z zgodovinskimi podatki)?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kateri viri informacij in podatkov se uporabljajo za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo ter ali so bile v ta namen vzpostavljene podatkovne zbirke. Lahko se opišejo novosti, ki se uvajajo za izboljšanje zbiranja podatkov in informacij.

Pomembnost zračnega prometa in zahteve po izpolnjevanju visokih varnostnih standardov pozitivno vplivajo na dosegljivost podatkov vezanih na določbe letalskih standardov, priporočenih praks in predpisov ter podatkov vezanih na nesreče, resne incidente in incidente. Zaradi časovne odmaknjenosti so bili slabše dosegljivi podatki zadnje večje letalske nesreče zrakoplova Bristol Britannia 102, ki je bila v bližini Ljubljane, dne 1. Septembra 1966.

Vse najpomembnejše informacije in podatki za izdelavo Ocene tveganja za letalsko nesrečo so bili za področje letalstva javno dosegljivi oziroma dosegljivi na posebnih straneh Mednarodne organizacije civilnega letalstva, na katere strokovnjaki s področja letalstva dnevno dostopajo pri izvajanju svojih rednih del in nalog.

Za namen izdelave Ocene tveganja za letalsko nesrečo ni bilo vzpostavljenih novih podatkovnih zbirk.

OCENA RAVNI: 4.

Ocena ravni za 3.1.7 Informacijska in komunikacijska tehnologija: 3,50.

Ocena ravni tehničnih zmožnosti: 3,50 (3).

Finančne zmožnosti

3.1.8 Financiranje

Financiranje zajema splošno opredelitev, oceno in rezervacijo sredstev, potrebnih za izdelavo in posodobitev ocene tveganja za posamezno nesrečo.

Vprašanje 16: Ali je na voljo ustrezna finančna zmogljivost za dejavnosti, povezane z izdelavo in posodobitvami ocene tveganja za posamezno nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali so za razvoj ocene tveganja za posamezno nesrečo in njeno posodabljanje na voljo finančna sredstva.

Ocena tveganja za letalsko nesrečo je bila izdelana v okviru lastnih kadrovskih in finančnih resursov MZI (brez dodatnih finančnih sredstev).

Glede naslednje posodobitve Ocene tveganja za letalsko nesrečo je mnenje, da se bo v njej dopolnjevalo predvsem statistične podatke o prometu na posameznih javnih letališčih za mednarodni zračni promet, ki se nanašajo na število prepeljanih potnikov, količino prepeljanega blaga in število operacij, podatke o prometu v zračnem prostoru Republike Slovenije na zračnih poteh, podatke o prometu v svetu in podatke o letalskih nesrečah, če se bo to glede na realne razmere pokazalo kot potrebno.

Trenutno se ocenjuje, da za izvedbo teh posodobitev ne bodo potrebna dodatna finančna sredstva. Kljub temu se predvideva dodatne probleme zaradi pomanjkanja strokovnega kadra s področja kriznega načrtovanja, kar se kaže tudi v okviru nadaljevanja trenda zmanjševanja zaposlenih pristojne notranje organizacijske enote na področju letalstva.

Neopredelitev, izostanek ocene potrebnih finančnih sredstev in njihova nerezervacija ni vplivala na kakovost in izdelavo Ocene tveganja za letalsko nesrečo.

Tak način izdelave ocen tveganja na dolgi rok ni optimalen. Za dopolnjevanje obstoječih, zlasti pa za izdelavo novih ocen tveganja bi bilo treba zagotoviti dodatne kadrovske in finančne vire. Zlasti finančni viri bi omogočali, da se v izdelavo ocen tveganja za posamezne nesreče lahko neposredno vključijo tudi drugi sodelujoči, predvsem strokovne in znanstvene inštitucije. Navedeno bi lahko vodilo v večjo strokovnost teh ocen.

OCENA RAVNI: 3.

Ocena ravni za 3.1.8 Financiranje: 3,00.

Ocena ravni finančnih zmožnosti: 3,00 (3).

Ocena ravni zmožnosti za oceno tveganja za letalsko nesrečo: 3,30 (3).

3.2 Načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost

To podpoglavje vsebuje vprašanja, ki se nanašajo na upravne, tehnične in finančne zmožnosti za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Upravne zmožnosti

3.2.1 Koordinacija

Struktura za obvladovanje tveganja za posamezno nesrečo dodeljuje jasne odgovornosti vsem, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov, da se preprečijo prekrivanja ali neskladja med odgovornostjo in zmogljivostjo.

Vprašanje 17: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, na kakšni podlagi so odgovornosti za načrtovanje razdeljene znotraj državne/javne uprave, ali so ta podlaga oziroma ustrezni postopki pisno dokumentirani (npr. v pravnih besedilih), ali obstajajo prekrivanja ali potrebe, in če da, kako so ti obravnavani, ter ali je zajeta medsektorska razsežnost.

Osnovni dokument, ki določa odgovornosti in pristojnosti med ministrstvi, je Zakon o Vladi Republike Slovenije. Vsako ministrstvo ima nato še svoje zakonske in podzakonske akte, s katerimi podrobneje razdeljuje osnovne naloge in pristojnosti.

Na področju letalstva Zakon o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo in 46/16) ureja ter določa pogoje in zahteve, ki zadevajo zrakoplove, letalsko osebje in drugo strokovno osebje, zračni prevoz in druge letalske aktivnosti, letališča in vzletišča, infrastrukturo navigacijskih služb zračnega prometa, zagotavljanje varnosti zračnega prometa in ukrepe za olajšave zračnega prevoza, iskanje in reševanje zrakoplovov ter letalske nesreče in incidente, opravljanje letaliških služb in navigacijskih služb zračnega prometa ter javno infrastrukturo, nadzor ter določa sankcije za letalske prekrške. Zakon o letalstvu določa tudi pristojnosti MZI, organa za preiskave v zvezi z varnostjo in CAA.

Na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami je krovni Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, št. 51/06 – uradno prečiščeno besedilo in 97/10). Pomembni predpisi so še Zakon o gasilstvu, Nacionalni program varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Resolucija o nacionalnem programu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami. Drugi pomembnejši akti pa so predvsem Uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja, Uredba o organizaciji in delovanju sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja, Pravilnik o obveščanju in poročanju v sistemu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami ter Navodilo o pripravi ocen ogroženosti.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VDNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Vprašanje 18: Ali so odgovornosti za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost v zvezi s posameznim tveganjem za nesrečo jasno dodeljene in ali se redno preverjajo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je zagotovljeno dodeljevanje odgovornosti za načrtovanje v zvezi s posameznimi tveganji in ali je vzpostavljen postopek za preverjanje dodeljevanja odgovornosti v zvezi s temi tveganji.

Na državnem nivoju je glede na pristojnosti posameznih ministrstev jasno, za katere ukrepe je kdo odgovoren v zvezi s posamezno nesrečo. Pravni akti se glede tega obdobja spreminjajo, lahko tudi skladno z upoštevanjem novih nalog, zahtev, potreb in okoliščin.

Na področju letalstva je bil sprejet Državni program upravljanja varnosti v civilnem letalstvu, kot temeljni dokument s področja varnosti v letalstvu, ki določa regulativne zahteve in aktivnosti, ki jih sodelujoči subjekti sprejemajo s ciljem vzdrževanja in nadaljnjega razvijanja varnosti v letalskem prometu in pristojnosti ter odgovornosti na nivoju države. V okviru tega programa so vzpostavljene tudi zahteve za upravljanje z varnostjo v civilnem letalstvu.

Na področju sistema VPNDN ukrepi večinoma izhajajajo iz ene njegovih temeljnih nalog - to je odziva na nesrečo oziroma zaščite in reševanja ob nesreči.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA 4.

Ocena ravni za 3.2.1 Koordinacija: 4,00.

3.2.2 Strokovno znanje

Uporabljati bi se morale metodologije za kadrovske načrtovanje, da bi bili zagotovljeni optimalni kadrovske viri. Za strokovnjake, ki so zadržani za pripravo načrtov za obvladovanje tveganj za nesreče, bi bilo treba zagotoviti potrebne informacije in ustrezno usposabljanje.

Vprašanje 19: Ali je za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost na podlagi rezultatov ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo dovolj strokovnjakov?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kateri subjekti ali službe sodelujejo v postopku načrtovanja, kako so določeni/izbrani, in ali se šteje, da so kadrovske viri zadostni.

Načeloma je oseb/strokovnjakov za izvajanje najpomembnejših nalog v zvezi z ukrepi za pripravljenost dovolj.

Na ravni MZI kadrovske in materialni pogoji omogočajo izvajanje večine nalog s področja letalstva oziroma identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Na ravni URSZR kadrovske in materialni pogoji omogočajo izvajanje večine nalog s področja VPNDN oziroma identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost (večina jih je vezana

tudi na druge nesreče). Na področju izvajanja zaščite in reševanja ob letalski nesreči imajo največjo vlogo gasilci, ki so večinoma kvalitetno, zadostno in ustrezno opremljeni za posredovanje. Pomembna je tudi vloga zdravstva, predvsem zaradi potencialno velikega števila poškodovanih ljudi ob nesreči.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 20: Ali je na voljo učinkovito usposabljanje za strokovnjake na različnih ravneh, ki so odgovorni za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali je na voljo usposabljanje za strokovnjake, ki izvajajo dejavnosti načrtovanja, in če da, kakšno.

Usposabljanja strokovnjakov na različnih ravneh letalstva, ki so odgovorni za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, temeljijo na podlagi internih prenosov znanj s prenosi novih znanstvenih dognanj v prakso, na podlagi udeležb na vajah in izmenjavo dobre prakse doma in v tujini.

Na praktični ravni je pomembno usposabljanje v okviru sistema VPNDN, zlasti usposabljanje na vajah ZRP v zvezi z letalskimi nesrečami. Vaje zaščite in reševanja, tako na državni kot tudi na regijski ravni, so na temo letalskih nesreč razmeroma pogoste. Seznam zadnjih vaj s tega področja je opisan v razvidu VPNDN za letalsko nesrečo.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 21: Ali so strokovnjaki, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, obveščeni o splošnih ciljih politike/prioritetah v zvezi z obvladovanjem tveganj za nesreče?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali se izvaja strategija za obvladovanje tveganja, in če da, kako se o ciljih, prioritetah in postopkih obveščajo strokovnjaki, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Celovite državne strategije na tem področju ni, obstajajo pa sektorske (strategije, nacionalni programi ipd.), ki jih pripravljajo pristojna ministrstva (za področje letalstva MZI).

Na področju letalstva je MZI za ta namen pripravilo splošni dokument - Resolucijo o Nacionalnem programu razvoja civilnega letalstva Republike Slovenije do leta 2020, ki se med drugim nanaša tudi na varnost in zmanjšanje tveganj v civilnem letalstvu. Strokovnjaki s področja letalstva po posameznih delovnih področjih redno sodelujejo tudi pri pripravi predpisov in drugih aktov ter pri delu delovnih in drugih skupin na domačem, EU pa tudi širšem mednarodnem nivoju. V okviru navedenega sodelovanja izmenjujejo izkušnje z drugimi strokovnjaki v primerljivih razmerah.

Na področju VPNDN se na tem mestu lahko omeni Nacionalni program varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami in Resolucijo o nacionalnem programu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 22: Ali je vzpostavljen postopek za zagotovitev, da se bo znanje strokovnjakov, zadolženih za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ohranilo in nadalje razvijalo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se znanje izmenjuje med strokovnjaki, ki sodelujejo v postopku načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, ter kako je zagotovljeno, da se to znanje ohrani.

Znanje strokovnjakov in drugih sodelujočih se lahko pridobi z usposabljanjem, medsebojnim sodelovanjem, izmenjavo dobrih praks in izvajanjem vaj zaščite in reševanja.

Na področju letalstva odgovorni in ostali zaposleni spremljajo novosti vsak s svojega delovnega področja, se izobražujejo z internimi prenosimi specifičnega znanja in drugimi oblikami izobraževanja. Poleg tega zaposleni redno izmenjujejo mnenja in znanja z drugimi strokovnjaki in v okviru izvajanja del in nalog v mednarodnih in drugih organizacijah (ICAO, ECAC, EASA, EK, ipd.).

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.2.2 Strokovno znanje: 3,00.

3.2.3 Metodologija

Subjekt na nacionalni ali podnacionalni ravni bi moral razviti metodologijo za načrtovanje obvladovanja tveganja za pričakovane posledice ugotovljenih tveganj za nesreče, ki se ocenijo na podlagi razvite metodologije ter ustrezno prednostno razvrstijo.

Vprašanje 23: Ali so različni pristojni subjekti razvili metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganj za nesreče? Kateri so ključni elementi teh metodologij?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se pristope k načrtovanju na nacionalni ali podnacionalni ravni in metodologije, uporabljene za razvoj ukrepov za preventivo in pripravljenost ter za analizo njihovih morebitnih učinkov na ublažitev tveganja za nesrečo.

Metodologija za načrtovanje obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo ni izdelana. Osnovna izhodišča se nahajajo v predpisih, nacionalnih programih in resolucijah navedenih v tej Oceni zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo. Podobno velja tudi za področje VPNDN.

OCENA RAVNI: MZI: n. r., VPNDN: n. r., SKUPNA OCENA: n. r.

Vprašanje 24: Ali metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganj za nesreče vključujejo opredelitev infrastrukture, ki je pomembna za ublažitev opredeljenih tveganj?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se opredeli ustrezna infrastruktura, kako se oceni njeno stanje z vidika blažitve tveganja za posamezno nesrečo, ali se

vodi evidenca ustrezne infrastrukture in ali se ta redno pregleduje ter ali se opredelijo potrebe po naložbah.

Kot je pojasnjeno v odgovoru na prejšnje vprašanje, metodologija za načrtovanje obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo ne obstaja. Infrastruktura, ki je predmet tveganja za letalsko nesrečo je opredeljena izključno v Oceni tveganja za letalsko nesrečo iz leta 2015.

OCENA RAVNI: MZI: n. r., VPNDN: n. r., SKUPNA OCENA: n. r.

Ocena ravni za 3.2.3 Metodologija: n. r.

3.2.4 Drugi deležniki

Zmožnost obvladovanja tveganj je vedno bolj odvisna od vključevanja različnih javnih in zasebnih deležnikov ter sodelovanja z njimi, kot so agencije za obvladovanje tveganj za nesreče, zdravstvene službe, gasilci, policija, operaterji na področju prevoza/električne energije/komunikacijskih omrežij, združenja prostovoljcev, državljani/prostovoljci, znanstveni strokovnjaki, oborožene sile ali organizacije v drugih državah članicah.

Vprašanje 25: Ali so relevantni javni in zasebni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči) obveščeni o postopku načrtovanja in vključeni vanj?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se naravo sodelovanja javnih/zasebnih deležnikov, katera vrsta deležnikov prispeva k postopku načrtovanja in morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Določeni deležniki iz tega podpoglavja (poglavje 3.2.4) so vključeni v sistem VPNDN. To velja zlasti za izvajanje zaščite in reševanja ob in po nesreči. Pri vseh večjih nesrečah (poplave, požari v naravnem okolju, velika letalska nesreča, ipd.) je v intervencije vključena tudi policija, večkrat pa sodeluje tudi SV. Njihovo angažiranje je vezano predvsem na potencialno iskanje pogrešanega zrakoplova (k sreči v praksi tega še ni bilo).

Na področju VPNDN organizacije v drugih državah članicah v načrtovanje ukrepov niso vključene. V sistemu VPNDN se bodoče povezovanje javnega in zasebnega partnerstva načrtuje predvsem na področju javnega alarmiranja, sistema tihega pozivanja sprejemnikov osebnega klica in na področju t.i. e-call-a (slednje je sicer za področje letalske nesreče manj pomembno, razen, če bi letalo padlo na cestno-prometno površino).

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 26: Ali se o ugotovitvah tveganja v oceni tveganja za posamezno nesrečo obvesti javnost ali zasebna podjetja, in če da, kako je zagotovljeno spodbujanje javnosti in teh podjetij k načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se sodelovanje s partnerskimi organizacijami v postopku načrtovanja ter navedite, ali so bili podpisani sporazumi za spodbujanje zadostne kakovosti, in če da, kateri, ter kako ukrepi za preventivo in pripravljenost, ki jih načrtujejo te organizacije, dejansko prispevajo k pričakovani blažitvi tveganja za posamezno nesrečo.

Ocena tveganja za letalsko nesrečo, kot tudi ostale ocene tveganj za nesreče, niso direktno usmerjene na javnost in zasebna podjetja (predvsem glede slednjih to niti ni namen teh ocen).

Ocena tveganja za letalsko nesrečo je, tako kot druge ocene tveganja za posamezno nesrečo, javna in objavljena na spletni strani MZI. Izjema je Ocena tveganja za terorizem. Ne glede na navedeno je iz Ocene tveganja za letalsko nesrečo na podlagi scenarija tveganja lahko razbrati, kdo oziroma katera podjetja bi bila v primeru letalske nesreče vključena.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 27: Ali so subjekti na nacionalni ali podnacionalni ravni vključeni v čezmejno načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, pri katerih ukrepih v okviru čezmejnega načrtovanja so ti subjekti nedavno sodelovali, opišite konkretne ureditve za nadaljnje sodelovanje, ki so bile sprejete na podlagi tega postopka skupnega načrtovanja (npr. memorandumi o soglasju ali dogovori o ravni storitev), pa tudi izkušnje in spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Na področju letalstva se subjekti iz razlogov varnega in tekočega odvijanja zračnega prometa z namenom sodelovanja in vzpostavitve primerljivih standardov, ki zajema tudi preventivo in pripravljenost, aktivno vključujejo v univerzalne in regionalne mednarodne in druge organizacije, ki v regiji ali širše zagotavljajo različne strokovne podlage za letalske dejavnosti. Te organizacije so zlasti Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO), Evropska organizacija za varnost zračne plovbe (EUROCONTROL), Evropska konferenca civilnega letalstva (ECAC) in Evropska unija (EU). Vključevanje poteka s ciljem zagotavljanja visokega nivoja varnosti v letalstvu in izmenjave podatkov. Letalski strokovnjaki po posameznih delovnih področjih med seboj redno sodelujejo tako doma kakor tudi v tujini. Primer dobre prakse je vsakoletno večdnevno usposabljanje, ki ga izvaja vojaški letalski preiskovalni organ v RS na katerem lahko sodelujejo službe MO, MNZ, URSZR, MZI in Ministrstva za pravosodje, predstavniki posameznih podjetij, zavodov, ipd. ter v odvisnosti od načrta vaje tudi predstavniki drugih držav. V okviru medsebojnega sodelovanja si izmenjujejo podatke, informacije in primere dobrih praks. Letalski strokovnjaki redno sodelujejo tudi na vajah, ki jih pripravljajo pristojni organi drugih držav (zadnja taka vaja je bila na področju iskanja in reševanja zrakoplovov v Valbandonu pri Puli v Hrvaški v času od 28. do 29. novembra 2017).

Na področju VPNDN organizacije v drugih državah članicah v načrtovanje ukrepov niso vključene. Na področju VPNDN ima URSZR sicer sklenjene številne dvostranske sporazume o sodelovanju. V okviru dvostranskega sodelovanja med Slovenijo in Hrvaško obstaja krovna skupina za varstvo pred nesrečami, ki ima tudi svoje podskupine, ki se sestajajo najmanj enkrat letno. Sodelovanje poteka tudi s civilno zaščito Furlanije Julijske krajine, Avstrijo in Madžarsko. Meddržavno sodelovanje poteka tudi na lokalni ravni. Medsebojne dogovore o sodelovanju in pomoči na področju zaščite, reševanja in pomoči sklepajo tudi obmejne občine, zlasti to velja za občine ob meji s Hrvaško. Ta vsebina je sicer manj relevantna glede na obravnavano nesrečo.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.2.4 Drugi deležniki: 3,00.

3.2.5 Obveščanje in komuniciranje

Pri obvladovanju kompleksnih tveganj so potrebni učinkoviti informacijski in komunikacijski sistemi za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Subjekti na nacionalni ali podnacionalni ravni morajo zato zagotoviti, da se izvajajo pravila in postopki, ki omogočajo izmenjavo informacij in podatkov ter komunikacijo z različnimi deležniki.

Vprašanje 28: Ali so relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči), vključno z državljani, obveščeni o ključnih elementih načrtovanja obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je organiziran pretok informacij med različnimi javnimi in zasebnimi deležniki ter med različnimi upravnimi ravni, da se zadevnim deležnikom zagotovi, da so ustrezno obveščeni in da lahko prispevajo svoje znanje. Lahko se podrobno opiše tudi organizacijo komuniciranja z državljani o načrtovanju nekaterih ukrepov preventive in pripravljenosti ter morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delile.

Enotnega »državnega« informacijsko komunikacijskega sistema, prek katerega bi se lahko deležniki seznanjali z vsebino aktivnosti v zvezi z načrtovanjem, pa tudi izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost, ni. To pristojnost ločeno izvajajo posamezna ministrstva. Informacije o aktivnosti ministrstev na tem področju so praviloma objavljena na njihovih spletnih straneh. Relevantni deležniki se z njimi lahko seznanijo tudi v okviru priprave, usklajevanja in sprejemanja pomembnih aktov in dokumentov. Tudi vprašanje, v kolikšni meri je javnost obveščena z ukrepi in aktivnostmi, ki potekajo za zmanjševanje oziroma obvladovanje tveganja je relevantno.

Na področju letalstva so na spletnih straneh MZI javno objavljeni pomembni strateški dokumenti.

Na področju VPNDN javnost lahko sodeluje pri nastajanju ocen ogroženosti in načrtov zaščite in reševanja ob letalski nesreči, pa tudi pri nastajanju določenih pravnih aktov.

Medsebojno izmenjevanje informacij na nižjih ravneh se zagotavlja preko obdobjnih sej štabov civilne zaščite na vseh ravneh. Vanje so vključeni predstavniki vseh deležnikov, katerih aktivnosti so pomembne v fazi priprav na nesrečo in ob odzivu nanjo. Podobno velja tudi za načrtovanje, organiziranje in izvedbe vaj ZiR na vseh ravneh - tudi pri tem je nujno dobro sodelovanje in izmenjava informacij s strani vseh deležnikov. Pomembni so tudi tematski medresorski posveti, ki jih med drugim pripravlja tudi URSZR.

Medsebojno poznavanje pristojnosti, nalog in aktivnosti, tudi na področju načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, je mogoče le ob okrepljenem sodelovanju med ministrstvi. Izdelane ocene zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče v obdobju 2017

- 2018 bodo omogočale korak naprej pri medsebojnem spoznavanju in razumevanju nalog in pristojnosti ministrstev pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.2.5 Obveščanje in komuniciranje: 3,00.

Ocena ravni upravnih zmožnosti: 3,25 (3).

Tehnične zmožnosti

3.2.6 Oprema

V okviru ocenjevanja tehnične zmožnosti se oceni, ali je na voljo potrebna oprema za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Tovrstna oprema so lahko programska orodja za podporo procesa načrtovanja.

Vprašanje 29: Ali so na voljo oprema in orodja, ki so potrebni za podporo in/ali izvedbo načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali so na voljo oprema in orodje, in če da, kateri, ter ali obstajajo kakršne koli dodatne potrebe, neusklajenosti in/ali prekrivanja.

V Republiki Sloveniji imamo na voljo opremo in orodja, potrebna za podporo in/ali izvedbo načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Na področju letalstva je zagotovljena ustrezna računalniška in druga programska oprema ter orodje za podporo procesa načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost za letalsko nesrečo. Na razpolago so tudi zadostna finančna sredstva za usposabljanja, vaje ter nabavo osebne in varovalne opreme, kakor tudi ustrezna službena vozila ter pripadajoča oprema za izvedbo nadzorov in za odziv v primeru letalske nesreče.

Na področju sistema VPNDN se lahko glede na izbrane ukrepe za pripravljenost izpostavi tehnično opremo v centrih za obveščanje, radijski sistem ZARE in druge sisteme, ustrezno informacijsko-komunikacijsko infrastrukturo, sisteme javnega alarmiranja, sisteme tihega alarmiranja preko sprejemnikov osebne klica, namenske geografsko-informacijske sisteme in določene podatkovne baze. Z navedenimi sistemi je področje VPNDN relativno dobro pokrito.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.2.6 Oprema: 3,00.

Ocena ravni tehničnih zmožnosti: 3,00 (3).

Finančne zmožnosti

3.2.7 Financiranje

Financiranje zajema splošno opredelitev, oceno in rezervacijo sredstev, ki naj bi bila potrebna za izpolnitev morebitnih finančnih obveznosti v okviru obvladovanja tveganj za nesreče (financiranje ukrepov za preventivo in pripravljenost), ki izhajajo iz prednostne razvrstitve tveganj za nesreče. Po potrebi vključuje tudi sodelovanje deležnikov pri financiranju obvladovanja tveganj za nesreče.

Vprašanje 30: Ali se v okviru postopka načrtovanja ocenijo finančne potrebe za izvedbo ukrepov za preventivo in pripravljenost ter opredelijo možni viri financiranja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali obstaja metodologija za oceno finančnih potreb, kateri viri financiranja so opredeljeni ter ali je bila oziroma bo vložena vloga za financiranje s sredstvi Evropske unije.

Na področju letalstva se različni subjekti financirajo iz različnih virov. MZI se naprimer financira v okviru rednih proračunskih sredstev, CAA pa iz štirih različnih virov: iz proračuna Republike Slovenije, iz pristojbin in povračil stroškov, ki jih v skladu s tarifo vplačajo prosilci in imetniki certifikatov in drugih listin, ki jih izdaja agencija, iz povračil za izvedene certifikacijske postopke, druge izdane posamične pravne akte in izvedene naloge stalnega nadzora, ki jih agencija pogodbeno opravi za potrebe Evropske agencije za varnost v letalstvu ali druge pristojne letalske organe in od drugih dejavnosti.

Ko govorimo o virih financiranja na področju VPNDN, gre za vire v okviru rednih proračunskih sredstev, ki so namenjeni posameznim ministrstvom, pa tudi lokalnim skupnostim. Ta sredstva, zlasti na lokalni ravni, pogosto ne zadoščajo za izvajanje vseh aktivnosti. Ko pa govorimo o izvajanju ukrepov, ne gre le za redna proračunska sredstva, ampak predvsem ob večjih nesrečah, tudi za sredstva iz proračunskih rezerv, s katerimi se zagotavlja ustrezen odziv sistema VPNDN ter druge naloge. Ob morebitnem vključevanju javno-zasebnega partnerstva bi lahko del vira financiranja določenih aktivnosti (ne financiranje odziva, ampak financiranje »rednih« aktivnosti) zagotavljal tudi zasebni kapital.

Ob aktiviranju državnega načrta zaščite in reševanja ob letalski nesreči je mogoče na najbolj prizadetih območjih države zagotoviti gasilske in druge enote iz celotne Slovenije. Pri tem financiranje intervencije z aktiviranjem načrta v določenem deležu in za določene aktivnosti prevzame država.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 31: Ali se v okviru postopka načrtovanja upoštevajo prihodnji naložbeni načrti in morebitna vloga zasebnega financiranja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali postopek načrtovanja prispeva k opredelitvi prihodnjih naložbenih prioritet, in če da, kako, v kolikšni meri so v ta postopek vključene zasebne organizacije ter ali se spodbuja sodelovanje z zasebnim sektorjem za financiranje naložbenih prioritet.

Načrtovanje in izpopolnjevanje ukrepov za preventivo in pripravljenost bi morala biti v tesni povezavi s prihodnjimi naložbenimi načrti.

Na področju letalstva gre za kombinacijo proračunskih sredstev in sredstev privatnih subjektov (npr. letalski prevoznik), ki morajo biti za primere letalske nesreče ustrezno pripravljeni (npr. zavarovanje za škodo povzročeno tretji osebi v zraku ali na zemlji, zavarovanje potnikov, ipd.). MZI zasebnega financiranja načrtovanja ukrepov posebej ne predvideva.

Na področju VPNDN z vidika načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost vidnejše vloge zasebnega sektorja ni in to vprašanje za sistem VPNDN niti ni relevantno. Potencialno bi bila lahko nekoliko večja vloga zasebnega sektorja pri izvajanju določenih ukrepov. Vloga zasebnega financiranja bo v bodoče mogoča prek javno-zasebnega partnerstva pri razvoju sistema javnega alarmiranja, sistema tihega pozivanja prek sprejemnikov osebnega klica in pri t. i. e-call-u.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 32: Ali se v okviru postopka načrtovanja vnaprej opredelijo oziroma sprejmejo postopki ali načrti, s katerimi se zagotovi financiranje ukrepov za preventivo in pripravljenost, potrebnih za ublažitev ugotovljenega tveganja na nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se v postopku načrtovanja obravnavajo proračunska in pravna vprašanja, povezana s prožnim dodeljevanjem sredstev, ali se sprejmejo oziroma uvedejo konkretni postopki za omogočanje prožnosti ter ali tak pristop ovirajo pravne ali politične prepreke.

Financiranje letalstva, kamor sodi tudi financiranje ukrepov za preventivo in pripravljenost, se tako kot za druga področja državne uprave izvaja prek proračuna RS in načrtuje najmanj dve leti vnaprej.

Financiranje delovanja sistema VPNDN se na državni ravni zagotavlja prek proračuna RS, na nižjih ravneh pa iz proračunov lokalnih skupnosti. Navedeno pomeni, da se vnaprej tudi načrtuje določena finančna sredstva za izvajanje ukrepov za pripravljenost.

Načeloma je na državni ravni za te namene na razpolago dovolj proračunskih sredstev, saj gre večinoma za izvajanje rednih dejavnosti ministrstev in javnih služb oziroma za izvajanje ukrepov, katerih načrtovanje in izvajanje morata biti vnaprej finančno pokrita, da se lahko realizira.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.2.7 Financiranje: 3,00.

Ocena ravni finančnih zmožnosti: 3,00 (3).

Ocena zmožnosti načrtovanja ukrepov: 3,08 (3).

3.3 Izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost

To podpoglavje vsebuje vprašanja, ki se nanašajo na upravne, tehnične in finančne zmožnosti za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Upravne zmožnosti

3.3.1 Strategija/politika/metodologija

Subjekti na nacionalni ali podnacionalni ravni so razvili pristope za izvajanje ukrepov na področju preventive pred tveganji in pripravljenosti nanje. Ocenijo se pričakovani učinki načrtovanih ukrepov za preventivo in pripravljenost na ublažitev tveganja ter v skladu s tem prednostno razvrstijo in prilagodijo ukrepi.

Vprašanje 33: Ali je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost povezano z načrtovanjem obvladovanja tveganj za nesreče? Ali je del strategije ali politike in ali je bila opredeljena metodologija?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se pristop na nacionalni ali podnacionalni ravni, ki postopek načrtovanja povezuje z izvajanjem ukrepov, opišite, kako poteka izvajanje, kako se analizirajo posledični učinki na zmanjšanje in blaženje tveganj ter prilagajanje nanje ter kako se rezultati teh analiz tveganja ponovno vključijo v načrtovanje in ocene tveganj ob ustreznem upoštevanju skladnosti z morebitnimi obstoječimi ukrepi za preventivo in pripravljenost v okviru prilagajanja podnebnim spremembam.

Povezava med načrtovanjem in izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost je nujna na vseh področjih, tudi na področju letalstva in sistema VPNDN.

Upravljanje varnosti v civilnem letalstvu, kamor sodi tudi izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, je urejeno v Državnem programu upravljanja varnosti v civilnem letalstvu. V okviru tega programa je vzpostavljena varnostna politika in cilji varnosti letalskega prometa, upravljanje z varnostnimi tveganji ter zagotavljanje in promocija varnosti v letalstvu. Metodologija za upravljanje z varnostnimi tveganji je v programu določena in zajema naslednja področja: verjetnost varnostnega tveganja, resnost varnostnega tveganja, dopustnost varnostnega tveganja in upravljanje varnostnih tveganj.

Na področju sistema VPNDN je kot identificiran ukrep za preventivo in pripravljenost v okviru sistema VPNDN treba omeniti ažurirano in dopolnjeno Oceno ogroženosti Republike Slovenije zaradi nesreče zrakoplova, verzija 1.3 – december 2017.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 34: Ali so razvite metode za poročanje o škodi in človeških žrtvah ter ali se stroški škode ocenijo, dokumentirajo in hranijo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, katere metode so bile razvite za poročanje o škodi in človeških žrtvah, ali se ti podatki sporočijo deležnikom in državljanom, ali deležniki prispevajo k poročanju o škodi in/ali oceni stroškov, ali se podatki o škodi redno ali občasno dokumentirajo in hranijo, kakšno časovno obdobje je zajeto in ali so ta poročila na voljo javnosti.

Postopki in metode za ocenjevanje škode so razvite po posameznih ministrstvih za večino nesreč.

Upoštevati je treba, da med škodo spadajo tudi stroški intervencije in drugi intervencijski stroški, pri čemer pa mora biti iz podatkov razvidno, kolikšna je škoda zaradi same nesreče in kolikšni so stroški intervencij zaradi obravnavane nesreče.

Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami v 52. členu nalaga URSZR, da mora med drugim zbirati podatke za vse naravne in druge nesreče, kot so podatki o posledicah in škodi ter podatki o intervencijah sil za zaščito, reševanje in pomoč ob nesrečah. Prakse, ki bi pokazala kako se zbira podatke v primeru letalske nesreče v RS še nimamo.

Za poročanje o človeških žrtvah, ranjenih in podobno, ne glede na nesrečo, ni enotnega koncepta. Podatki se zbirajo na več mestih. Nekateri podatki se pridobijo tudi iz sistema SPIN URSZR, vir teh podatkov pa so večinoma poročila z intervencij zaščite, reševanja in pomoči. Največje težave predstavlja pridobivanje podatkov o poškodovanih in ljudeh, ki so umrli kasneje, zlasti, če zdravljenje traja dlje časa. Za zbiranje takšnih podatkov je sicer pristojno MNZ.

V Oceni tveganja za letalsko nesrečo, ki je obravnavala dokaj realne scenarije, so se podatki o stroški izdelali izključno na podlagi predhodnih ocen.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.1 Strategija/politika/metodologija: 3,00.

3.3.2 Koordinacija

Struktura za obvladovanje tveganja dodeljuje jasne odgovornosti vsem subjektom, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, da se preprečijo prekrivanja ali neskladja med odgovornostjo in zmogljivostjo.

Vprašanje 35: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, na kakšni podlagi so odgovornosti za postopek izvajanja razdeljene znotraj (državne/javne) uprave, ali so ustrezni postopki pisno dokumentirani (npr. v pravnih besedilih), ali obstajajo prekrivanja, dodatne potrebe in/ali neskladja, in če da, kako so ti obravnavani, ter ali je zajeta medsektorska razsežnost.

Odgovor na to vprašanje je načelno splošen in pozitiven ter se lahko navezuje na vsebino odgovorov na vprašanji št. 17 in 18.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Ocena ravni za 3.3.2 Koordinacija: 4,00.

3.3.3 Strokovno znanje

Uporabljajo se metodologije za kadrovske načrtovanje, da bi bili zagotovljeni optimalni kadrovske viri. Uporabljajo se orodja za ocenjevanje delovne uspešnosti osebja, ki vključujejo redno pregledovanje potreb na področju usposabljanja in razvoja.

Vprašanje 36: Ali porazdelitev odgovornosti med strokovnjaki, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustreza najnovejšim razmeram in ali so na voljo zadostna sredstva za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost na podlagi postopka načrtovanja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kateri subjekti (npr. oddelki, agencije) sodelujejo pri izvajanju ukrepov, kako se ti subjekti določijo/izberejo in katere kompetence osebja se upoštevajo pri porazdelitvi odgovornosti ter ali se šteje, da so kadrovske viri zadostni.

Sredstva zagotavlja državni proračun, njihov obseg pa je odvisen od več dejavnikov. Glede porazdelitve odgovornosti je odgovor na to vprašanje v znatni meri smiselno podan že v odgovoru na vprašanje št. 18. Razmejitev ukrepov za preventivo in pripravljenost je na področju letalstva in sistema VPNDN razvidna tudi iz razvidov, ki sta v prilogi te ocene.

V največji meri je v izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost glede na pristojnosti, ki izhajajo iz pravnih aktov, vpeto predvsem MZI. Nekatere ukrepe za pripravljenost izvaja tudi sistem VPNDN oziroma URSZR.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 37: Ali so strokovnjaki, ki so odgovorni za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo zadostne izkušnje?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, ali je za osebje, ki sodeluje pri izvajanju ukrepov, na voljo usposabljanje, in če da, kakšno, ter kako pogosto so te osebe že bile vključene v izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Opišite, kako je organizirano obveščanje osebja, ki sodeluje pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, o ciljih, prioritetah in postopkih.

Deloma je odgovor na to vprašanje že podan v odgovorih na vprašanja št. 21, 22 in 28.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.3 Strokovno znanje: 3,00.

3.3.4 Drugi deležniki

Zmožnost obvladovanja tveganj je vedno bolj odvisna od vključevanja različnih javnih in zasebnih deležnikov ter sodelovanja z njimi, kot so agencije za obvladovanje tveganj za nesreče, zdravstvene službe, gasilci, policija, operaterji na področju prevoza/električne energije/komunikacijskih omrežij, združenja prostovoljcev, državljani/prostovoljci, znanstveni strokovnjaki, oborožene sile ali organizacije v drugih državah članicah (čezmejno obvladovanje

tveganj). Za obravnavo novih tveganj je zato treba vzpostaviti mrežo za odziv, v okviru katere se lahko mobilizirajo vse potrebne zmogljivosti različnih deležnikov.

Vprašanje 38: Ali so relevantni deležniki (nosilec, sodelujoči organi, drugi sodelujoči) obveščeni o izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost ter ali pri tem sodelujejo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se pristop glede vključevanja javnih/zasebnih deležnikov ali upravljanja mreže deležnikov ter navedite vrste deležnikov, ki prispevajo k izvajanju ukrepov, in opišite morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Odgovor na to vprašanje je deloma podan že v odgovorih na vprašanji št. 21 in 25.

Na področju letalstva relevantni deležniki načrtujejo izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost in so tako prioriteto obveščeni o njihovem izvajanju.

Kar se tiče izvajanja ukrepov za pripravljenost v okviru sistema VPNDN, so v odvisnosti od ukrepa lahko vključeni tako URSZR, sile za zaščito, reševanje in pomoč (zlasti gasilci in gorski reševalci) in enote civilne zaščite (glede na Uredbo o opremljanju, organiziranju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč in enot Civilne zaščite) kot tudi npr. Slovenska vojska.

Pri izvajanju zaščite in reševanja se vključujejo pri določenih nesrečah tudi zasebna podjetja, koncesionarji, ipd., s katerimi imajo nosilci načrtovanja sklenjene pogodbe.

Kar se tiče državljanov, gre predvsem za sposobnost, da lahko ob nesreči uspešno izvajajo osebno in vzajemno zaščito. Pri letalski nesreči zaradi njene specifičnosti ta način izvajanja ukrepov ni mogoč.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Vprašanje 39: Ali je subjekt na nacionalni ali podnacionalni ravni vključen v izvajanje čezmejnih ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Navede se, kateri čezmejni ukrepi za preventivo in pripravljenost se izvajajo, kateri drugi deležniki sodelujejo pri teh ukrepih in ali so bile na podlagi skupnega izvajanja ukrepov oblikovane konkretne ureditve za nadaljnje sodelovanje (npr. memorandum o soglasju ali dogovori o ravni storitev) ter opišite morebitne izkušnje in spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Na področju letalstva se MZI iz razlogov varnega in tekočega odvijanja zračnega prometa, ki zajema tudi preventivo in pripravljenost, aktivno vključuje v univerzalne in regionalne mednarodne in druge organizacije, na način kot je bilo pojasnjeno v odgovoru na vprašanje št. 27.

Tudi na področju sistema VPNDN je načelni odgovor URSZR glede izvajanja določenih ukrepov vezan na odgovor na vprašanje št. 27 (npr. skupni projekti, izvajanje mednarodnih vaj na državni ravni, ipd., npr. s Hrvaško, Avstrijo in Italijo) - vendar v glavnem ne velja za področje letalskih nesreč. V primeru letalske nesreče na mejnem območju dveh držav bi na

področju sistema VPNDN skladno z bilateralnimi in drugimi sporazumi najverjetneje prišlo do dvostranskega sodelovanja. Takega primera še nimamo.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 40: Ali je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost s strani teh javnih in zasebnih deležnikov zadostne kakovosti, da se dosežejo pričakovani rezultati v smislu blažitve tveganja za nesrečo?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali so sklenjeni dogovori, s katerimi se spodbuja zadostna kakovost, kako ukrepi za preventivo in pripravljenost, ki jih izvajajo te organizacije, dejansko prispevajo k pričakovani ublažitvi tveganja, ter ali so bile pridobljene izkušnje, ki bi se lahko izmenjale.

Na področju letalstva neposredni ukrepi na podlagi katerih bi se popolnoma preprečilo letalske nesreče niso mogoči. Posredno pa se lahko vedno vpliva na izvajanje ukrepov za povečevanje letalske varnosti. Na podlagi obstoječih načrtov za izredne rezmere in usposabljanj (udeležbe na vajah) ugotavljamo, da so vsi deležniki dobro pripravljeni.

Ocena tveganja za letalsko nesrečo je s pripadajočimi scenariji in analizami tveganja, pokazala možne vplive in verjetnost teh dogodkov. Dejansko uspešnost in ustreznost načrtovanja in izvajanja identificiranih ukrepov za pripravljenost, s katerimi naj bi zmanjšali posledice obravnavane nesreče, se preveri na vajah.

Kar se tiče zasebnih deležnikov, se nekoliko večji delež v sistemu VPNDN, kot je bilo že odgovorjeno v odgovorih na vprašanji št. 25 in 30, šele načrtuje, zato odgovora ni mogoče podati.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.4 Drugi deležniki: 3,33.

3.3.5 Postopki

Obvladovanje tveganja mora vključevati razvoj vzpostavljenih postopkov za zagotovitev delovanja sistema za obvladovanje tveganj. V okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost je zato treba opredeliti postopke, ki prispevajo k zmanjšanju tveganja.

Vprašanje 41: Ali izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost zajema razvoj postopkov za zgodnje opozarjanje, aktiviranje, dispečerstvo, deaktiviranje ali spremljanje?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali so vzpostavljeni postopki, kako delujejo v praksi, ali so razviti standardni operativni postopki, in če da, za katere operacije, ter morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Na področju letalstva je postopek alarmiranja posebej določen v okviru sistema iskanja in reševanja zrakoplova - sistema SAR (npr. ko je zrakoplov pogrešan, ko je v nevarnosti oziroma, ko je prišlo do nesreče).

Sistem VPNDN zajema razvoj postopkov za zgodnje opozarjanje, aktiviranje, dispečerstvo, deaktiviranje ali spremljanje. Aktiviranje sil in sredstev ZRP in izvajanje dispečerstva ob nesrečah, delno tudi izvajanje zgodnjega opozarjanja (izvajanje obveščanja po načrtih zaščite in reševanja, izdajanje rednih in izrednih informativnih biltenov, objave v medijih in na spletu) se skladno s potrebami in vsebino načrtov zaščite in reševanja ter odločitvijo vodij intervencij in poveljnikov civilne zaščite izvaja v ReCO in CORS. Za delovanje ReCO in CORS ob posameznih nesrečah so bili razviti številni standardni operativni postopki - SOP - tudi za primer letalske nesreče. Delo v centrih za obveščanje je urejeno tudi s Pravilnikom o obveščanju in poročanju v sistemu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.5 Postopki: 3,00.

3.3.6 Obveščanje in komuniciranje

Pri obvladovanju kompleksnih tveganj za nesreče so potrebni učinkoviti informacijski in komunikacijski sistemi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Subjekti na nacionalni ali podnacionalni ravni morajo zato vseskozi med izvajanjem teh ukrepov zagotavljati, da se uporabljajo pravila in postopki, ki omogočajo izmenjavo informacij in podatkov ter komunikacijo z ustreznimi deležniki, vključno z državljanji.

Vprašanje 42: Ali so potrebne informacije na voljo in se redno izmenjujejo znotraj subjekta na nacionalni ali podnacionalni ravni?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako je organiziran pretok informacij med različnimi javnimi subjekti ter med različnimi upravnimi ravni, da se zadevnim službam zagotovi, da so ustrezno obveščene in da lahko prispevajo svoje znanje.

Na področju letalstva je postopek izmenjave potrebnih informacij jasno določen med vsemi subjekti, ki so udeleženi v letalski nesreči.

Na področju sistema VPNDN se URSZR zavzema za sodelovanje in medsebojno izmenjavo informacij, saj je medsebojno poznavanje pristojnosti in trenutnega dela na področju obvladovanja nesreč pomembno za kontinuiteto in napredek pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, pa tudi na drugih področjih dela, kjer je pomembno, da se deluje usklajeno oziroma povezovalno. Kot dober primer takega sodelovanja se lahko izpostavi delovanje Državnega koordinacijskega organa za ocene tveganj za nesreče in ocene obvladovanja tveganj za nesreče. Pretok informacij in sodelovanje med subjekti lahko na splošno ocenimo kot zadovoljiv.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 43: Ali se izvajajo komunikacijske strategije in ali se uporabljajo različna medijska orodja (vključno z družbenimi mediji) za učinkovito izmenjavo informacij z državljani, osveščanje in krepitev zaupanja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Podrobno se opiše, kako je organizirano obveščanje državljanov in komuniciranje z njimi pred izvedbo ukrepov, med njo in po njej ter opišite morebitna spoznanja, ki bi jih lahko delili.

Na področju letalstva se uporablja vse dostopne načine komunikacije (sredstva javnega obveščanja, svetovni splet, TV, ipd.). MZI ima za ta namen sprejete številne interne postopke kot npr. priprava tiskovne konference, sporočilo za javnost, ipd.

Ob letalskih nesrečah je pomembno vključevanje pristojnih oseb in strokovnjakov s področja letalstva, predstavnikov štabov civilne zaščite in vodij intervencij v medijih, zlasti med in neposredno po nesreči, saj jim javnost v določenih primerih zaupa bolj kot če bile določene informacije o nesreči podane na formalen način. Posledično je tudi njihovo pojavljanje v medijih ob nesrečah v zadnjem obdobju pogostejše.

Uporabljajo se tudi novi načini komuniciranja z javnostjo kot so facebook, twitter, tudi izdelave krajših filmov, ipd. URSZR se teh novih načinov komuniciranja z javnostjo že poslužuje, vendar ne posebej za področje letalske nesreče.

Kar se URSZR tiče je javnost redno seznanjena z informacijami o pomembnejših dogodkih in nesrečah na področju sistema VPNDN in o posredovanju teh informacij prek dnevnih in izrednih informativnih biltenov, ki vključujejo tudi objave na spletnih straneh in na teletekstu TV Slovenije.

OCENA RAVNI: MZI: 4, VPNDN: 4, SKUPNA OCENA: 4.

Ocena ravni za 3.3.6 Obveščanje in komuniciranje: 3,50.

Ocena ravni upravnih zmožnosti 3,30 (3).

Tehnične zmožnosti**3.3.7 Infrastruktura, vključno z IT**

V okviru tega dela ocene tehnične zmogljivosti se oceni, ali obstoječa infrastruktura, kot so ceste, stavbe, jezovi, železniške proge, mostovi, sateliti, podzemne cevi, kabli (komunikacije), bolnišnice, zaklonska, sistemi zgodnjega opozarjanja itd., ki se štejejo za pomembne za ublažitev ugotovljenih tveganj, izpolnjujejo določene standarde zanesljivosti, varnosti ali učinkovitosti.

Vprašanje 44: Ali se analizira stanje infrastrukture, ki je relevantna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se opredeli infrastruktura, ki je kritična v smislu ublažitve posameznih tveganj za nesreče, kako se oceni njeno stanje z vidika blažitve

tveganja za nesrečo, ali se vodi seznam relevantne infrastrukture, in če da, ali se redno pregleduje, ali so ugotovljene potrebe po naložbah ter ali se izvaja nacionalna politika v zvezi s kritično infrastrukturo.

Na področju letalstva se redno načrtuje, vzdržuje, obnavlja in dopolnjuje ustrezna letališka in druga infrastruktura potrebna za nemoteno izvajanje zračnega prometa. Ostalo infrastrukturo, ki ni neposredno v povezavi z letališko infrastrukturo in je izven letališč ter ni v pristojnosti subjektov s področja letalstva načrtujejo za to pristojni drugi organi. Temu primerno letalstvo tudi ne sledi izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost celotne infrastrukture.

Odgovor s področja sistema VPNDN na to vprašanje je delno oziroma smiselno že podan v odgovorih na vprašanji št. 24 in 29. Poleg tega gre pri izvajanju zaščite in reševanja tudi za vprašanje ustrezne opreme oziroma sredstev za ZRP (predvsem gasilcev).

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.7 Infrastruktura, vključno z IT: 3,00.

3.3.8 Oprema in zaloge

V okviru tega dela ocene tehnične zmogljivosti se oceni, ali oprema za preventivo in pripravljenost izpolnjuje standarde, ki se zahtevajo za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Vprašanje 45: Ali se vodi evidenca razpoložljive opreme, ki je potrebna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost? Ali se v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost opredelijo možne potrebe po opremi na podlagi obstoječe evidence?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali se vodi in posodablja evidenca razpoložljive opreme in njene uporabe. Opišite, ali se v postopku izvajanja ukrepov ugotavljajo potrebe po opremi za ustrezno blažitev tveganja za nesrečo, ki so obravnavana v postopku načrtovanja, in če da, katere so te potrebe, ali se vodi in analizira evidenca razpoložljive opreme, da bi se ugotovilo, ali omogoča ugotavljanje dodatnih potreb ali neskladij, ter kateri ukrepi se sprejmejo za zadovoljitev teh potreb.

Na področju letalstva se vodi evidenca razpoložljive opreme, ki je potrebna za odločanje v upravnih zadevah, stalni nadzor in nadzor nad izvajanjem letalskih predpisov ter prekrškovne postopke in preiskovanje letalskih nesreč in incidentov. Evidenca druge razpoložljive opreme potrebne za preventivo in pripravljenost se ne vodi.

Podatki o sodelujočih, o uporabljeni gasilski in drugi opremi in sredstvih na vajah so lahko podlaga za oceno potreb ob morebitnih letalskih neredah ne le količinsko, temveč tudi strukturno (katere enote, kakšna sredstva za zaščito in reševanje in v kakšnem obsegu). Iz tega izhaja tudi potreba in pomembnost ustreznih analiz po izvedenih vajah.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 46: Ali se med izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost ugotovijo tveganja dobavne verige in ali se sprejmejo ukrepi za zmanjšanje tveganja za motnje v oskrbi?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se morebitna ugotovljena tveganja dobavne verige ter kako se analizira vpliv teh tveganj, kateri ukrepi se po potrebi sprejmejo za zmanjšanje teh tveganj in ali se v ta namen sklenejo čezmejni dogovori ali sporazumi o sodelovanju.

Pri nabavi opreme in materiala za izvajanje aktivnosti, ki izhajajo iz vprašanja št. 45 je potrebno ravnati skladno s predpisi, ki urejajo javno naročanje, razen v primerih, ko interventni zakon določi drugače. Roki za dobavo materiala oziroma izvedbo aktivnosti so specifikirani v pogodbah oziroma naročilnicah.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: n. r., SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.8 Oprema in zaloge: 3,00.

3.3.9 Strokovno tehnično znanje

Strokovno tehnično znanje vključuje kompetence, ki so na voljo, in metodologije, ki so bile razvite za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Glede na to, da strokovno tehnično znanje ni opredmetena zmogljivost, se zahteva po temu znanju zagotavlja z dokumentiranjem ali izmenjavo izkušenj in učenjem.

Vprašanje 47: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, potrebno strokovno tehnično znanje, da lahko zagotovijo ustrezno izvajanje ukrepov, ter ali je poskrbljeno za ohranjanje in nadaljnji razvoj tega znanja?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se strokovno tehnično znanje, ki se uporablja in se šteje za potrebno pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ali se za izvajanje uporabljajo tehnična orodja, in če da, katera, ali je strokovnjakom na voljo usposabljanje, da se lahko nenehno izpopolnjujejo za uporabo tehničnih orodij, kako se znanje izmenjuje med osebami, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ter kako se spodbuja poklicni razvoj.

Vsi strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, imajo strokovno znanje za ustrezno izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Na področju letalstva strokovnjaki pridobivajo znanja in izkušnje v okviru osnovnih in obnovitvenih usposabljanj ter specifična znanja in izkušnje iz delovnega procesa na delovnem mestu.

Tudi na področju VPNDN se pridobiva določena znanja na način, določen v odgovorih na vprašanje št. 22. in deloma vprašanje št. 37.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 48: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno znanje o nabavnih in logističnih postopkih, ki

so potrebni za opravljanje njihovih nalog, in ali jim je bilo zagotovljeno ustrezno usposabljanje za uporabo teh postopkov?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se način in vrsto usposabljanja, ki se zagotavlja za vzpostavitev ali razvoj tega strokovnega znanja, pa tudi morebitne druge ukrepe, ki prispevajo k pridobivanju tega znanja.

Za pridobivanje ustreznih znanj in izkušenj je poleg usposabljanj posebnega pomena tudi povezovanje in sodelovanje posameznih strokovnjakov in služb v okviru organov in organizacij, ki se ukvarjajo z nabavnimi, logističnimi in drugimi postopki.

MZI ima posebno službo, ki se ukvarja izključno z javnim naročanjem in usmerja delo strokovnjakov na tem področju. MZI ima, v kolikor je to potrebno, na razpolago tudi pravno službo. Posamezni strokovnjaki MZI se redno udeležujejo izobraževanj o postopkih javnega naročanja.

Tudi MORS in URSZR imata posebne službe, ki so usposobljene za vodenje, nabavo in logistične postopke. Delni odgovori so podani z odgovori na vprašanja št. 22, 37 in 47.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 49: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno znanje za načrtovanje življenjskega cikla in zmogljivosti za takojšen odziv, in ali se te metodologije uporabijo za pregled delovanja opreme in sistemov ter za povečanje zmogljivosti v nujnih primerih?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali se te metode uporabljajo pri ukrepih za preventivo in pripravljenost, ali se za vzpostavitev ali razvoj tega strokovnega znanja izvajajo usposabljanja, in če da, katera, pa tudi morebitne druge ukrepe, ki prispevajo k pridobivanju tega znanja.

Na podlagi tega vprašanja vidimo, na kako širok spekter področij lahko vpliva velika in kompleksna nesreča. Na vprašanje je delno odgovorjeno že v odgovorih na vprašanja št. 22 in 37.

V letalstvu in sistemu VPNDN si npr. prizadevamo za stalno zagotavljanje in nadomeščanje porabljenih, okvarjenih ali iztrošenih materialnih in drugih sredstev, tako v okviru ustvarjanja ustreznih pogojev za delovanje na upravno-administrativnem področju, kakor tudi na področju odziva - zagotavljanja ustreznih sredstev za ZRP.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.9 Strokovno tehnično znanje: 3,00.

Ocena ravni tehničnih zmožnosti: 3,00 (3).

Finančne zmožnosti

3.3.10 Financiranje

V okviru te zahteve se oceni, ali sta zagotovljeni razpoložljivost in hitra dostopnost finančnih sredstev za financiranje verjetnih izrednih razmer, ki so bile ugotovljene v okviru ocene tveganja za posamezno nesrečo in načrtovanja.

Vprašanje 50: Ali so pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ki so potrebni za zmanjšanje ali ublažitev ugotovljenega tveganja za nesrečo oziroma za prilagoditev nanje, opredeljeni oziroma določeni proračun, pravna podlaga in postopki, da se omogoči vnaprejšnje načrtovanje za prožno dodeljevanje sredstev?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, kako se v postopku izvajanja obravnavajo proračunska in pravna vprašanja, povezana s prožnim dodeljevanjem sredstev, ali se sprejmejo oziroma uvedejo konkretni ukrepi za omogočanje prožnosti ter ali tak pristop ovirajo neskladja, dodatne potrebe ali pravne oziroma politične prepreke.

Urejeno financiranje je zelo pomembna podlaga za nemoteno izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Odgovor se deloma lahko naveže na vsebino odgovora na vprašanje št. 32. Proračunska sredstva na ravni države za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost obstajajo, tako iz rednih sredstev kot iz proračunske rezerve. Ministrstva, pristojni organi ter v manjšem delu tudi občine so proračunski uporabnik. Nekateri ukrepi se delno financirajo tudi na lokalni ravni.

MZI finančnih sredstev za velike letalske nesreče na posebnih proračunskih postavkah vnaprej ne predvideva.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Vprašanje 51: Ali se v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost pripravijo sporazumi z deležniki o delitvi stroškov?

Pojasnilo iz predmetne smernice Evropske komisije: Opiše se, ali obstajajo načrti v zvezi z delitvijo finančnega bremena; navedite, ali se je država članica obrnila na deležnike, in če da, na katere, ter ali se pripravljajo oziroma so že bili sklenjeni sporazumi za kritje teh stroškov.

Odgovor na to vprašanje je delno podan že v odgovoru na vprašanje št. 50. Gre torej za ustrezna razmerja višine finančnih sredstev v državnem proračunu za proračunske porabnike. Pri tem je posebej pomembno načrtovanje in rezervacija sredstev za izvajanje ustreznih ukrepov za preventivo in pripravljenost tudi na nižjih ravneh, zlasti na ravni lokalnih skupnosti. MZI posebnih sporazumov z deležniki o delitvi stroškov vnaprej ne pripravlja.

Ob vajah, ob nesreči in tudi v mirnodobnem času, ko se ukrepi za preventivo in pripravljenost načrtujejo, izvajajo in izpopolnjujejo, vsak krije svoje stroške izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost.

Ob letalski nesreči, ko je aktiviran državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova, lahko stroške intervencij (izvajanja zaščite in reševanja) delno krije država.

OCENA RAVNI: MZI: 3, VPNDN: 3, SKUPNA OCENA: 3.

Ocena ravni za 3.3.10 Financiranje izvajanja ukrepov: 3,00.

Ocena ravni finančnih zmožnosti: 3,00 (3).

Ocena zmožnosti izvajanja ukrepov: 3,10 (3).

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo: 3,16 (3).

4 POVZETEK OCENE

Povzetek ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo je pripravljen skladno s petim poglavjem smernic Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče. V tabelaričnem delu v poglavju 4.2 vsebuje kratke povzetke odgovorov iz prejšnjega poglavja, večji poduarek pa je na številčnih ocenah (vrednostih in stopnjah zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo).

4.1 Pristop oblikovanja ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo na različnih vsebinskih ravneh

V povzetku so v preglednici 5 v naslednjem poglavju (4.2) povzete ocene ravni vseh posameznih vprašanj. Poleg ocen ravni vsak odgovor v stolpcu »Opombe« vsebuje tudi strnjen povzetek in po potrebi tudi utemeljitev za izbiro ravni. Vpisna preglednica vsebinsko izhaja iz smernic Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče.

Poleg tega so bile v tej preglednici ugotavljane oziroma na spodaj opisan način opredeljene tudi ocene ravni na nadaljnjih, višjih nivojih oziroma vsebinskih sklopih: na četrtem nivoju (npr. za posamezna področja kot so okvir, koordinacija, oprema, strokovno znanje, drugi deležniki itd.), na tretjem nivoju (npr. za posamezne vrste zmožnosti - upravne, tehnične, finančne), na drugem nivoju (za področje ocene tveganja za posamezno nesrečo, za načrtovanje ukrepov, za izvajanje ukrepov) ter na prvem oziroma končnem nivoju - za nesrečo kot celoto.

Postopek ocenjevanja po posameznih vsebinskih sklopih oziroma na vseh nivojih je v preglednici 5 v poglavju 4.2, na katero se nanašajo tudi vse nadaljnje razlage, bil izveden na naslednji način:

1. Posamezno vprašanje in ocena ravni za obravnavano vprašanje (1-51), ki je zapisana ob koncu vsakega odgovora v poglavju 3 in vpisana v preglednico 5 v poglavju 4.2, predstavljata najnižji, 5. nivo. Možne so ocene od 1 do 4, vedno v celem številu, v določenih primerih tudi n. r. Na vprašanja v tej oceni so večinoma odgovarjala dva organa, ki sta pripravila svoj del posameznega odgovora (tako pisno kot številčno oceno ravni), vezanega na delovno področje in pristojnost organa. Ocena ravni posameznega odgovora je bila v takem primeru izračunana tako, da so bile seštete parcialne ocene obeh organov in dobljena vsota deljena s številom organov, ki so na konkretno vprašanje odgovarjali. Tako dobljeno število ni vedno celo število, v tem primeru se je za končno oceno ravni posameznega odgovora upošteval preračun iz preglednice 4.
2. Če je v četrtem nivoju le eno vprašanje, je ocena (vrednost) ravni za ta nivo v bistvu enaka oceni za to vprašanje (tak primer je npr. pri nivoju 3.1.1, kjer je v okviru Okvira le eno vprašanje, podobno je npr. tudi pri vprašanju 7 in ravni 3.1.4, itd.), le da je v tem primeru ocena (vrednost) zapisana kot decimalno število. Če je vprašanj v okviru četrtega nivoja več, je ocena za ta nivo izračunana tako, da so bile seštete ocene vseh posameznih vprašanj in vrednost deljena s številom vprašanj v tem nivoju. Tak primer je npr. pri nivoju 3.1.2, kjer so tri vprašanja. Vprašanj, na katera se zaradi nerelevanosti ne pripravi odgovor (n. r.), ali odgovor iz kakršnih koli vzrokov ni bil pripravljen, se pri tem ne upošteva.
3. Vrednost ravni na tretjem nivoju (npr. upravnih zmožnosti v vrstici 2) je izračunana tako, da so bile seštete vrednosti vseh vsebin na četrtem nivoju (npr. v primeru upravnih zmogljivosti pri oceni tveganja za posamezno nesrečo je to seštevek vrednosti ravni 3.1.1,

3.1.2, 3.1.3, 3.1.4 in 3.1.5). Dobljena vrednost je bila nato deljena s številom ravni (v konkretnem primeru 5, oziroma z manj, če bi se zgodilo, da na tretjem nivoju morda ne bi imeli relevantnega odgovora oziroma bi bil odgovor n. r.). Tako dobljena vrednost je zapisana kot decimalno število. Dobljena vrednost je na način, opredeljen v preglednici 4, izražena tudi s celim številom kot stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo.

4. Vrednost ravni na drugem nivoju – na nivoju ocene tveganja za posamezno nesrečo, na področju načrtovanja ukrepov in na področju izvajanja ukrepov je izračunana tako, da so bile dobljene (decimalne) vrednosti za ocene tveganja za posamezno nesrečo, na področju načrtovanja ukrepov in na področju izvajanja ukrepov, torej vrednosti tretjega nivoja, seštete in deljene s tri. Dobljena vrednost je zapisana kot decimalno število, obenem pa je na način, opredeljen v preglednici 4, izražena tudi s celim številom kot stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo na področju ocenjevanja tveganja za nesrečo, načrtovanju ukrepov za preuenitvo in pripravljenost ter izvajanju ukrepov za preuenitvo in pripravljenost.
5. Skupna ocena (vrednost in stopnja) zmožnosti za obvladovanje tveganja za posamezno nesrečo (prvi nivo) (vrstica 124 v preglednici 5) je bila izračunana tako, da je bila sešteta vrednost, povezana z oceno tveganja za posamezno nesrečo (vrstica 39 v preglednici 5), vrednost za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost (vrstica 77 v preglednici 5) in vrednost za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost (vrstica 123 v preglednici 5) ter seštevek deljen s tri. Dobljena vrednost, ki je decimalno število, predstavlja končno vrednost zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo. Dobljena vrednost je bila prek opredeljenih rangov v preglednici 4 pretvorjena še v skupno – končno stopnjo zmožnosti obvladovanja tveganja za nesrečo.

Vse te izračunane ocene (na četrtem nivoju vrednosti ravni, na višjih nivojih pa vrednosti in stopnje) se bile nato naknadno vpisane še pod posamezne vsebinske sklope vprašanj v prejšnjem poglavju 3.

Preglednica 4: Ugotavljanje vrednosti in stopenj zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo na posameznih vsebinskih sklopih

Skupna vrednost ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo	Barvna lestvica in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo	Stanje zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo	Razlaga stanja zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo
do 1,50	1	Dejavnosti se večinoma še niso pričele (zmožnosti večinoma niso ugotovljene)	Tveganja za nesrečo se ne obvladuje ali le v manjši meri, vplivi in/ali verjetnosti nesreče se ob takšnem trendu dolgoročno lahko povečujejo

Skupna vrednost ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo	Barvna lestvica in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo	Stanje zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo	Razlaga stanja zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo
1,51 – 2,50	2	Zmožnosti so večinoma ugotovljene - dosežen je bil začetni napredek	Tveganje za nesrečo se delno ali večinoma obvladuje, ni verjetno zmanjšanje vplivov in/ali verjetnosti nesreče v zadanem obdobju
2,51 – 3,50	3	Zmožnosti so bile večinoma razvite na ključnih področjih	Tveganje za nesrečo se obvladuje, obstaja verjetnost zmanjšanja vplivov na večini področij in/ali verjetnosti nesreče v zadanem obdobju
3,51 – 4,00	4	Zmožnosti so večinoma integrirane in se izboljšujejo	Tveganje za nesrečo se v celoti obvladuje, obstaja velika verjetnost zmanjšanja vplivov in/ali verjetnosti nesreče na raven sprejemljivega tveganja za nesrečo v zadanem obdobju

Višja končna vrednost in stopnja predstavljata boljši rezultat. Ocena oziroma vrednost 3,51 ali več pomeni (kar predstavlja najvišjo stopnjo 4), da smo kot država - skupnost sposobni zaznavno zmanjševati vplive in/ali verjetnost obravnavanega tveganja za nesrečo in tudi, da obstaja velika verjetnost, da bi z ustreznim načrtovanjem in izvajanjem identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost v zadanem obdobju (npr. pri letalski nesreči je to obdobje do leta 2025) vplive in/ali verjetnost obravnavne nesreče uspeli znižati do opredeljenega sprejemljivega tveganja za obravnavano nesrečo. Vrednosti rumenega polja (med 2,51 in 3,50), ki se uvrstijo v stopnjo 3, predstavljajo še sprejemljivo raven zmožnosti obvladovanja tveganja za obravnavano nesrečo in pomenijo, da je tveganje za obravnavano nesrečo obvladljivo in da je mogoče upravičeno pričakovati, da bi se glede na ugotovljeno stanje ukrepov za preventivo in pripravljenost velikosti vplivov in/ali verjetnosti lahko nekoliko znižale.

Vrednosti v oranžnem polju (od 1,51 do 2,50 - stopnja 2) ali celo v rdečem polju (do 1,50 - stopnja 1) so nižje vrednosti, katerih ni zaželeno ugotoviti. Takšne vrednosti pomenijo, da se tveganje za nesrečo delno ali v veliki meri ne obvladuje oziroma, zlasti pri vrednostih, ki bi se uvrstile v rdeče polje, da nekatere aktivnosti, s katerimi bi lahko zmanjševali vplive in/ali verjetnost tveganja pri obravnavani nesreči, niso niti identificirane niti le-te ne potekajo ali pa v neustreznem - premajhnem obsegu.

4.2 Povzetek ocene

Tabelarični povzetek, ki je vsebinsko praktično skoraj v celoti prevzet iz smernic Evropske komisije o zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, predstavlja jedro tega poglavja. V preglednici so predstavljena vsa vprašanja, dodane ocene ravni zanje, opombe - kratki povzetki odgovorov in/ali utemeljitev izbire ravni, poleg tega pa še izračuni zmožnosti obvladovanja tveganja za obravnavano nesrečo na višjih nivojih, vse do končne vrednosti in stopnje zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo.

Preglednica 5: Povzetek ocene zmožnosti za obvladovanje tveganja za letalsko nesrečo

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
1	OCENA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO		
2	UPRAVNE ZMOŽNOSTI		
3	3.1.1 Okvir		
	Vprašanje 1: Ali je ocena tveganja za posamezno nesrečo umeščena v splošni okvir?	4	Okvir je določen in uveljavljen z Uredbo o izvajanju sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite.
4	Ocena ravni za 3.1.1	4,00	
5	3.1.2 Koordinacija		
6	Vprašanje 2: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri izdelavi ocene tveganja za posamezno nesrečo, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?	4	Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite med drugim jasno določa, vrste ocen tveganja za posamezne nesreče, vrste ocen zmožnosti obvladovanja tveganj, pristojne organe in njihove naloge, podlage za izdelavo ocen tveganja, pripravo načrta za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo z nalogami in roki za izdelavo, podrobnejšo in dodatno vsebino ocen tveganja, ipd.
7	Vprašanje 3: Ali so odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo dodeljene subjektom, ki so za to najbolj pristojni?	4	Izhajajoč iz okvira so odgovornosti za izdelavo posameznih ocen tveganja za posamezne nesreče porazdeljene ustrezno. Ocena tveganja za letalsko nesrečo je

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
			dodeljena MZI, katero področje letalstva tudi dejansko pokriva.
8	Vprašanje 4: Ali je bila v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena medsektorska razsežnost tveganja?	3	Letalska nesreča je kompleksna nesreča z širokim naborom učinkov, kar se je upoštevalo tudi pri pripravi scenarijev in analiz tveganja.
9	Ocena ravni za 3.1.2	3,67	
10	3.1.3 Strokovno znanje		
11	Vprašanje 5: Ali se porazdelitev odgovornosti za oceno tveganja za posamezno nesrečo redno pregleduje?	3	Odgovornosti drugih organov in sodelujočih so bile pri izdelavi Ocene tveganja za letalsko nesrečo preverjene in smiselno upoštevane (MDDSZ, MKGP, MO, KZPS, JA-RA, VO-KA, ipd.)
12	Vprašanje 6: Ali so strokovnjaki, ki so zadolženi za oceno tveganja za posamezno nesrečo, ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo ustrezne izkušnje pri izdelavi ocen tveganj za nesreče?	3	Strokovnjaki oziroma posamezniki, vključeni v izdelavo Ocene tveganja za letalsko nesrečo imajo zadostne in ustrezne izkušnje, so strokovno usposobljeni, bili pa so tudi v zadostni meri obveščani in informirani o vseh potrebnih vidikih in vprašanjih s tem v zvezi. Glede na to, da so se ocene tveganj za posamezne nesreče v RS izdelovale prvič je bila sprotna izmenjava znanj in izkušenj izdelovalcev izredno dobrodošla.
13	Ocena ravni za 3.1.3	3,00	
14	3.1.4 Drugi deležniki		
15	Vprašanje 7: Ali so v postopek ocenjevanja tveganja za posamezno nesrečo vključeni relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči)?	3	V izdelavo Ocene tveganja za letalsko nesrečo so bili vključeni relevantni deležniki (MDDSZ, MKGP, MO, KZPS, JA-RA, VO-KA, ipd.)
16	Ocena ravni za 3.1.4	3,00	
17	3.1.5 Obveščanje in komuniciranje		
18	Vprašanje 8: Ali je na voljo potrebna upravna zmogljivost za obveščanje javnosti o rezultatih	3	Relevantna javnost je imela možnost sodelovati pri nastajanju Ocene tveganja za letalsko nesrečo skladno s

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	ocene tveganja za posamezno nesrečo?		pravno podlago za njeno izdelavo. Ocena tveganja za letalsko nesrečo je javna in javno objavljena na spletni strani MZI.
19	Vprašanje 9: Ali je na voljo potrebna upravna zmogljivost za interno obveščanje o rezultatih ocene tveganja za posamezno nesrečo, vključno s scenariji tveganja, pridobljenimi spoznanji, ipd.?	4	Ocena tveganja za letalsko nesrečo je javna in javno objavljena na spletni strani MZI. Sledljivost navedenih podatkov in ugotovitev je razvidna iz navedbe vira, scenarija tveganja, ipd.).
20	Vprašanje 10: Ali so rezultati ocen tveganja za posamezno nesrečo vključeni v strategijo obveščanja o tveganjih?	3	Strategija obveščanja in rezultati Ocene tveganja za letalsko nesrečo niso nujno povezani. Neporedno ugotavljanje nevarnosti pojavljanja letalske nesreče in opozarjanje je v pristojnosti MZI.
21	Ocena ravni za 3.1.5	3,33	
22	OCENA RAVNI UPRAVNIH ZMOŽNOSTI	3,40 (3)	
23	TEHNIČNE ZMOŽNOSTI		
24	3.1.6 Metodologija		
25	Vprašanje 11: Ali je metodologijo za ocene tveganja za posamezne nesreče razvil subjekt na nacionalni ali na podnacionalni ravni? Ali je ta metodologija določena ali objavljena? Kateri so njeni ključni elementi?	4	Vsebina ocen tveganja za posamezne nesreče je, ob upoštevanju predmetne smernice Evropske komisije, predpisana z Uredbo o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite, ki jo je sprejela Vlada RS. Metode in tehnike za izdelavo konkretne ocene tveganja za posamezno nesrečo izbere nosilec. Ocene se pregledujejo in dopolnjujejo skladno z Uredbo o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite.
26	Vprašanje 12: Ali je bila v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena čezmejna razsežnost?	n. r.	Scenariji tveganja niso predvidevali in upoštevali morebitnih čezmejnih razsežnosti.

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
27	Vprašanje 13: Ali je v oceno tveganja za posamezno nesrečo vključena (kritična) infrastruktura?	3	V oceno tveganja je bila vključena določena infrastruktura državnega pomena. Kritična infrastruktura državnega pomena definirana kot zmogljivosti in storitve, ki so ključnega pomena za državo in bi prekinitve njihovega delovanja ali njihovo uničenje pomembno vplivalo in imelo resne posledice na nacionalno varnost, gospodarstvo, ključne družbene funkcije, zdravje, varnost in zaščito ter družbeno blaginjo, v Oceni tveganja za letalsko nesrečo ni bila zajeta.
28	Ocena ravni za 3.1.6	3,50	
29	3.1.7 Informacijska in komunikacijska tehnologija		
30	Vprašanje 14: Ali je za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo ustrezna infrastruktura IKT?	3	Za izdelavo ocene tveganja za letalsko nesrečo so bili osnovni pogoji s področja IKT zagotovljeni.
31	Vprašanje 15: Ali so za izdelavo ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo ustrezne informacije in podatki (vključno z zgodovinskimi podatki)?	4	Vse najpomembnejše informacije in podatki potrebni za izdelavo Ocene tveganja za letalsko nesrečo so bili javno dosegljivi oziroma dosegljivi na posebnih straneh Mednarodne organizacije civilnega letalstva. Zaradi časovne odmaknjenosti so bili slabše dosegljivi izključno podatki zadnje večje letalske nesreče v Sloveniji iz leta 1966.
32	Ocena ravni za 3.1.7	3,50	
33	OCENA RAVNI TEHNIČNIH ZMOŽNOSTI	3,50 (3)	
34	FINANČNE ZMOŽNOSTI		
35	3.1.8 Financiranje		
36	Vprašanje 16: Ali je na voljo ustrezna finančna zmogljivost za dejavnosti, povezane z izdelavo in	3	Za izdelavo Ocene tveganja za letalsko nesrečo niso bila namenjena kakršnakoli dodatna

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	posodobitvami ocene tveganja za posamezno nesrečo?		finančna sredstva. Ne glede na to je bila v okviru možnosti ocena izdelana korektno in kompleksno.
37	Ocena ravni za 3.1.8	3,00	
38	OCENA RAVNI FINANČNIH ZMOŽNOSTI	3,00 (3)	
39	OCENA ZMOŽNOSTI ZA OCENO TVEGANJA	3.30 (3)	
40	NACRTOVANJE UKREPOV ZA PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST		
41	UPRAVNE ZMOŽNOSTI		
42	3.2.1. Koordinacija		
43	Vprašanje 17: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?	4	Naloge in pristojnosti subjektov so jasno določene z Zakonom o Vladi Republike Slovenije in z resornimi predpisi ter drugimi akti.
44	Vprašanje 18: Ali so odgovornosti za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost v zvezi s posameznim tveganjem za nesrečo jasno dodeljene in ali se redno preverjajo?	4	Naloge in pristojnosti subjektov so jasno določene z Zakonom o Vladi Republike Slovenije in z resornimi predpisi ter drugimi akti. Pravne podlage se po potrebi spreminjajo glede na nove okoliščine in potrebe.
45	Ocena ravni za 3.2.1	4,00	
46	3.2.2 Strokovno znanje		
47	Vprašanje 19: Ali je za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost na podlagi rezultatov ocene tveganja za posamezno nesrečo na voljo dovolj strokovnjakov?	3	Za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost je na voljo dovolj strokovnjakov. Ti strokovnjaki se ukvarjajo tudi z drugimi deli in nalogami v okviru svojih delovnih mest.
48	Vprašanje 20: Ali je na voljo učinkovito usposabljanje za strokovnjake na različnih ravneh, ki so odgovorni za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?	3	Strokovnjaki se lahko udeležujejo različnih vrst usposabljanj. Načrt usposabljanj se pripravlja po posameznih NOE konec tekočega za prihodnje leto. V izrednih primerih se lahko strokovnjaki na podlagi dodatne obrazložitve

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
			udeležijo tudi usposabljanj, ki niso v načrtu.
49	Vprašanje 21: Ali so strokovnjaki, ki sodelujejo pri načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, obveščeni o splošnih ciljih politike/prioritetah v zvezi z obvladovanjem tveganj za nesreče?	3	Vsi vpleteni so načeloma seznanjeni o splošnih ciljih in prioritetah, nekateri pri oblikovanju teh ciljev in prioritet tudi sodelujejo.
50	Vprašanje 22: Ali je vzpostavljen postopek za zagotovitev, da se bo znanje strokovnjakov, zadolženih za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ohranilo in nadalje razvijalo?	3	Znanje strokovnjakov se lahko ohranja z ustreznim usposabljanjem, medsebojnim sodelovanjem in udeležbo na vajah. Na predmetnem področju je pomembna tudi strokovna izmenjava informacij med udeleženiimi v procesu načrtovanja in obvladovanja tveganj za nesreče.
51	Ocena ravni za 3.2.2	3,00	
52	3.2.3 Metodologija		
53	Vprašanje 23: Ali so različni pristojni subjekti razvili metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganj za nesreče? Kateri so ključni elementi teh metodologij?	n. r.	Metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo ne obstajajo.
54	Vprašanje 24: Ali metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganj za nesreče vključujejo opredelitev infrastrukture, ki je pomembna za ublažitev opredeljenih tveganj?	n. r.	Metodologije za načrtovanje obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo ne obstajajo. Infrastruktura, ki je predmet tveganja za letalsko nesrečo je opredeljena izključno v Oceni tveganja za letalsko nesrečo iz leta 2015.
55	Ocena ravni za 3.2.3	n. r.	
56	3.2.4 Drugi deležniki		
57	Vprašanje 25: Ali so relevantni javni in zasebni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči) obveščeni o postopku načrtovanja in vključeni vanj?	3	Določeni javni in zasebni deležniki so vključeni. Njihovo angažiranje je vezano predvsem na iskanje pogošanega zrakoplova in odpravo škode.

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
58	Vprašanje 26: Ali se o ugotovitvah tveganja v oceni tveganja za posamezno nesrečo obvesti javnost ali zasebna podjetja, in če da, kako je zagotovljeno spodbujanje javnosti in teh podjetij k načrtovanju ukrepov za preventivo in pripravljenost?	3	Ocena tveganja za letalsko nesrečo je javna in objavljena na spletnih straneh MZI. Javnost se v prvi fazi vedno spodbuja k izvajanju osebne in vzajemne zaščite.
59	Vprašanje 27: Ali so subjekti na nacionalni ali podnacionalni ravni vključeni v čezmejno načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?	3	Subjekti s področja letalstva so aktivno vključeni v delo mednarodnih in drugih organizacij (npr. ICAO, EUROCONTROL, ECAC, EU). Letalski strokovnjaki po posameznih delovnih področjih med seboj redno sodelujejo tako doma kakor tudi v tujini (npr. na vajah, ki jih pripravljajo pristojni organi drugih držav).
60	Ocena ravni za 3.2.4	3,00	
61	3.2.5 Obveščanje in komuniciranje		
62	Vprašanje 28: Ali so relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči), vključno z državljani, obveščeni o ključnih elementih načrtovanja obvladovanja tveganja za posamezno nesrečo?	3	Relevantni deležniki so večinoma ustrezno obveščeni o ključnih elementih načrtovanja. Tudi državljani so o nekaterih vsebinah redno obveščeni in lahko sodelujejo pri njihovem nastajanju. Glavni strateški dokumenti so javni in javno objavljeni.
63	Ocena ravni za 3.2.5	3,00	
64	OCENA RAVNI UPRAVNIH ZMOŽNOSTI	3,25 (3)	
65	TEHNIČNE ZMOŽNOSTI		
66	3.2.6 Oprema		
67	Vprašanje 29: Ali so na voljo oprema in orodja, ki so potrebna za podporo in/ali izvedbo načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost?	3	Na področju letalstva je zagotovljena ustrezna računalniška in druga programska oprema ter orodje za podporo procesa načrtovanja ukrepov, zadostna finančna sredstva za usposabljanja, vaje ter nabavo osebne in varovalne

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
			opreme, kakor tudi ustrezna službena vozila ter pripadajoča oprema za izvedbo nadzorov in za odziv v primeru letalske nesreče.
68	Ocena ravni 3.2.6	3,00	
69	OCENA RAVNI TEHNIČNIH ZMOŽNOSTI	3,00 (3)	
70	FINANČNE ZMOŽNOSTI		
71	3.2.7. Financiranje		
72	Vprašanje 30: Ali se v okviru postopka načrtovanja ocenijo finančne potrebe za izvedbo ukrepov za preventivo in pripravljenost ter opredelijo možni viri financiranja?	3	Načrtovanje in izvajajne ukrepov sta med seboj povezana. Za ustrezno izvajanje nalog je treba načrtovati tudi zadostna finančna sredstva in vire.
73	Vprašanje 31: Ali se v okviru postopka načrtovanja upoštevajo prihodnji naložbeni načrti in morebitna vloga zasebnega financiranja?	3	Na področju letalstva gre za kombinacijo proračunskih sredstev in sredstev privatnih subjektov (npr. letalski prevoznik), ki morajo biti za primere letalske nesreče ustrezno pripravljeni (npr. zavarovanje za škodo povzročeno tretji osebi v zraku ali na zemlji, zavarovanje potnikov, ipd.). MZI zasebnega financiranja načrtovanja ukrepov posebej ne predvideva.
74	Vprašanje 32: Ali se v okviru postopka načrtovanja vnaprej opredelijo oziroma sprejmejo postopki ali načrti, s katerimi se zagotovi financiranje ukrepov za preventivo in pripravljenost, potrebnih za ublažitev ugotovljenega tveganja na nesrečo?	3	Financiranje ukrepov za preventivo in pripravljenost na področju letalstva se tako kot za druga področja državne uprave izvaja prek proračuna RS in planira najmanj dve leti vnaprej.
75	Ocena ravni za 3.2.7	3,00	
76	OCENA RAVNI FINANČNIH ZMOŽNOSTI	3,00 (3)	
77	OCENA ZMOŽNOSTI NAČRTOVANJA UKREPOV ZA	3,08 (3)	

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST		
78	IZVAJANJE UKREPOV ZA PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST		
79	UPRAVNE ZMOŽNOSTI		
80	3.3.1 Strategija/politika/metodologija		
81	Vprašanje 33: Ali je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost povezano z načrtovanjem obvladovanja tveganj za nesreče? Ali je del strategije ali politike in ali je bila opredeljena metodologija?	3	Načrtovanje in izvajanje ukrepov morata biti povezana na vseh področjih, tudi na področju letalstva in sistema VPNDN. Rezultati ocen tveganja za posamezne nesreče se v splošnem zaradi nedavnosti njihove izdelave verjetno še niso začeli množično uporabljati pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost. Enako velja tudi v obratni smeri.
82	Vprašanje 34: Ali so razvite metode za poročanje o škodi in človeških žrtvah ter ali se stroški škode ocenijo, dokumentirajo in hranijo?	3	Ministrstva imajo razvite metode za ugotavljanje škode za večino nesreč. URSZR mora med drugim zbirati podatke za vse naravne in druge nesreče (podatki o posledicah in škodi ter podatki o intervencijah sil za zaščito, reševanje in pomoč ob nesrečah). Prakse, ki bi pokazala kako se zbira podatke v primeru letalske nesreče še nimamo.
83	Ocena ravni za 3.3.1	3,00	
84	3.3.2. Koordinacija		
85	Vprašanje 35: Ali so subjektom, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, dodeljene jasno opredeljene odgovornosti in vloge/naloge?	4	Naloge in pristojnosti subjektov so jasno določene z Zakon o vladi Republike Slovenije in z resornimi predpisi ter drugimi akti.
86	Ocena ravni za 3.3.2	4,00	
87	3.3.3. Strokovno znanje		
88	Vprašanje 36: Ali porazdelitev odgovornosti med strokovnjaki, ki sodelujejo pri izvajanju ukrepov za	3	Naloge in pristojnosti subjektov so jasno določene z Zakonom o Vladi Republike Slovenije in z

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	preventivo in pripravljenost, ustreza najnovejšim razmeram in ali so na voljo zadostna sredstva za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost na podlagi postopka načrtovanja?		resornimi predpisi ter drugimi akti.
89	Vprašanje 37: Ali so strokovnjaki, ki so odgovorni za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo zadostne izkušnje?	3	Strokovnjaki, ki so odgovorni za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, so večinoma ustrezno obveščeni in usposobljeni ter imajo zadostne izkušnje.
90	Ocena ravni za 3.3.3	3,00	
91	3.3.4 Drugi deležniki		
92	Vprašanje 38: Ali so relevantni deležniki (sodelujoči organi, drugi sodelujoči) obveščeni o izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost ter ali pri tem sodelujejo?	4	Odgovor na to vprašnje je deloma podan že v odgovorih na vprašanji št. 21 in 25. Na področju letalstva relevantni deležniki načrtujejo izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost in so tako prioriteto obveščeni o njihovem izvajanju.
93	Vprašanje 39: Ali je subjekt na nacionalni ali podnacionalni ravni vključen v izvajanje čezmejnih ukrepov za preventivo in pripravljenost?	3	Na področju letalstva se MZI aktivno vključuje v univerzalne in regionalne mednarodne in druge organizacije, na način kot je bilo pojasnjeno v odgovoru na vprašanje št. 27. Enako velja za URSZR.
94	Vprašanje 40: Ali je izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost s strani teh javnih in zasebnih deležnikov zadostne kakovosti, da se dosežejo pričakovani rezultati v smislu blažitve tveganja za nesrečo?	3	Na področju letalstva neposredni ukrepi na podlagi katerih bi se popolnoma preprečilo letalske nesreče niso mogoči. Posredno pa se lahko vedno vpliva na izvajanje ukrepov za povečevanje letalske varnosti. Na podlagi obstoječih načrtov za izredne reze in usposabljanj (udeležbe na vajah) ugotavljamo, da so vsi deležniki dobro pripravljeni.

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
95	Ocena ravni za 3.3.4	3,33	
96	3.3.5 Postopki		
97	Vprašanje 41: Ali izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost zajema razvoj postopkov za zgodnje opozarjanje, aktiviranje, dispečerstvo, deaktiviranje ali spremljanje?	3	Postopek alarmiranja je posebej določen na področju iskanja in reševanja zrakoplovov (sistem SAR). Postopki za zgodnje opozarjanje, aktiviranje, dispečerstvo, deaktiviranje ali spremljanje so zajeti tudi v okviru sistema VPNDN. Aktiviranje sil in sredstev ZRP in izvajanje dispečerstva ob nesrečah in delno tudi izvajanje zgodnjega opozarjanja se izvaja v ReCO in CORS.
98	Ocena ravni za 3.3.5	3,00	
99	3.3.6 Obveščanje in komuniciranje		
100	Vprašanje 42: Ali so potrebne informacije na voljo in se redno izmenjujejo znotraj subjekta na nacionalni ali podnacionalni ravni?	3	Potrebne informacije so na voljo in se redno izmenjujejo, so pa še možnosti za izboljšave.
101	Vprašanje 43: Ali se izvajajo komunikacijske strategije in ali se uporabljajo različna medijska orodja (vključno z družbenimi mediji) za učinkovito izmenjavo informacij z državljani, osveščanje in krepitev zaupanja?	4	Uporablja se vse dostopne načine komunikacije (sredstva javnega obveščanja, svetovni splet, TV, facebook, twitter, izdelave krajših filmov, ipd.).
101	Ocena ravni za 3.3.6	3,50	
102	OCENA UPRAVNIH ZMOŽNOSTI	3,30 (3)	
103	TEHNIČNE ZMOŽNOSTI		
104	3.3.7 Infrastruktura, vključno z IT		
105	Vprašanje 44: Ali se analizira stanje infrastrukture, ki je relevantna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost?	3	Na področju letalstva se redno načrtuje, vzdržuje, obnavlja in dopolnjuje letališka in druga infrastruktura potrebna za nemoteno izvajanje zračnega prometa. Ostale infrastrukture, ki je lahko predmet letalske nesreče izven letališč letalstvo

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
			ne načrtuje, jo pa načrtujejo drugi pristojni organi.
106	Ocena ravni 3.3.7	3,00	
107	3.3.8 Oprema in zaloge		
108	Vprašanje 45: Ali se vodi evidenca razpoložljive opreme, ki je potrebna za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost? Ali se v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost opredelijo možne potrebe po opremi na podlagi obstoječe evidence?	3	Na področju letalstva se vodi evidenca razpoložljive opreme, ki je potrebna za odločanje v upravnih zadevah, stalni nadzor in nadzor nad izvajanjem letalskih predpisov ter prekrškovne postopke in preiskovanje letalskih nesreč in incidentov, ne pa tudi evidenca druge razpoložljive opreme potrebne za preventivo in pripravljenost.
109	Vprašanje 46: Ali se med izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost ugotovijo tveganja dobavne verige in ali se sprejmejo ukrepi za zmanjšanje tveganja za motnje v oskrbi?	3	Pri nabavi opreme in materiala je potrebno ravnati skladno s predpisi, ki urejajo javno naročanje, razen v primerih, ko interventni zakon določi drugače. Roki za dobavo materiala oziroma izvedbo aktivnosti so specificirani v pogodbah oziroma naročilnicah.
110	Ocena ravni za 3.3.8	3,00	
111	3.3.9 Strokovno tehnično znanje		
112	Vprašanje 47: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, potrebno strokovno tehnično znanje, da lahko zagotovijo ustrezno izvajanje ukrepov, ter ali je poskrbljeno za ohranjanje in nadaljnji razvoj tega znanja?	3	Vsi strokovnjaki imajo potrebno strokovno znanje, ki ga lahko pridobijo v okviru osnovnih usposabljanj, obnovitvenih usposabljanj in usposabljanj na delovnem mestu.
113	Vprašanje 48: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno znanje o nabavnih in logističnih postopkih, ki so potrebni za opravljanje njihovih nalog, in ali jim je bilo	3	Strokovnjaki specifičnih področij se povezujejo in sodelujejo tudi z drugimi strokovnjaki in službami v okviru organov in organizacij, ki se ukvarjajo z nabavnimi, logističnimi in drugimi postopki.

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
	zagotovljeno ustrezno usposabljanje za uporabo teh postopkov?		
114	Vprašanje 49: Ali imajo strokovnjaki, ki so zadolženi za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, ustrezno znanje za načrtovanje življenjskega cikla in zmogljivosti za takojšen odziv, in ali se te metodologije uporabijo za pregled delovanja opreme in sistemov ter za povečanje zmogljivosti v nujnih primerih?	3	Na podlagi tega vprašanja je razvidno kako širok je lahko vpliv velike in kompleksne letalske neseče in, da odprava posledic, sanacija in vnovično pripravljanje na nesrečo zajema širok spekter področij. Na vprašanje je delno odgovorjeno že v odgovorih na vprašanji št. 22 in 37.
115	Ocena ravni 3.3.9	3,00	
116	OCENA TEHNIČNIH ZMOŽNOSTI	3,00 (3)	
117	FINANČNE ZMOŽNOSTI		
118	3.3.10 Financiranje		
119	Vprašanje 50: Ali so pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, ki so potrebni za zmanjšanje ali ublažitev ugotovljenega tveganja za nesrečo oziroma za prilagoditev nanje, opredeljeni oziroma določeni proračun, pravna podlaga in postopki, da se omogoči vnaprejšnje načrtovanje za prožno dodeljevanje sredstev?	3	Urejeno financiranje je zelo pomembna podlaga za nemoteno izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost. Odgovor se deloma lahko naveže na vsebino odgovora na vprašanje št. 32. Proračunska sredstva na ravni države za izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost obstajajo, tako iz rednih sredstev kot iz proračunske rezerve.
120	Vprašanje 51: Ali se v okviru izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost pripravijo sporazumi z deležniki o delitvi stroškov?	3	Odgovor na to vprašanje je delno podan že v odgovoru na vprašanje št. 50. Gre za ustrezna razmerja višine finančnih sredstev v državnem proračunu za proračunske porabnike. Pri tem je posebej pomembno načrtovanje in rezervacija sredstev za izvajanje ustreznih ukrepov za preventivo in pripravljenost tudi na nižjih ravneh
121	Ocena ravni 3.3.10	3,00	

NESREČA: letalska nesreča			
Zap. št.	Vprašanja in področja	Ocena ravni (n. r., 1, 2, 3, 4)	Opombe (dodatna utemeljitev za izbiro ravni)
122	OCENA FINANČNIH ZMOŽNOSTI	3,00 (3)	
123	OCENA ZMOŽNOSTI IZVAJANJA UKREPOV ZA PREVENTIVO IN PRIPRAVLJENOST	3,10 (3)	
124	SKUPNA OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO	3,16 (3)	

Iz preglednice izhaja, da imajo skoraj vsi odgovori na vprašanja dodeljeno raven 3 ali več. To velja tudi za ocene oziroma vrednosti na ostalih nivojih oziroma vsebinskih sklopih. Iz navedenega izhaja, da bo potrebno še naprej delati na izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost povezano z načrtovanjem obvladovanja tveganj za nesreče, kakor tudi na pripravi strategij ali politik in s tem povezane metodologije.

Naslednja preglednica predstavlja zmožnost obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo glede na posamezne vsebinske sklope od četrtega do prvega nivoja

Preglednica 6: Ugotovljene vrednosti in stopnje zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo po vsebinskih sklopih od četrtega do prvega nivoja

Vsebinski sklopi	Vrednost zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (četrty nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (tretji nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (drugi nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (prvi nivo)
<i>Okvir</i>	4,00			
<i>Koordinacija</i>	3,67			
<i>Strokovno znanje</i>	3,00			
<i>Drugi deležniki</i>	3,00			
<i>Obveščanje in komuniciranje</i>	3,33			
<i>Upravne zmožnosti za oceno tveganja za letalsko nesrečo</i>		3,40 (3)		
<i>Metodologija</i>	3,50			
<i>Informacijska in komunikacijska tehnologija</i>	3,50			

Vsebinski sklopi	Vrednost zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (četrty nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (tretji nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (drugi nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (prvi nivo)
Tehnične zmožnosti za oceno tveganja za letalsko nesrečo		3,50 (3)		
<i>Financiranje</i>	3,00			
Finančne možnosti za oceno tveganja za letalsko nesrečo		3,00 (3)		
Zmožnost obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo na področju ocene tveganja			3,30 (3)	
<i>Koordinacija</i>	4,00			
<i>Strokovno znanje</i>	3,00			
<i>Metodologija</i>	n. r.			
<i>Drugi deležniki</i>	3,00			
<i>Obveščanje in komuniciranje</i>	3,00			
Upravne zmožnosti za načrtovanje ukrepov		3,25 (3)		
<i>Oprema</i>	3,00			
Tehnične zmožnosti za načrtovanje ukrepov		3,00 (3)		
<i>Financiranje</i>	3,00			
Finančne zmožnosti za načrtovanje ukrepov		3,00 (3)		
Zmožnost obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo na področju načrtovanja ukrepov			3,08 (3)	
<i>Strategija/politika/metodologija</i>	3,00			
<i>Koordinacija</i>	4,00			
<i>Strokovno znanje</i>	3,00			
<i>Drugi deležniki</i>	3,33			
<i>Postopki</i>	3,00			
<i>Obveščanje in komuniciranje</i>	3,50			

Vsebinski sklopi	Vrednost zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (četrti nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (tretji nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (drugi nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (prvi nivo)
Upravne zmožnosti za izvajanje ukrepov		3,30 (3)		
Infrastruktura, vključno z IT	3,00			
Oprema in zaloge	3,00			
Strokovno tehnično znanje	3,00			
Tehnične zmožnosti za izvajanje ukrepov		3,00 (3)		
Financiranje	3,00			
Finančne zmožnosti za izvajanje ukrepov		3,00 (3)		
Zmožnost obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo na področju izvajanja ukrepov			3,10 (3)	
Skupna ocena vrednosti in stopnje zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo				3,16 (3)

Iz preglednice 6 izhaja, da so na četrtem nivoju najboljše ocenjeni okvir upravnih zmožnosti za oceno tveganja za letalsko nesrečo (vrednost 4,00) in koordinacija upravnih zmožnosti za načrtovanje in izvajanje ukrepov (vrednosti 4,00). Sledi koordinacija upravnih zmožnosti za oceno tveganja za letalsko nesrečo (vrednost 3,67).

Na tretjem nivoju je najboljše ocenjeno področje tehničnih zmožnosti za oceno tveganja za letalsko nesrečo (vrednost 3,50). Sledi področje upravnih zmožnosti za oceno tveganja za letalsko nesrečo (vrednost 3,40) in upravnih zmožnosti za načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost (vrednost 3,25), ostala področja pa so bila ocenjena slabše vendar še vedno na zadovoljivem nivoju.

Na drugem nivoju ocenjevanja je bila najboljše ocenjena zmožnost obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo na področju ocene tveganja (vrednost 3,30), preostali dve področji ocenjevanja, načrtovanje ukrepov za preventivo in pripravljenost ter izvajanje ukrepov za preventivo in pripravljenost, pa sta dobili približno enaki oceni in sicer 3,08 oziroma 3,10.

Skupna ocena vrednosti in stopnje zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo na prvem nivoju znaša 3,16, kar pomeni, da je za zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko

nesrečo določena oziroma ugotovljena 3. stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja od štirih mogočih.

Kar se tiče načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, je MZI odgovorilo na 33 od skupno 35 vprašanj, povprečna vrednost naše ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo znaša 3,24. URSZR je odgovorila na 32 od skupno 35 vprašanj, povprečna vrednost njihove ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo je 3,19.

Na podlagi navedenih ocen gre sklepati o razmeroma dobri pripravljenosti družbe na letalsko nesrečo.

5 UGOTOVITVE S POJASNILI

Ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo ima za cilj ugotoviti sposobnost pristojnih organov za obvladovanje tveganja za letalsko nesrečo predvsem glede na vplive, ugotovljene v Oceni tveganja za letalsko nesrečo.

Letalske nesreče ni možno predvideti. Ravno tako ni možno podati natančne verjetnosti oziroma pogostosti njenega pojavljanja. Tipično je, da spada med nepredvidljive dogodke.

Iz statističnih analiz izhaja, da je večja verjetnost, da se letalska nesreča zgodi v neposredni bližini letališč ter na območju zračnih poti, kakor tudi v času povečanega števila letalskih operacij glede na letni čas. Neposredni učinki letalske nesreče so večinoma kratkotrajni (požar, dim, prah, izliv tekočin, razbitine, ruševine, ipd.), ostali učinki (npr. psihosocialni) pa se rešujejo skozi daljše časovno obdobje.

Letalska nesreča lahko, odvisno od mesta nesreče, povzroči uničenje prometne (vpadnica v mestno središče in sosednje ulice) in druge infrastrukture (komunalni vodi, električna napeljava) ter objektov na območju nesreče (stanovanjsko - poslovni objekti) in smrtne žrtve tako na zrakoplovu kakor tudi na zemlji. Letalske nesreče se dogajajo, vendar so glede na število prepeljanih potnikov eden najbolj varnih prometnih sistemov.

Število letalskih nesreč je večje na območjih, ki imajo slabo gospodarsko stanje, ki se odraža v nezadovoljivem zagotavljanju letalske varnosti (slabem nadzoru izpolnjevanja in zagotavljanja letalskih varnostnih standardov, ipd.), in zaradi perečih družbenopolitičnih dogajanj, ki se odražajo tudi v dejanjih nezakonitih vmešavanj v civilno letalstvo.

Edina velika letalska nesreča v rednem zračnem prometu se je v Sloveniji pripetila 1. septembra 1966 v neposredni bližini Ljubljane ob strmoglavljenju letala Bristol Britania 102 v gozd med poskusom pristanka na ljubljanskem letališču kot posledica pomanjkljivih letalskih operativnih postopkov posadke. V tej nesreči je umrlo 98 oseb (92 potnikov in 6 članov posadke) od 117 oseb (110 potnikov in 7 članov posadke), ki so bile na krovu letala. Žrtev na zemlji ni bilo.

Na podlagi Scenarija tveganja 1 - letalska nesreča v naseljenem kraju izhaja, da bi bilo število žrtev 166, od tega 150 potnikov in članov posadke ter 16 oseb na zemlji. Skupni strošek letalske nesreče je bil ocenjen na podlagi takrat dostopnih podatkov in zajema strošek letala, strošek odškodnin in strošek preiskave letalske nesreče v višini 288.926.206,50 EUR. Skupni strošek predstavlja 0,8 odstotka BDP glede na izhodiščno leto 2014. Dodatno je potrebno poudariti, da se tveganje za letalsko nesrečo pojavi vsakih 25 do 100 let iz česar sledi, da je letna verjetnost letalske nesreče od 1 do 4 odstotke.

V okviru te ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo so bili identificirani ukrepi za preventivo in pripravljenost, s katerimi bi bilo v prihodnosti ob njihovem ustreznem načrtovanju in izvajanju v doglednem času mogoče zmanjšati posledice letalske nesreče. Ukrepi za preventivo in pripravljenost za letalsko nesrečo so bili identificirani na MZI in URSZR in so enovito in splošno predstavljeni v razvidih, ki sta v prilogi te ocene.

Sprejemljiva tveganja za posamezne nesreče opredeljuje že Sklep o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite in smernica Evropske komisije za ocenjevanje zmožnosti obvladovanja tveganj za nesreče, vsebuje pa jih tudi 18.c člen Uredbe o izvajanju sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite. Gre za »velikost« posameznega tveganja za nesrečo, ki prek vplivov tveganja in verjetnosti za nesrečo za državo predstavlja še sprejemljive izgube. Sprejemljiva tveganja za nesreče bi v bistvu morala predstavljati cilj, do katerega naj bi postopno prišli z ustreznim načrtovanjem in izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost, ki so v pristojnosti vseh ministrstev. To pomeni, da brez opredelitve sprejemljivega tveganja za nesreče ni mogoče vsebinsko in časovno prilagoditi oziroma dolgoročno ustrezno izpopolniti/izboljšati načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, da bi te cilje (zmanjšanje vplivov tveganja in/ali verjetnosti nesreče) lahko dosegli.

Pri letalski nesreči je bilo določeno, da je prvo ciljno obdobje leto 2025. Kar se tiče letalske nesreče, njene verjetnosti pri nas praktično ni mogoče zmanjšati, lahko se v zelo omejenem obsegu zmanjšuje le nekatere vplive.

Izhodšča za ugotavljanje sprejemljivega tveganja za letalsko nesrečo so predstavljali dogodki, opredeljeni v Scenariju tveganja 1 in Scenariju tveganja 2. Ocene tveganja za letalsko nesrečo iz leta 2015. Oblikovanje sprejemljivega tveganja za letalsko nesrečo je potekalo tako, da se je na nekaterih ključnih področjih najprej ocenjevalo, za koliko bi bile posledice letalske nesreče manjše, če bi se ob ustreznem načrtovanju in izvajanju identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost letalska nesreča v Republiki Sloveniji ponovila do leta 2025. Na podlagi teh ocen so bile ocenjene preostale bistvene posledice letalske nesreče, ki sestavljajo sprejemljivo tveganje za letalsko nesrečo glede na oba scenarija tveganja iz Ocene tveganja za letalsko nesrečo in so prikazane v naslednji preglednici.

Preglednica 7: Sprejemljivo tveganje za letalsko nesrečo ob ponovitvi scenarijev tveganja iz Ocene tveganja za letalsko nesrečo do leta 2025

	Scenarij tveganja 1	Scenarij tveganja 2
Število mrtvih ljudi	166 (150 potnikov in članov posadke ter 16 oseb na zemlji)	153 (150 potnikov in članov posadke ter 3 osebe na zemlji)
Stopnja vpliva	4	4
Število ranjenih ali bolnih ljudi	0	0
Stopnja vpliva	/	/
Število evakuiranih ljudi (trajni ukrep)	0	0
Stopnja vpliva	/	/
Gospodarski in okoljski vplivi in vplivi na kulturno	287.076.451,70 EUR (0,79 odstotka BDP)	271.166.809,70 EUR (0,75 odstotka BDP)

	Scenarij tveganja 1	Scenarij tveganja 2
dediščino/na odstotek BDP iz leta 2014*		
Stopnja vplivov	3	3
Vrednost/stopnja političnih in družbenih vplivov	1,9/2	1,25/1
Verjetnost	enkrat na 25 do 100 let (od 1 do 4 odstotke letno)	enkrat na 25 do 100 let (od 1 do 4 odstotke letno)

Opomba: * - BDP je v letu 2014 znašal 36,2 mrd evrov

Prek vprašanj, neposredno prevzetih iz predmetne smernice Evropske komisije za ocenjevanje obvladovanja tveganj za nesreče, so bile v oceni ocenjene zmožnosti za obvladovanje tveganja za letalsko nesrečo na treh področjih: na področju ocenjevanja tveganja za letalsko nesrečo, načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost ter izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost in to s treh vidikov: upravnega, tehničnega in finančnega vidika. Zmožnost obvladovanja tveganja za nesrečo ne pomeni le prizadevanj v smeri zmanjševanja obsega posledic nesreče, temveč tudi zmožnost hitrejšega odpravljanja posledic nesreče in sanacije.

Skupno število vprašanj je 51. V okviru posameznega področja in vidika so vprašanja umeščena v več podpoglavij, ki vsako zase tvori zaokroženo celoto. Ocenjene ravni pri posameznih odgovorih so lahko tudi delno subjektivne narave, saj Evropska komisija ni pripravila posebnih navodil oziroma metodološkega pristopa in natančnejših kriterijev za ocenjevanje ocene ravni. Zaradi narave vprašanj, ki niso nujno najustreznejša, in zaobjemanja načeloma vseh identificiranih ukrepov za preventivo in pripravljenost praviloma v vsak posamezni odgovor so le-ti po svoji vsebini splošne narave. Ne glede na to je iz Ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo mogoče oblikovati določene zaključke in ugotovitve.

Splošna ugotovitev je, da so vsa posamezna vprašanja, kakor tudi posamezna vsebinska področja na višjih nivojih ocenjena z oceno 3 ali več.

Na področju ocene tveganja za letalsko nesrečo je ocenjena zmožnost dobra in številčno znaša 3,30. Tehnične zmožnosti so bile ocenjene najbolje, z oceno oziroma vrednostjo 3,50, upravne z vrednostjo 3,40, finančne pa s 3,00. Skupna ocena bi bila še višja, če bi bila finančna zmožnost bolje ocenjena.

Za pripravo in izdelavo Ocene zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo so bila na razpolago določena namenska finančna sredstva, ki pa niso bila realizirana. Omenjeno dejstvo ni vplivalo na kakovost njene izdelave.

Preglednica 8: Ugotovljene vrednosti in stopnje zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo po posameznih vsebinskih sklopih od tretjega do prvega nivoja

Vsebinski sklopi	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (tretji nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (drugi nivo)	Vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (prvi nivo)
Upravne zmožnosti za Oceno tveganja za letalsko nesrečo	3,40 (3)		
Tehnične zmožnosti za Oceno tveganja za letalsko nesrečo	3,50 (3)		
Finančne možnosti za Oceno tveganja za letalsko nesrečo	3,00 (3)		
Zmožnost obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo na področju Ocene tveganja za letalsko nesrečo		3,30 (3)	
Upravne zmožnosti za načrtovanje ukrepov	3,25 (3)		
Tehnične zmožnosti za načrtovanje ukrepov	3,00 (3)		
Finančne zmožnosti za načrtovanje ukrepov	3,00 (3)		
Zmožnost obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo na področju načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost		3,08 (3)	
Upravne zmožnosti za izvajanje ukrepov	3,30 (3)		
Tehnične zmožnosti za izvajanje ukrepov	3,00 (3)		
Finančne zmožnosti za izvajanje ukrepov	3,00 (3)		
Zmožnost obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo na področju izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost		3,10 (3)	
Skupna vrednost in stopnja zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo			3,16 (3)
Razlaga vrednosti in stopnje zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo	<p>Zmožnosti so bile večinoma razvite na ključnih področjih</p> <p>Tveganje za nesrečo se večinoma obvladuje, obstaja verjetnost zmanjšanja vplivov nesreče na določenih področjih v zadanem obdobju</p>		

Na področju načrtovanja ukrepov za preventivo in pripravljenost je ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo dosegla vrednost 3,08. Upravne zmožnosti so bile ocenjene z vrednostjo 3,25, tehnične s 3,00 in finančne zmožnosti z vrednostjo 3,00.

Na področju izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost je vrednost zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo dosegla vrednost 3,10. Upravne zmožnosti so bile ocenjene z vrednostjo 3,30, tehnične s 3,00 in finančne zmožnosti z vrednostjo 3,00.

Kar se tiče načrtovanja in izvajanja ukrepov za preventivo in pripravljenost, je URSZR odgovorila na 32 od skupno 35 vprašanj, povprečna vrednost vseh odgovorov je znašala 3,19. MZI je odgovorilo na 33 od skupno 35 vprašanj, povprečna vrednost vseh odgovorov pa je 3,24.

Iz dobljenih ocen ravni ter ocen na višjih nivojih bi lahko sklepali, da je RS razmeroma dobro pripravljena na letalsko nesrečo. To nenazadnje dokazuje dobra pripravljenost sil, ki so redno vključene v izvedbo vaj na tem področju.

Nadaljnji napredek, zlasti pri načrtovanju in izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost, lahko v obdobju do leta 2025 iščemo predvsem v večji številčnosti kadra na vseh področjih, večji vključitvi sodobnejših informacijskih tehnologij in podatkovnih aplikacij, ustrezni opremi in infrastrukturi za načrtovanje in izvajanje ukrepov in v še višji ravni usposobljenosti deležnikov, čeprav ocene ravni posameznih odgovorov v tej oceni, tega vselej izrazito ne izkazujejo. Veljalo bi razmisliti tudi o večji vključenosti znanstvenih in raziskovalnih organizacij. Nekoliko slabše ocene v zvezi s finančno zmožnostjo vseh treh osnovnih ocenjevalnih področij gre verjetno pripisati zaostrenim gospodarskim razmeram v zadnjih letih. Glede na to, da so se gospodarske in zlasti finančne okoliščine v državi v zadnjem obdobju izboljšale, bi bilo v prihodnjem obdobju smiselno pričakovati pozitivne spremembe tudi na področju financiranja vsebin, ki so predmet te ocene. Ustrezni finančni pogoji pa so ključni zlasti pri izvajanju ukrepov za preventivo in pripravljenost. V bližnji prihodnosti bi veljalo razmisliti tudi o t.i. fiktivni vaji letalske nesreče, ki bi se nanašala izključno na vidik možnosti zagotavljanja finančnih sredstev.

Skupna ocena zmožnosti obvladovanja tveganja za letalsko nesrečo (stopnja 3 od največ 4) in dobljena vrednost (3,16 od največ 4,00) ne glede na določene ugotovitve in kot že omenjeno, vseeno kaže na sorazmerno dobro pripravljenost države na letalsko nesrečo. Dobljena vrednost prav tako kaže na to, da bi v prihodnjih letih z ustreznim načrtovanjem in izvajanjem ukrepov za preventivo in pripravljenost posledice morebitnih bodočih velikih letalskih nesreč na določenih področjih zmanjšali in hitreje odpravili.

Ne glede na navedeno velja še naprej vztrajati pri dobri pripravljenosti vseh deležnikov na morebitno letalsko nesrečo tudi v okviru izvajanja in priprav na izvajanje rednih vaj s tega področja.

6 RAZLAGA POJMOV, KRATIC IN KRAJŠAV

Navedene so najbolj pogoste krajšave oziroma kratice, uporabljene v tej oceni.

AML	Advance Mobile Location
BDP	Bruto družbeni proizvod
CAA	Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije
CORS	Center za obveščanje Republike Slovenije
DMR	Digitalni mobilni radio
EASA	European Aviation Safety Agency
ECAC	European Civil Aviation Conference
EGP	Enotni gospodarski prostor
EK	Evropska komisija
EU	Evropska unija
EUR	Evro
FRISCO	Cross-Border Harmonized Slovenian-Croatian Flood Risk Reduction
ICAO	International Civil Aviation Organization
IKT	Informacijska in telekomunikacijska tehnologija
IT	Informacijska tehnologija
JA-RA	Javna razsvetljava, d.d.
JZP	Javno zasebno partnerstvo
KZPS	Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.
MDDSZ	Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti
MF	Ministrstvo za finance
mio	Milijon
MKGP	Ministrstvo za kmetijstvo gozdarstvo in prehrano
MNZ	Ministrstvo za notranje zadeve
MO	Ministrstvo za obrambo
MOP	Ministrstvo za okolje in prostor
mrd	Milijarda
MZ	Ministrstvo za zdravje
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
NIMP	National Investigation Management Plan
NOE	Notranje organizacijska enota
n. r.	Nerelevantno
OOA	Obveščanje, opozarjanje in alarmiranje
PETRE	Petre šotori hale, d.o.o.
RS	Republika Slovenija
SAR	Search and Rescue
SIJA	Sistem javnega alarmiranja
SOP	Standard Operating Procedures
SPIN	Informacijski sistem za poročanje o nesrečah in intervencije
SPLPŽNI	Služba za preiskovanje letalskih, pomorskih in železniških nesreč in incidentov
SV	Slovenska vojska
TV	Televizija
UL	Uradni list

URSZR	Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje
UVHVVR	Uprava Republike Slovenije za varno hrano, veterinarstvo in varstvo rastlin
VO-KA	Javno podjetje vodovod-kanalizacija, d.o.o.
VPNDN	Varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami
ZARE	Radijski sistem in sistem osebnega klica v sistemu VPNDN
ZiR	Zaščita in reševanje
ZRP	Zaščita, reševanje in pomoč

7 VIRI

1. *Državni načrt zaščite in reševanja ob nesreči zrakoplova (dopolnjena verzija 4.1 – september 2010)*, št. 84200-1/2009/5 z dne 23.07.2009. Dostopno na: <http://www.sos112.si/slo/tdocs/zrakoplov.pdf>.
2. *Državni program upravljanja varnosti v civilnem letalstvu*, št. 37200-4/2016/4 z dne 28.07.2016. Dostopno na: http://www.caa.si/fileadmin/user_upload/pageuploads/REG/SSP_podpisan1.pdf.
3. *Ocena tveganja za letalsko nesrečo (verzija 1.0 z dne 31. avgust 2015)*. Dostopno na: http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/SOJ/Ocena_tveganja_za_letalsko_nesreco_1.0.pdf.
4. *Sklep št. 1313/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (UL L št. 347 z dne 20.12.2013, str. 924)*. Dostopno na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013D1313&from=SL>.
5. *Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L, št. 79 z dne 19.03.2008, str. 1)*. Dostopno na: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:079:0001:0049:sl:PDF>.
6. *Uredba (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES (UL L, št. 295 z dne 12.11.2010)*. Dostopno na: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:295:0035:0050:SL:PDF>.
7. *Uredba o izvajanju Sklepa o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (Uradni list RS št. 62/14 in 13/17)*. Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=URED6795>.
8. *Zakon o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo in 46/16)*. Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO1620>.
9. *Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami (Uradni list RS, št. 51/06 – uradno prečiščeno besedilo in 97/10)*. Dostopno na: <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO364>.

8 SEZNAM PRILOG

Priloga 1: RAZVID – NESREČA: letalska nesreča – PRIPRAVLJALEC: Ministrstvo za infrastrukturo – PODROČJE: letalsvo – OCENJEVALNO OBDOBJE: 2014-2016, 2017-2019, IZDELANO: januar 2018

Priloga 2: RAZVID – NESREČA: letalska nesreča – PRIPRAVLJALEC: Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje – PODROČJE: sistem VPNDN – OCENJEVALNO OBDOBJE: 2014-2016, 2017-2019, IZDELANO: januar 2018

9 EVIDENČNI LIST SPREMEMB, DOPOLNITEV IN POSODOBITEV

Zap. št.	Datum izdaje	Verzija
1.	31.01.2018	Verzija 1.0

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

PRILOGA 1

RAZVID – NESREČA: letalska nesreča, PRIPRAVLJALEC: Ministrstvo za infrastrukturo, PODROČJE: letalstvo, OCENJEVALNO OBDOBJE: 2014-2016, 2017-2019, Izdelano: januar 2018

Vrste ukrepov	Preventivni	Preventivni	Preventivni	Preventivni	Za pripravljenost	Za pripravljenost
Nazivi ukrepov	Preprava predpisov in drugih aktov	Vodenje upravnih zadev, izvajanje nadzora ter prekrškovnih postopkov	Varnostna priporočila		Usposabljanje zaposlenih	Načrtovanje in izvajanje vaj
Opis ukrepa	Priprava predpisov in drugih aktov (standardi, resolucije, državni načrti s področja varnosti, državni načrti s področja varovanja, ipd.)	Odločanje v upravnih zadevah, stalni nadzor in nadzor nad izvajanjem letalskih predpisov in pravnih aktov, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji, ter prekrškovni postopki v zvezi s temi predpisi	Izdelava varnostnih priporočil		Izvajanje usposabljanj in izobraževanj v skladu z letnim načrtom izobraževanja in usposabljanja	Načrtovanje in izvajanje vaj s področja letalstva (npr. vaje s področja iskanja in reševanja in s področja preiskovanje letalskih nesreč)
Cilji ukrepa	Izboljšanje varnosti v letalstvu	Izboljšanje varnosti v letalstvu	Izboljšanje varnosti v letalstvu z namenom preprečevanja nesreč in incidentov v prihodnje in ne ugotavljanja krivde ali odgovornosti		Boljša usposobjenost in pripravljenost na nesreče	Boljša usposobjenost in pripravljenost na nesreče, za katere se izvaja vaje
Pravne podlage	Čikaška konvencija, mednarodni standardi in priporočena praksa, nacionalni in EU predpisi	Čikaška konvencija, mednarodni standardi in priporočena praksa, Uredba 216/2008, Uredba 1034/2011, Uredba 628/2013, Uredba Komisije 72/2010, Zakon o letalstvu, Zakon o splošnem upravnem postopku, Zakon o inšpekcijskem nadzoru, Zakon o prekrških, ipd.	Uredba 996/2010, Zakon o letalstvu, Uredba o preiskovanju letalskih nesreč, resnih incidentov in incidentov		Čikaška konvencija, mednarodni standardi in priporočena praksa, nacionalni in EU predpisi	Čikaška konvencija, mednarodni standardi in priporočena praksa, nacionalni in EU predpisi
Nosilec (naloge)	MZI, CAA	MZI, CAA	MZI / organ za preiskave v zvezi z varnostjo		MZI, MZI / organ za preiskave v zvezi z varnostjo, CAA	MZI, MZI / organ za preiskave v zvezi z varnostjo, CAA
Sodelujoči organi (naloge)	CAA (priprava strokovnih podlag)	/	/		/	V odvisnosti od obsega in ravni vaj in fiktivnih nesreč

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

Casovnica načrtovanja ukrepa (roki, faze)	Trajna naloga	Trajna naloga	Trajna naloga	Trajna naloga	Trajna naloga, konkretni datumi so odvisni od dinamike načrtovanja za posamezno nesrečo	Na ravni države se izdelajo letni načrti vaj
Sodelovanje javnosti (opis)	Sodelovanje javnosti je predvideno v okviru objav osnutkov predpisov in drugih aktov na e-demokraciji in v okviru medresorskih usklajevanj	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno	V odvisnosti od obsega in ravni vaje in fiktivnih nesreč
Stroški načrtovanja ukrepa	Gre za redne naloge z delovnega področja, drugi stroški niso predvideni	Gre za redne naloge z delovnega področja, drugi stroški niso predvideni	Gre za redne naloge z delovnega področja, drugi stroški niso predvideni	Gre za redne naloge z delovnega področja, drugi stroški niso predvideni	Gre za stroške službenih poti v tujino in kotizacij	V odvisnosti od obsega in ravni vaje in fiktivnih nesreč
Finančni in materialni viri za načrtovanje ukrepa	Proračun RS, CAA	Proračun RS, CAA	Proračun RS, CAA	Proračun RS	Proračun RS, CAA	Proračun RS, CAA
Prioriteta ukrepa - od 1 (min) do 4 (max)	3	4	4	4	3	3
Pravne podlage	Zakon o vladi RS, Zakon o državni upravi, Zakon o organizaciji in delovnem področju ministrstev, Zakon o letalstvu, Sklep o ustanovitvi Javne agencije za civilno letalstvo RS	Zakon o vladi RS, Zakon o državni upravi, Zakon o organizaciji in delovnem področju ministrstev, Zakon o letalstvu, Sklep o ustanovitvi Javne agencije za civilno letalstvo RS	Zakon o vladi RS, Zakon o državni upravi, Zakon o organizaciji in delovnem področju ministrstev, Zakon o letalstvu	Državni program upravljanja varnosti v civilnem letalstvu, Uredba 996/2010, Zakon o letalstvu	Čikaška konvencija, mednarodni standardi in priporočena praksa, nacionalni in EU predpisi (Zakon o letalstvu, Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja	Čikaška konvencija, mednarodni standardi in priporočena praksa, nacionalni in EU predpisi (Zakon o letalstvu, Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja
Nosilec (naloge)	MZI, CAA	MZI, CAA	MZI, CAA	MZI / organ za preiskave v zvezi z varnostjo	MZI, MZI / organ za preiskave v zvezi z varnostjo, CAA	MZI, MZI / organ za preiskave v zvezi z varnostjo, CAA
Sodelujoči organi (naloge)	CAA (priprava strokovnih podlag)	/	/	/	Pogodbeni in drugi izvajalci	V odvisnosti od obsega in ravni vaje in fiktivnih nesreč (pogodbeni in drugi izvajalci)
Izvajanje						

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

Opis izvajanja ukrepa	Priprava predpisov in drugih aktov (standardi, resolucije, državni načrti s področja varnosti, državni načrti s področja varovanja, ipd.)	Odločanje v upravnih zadevah, stalni nadzor in nadzor nad izvajanjem letalskih predpisov in pravnih aktov ter prekrškovne postopke v zvezi s temi predpisi izvaja MZI (za dostop do letalskih prog, obveznosti javnih služb in določanje cen v zračnem prevozu, prevoz v medn. zrač. prom., dostop do trga storitev zračne oskrbe na letališčih, dodeljevanje slotov na letališčih) ter CAA (za varnost letenja in komercialnih letalskih operacij, letališč in upravljanja zračnega prometa, varovanje civilnega letalstva, varnost v zvezi z drugimi letalskimi dejavnostmi, osebjem in napravami, ki se uporabljajo v civilnem letalstvu, operativno licenco, druge naloge nadzora varnosti)	Izdelava varnostnih priporočil (predlogov, ki jih za preprečevanje nesreč in incidentov pripravi organ za preiskave v zvezi z varnostjo na podlagi informacij, pridobljenih v preiskavi v zvezi z varnostjo, ali iz drugih virov, kot so varnostne študije)	Izvajanje usposabljanj in izobraževanj v skladu z letnim načrtom izobraževanja in usposabljanja	Izvajanje vaj v skladu z letnim in drugimi načrti vaj
Časovnica izvajanja ukrepa (roki, faze)	Trajna naloga	Trajna naloga	Trajna naloga	Trajna naloga, konkretni datumi so odvisni od dinamike načrtovanja usposabljanj	Trajna naloga, konkretni datumi so odvisni od dinamike načrtovanja vaj (npr. vaja s področja preiskovanja letalskih nesreč je predvidena junija 2018)
Rezultati izvajanja ukrepa	Pripravljeni predpisi in drugi akti (izboljšanje varnosti v letalstvu)	Izvedene upravne zadeve, nadzori ter prekrškovni postopki (izboljšanje varnosti v letalstvu)	Izdelana varnostna priporočila (izboljšanje varnosti v letalstvu)	Boljša usposobljenost zaposlenih za izvajanje del in nalog z delovnih področij	Boljša usposobljenost in pripravljenost na nesreče, za katere se izvaja vaja
Stroški izvajanja ukrepa	Predvidoma ne bo dodatnih stroškov	Predvidoma ne bo dodatnih stroškov, razen stroške tarif CAA za vodenje upravnih postopkov (stroške krijejo subjekti s področja letalstva na podlagi tarife)	Predvidoma ne bo dodatnih stroškov, razen če se priporočila nanašajo na zagotavljanju potrebnih materialnih, finančnih in kadrovskih virov	Gre za stroške službenih poti v tujino in kotizacij	Na vajah vsekakor nastajajo stroški, ki so opredeljeni v elaboratih vaj, višina stroškov je odvisna od vrste nesreče, ravni vaje, trajanja vaje in obsega vadbenec

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

Finančni in materialni viri za izvajanje ukrepa	Prilagoditev in drugih aktov (standardi, resolucije, državni načrti s področja varnosti, državni načrti s področja varovanja, ipd.) se krije praviloma iz proračuna RS	Vodenje upravnih zadev, nadzor ter prekrškovni postopki na MZI se praviloma krijejo iz proračuna RS. Vodenje upravnih zadev na CAA se praviloma krije iz tarif, nadzor ter prekrškovni postopki CAA pa iz proračuna RS	Izdelava varnostnih priporočil se praviloma krije iz proračuna RS	Proračun RS, CAA	Proračun RS, CAA
Prioriteta ukrepa - od 1 (min) do 4 (max)	3	4	4	3	3
Nova spoznanja	Izvajanje tega ukrepa kaže na pomanjkljivosti obstoječih sistemov	Izvajanje tega ukrepa kaže na pomanjkljivosti obstoječih sistemov	Izvajanje tega ukrepa kaže na pomanjkljivosti obstoječih sistemov	Zaposleni spoznavajo novosti oziroma utrjujejo obstoječa znanja s področja dela	Vaje pokažejo na pomanjkljivosti obstoječih sistemov. Na podlagi ugotovitev se pripravijo akcijski načrti odprav pomanjkljivosti
Vrednotenje sprememb	Izvajanje obstoječih predpisov in drugih aktov je potrebno redno spreminjati in po potrebi spreminjati	Gre za stalno nalogo, ki zahteva sledljivost in sistem odprave morebitnih pomanjkljivosti	Gre za stalno nalogo, ki zajema zlasti analizo dogodka, oblikovanje priporočil in njihovo nadalje spremljanje	Gre za stalno nalogo	Gre za stalno nalogo
Opombe	/	/	/	Usposabljanja s področja letalstva se večinoma izvajajo v tujini	Vaje s področja letalstva se lahko izvajajo tudi v mednarodnem okolju
Drugo					

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

PRILOGA 2

RAZVID – NESREČA: letalska nesreča, PRIPRAVLJALEC: Uprava Republike Slovenije za zaščito in reševanje, PODROČJE: sistem VPNDN, OCENJEVALNO OBDOBJE: 2014-2016, 2017-2019, izdelano: januar 2018

Vrste ukrepov	Za pripravljenost	Za pripravljenost	Za pripravljenost	Za pripravljenost	Za pripravljenost	Za pripravljenost	Za pripravljenost
Nazivi ukrepov	Ocene ogroženosti	Načrtovanje in izvajanje zaščite in reševanja	Organiziranje in opremljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč	Organiziranje, delovanje in razvoj sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja	Organiziranje, vzdrževanje in razvoj informacijskih in telekomunikacijskih sistemov	Uspesabljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč	Načrtovanje in izvajanje vaj
Opis ukrepa	Izdelava državne ocene ogroženosti, po potrebi tudi izdelava ocen ogroženosti na lokalni ravni	Izdelava načrtov zaščite in reševanja na državni in lokalni ravni	Zagotavljanje operativne pripravljenosti sil za zaščito, reševanje in pomoč na lokalni, regijski in državni ravni	Delovanje in razvoj sistema OOA	Delovanje in razvoj IKT sistemov v sistemu VPNDN	Izobraževanje in usposabljanje skladno z letnim načrtom izobraževanja in usposabljanja s področja varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami poteka v naravnimi in drugimi izobraževalnih centru za zaščito in reševanje na Igu in v enotah Pekre, Sežana in Logatec. Usposabljujejo se pripadniki različnih sil za zaščito, reševanje in pomoč, štabov civilne zaščite, obveščanje, preostali delavci v centrih za obveščanje, pripadniki področja zaščite in reševanja, pripadniki Slovenske vojske in drugi. Sem sodi tudi spreminjanje oziroma prenova izobraževalnih vsebin ter uvajanje novih programov usposabljanja	Načrtovanje in izvajanje vaj v sistemu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami na vseh ravneh
Predstavitev							

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

Cilji ukrepa	Izdelava državne ocene ogroženosti, pridobitev podatkov, pomembnih za sistem VPNDN v zvezi s posledicami nesreče	Izdelava načrtov zaščite in reševanja na državni in lokalni ravni	Ustrezna sestava, številčnost, opremljenost in usposobljenost vseh sil za zaščito, reševanje in pomoč na lokalni, regijski in državni ravni	Stalno in stabilno delovanje sistema OOA, tudi ob pogojih večje naravne ali druge nesreče	Stalno in stabilno delovanje IKT sistemov, tudi ob pogojih večje naravne ali druge nesreče	Bojša usposobljenost in pripravljenost na nesreče	Bojša usposobljenost in pripravljenost na nesreče, za katere se izvaja vaja
Pravne podlage	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Navodilo o pripravi ocen ogroženosti, uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Zakon o gasilstvu, Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč, Pravilnik o kadrovskih in materialnih formacijah enot, služb in organov Civilne zaščite, Merila za organiziranje, opremljanje in usposabljanje, načrti obveščanja in aktiviranja	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Uredba o delovanju sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja, Pravilnik o obveščanju in poročanju v sistemu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o kakovosti storitve za enotno evropsko številko za klice v sili 112	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Zakon o elektronskih komunikacijah, Uredba o organizaciji in delovanju sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami
Nosilec (naloge)	MO, URSZR	MO, URSZR, lokalne skupnosti	MO, URSZR, lokalne skupnosti, društva in druge nevladne organizacije, gospodarske družbe, zavodi in druge organizacije	MO, URSZR	MO, URSZR	MO, URSZR	MO, URSZR, lokalne skupnosti in drugi
Sodelujoči organi (naloge)	/	/	/	/	/	/	v odvisnosti od obsega in ravni vaje in fiktivnih nesreč
Časovnica načrtovanja ukrepa (roki, faze)	V odvisnosti od nesreče	Trajna naloga, konkretni datumi so odvisni od dinamike načrtovanja za posamezno nesrečo	Trajna in stalna naloga	Razvoj sistema je stalna in trajna naloga	Razvoj IT sistemov je stalna in trajna naloga	Usposabljanje sil za zaščito, reševanje in pomoč je trajna in stalna naloga	Na ravni države se izdelajo letni načrti vaj (na državni in regijski ravni), ki jih pripravi URSZR in sprejme Vlada RS, občine načrtujejo same
Načrtovanje							

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	
Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	Sodelovanje javnosti pri načrtovanju tega ukrepa ni predvideno, razen v okviru priprave morebitnih sprememb pravnih podlag	
Stroški načrtovanja ukrepa	Stroškov predvidoma ne bo	Stroškov predvidoma ne bo	Stroškov predvidoma ne bo	Stroškov predvidoma ne bo	Stroškov predvidoma ne bo	Stroškov predvidoma ne bo	Stroškov predvidoma ne bo	Stroškov načrtovanja tega ukrepa večinoma ni	Stroškov načrtovanja tega ukrepa večinoma ni	
Finančni in materialni viri za načrtovanje ukrepa	/	/	/	Proračun RS, proračuni lokalnih skupnosti, sredstva društev in drugih nevladnih organizacij, gospodarskih družb, zavodov in drugih organizacij, požarna taksa, drugo	Proračun RS	Proračun RS	Proračun RS	Proračun RS	V primeru stroškov je vir proračun vadbencev	
Prioriteta ukrepa - od 1 (min) do 4 (max)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Pravne podlage	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Navodilo o pripravi ocen ogroženosti, uredba o vsebini in izdelavi načrtov zaščite in reševanja, Zakon o letalstvu, Zakon o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, Zakon o prevozu nevarnega blaga, Uredba o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora, Uredba o preiskovanju letalskih nesreč, resnih incidentov in o logistični podpori preiskovalnemu organu, Pravilnik o preiskovanju letalskih nesreč vojaških zrakoplovov, Uredba	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Uredba o načrtov zaščite in reševanja, Zakon o letalstvu, Zakon o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, Zakon o prevozu nevarnega blaga, Uredba o načinu izvajanja nadzora zračnega prostora, Uredba o preiskovanju letalskih nesreč, resnih incidentov in o logistični podpori preiskovalnemu organu, Pravilnik o preiskovanju letalskih nesreč vojaških zrakoplovov, Uredba	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Zakon o gasilstvu, Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč, Pravilnik o kadrovskih in materialnih formacijah enot, služb in organov Civilne zaščite, Merila za organiziranje, opremljanje in usposabljanje, Načrti usposabljanja in aktiviranja	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Uredba o delovanju sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja, Pravilnik o obveščanju in poročanju v sistemu varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o kakovosti storitve za enotno evropsko številko za klice v sili 112	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Zakon o elektronskih komunikacijah, Uredba o organizaciji in delovanju sistema opazovanja, obveščanja in alarmiranja	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Uredba o izvajanju zaščite, reševanja in pomoči z uporabo zrakoplovov, Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč, Uredba o službi v civilni zaščiti, Pravilnik o izobraževanju, usposabljanju na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o varstvu pred neeksplozivnimi ubojnimi sredstvi, Pravilnik o proženju snežnih plazov, Pravilnik o vajah na področju varstva pred	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o varstvu pred neeksplozivnimi ubojnimi sredstvi, Pravilnik o proženju snežnih plazov, Pravilnik o vajah na področju varstva pred	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o varstvu pred neeksplozivnimi ubojnimi sredstvi, Pravilnik o proženju snežnih plazov, Pravilnik o vajah na področju varstva pred	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o varstvu pred neeksplozivnimi ubojnimi sredstvi, Pravilnik o proženju snežnih plazov, Pravilnik o vajah na področju varstva pred	Zakon o varstvu pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o vajah na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Pravilnik o varstvu pred neeksplozivnimi ubojnimi sredstvi, Pravilnik o proženju snežnih plazov, Pravilnik o vajah na področju varstva pred
Izvajanje										

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

<p>Opis izvajanja ukrepa</p>	<p>Trajna naloga, prva verzija državne ocene je bila izdelana okoli leta 2000, verzija 1.1 leta 2010 in verzija 1.2 leta 2013. Leta 2018 bo izdelana nova državna ocena ogroženosti. Ocene ogroženosti lahko izdelajo tudi lokalne skupnosti</p>	<p>Izdelava načrtov za obravnavano nesrečo na vseh ravneh, po potrebi tudi z upoštevanjem zaščitnih ukrepov, izdelava načrtov dejavnosti, spreminjanje in ažuriranje načrtov</p>	<p>Ukrep se izvaja trajno in to na vseh ravneh</p>	<p>Razvoj novih storitev klica v sili na številko 112, Dogovor z operaterji glede delovanja storitve AML (Advance Mobile Location) in povratnega 112 klica, Dogovor z operaterji glede prednostnega reševanja problematike električnega napajanja posameznih IKT objektov, uvedba e-call (samodejni klic v sili iz vozila), zagotavljanje pogojev za uvedbo javno-zasebnega partnerstva</p>	<p>Vzdrževanje in razvoj informacijskih komunikacijskih sistemov na področju varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami, Zagotavljanje javnega alarmiranja: povabilo promotorjem za JZP za SIJA, nakup in montaža siren s kohezivskimi sredstvi in sredstvi projekta FRISCO, Sodelovanje z MZ pri gradnji digitalnega državnega radijskega omrežja po sistemu DMR, Priprava dogovorov za uporabo mobilnih repetitorjev, Menjava akumulatorjev v napravah SIJA in ZARE. Zagotavljanje pogojev za uvedbo javno-zasebnega partnerstva</p>	<p>Izobraževanje in usposabljanje skladno z letnimi načrtom izobraževanja in usposabljanja s področja varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami poteka v izobraževalnem centru za zaščito in reševanje na lgu in v enotah Pekre, Sežana in Logatec. Usposabljaljo se pripadniki prostovoljnih in poklicnih gasilcev, ostalih sil za zaščito, reševanje in pomoč, enot, organov in služb civilne zaštite, delavci v centrih za obveščanje, preostali javni uslužbenci s področja zaštite in reševanja in ministrstev ter drugih državnih organov, pripadniki Slovenske vojske in drugi</p>	<p>Na državni in registri ravni so tvorjene vaje razmeroma pogoste. Leta 1993 je bila izvedena prva tovrstna državna vaja na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana pri Zgornjem Brniku, leta 1999 na Gorenjskem (Dobruča) ter leta 2006 spet na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana pri Zgornjem Brniku, v zadnjem obdobju pa registrijska vaja na Gorenjskem (pod Krvavcem) leta 2014, leta 2017 vaja državnega pomena - iskanje pogrešanega zrakoplova na Gorenjskem, prav tako leta 2017 na Pohorju, leta 2018 je predvidena izvedba trodnevne mednarodne vaje (iskanje letala, reševanje potnikov) na območju Gorenjske in Avstrije</p>
<p>Časovnica izvajanja ukrepa (roki, faze)</p>	<p>Trajna naloga, prva verzija državne ocene je bila izdelana okoli leta 2000, verzija 1.1 leta 2010 in verzija 1.2 leta 2013. V začetku leta 2018 je bila izdelana nova državna ocena ogroženosti. Ocene ogroženosti lahko izdelajo tudi lokalne skupnosti</p>	<p>Trajna naloga, prvi načrt ZIR, povezan z nesrečo zrakoplova, je bil izdelan še pred letom 2000. Verzija 3 načrta je bila izdelana leta 2004. Verzija 4.1 je iz začetka leta 2010, ažurirana verzija je iz leta 2014. Načrt se izdeluje tudi v nekaterih lokalnih skupnostih, skladno z ugotovitvami veljavne</p>	<p>Trajna in stalna naloga</p>	<p>Razvoj novih storitev klica v sili - stalna naloga, Dogovor z operaterji: glede AML - do konca leta 2017, glede povratnega 112 klica - do konca leta 2018, Dogovor z operaterji glede usklajenega reševanja problematike električnega napajanja posameznih IKT objektov - že rešeno.</p>	<p>Vzdrževanje in razvoj informacijskih sistemov - stalna naloga, Povabilo promotorjem za JZP za SIJA - do konca leta 2017, Nakup in montaža siren: Kohezija, FRISCO - do konca leta 2018, Priprava dogovorov za uporabo mobilnih repetitorjev - do konca leta 2017, menjava</p>	<p>Trajna in stalna naloga, izobraževanje poteka glede na letni načrt izobraževanja in usposabljanja. Obstajajo 103 programi usposabljanja in en program izobraževanja. Leta 2018 je razpisano izvajanje 72 programov usposabljanja. Programi so uvajani,</p>	<p>Na ravni države se izdelajo letni načrti vaj (na državni in regijski ravni). Lokalne skupnosti vaje izvajajo glede na svoje načrtovanje</p>

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

				dizavne ocene ogroženosti		uvredba e-call (samodejni klic v sili iz vozila) - že izvedeno	akumulatorjev SIJA in ZARE - preventivno vsakih 7 let	temeljni ali dopolnilni. Splošnih programov, ki niso fokusirani namensko na posamezne nesreče, je 43. namenskih za potres eden, za poplavo devet, za posebno nevarne bolezni živali eden, za jedrsko ali radiološko nesrečo pet, za železniško nesrečo eden, za velike požare v naravnem okolju trije, za terorizem eden in za nesreče z nevarnimi snovmi trije. Namenskega usposabljanja za letalske nesreče ni. Obstajajo tudi programi usposabljanja za nesreče, za katere še RS še nima ocen tveganja za posamezne nesreče ozinoma ocen zmožnosti obvladovanja tveganja za posamezne nesreče, to so dva programa za snežne plazove, dva programa za zemeljske plazove, štiri programi za nesreče na cesti in v cestnih predorih, dva za reševanje iz jam ter dva na nesreče za morju. Programi se obdobno dopolnjujejo in spreminjajo ter uvajajo tudi novi
--	--	--	--	------------------------------	--	---	--	---

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

Rezultati izvajanja ukrepa	Izdelane in ažurirane ocene ogroženosti	Izdelani in ažurirani načrti za zaščito in reševanje, po potrebi z razdelanimi zaščitnimi ukrepi, načrti dejavnosti	Ustrezno načrtovane, usposobljene, opremljene sile za zaščito, reševanje in pomoč	Razvoj novih storitev ključev v sili na 112 - rezultat bo skrajšanje odzivnih časov reševalnih služb, AML (Advance Mobile Location) - natančnejša lokacija ključnega, povratni 112 klic - boljše alarmiranje in obveščanje, tudi za gluhe in naglušne, usklajeno reševanje IKT objektov - hitrejša vzpostavitev delovanja številke 112	Vzdrževanje in razvoj IKS - zanesljivo delovanje v vseh razmerah, JZP SIJA, Kohezija, FRISCO - boljše alarmiranje prebivalstva, Mobilni repetitorji - hitrejša vzpostavitev radijskih zvez ZARE ob nesrečah, kot je žled, menjava akumulatorjev - zagotavljanje avtonomije delovanja	Boljša usposobljenost in pripravljenost na nesreče	Boljša usposobljenost in pripravljenost na nesreče, za katere se izvaja vaje
Stroški Izvajanja ukrepa	Predvidoma ne bo dodatnih stroškov	Predvidoma ne bo večjih stroškov	Stroški opremljanja, usposabljanja, zagotavljanja operativnosti in intervencij sil za zaščito, reševanje in pomoč	Stroški vzdrževanja in razvoja sistema OOA glede na izvajanje nalog, navedenih zgoraj	Stroški vzdrževanja in razvoja IKT sistemov glede na izvajanje nalog, navedenih zgoraj	Stroški organizacije in izvedbe usposabljanj, stroški namestitve in prehrane	Na vajah vsekakor nastajajo stroški, ki so opredeljeni v elaboratih vaj, višina stroškov je odvisna od vrste nesreče, ravni vaje, trajanja vaje in obsega vadbencev
Finančni in materialni viri za izvajanje ukrepa	/	Proračun RS, proračun pristojnih organov (npr. CAA)	Proračun RS, proračun občin, sredstva društev in drugih nevladnih organizacij, gospodarskih družb, zavodov in drugih organizacij, požarna taksa, drugo	Proračun RS, kohezijska sredstva, sredstva iz mednarodnih projektov, sredstva iz javno-zasebnega partnerstva	Proračun RS, kohezijska sredstva, sredstva iz mednarodnih projektov, sredstva iz javno-zasebnega partnerstva	Proračun RS, finančna sredstva udeležencev usposabljanj, oziroma ustanoviteljev enote, katerih pripadniki se usposabljaajo	Stroški za vaje se krijejo praviloma iz proračuna vadbencev, praviloma vsak krije svoje stroške vaj
Prioriteta ukrepa - od 1 (min) do 4 (max)	2	2	2	2	2	2	2
Nova spoznanja	/	/	/	/	/	/	Vaje pokažejo na šibke točke v sistemu, ki jih je treba v nadaljnjih procesih skušati odpraviti
Vrednotenje sprememb	/	/	/	/	/	/	/
Drugo							

OCENA ZMOŽNOSTI OBVLADOVANJA TVEGANJA ZA LETALSKO NESREČO

	Opombe	Ta pregled večinoma ne upošteva lokalne ravni	Ta pregled večinoma ne upošteva lokalne ravni	/	Delovanje sistema OOA je odvisno tudi od pogojev, ki jih zagotavljajo operaterji fiksne in mobilne telefonije, elektrodistributerji in drugi, zlasti je to pomembno ob razmerah, ki jih povzročijo naravne in druge nesreče	Delovanje lastnih IT sistemov je odvisno tudi od pogojev, ki jih zagotavljajo operaterji fiksne in mobilne telefonije, elektrodistributerji in drugi, zlasti je to pomembno ob razmerah, ki jih povzročijo naravne in druge nesreče	/	/
--	--------	---	---	---	---	---	---	---
