

Národný program bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky

Čl. 1 Definície

Na účely Národného programu bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky¹⁾ (ďalej len „program bezpečnosti civilného letectva“) sa rozumie

- a) auditom regulácie bezpečnosti (anglický pojem „Safety Regulation Audit“) systematické a nezávislé posúdenie, ktoré vykonáva Dopravný úrad s cieľom zistiť, či opatrenia týkajúce sa bezpečnosti civilného letectva vo vzťahu k procesom, výrobkom alebo službám, sú splnené a účinne implementované a vhodné na dosiahnutie očakávaných výsledkov (ďalej len „audit“),
- b) bezpečnosťou civilného letectva (anglický pojem „safety“) stav, v ktorom je možnosť ohrozenia osôb alebo poškodenia majetku znížená a udržiavaná na alebo pod prijateľnou úrovňou prostredníctvom trvalého procesu identifikácie nebezpečenstiev a riadenia rizík (ďalej len „bezpečnosť“),
- c) cieľom výkonnosti bezpečnosti (anglický pojem „Safety Performance Target“) plánovaný alebo zamýšľaný cieľ štátu pre ukazovateľ výkonnosti v oblasti bezpečnosti za dané obdobie, ktorý je v súlade s bezpečnostnými cieľmi, pričom pozostáva z jedného alebo viacerých ukazovateľov výkonnosti bezpečnosti podľa kategórie,
- d) cieľovou úrovňou bezpečnosti (anglický pojem „Target Level of Safety“) stanovenie miery, do akej má byť bezpečnosť sledovaná v danom kontexte posudzovanom vo vzťahu k prijateľnému alebo tolerovateľnému riziku,
- e) iniciatívami v oblasti bezpečnosti (anglický pojem „Safety Initiatives“) kroky, ktoré je potrebné vykonať na dosiahnutie cieľov výkonnosti bezpečnosti, pričom obsahujú prevádzkové postupy, technologické systémy a programy, ktoré majú špecifikované kritéria spoľahlivosti, dostupnosti, výkonnosti alebo presnosti,
- f) nápravnými opatreniami (anglický pojem „Corrective Actions“) opatrenia na odstránenie príčin zistenej nehody,
- g) nebezpečenstvom (anglický pojem „Hazard“) akákoľvek situácia alebo okolnosť, ktorá môže spôsobiť leteckú nehodu,
- h) overením (anglický pojem „Verification“) potvrdenie, že požiadavky sú splnené prostredníctvom poskytnutia objektívneho dôkazu,
- i) požiadavkami na bezpečnosť (ďalej len „Safety Requirements“) prostriedky na zmiernenie rizika definované v systéme zmiernenia rizika, ktorými sa dosiahne príslušný cieľ bezpečnosti, vrátane organizačných, prevádzkových, procedurálnych, funkčných, výkonnostných požiadaviek a požiadaviek na interoperabilitu alebo vlastnosti prostredia,
- j) procesom (anglický pojem „Process“) súbor vzájomne súvisiacich alebo pôsobiacich činností, ktoré transformujú vstupy na výstupy,
- k) reguláciou (anglický pojem „Regulation“) tvorba požiadaviek a pravidiel,
- l) riziko (anglický pojem „Risk“) kombinácia pravdepodobnosti alebo frekvencie výskytu prípadu definovateľného nebezpečenstva alebo ohrozenia a závažnosť dôsledkov jeho výskytu,
- m) systémom (anglický pojem „System“) kombinácia fyzických prvkov, postupov a ľudských zdrojov organizovaných na výkon určitej činnosti,

¹⁾ Čl. 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018) v platnom znení.

- n) ukazovateľom výkonnosti bezpečnosti (anglický pojem „Safety Performance Indicator“) kritérium používané na vyjadrenie výkonnosti systému.

Čl. 2 Legislatíva

- (1) V oblasti civilného letectva sa rozlišuje medzi niekoľkými „úrovňami“ legislatívnej a právnej úpravy „technickej“ stránky civilného letectva.
- (2) „Najvyššiu úroveň“ legislatívnej a právnej úpravy „technickej“ stránky civilného letectva predstavujú štandardy a odporúčania a postupy medzinárodných organizácií v oblasti civilného letectva, najmä Medzinárodnej organizácie civilného letectva. Medzinárodná organizácia civilného letectva prostredníctvom Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve²⁾ (ďalej len „Dohovor“) a jeho príloh a k nim vypracovaných postupov (tzv. PANS) a odporúčaní (tzv. Doc.) upravuje na medzinárodnej úrovni príslušné oblasti civilného letectva. V súlade s Dohovorom sú zmluvné štáty tohto Dohovoru povinné zabezpečiť implementáciu predmetných štandardov a odporúčaní a postupov do ich vnútroštátneho právneho poriadku. V rámci Slovenskej republiky je táto implementácia zabezpečovaná prostredníctvom leteckých predpisov, o ktorých vydaní rozhoduje³⁾ Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo dopravy“).
- (3) Vzhľadom na členstvo Slovenskej republiky v Európskej únii, zohľadňujúc čl. 7 ods. 2 Ústavy Slovenskej republiky, „strednú úroveň“ legislatívnej a právnej úpravy „technickej“ stránky civilného letectva tvoria právne záväzné akty Európskej únie, ako aj prostriedky preukázania zhody a poradenský materiál vydávané Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva. Právne záväzné akty Európskej únie však neupravujú komplexne všetky oblasti civilného letectva, ale upravujú len určité oblasti do určitej úrovne. Hlavný právny rámec pôsobnosti Európskej únie v oblasti legislatívnej a právnej úpravy civilného letectva predstavuje nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení. Nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení určuje, aké oblasti sú upravené právne záväznými aktmi EÚ, ktoré nie sú upravené, a ktoré môžu byť upravené členskými štátmi Európskej únie (využitím tzv. „opt-out“ mechanizmu).
- (4) Keďže právne záväzné akty Európskej únie v oblasti civilného letectva komplexne neupravujú všetky oblasti civilného letectva a taktiež vo väčšine prípadov neupravujú „procesnú“ stránku, napríklad vydania dokladu, je Slovenská republika povinná, zohľadňujúc princípy transparentnosti a nediskriminácie a predovšetkým hlavné „motto“ v oblasti civilného letectva „Safety first“, t. j. bezpečnosť je na prvom mieste, zabezpečiť legislatívnu úpravu týchto „nepokrytých oblastí“, ako aj oblastí, v prípade ktorých uplatnila mechanizmus „opt-out“. Základným všeobecne záväzným právnym predpisom upravujúcim problematiku civilného letectva Slovenskej republiky je zákon č. 143/1998 Z. z., ktorý upravuje problematiku využívania vzdušného priestoru, leteckého personálu, lietadiel a iných výrobkov leteckej techniky, registra lietadiel, letísk a leteckých pozemných zariadení, bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, leteckej dopravy, leteckých prác a iného podnikania v civilnom letectve, štátnej správy a sankcií.

²⁾ Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.

³⁾ § 56 zákona č. 143/1998 Z. z.

- (5) Bezpečnosť civilného letectva je jednou z hlavných priorít Slovenskej republiky v oblasti civilného letectva. Slovenská republika sa zaviazala k tvorbe, implementácii, udržiavaniu a trvalému zlepšovaniu stratégií a procesov prostredníctvom Politiky bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky uvedenej v prílohe č. 1, ktorá musí byť presadzovaná a plnená všetkými osobami činnými v civilnom letectve Slovenskej republiky a osobami, ktorých činnosť môže mať vplyv na civilné letectvo.
- (6) Národný plán bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky (ďalej len „plán bezpečnosti civilného letectva“) uvedený v prílohe č. 2 predstavuje doplnenie a vykonanie Národného programu bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky. Plán bezpečnosti civilného letectva popisuje hlavné rizikové oblasti civilného letectva Slovenskej republiky, systém riadenia bezpečnosti civilného letectva a strednodobé a dlhodobé ciele na dosiahnutie vysokej úrovne bezpečnosti civilného letectva. Cieľom plánu bezpečnosti civilného letectva je
- a) identifikácia prevádzkových rizík a monitorovanie faktorov, ktoré k nim prispievajú, pomocou „národných“ ukazovateľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti ⁴) (SPI) so zohľadnením ukazovateľov vypracovaných Medzinárodnou organizáciou civilného letectva, Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva, leteckými úradmi iných zmluvných štátov Dohovoru, ako aj inými osobami činnými v civilnom letectve a
 - b) systematické určovanie priorít bezpečnosti civilného letectva na národnej úrovni, zameranie sa na oblasti s najvyšším významom na bezpečnosť civilného letectva a pravidelné overovanie účinnosti prijatých opatrení.

Čl. 3

Ciele programu bezpečnosti civilného letectva

- (1) Program bezpečnosti civilného letectva predstavuje integráciu všeobecne záväzných právnych predpisov a činností zameraných na zvyšovanie úrovne bezpečnosti civilného letectva.
- (2) Cieľom programu bezpečnosti civilného letectva je dosiahnutie prijateľnej úrovne bezpečnosti osôb činných v civilnom letectve.
- (3) Program bezpečnosti civilného letectva je vypracovaný v súlade s medzinárodnými štandardmi, odporúčaniami a postupmi medzinárodných organizácií v oblasti civilného letectva, v súlade s právne záväznými aktmi Európskej únie, všeobecne záväznými právnymi predpismi a príslušnými štandardmi, odporúčaniami a postupmi Medzinárodnej organizácie civilného (ICAO) prijatými Slovenskou republikou podľa osobitného predpisu.⁵⁾

Čl. 4

Globálny systém riadenia bezpečnosti civilného letectva

- (1) Z pohľadu organizácií a orgánov majú najväčší vplyv na bezpečnosť civilného letectva Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO), Európska konferencia civilného letectva (ECAC), Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA) a organizácia EUROCAE.

⁴⁾ Čl. 3 bod 26 nariadenia (EÚ) 2018/1139 v platnom znení.

⁵⁾ § 56 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

- (2) Medzinárodná organizácia civilného letectva je špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov. Riadiacim orgánom je Rada Medzinárodnej organizácie civilného letectva s 36 členmi. Slovenská republika sa zúčastňuje na zasadaniach v tejto organizácii ako člen rotačnej skupiny Stredná Európa (CERG).⁶⁾ Na základe rotačného princípu každé tri roky rotačná skupina Stredná Európa navrhne kandidáta na zvolenie do Rady Medzinárodnej organizácie civilného letectva. Základným dokumentom riadiacim činnosť Medzinárodnej organizácie civilného letectva je Dohovor. Príloha 19 k Dohovoru, Riadenie bezpečnosti civilného letectva, obsahuje štandardy a odporúčania týkajúce sa národných programov bezpečnosti civilného letectva implementovaných na úrovni štátov a systémov riadenia bezpečnosti (SMS) implementovaných osobami činnými v civilnom letectve. Medzinárodná organizácia civilného letectva vypracúva Globálny plán bezpečnosti civilného letectva (GASP), ktorý sa aktualizuje každé tri roky a prijíma ho valné zhromaždenie Medzinárodnej organizácie civilného letectva formou rezolúcie. Globálny plán bezpečnosti civilného letectva podporuje účinné vykonávanie národných stratégií, vykonávanie štátneho odborného dozoru, riadenie rizík a spoluprácu medzi rôznymi osobami činnými v civilnom letectve. Globálny plán bezpečnosti civilného letectva zohľadňuje aktuálne, dynamicky sa meniace technologické prostredie, legislatívne prostredie a podnikateľské prostredie a pravidelne sa aktualizuje podľa vývoja riešení aktuálnych problémov aplikačnej praxe. Zároveň popisuje štruktúru rozvoja regionálnych a národných (štátnych) plánov bezpečnosti civilného letectva. Vzhľadom na skutočnosť, že vývoj v rôznych oblastiach civilného letectva sa môže v rôznych oblastiach sveta líšiť, Medzinárodná organizácia civilného letectva vypracovala pre región, ktorý spadá do pôsobnosti európskej a severoatlantickej regionálnej kancelárie Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO EUR/NAT)⁷⁾ Európsky regionálny plán bezpečnosti civilného letectva (EUR RASP).
- (3) Európska konferencia civilného letectva je nezávislá regionálna organizácia a jej poslaním je podpora neustáleho rozvoja bezpečného, efektívneho a udržateľného systému civilného letectva, najmä obchodnej leteckej dopravy v európskom regióne.
- (4) Európska únia prostredníctvom príslušných právne záväzných aktov Európskej únie v oblasti civilného letectva ustanovuje požiadavky na udržanie vysokej jednotnej úrovne bezpečnosti civilného letectva. Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva, v spolupráci s Európskou komisiou, zodpovedá za vývoj a monitorovanie európskeho regulačného rámca civilného letectva. Slovenská republika sa zúčastňuje na činnostiach správnej rady Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva, poradných orgánov, výborov a pracovných skupín. Európsky program bezpečnosti civilného letectva (EASP) definuje riadenie bezpečnosti civilného letectva na úrovni Európskej únie a popisuje úlohy a zodpovednosti členských štátov Európskej únie a Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva. Požiadavky na Európsky program bezpečnosti civilného letectva, Európsky plán bezpečnosti civilného letectva (EPAS), národné programy bezpečnosti civilného letectva a národné plány bezpečnosti civilného letectva (SPAS) ustanovuje tzv. základné nariadenie, t. j. nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie

⁶⁾ Rotačnú skupinu Stredná Európa tvoria Bulharsko, Cyprus, Česko, Grécko, Maďarsko, Litva, Poľsko, Rumunsko, Slovenská republika a Slovinsko.

⁷⁾ <https://www.icao.int/EURNAT>.

Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018) [ďalej len „nariadenie (EÚ) 2018/1139“] v platnom znení. Európsky program bezpečnosti civilného letectva zohľadňuje požiadavky vyplývajúce z Globálneho plánu bezpečnosti civilného letectva a Európskeho regionálneho plánu bezpečnosti civilného letectva a obsahuje aj špecifické opatrenia pre členské štáty EÚ, ktoré musia členské štáty EÚ zohľadniť pri príprave národných plánov bezpečnosti civilného letectva. Európsky plán bezpečnosti civilného letectva sa vytvára ako súčasť procesov riadenia rizík v rámci Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva v spolupráci s členskými štátmi Európskej únie.

- (5) EUROCAE je nezisková organizácia, ktorá poskytuje palubné a pozemné systémy a zariadenia a súvisiace dokumenty potrebné na použitie pri regulácii leteckých zariadení a systémov. Súčasťou EUROCAE sú orgány štátnej správy a osoby činné v civilnom letectve.

Čl. 5

Povinnosti a zodpovednosť Slovenskej republiky v oblasti bezpečnosti civilného letectva

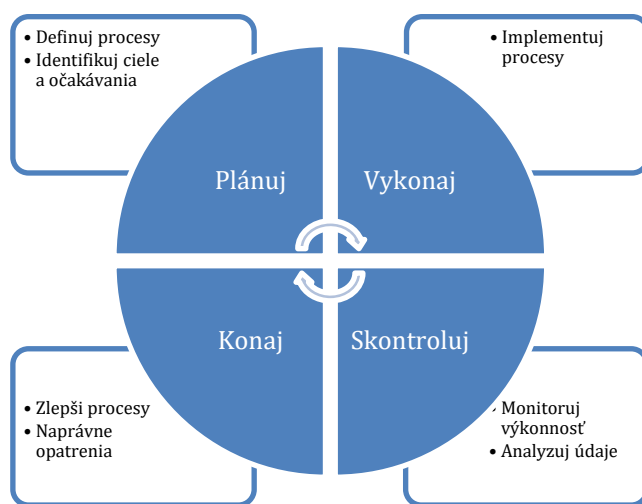
- (1) Orgánmi štátnej správy v civilnom letectve sú ministerstvo dopravy a Dopravný úrad.
- (2) Orgánmi štátnej správy vo vzťahu k prevádzke lietadiel vykonávajúcich lety v colných službách, policajných službách alebo vo vojenských službách alebo lety v štátnom záujme sú Ministerstvo financií Slovenskej republiky, Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, finančná správa a Policajný zbor.
- (3) Ministerstvo dopravy ako ústredný orgán štátnej správy v civilnom letectve v oblasti bezpečnosti civilného letectva najmä
 - a) riadi a kontroluje výkon štátnej správy vo veciach civilného letectva,
 - b) zodpovedá za vytvorenie systému bezpečnosti civilného letectva, vyhodnocovanie údajov o ohlásených udalostiach, vytvorenie systému bezpečnostného vyšetrovania a koordináciu súvisiacich činností a vykonáva pôsobnosť orgánu bezpečnostného vyšetrovania udalostí v civilnom letectve.
- (4) Dopravný úrad ako orgán štátnej správy vykonáva svoju pôsobnosť dozorného orgánu podľa zákona č. 143/1998 Z. z. a príslušných právne záväzných aktov Európskej únie a leteckých predpisov.
- (5) S cieľom zachovať vysokú úroveň bezpečnosti, pravidelne preskúmavať Politiku bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky, tento program bezpečnosti civilného letectva a Národný plán bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky a vnútroštátny právny rámec bola zriadená stála komisia pre bezpečnosť civilného letectva podľa § 18a zákona č. 143/1998 Z. z. Na základe štatútu môže stála komisia pre bezpečnosť civilného letectva zriadiť poradný orgán, ktorým je výbor stálej komisie pre bezpečnosť civilného letectva. Výbor stálej komisie pre bezpečnosť civilného letectva predkladá stálej komisii pre bezpečnosť civilného letectva svoje stanoviská a závery. Na riešenie konkrétnych úloh môže stála komisia pre bezpečnosť civilného letectva zriadiť aj dočasné pracovné skupiny. Dočasná pracovná skupina predkladá stálej komisii pre bezpečnosť civilného letectva svoje stanoviská a závery. Stanoviská a závery výboru stálej komisie pre bezpečnosť civilného letectva, ako aj dočasnej pracovnej skupiny majú poradný charakter.

- (6) Minister dopravy je zodpovedným manažérom voči Medzinárodnej organizácii civilného letectva za riadenie a plnenie tohto programu bezpečnosti civilného letectva. V praxi tieto činnosti vykonáva a zabezpečuje ministerstvo dopravy prostredníctvom odboru civilného letectva a útvaru bezpečnostného vyšetrovania v doprave a Dopravný úrad prostredníctvom divízie civilného letectva.

Čl. 6

Preskúvanie programu bezpečnosti civilného letectva

Na základe legislatívnych, právnych a organizačných zmien alebo na základe aplikačnej praxe je pravidelné preskúvanie programu bezpečnosti civilného letectva nevyhnutné na zabezpečenie súladu a konzistentnosti s ustanovenými požiadavkami. Typický proces, ktorý slúži týmto potrebám, je najlepšie opísaný na obrázku nižšie:



Obrázok č. 1: Proces preskúmania

Čl. 7

Administratívne opatrenia

- (1) Vykonávanie leteckých činností podlieha procesu povoľovania, osvedčovania alebo podania vyhlásenia, po ktorom nasleduje výkon štátneho odborného dozoru.
- (2) Doklady oprávňujúce osoby činné v civilnom letectve na výkon leteckých činností sú vydávané v súlade s príslušnými právnymi predpismi, ktorými sa ustanovujú podmienky, po splnení ktorých sú tieto doklady vydané.

Čl. 8

Sankcie

- (1) Podľa § 51 zákona č. 143/1998 Z. z. môže ministerstvo dopravy alebo Dopravný úrad uložiť právnickým osobám alebo fyzickým osobám pokuty za porušovanie ustanovení zákona č. 143/1998 Z. z. a podmienok na výkon leteckých činností uvedených v príslušných dokladoch, právne záväzných aktoch Európskej únie, všeobecne záväzných právnych predpisoch a leteckých predpisoch.

- (2) Okrem uloženia pokuty môže ministerstvo dopravy alebo Dopravný úrad podľa § 54 zákona č. 143/1998 Z. z. zrušiť, odňať alebo obmedziť platnosť nimi vydaného dokladu, ak držiteľ dokladu v závažných prípadoch alebo opakovane nedodríava ustanovenia právnych predpisov v oblasti civilného letectva.

Čl. 9

Kultúra spravodlivosti

- (1) Politikou bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky sa implementovala kultúra spravodlivosti.⁸⁾ Jej hlavným cieľom je včasné poskytovanie pravdivých informácií zo strany členov leteckého personálu o chybách a udalostiach tak, aby tieto informácie mohli byť bez akýchkoľvek následkov a postihov pre osoby, ktoré informácie poskytujú, využité v preventívnych opatreniach.
- (2) Pôsobnosť orgánu ochrany kultúry spravodlivosti vykonáva ministerstvo dopravy v rozsahu oprávnení ustanovených leteckým predpisom L 19 Systém riadenia bezpečnosti v platnom znení.⁹⁾

Čl. 10

Riadenie rizika na úrovni orgánov štátnej správy

- (1) Systém riadenia bezpečnosti (SMS) je zriadený na úrovni konkrétnej osoby činnnej v civilnom letectve.
- (2) Systém riadenia bezpečnosti pomáha osobám činným v civilnom letectve koordinovane riadiť bezpečnosť v rámci ich organizácie, analyzovať procesy, identifikovať riziká a zmierňovať tieto riziká uplatňovaním vhodných nápravných opatrení.
- (3) Systém riadenia bezpečnosti (SMS) určuje prijateľnú úroveň bezpečnosti a potrebné kroky na jej dosiahnutie.
- (4) Systematický spôsob riadenia bezpečnosti znamená, že aktivity systému riadenia bezpečnosti budú vykonávané podľa vopred definovaného plánu a aplikované konzistentným spôsobom.
- (5) Proaktívny spôsob riadenia bezpečnosti znamená prijatie postupu, ktorý zdôrazňuje prevenciu prostredníctvom identifikácie nebezpečenstiev a prijatie opatrení na zmiernenie rizika pred možnosťou pripustenia vzniku daného rizika, ktoré môže negatívne ovplyvniť výkonnosť bezpečnosti.
- (6) Jednoznačný spôsob riadenia bezpečnosti znamená, že aktivity systému riadenia bezpečnosti musia byť zjavné, zdokumentované a vykonávané nezávisle od iných aktivít riadenia.

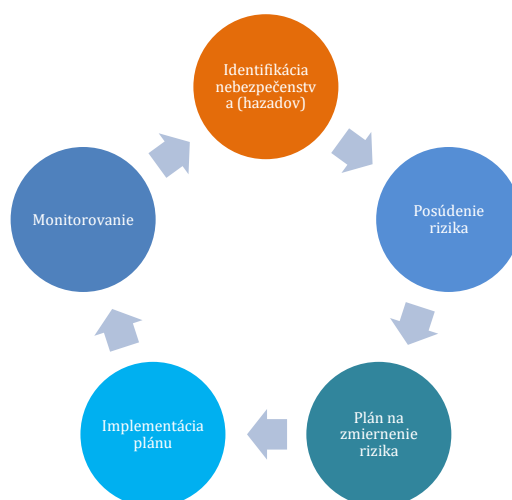
⁸⁾ Čl. 2 bod 12 nariadenia (EÚ) č. 376/2014 v platnom znení.

⁹⁾ Príloha č. 1 k rozhodnutiu č. 30166/2017/SCL/87405 zo dňa 15. 12. 2017, ktorým sa vydáva letecký predpis L 19 Systém riadenia bezpečnosti

- (7) Adresnosť bezpečnosti systematickým, proaktívnym a jednoznačným spôsobom zaisťuje, že v dlhodobom horizonte sa bezpečnosť stane integrálnou súčasťou každodenných činností osôb činných v civilnom letectve, čo znamená, že aktivity osoby činné v civilnom letectve spojené s bezpečnosťou civilného letectva sú smerované do oblastí, kde prinesú najväčší účinok.
- (8) Osoby činné v civilnom letectve v oblasti obchodnej prevádzky, obchodnej leteckej dopravy, vývoja, výroby a údržby výrobkov leteckej techniky a súčastí výrobkov leteckej techniky, poskytovania leteckých navigačných služieb, prevádzky letísk a výcviku musia mať ako integrálnu súčasť manažmentu zavedený systém riadenia bezpečnosti.¹⁰⁾
- (9) Osoby činné v civilnom letectve, ktoré sú držiteľmi dokladov na výkon rôznych leteckých činností môžu mať jeden systém riadenia bezpečnosti, pričom musia preukázať súlad s požiadavkami uplatniteľnými na výkon každej leteckej činnosti a preukázať vhodnosť a účinnosť spoločných postupov v každej oblasti.
- (10) Riadenie bezpečnosti je štandardom pre bezpečnosť civilného letectva na celom svete. Pomáha manažérom prijímať rozhodnutia na základe identifikácie rizík príslušných osôb činných v civilnom letectve alebo príslušnej oblasti civilného letectva. Slovenská republika sa prostredníctvom Politiky bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky zaviazala zaviesť a udržiavať zásady riadenia bezpečnosti hlavného „motta“ v oblasti civilného letectva „Safety first“, t. j. bezpečnosť je na prvom mieste.
- (11) Kľúčovými prvkami účinného procesu riadenia rizík sú:
- a) zhromažďovanie informácií,
 - b) identifikácia nebezpečenstiev,
 - c) posúdenie rizík spojených s následkami nebezpečenstiev,
 - d) zmiernenie rizík, ktoré sa považujú za neprijateľné a

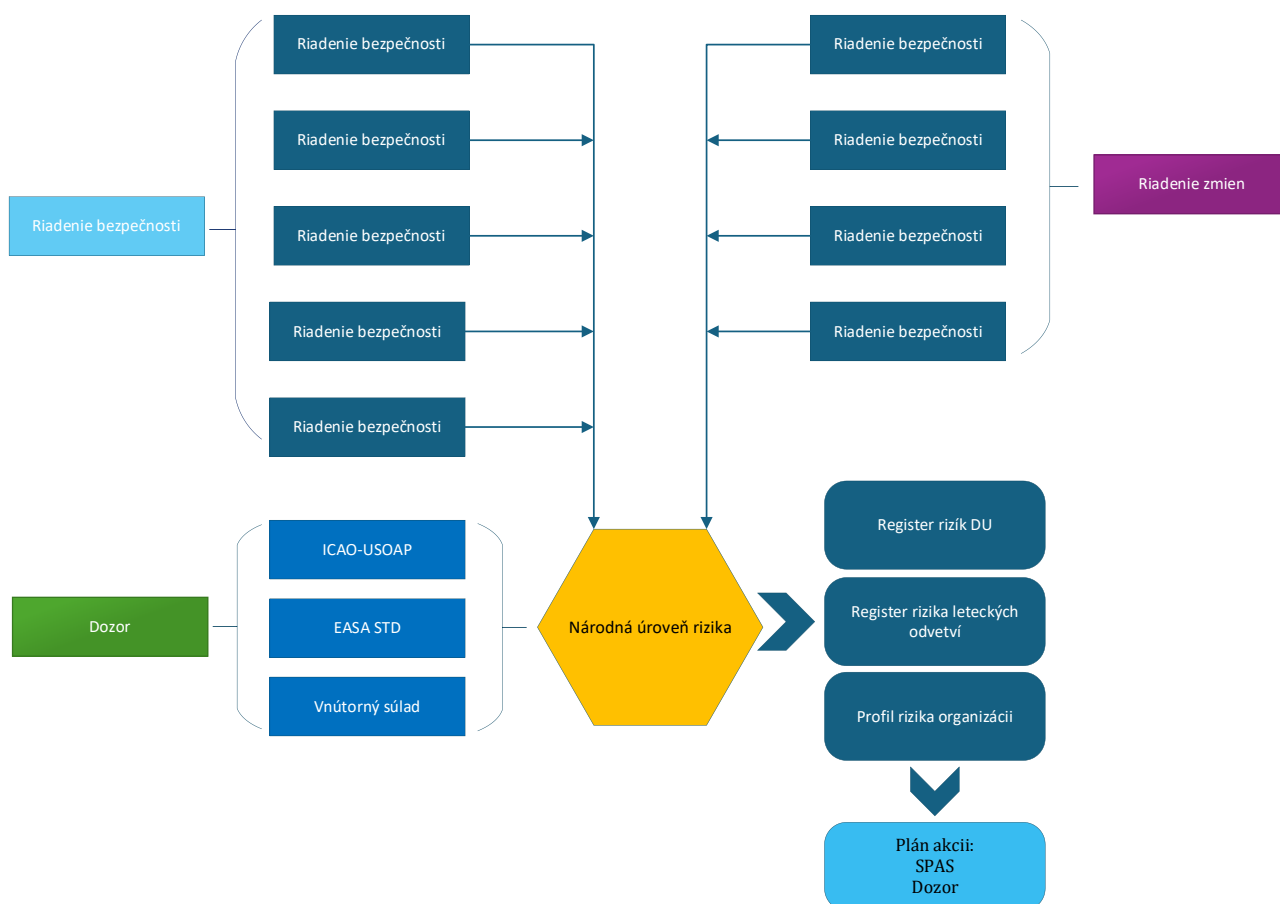
¹⁰⁾ Napríklad nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádok civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011) v platnom znení, nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012) v platnom znení, nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014) v platnom znení, Nariadenie Komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 44, 14.2.2014) v platnom znení, vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373 z 1. marca 2017, ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 482/2008, vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 62, 8.3.2017) v platnom znení.

e) monitorovanie účinnosti vykonaných opatrení.

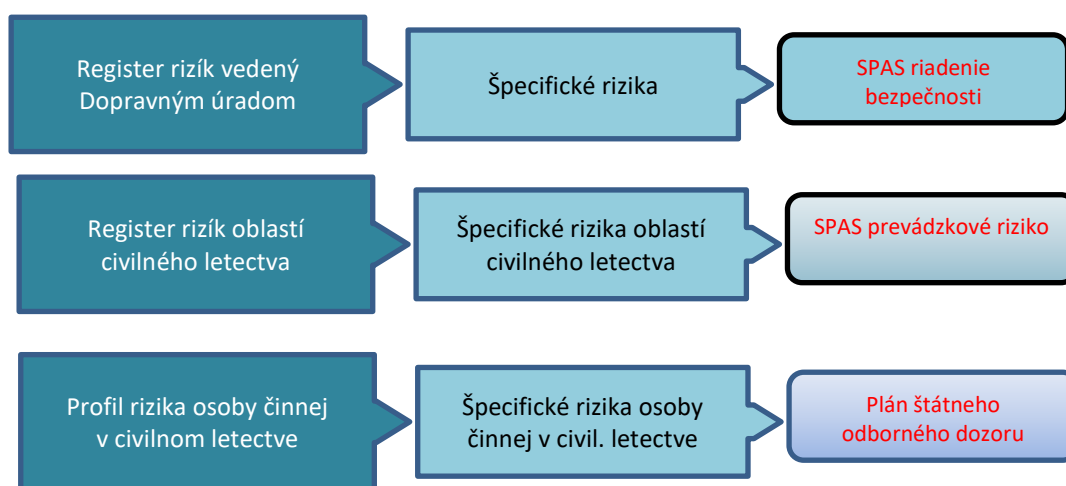


Obrázok č. 2: Kľúčové prvky procesu riadenia rizík

- (12) Dobré fungujúce procesy riadenia bezpečnosti si vyžadujú údaje na podporu analýz a hodnotení, ako aj stratégie na zaručenie toho, že tieto údaje spĺňajú kritériá, ako sú platnosť, úplnosť, včasnosť, dostupnosť a presnosť údajov. Identifikácia nebezpečenstva a riadenie rizík závisia od účinných procesov správy údajov. Stanovené požiadavky na kritériá údajov a plány správy údajov umožňujú účinnú identifikáciu nebezpečenstva a zmiernenie rizika.
- (13) Posudzuje alebo analyzuje sa riziko spojené s potenciálnymi výsledkami pre každé konkrétne nebezpečenstvo, pričom každé riziko je výsledkom závažnosti a pravdepodobnosti. Následne by sa mali zmierniť riziká, ktoré sa považujú za neprijateľné.
- (14) Na základe rozdelených zodpovedností príslušných orgánov štátnej správy v civilnom letectve, povinností a úloh každého jednotlivého orgánu pri uplatňovaní zásad riadenia bezpečnosti je potrebné zaviesť zastrešujúci systém s cieľom získať celkový obraz o veľkých rizikách zohľadňujúc dokumente Medzinárodnej skupiny pre spoluprácu v oblasti riadenia bezpečnosti (SM ICG) o zásadách rozhodovania na základe rizík.



Obrázok č. 3: Riadenie rizika na úrovni štátu



Obrázok č. 4: Proces preskúmania rizika Dopravným úradom

- (15) Dopravný úrad prostredníctvom Komisie na posudzovanie bezpečnosti, ktorá posudzuje otázky bezpečnosti civilného letectva na strategickej úrovni na podporu rozhodnutí Dopravného úradu v oblasti bezpečnosti civilného letectva najmä monitoruje výkonnosť v oblasti bezpečnosti civilného letectva s nastavenou politikou bezpečnosti civilného letectva a cieľmi, monitoruje včasné prijímanie opatrení, monitoruje účinnosť procesov riadenia bezpečnosti Dopravného úradu.

Čl. 11

Zaistenie bezpečnosti civilného letectva

- (1) Zaistenie bezpečnosti civilného letectva na úrovni štátu sa vykonáva prostredníctvom činností dohľadu a výkonu štátneho odborného dozoru, ako aj interného preskúmania regulačných a administratívnych postupov zo strany štátu. Programy dohľadu nad osobami činnými v civilnom letectve sú založené na údajoch, takže ich zdroje môžu byť zamerané a uprednostnené podľa oblastí s najvyšším rizikom alebo bezpečnostnými obavami.
- (2) Štátny odborný dozor je vykonávaný na základe ročného plánu formou auditov, inšpekcií, kontrol a posúdenia dokumentácie s cieľom zabezpečiť dodržiavanie ustanovených štandardov osobami činnými v civilnom letectve.
- (3) Zamestnanci Dopravného úradu sú odborníci na príslušné oblasti civilného letectva so zadanými kompetenciami, ktoré súvisia s výkonom štátneho odborného dozoru.
- (4) Na účely výkonu štátneho odborného dozoru vypracovávajú jednotlivé organizačné útvary Dopravného úradu kontrolné listy. Preverované osoby činné v civilnom letectve sú povinné vypracovať nápravné opatrenia na zistené nálezy. Tieto nápravné opatrenia sú následne posudzované Dopravným úradom s cieľom identifikácie, či nápravné opatrenie odstraňuje koreňovú príčinu nálezov. Následne sú nápravné opatrenia akceptované alebo neakceptované. Preverovaná osoba činná v civilnom letectve je povinná odstrániť nález a informovať Dopravný úrad o splnení nápravných opatrení. Dopravný úrad následne rozhodne o vykonaní kontroly splnenia nápravného opatrenia.
- (5) Systém riadenia zodpovedá veľkosti osoby činné v civilnom letectve a povahe a zložitosti ňou vykonávanej leteckej činnosti, pričom sa zohľadňujú nebezpečenstvá a súvisiace riziká spojené s týmito činnosťami. Toto je hlavným hľadiskom pri plánovaní a vykonávaní dozoru založeného na výkonnosti (Risk Based Oversight). „Byť v súlade“ neznamena „byť v bezpečí“. Dobrá výkonnosť v oblasti bezpečnosti a odolnosť pri absencii udalostí v minulosti nezaručujú bezpečnú prevádzku v budúcnosti.
- (6) Vzhľadom na rôznorodosť jednotlivých oblastí civilného letectva a jednotlivých leteckých činností by sa v rámci zaistenia čo najvyššej úrovne bezpečnosti mohli zohľadniť tieto návrhy:
 - a) politika bezpečnosti osoby činné v civilnom letectve môže byť vyhlásením o záväzku manažmentu na vysokej úrovni, podporeným bezpečnostnými cieľmi, ktoré sa zaoberajú významnými rizikami,
 - b) politika ohlasovania udalostí, politika kultúry spravodlivosti a bezpečnostné ciele by sa v prípade „malých“ osôb činných v civilnom letectve mohli kombinovať s politikou bezpečnosti,
 - c) akékoľvek disciplinárne konanie by sa pri uplatňovaní zásad kultúry spravodlivosti predložilo nezávislému výboru zastupujúcemu zamestnancov vo „veľkej“ osobe činné v civilnom letectve (napr. mohli by byť pozvané odborové zväzy), aby sa zabránilo akémukoľvek rozhodnutiu, ktoré by poškodzovalo kultúru podávania správ o bezpečnosti,
 - d) pravidelná aktualizácia bezpečnostných cieľov by bola potrebná v prípadoch, keď sa osoba činná v civilnom letectve neustále vyvíja (napr. meniace sa prevádzkové činnosti, početné nedostatky, kríza atď.),

- e) význam oblastí s většími rizikami (závažnosť, pravdepodobnosť, spoľahlivosť zmiernujúcich opatrení) výrazne ovplyvní spoľahlivosť procesov a monitorovanie bezpečnostných prekážok,
 - f) počet ohlásených udalostí (prostredníctvom povinného systému ohlasovania alebo dobrovoľného systému ohlasovania), ako aj prostriedky a zdroje na ich riadenie budú závisieť od kultúry bezpečnosti.
 - g) informácie o bezpečnosti, ktoré by osoba činná v civilnom letectve mala zhromažďovať, by mali závisieť od leteckej činnosti, ktorú vykonáva, od stupňa digitalizácie (napr. automatizované systémy na zachytávanie údajov).
 - h) portfóliá bezpečnostných rizík v jednotlivých oblastiach alebo akékoľvek iné rizikové profily v odvetví by sa mohli použiť na identifikáciu špecifických rizík v rôznych oblastiach bez veľkého počtu ohlásených udalostí pre „malé“ osoby činné v civilnom letectve.
- (7) Vykonávanie odvetvových pravidiel priamo súvisiacich s činnosťami osoby činnej v civilnom letectve sa zohľadňuje aj pri navrhovaní a fungovaní systému riadenia, ako je systém riadenia kvality (napr. ISO 9000), systém riadenia bezpečnosti (SMS), systém riadenia rizík (napr. ISO 31000), systém riadenia informačnej bezpečnosti, systém riadenia životného prostredia (napr. ISO 14001), systém riadenia práce a zdravia, systém finančného riadenia. Plnohodnotný systém riadenia môže umožniť zefektívnenie procesov a značných zisk, ak existujú spoločné črty medzi rôznymi prvkami systému riadenia (ako je vyšetrovanie nedostatkov, systém podávania správ, riziká, ktoré majú vzájomný vplyv, koherentná a integrovaná metodika posudzovania rizík, riadenie, zodpovednosti, zdroje a kompetencie).
- (8) Celý súbor príručiek osoby činnej v civilnom letectve (dokumentácia osoby činnej v civilnom letectve), v ktorých sa opisujú filozofie, politiky, zodpovednosti a kľúčové procesy súvisiace s bezpečnosťou, sa považuje za dokumentáciu systému riadenia.
- (9) V požiadavkách ustanovených právne záväznými aktmi Európskej únie sa vo všetkých oblastiach vyžaduje zavedenie funkcie monitorovania súladu systému riadenia s príslušnými požiadavkami a primeranosti postupov vrátane zavedenia postupu vnútorného auditu a riadenia rizika týkajúceho sa bezpečnosti.¹¹⁾

Čl. 12

Externé preskúmanie a audit programu bezpečnosti civilného letectva

- (1) Program bezpečnosti civilného letectva preskúmavajú Medzinárodná organizácia civilného letectva a Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva s použitím svojho prístupu priebežného monitorovania.
- (2) Medzinárodná organizácia civilného letectva vyvinula univerzálny program hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou (Universal Safety Oversight Audit Programme, USOAP)

¹¹⁾ Napríklad bod ARO.GEN.200 písm. a) štvrtý bod prílohy II Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012) v platnom znení, bod DPO.AR.B.001. prílohy I vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2023/1769 z 12. septembra 2023, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy schvaľovania organizácií, ktoré sa podieľajú na projektovaní alebo výrobe systémov a komponentov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb, a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2023/203 (Ú. v. EÚ L 228, 15.9.2023).

na základe priebežného monitorovania (Continuous Monitoring Approach, CMA), ktorý zahŕňa analýzu bezpečnostných rizikových faktorov na všeobecnom základe s cieľom posúdiť schopnosti štátov v oblasti výkonu dozoru. Priebežné monitorovanie je určené na nepretržité monitorovanie spôsobilostí zmluvných štátov Dohovoru v oblasti výkonu dozoru nad bezpečnosťou civilného letectva a na zabezpečenie toho, aby štáty vypracovali, udržiavali a uplatňovali vnútroštátne právne predpisy v súlade so štandardmi, odporúčaniami a postupmi Medzinárodnej organizácie civilného letectva. Priebežné monitorovanie zahŕňa zásady riadenia bezpečnosti civilného letectva pomocou koncepcií riadenia bezpečnostných rizík a zaistenia bezpečnosti civilného letectva. Metodika poskytuje Medzinárodnej organizácii civilného letectva mechanizmus na zhromažďovanie informácií o bezpečnosti civilného letectva zmluvných štátov Dohovoru a iných zainteresovaných strán a na analýzu týchto informácií pomocou prístupu založeného na riziku. To umožňuje identifikáciu a stanovenie priorit vhodných stratégií na nápravu nedostatkov a zníženie alebo odstránenie rizika. Činnosti zmluvných štátov Dohovoru sa nepretržite monitorujú prostredníctvom nástroja, ktorý je k dispozícii na interaktívne použitie v „reálnom čase“ prostredníctvom súboru webových integrovaných aplikačných systémov. Prebiehajúci zber údajov umožňuje Medzinárodnej organizácii civilného letectva určiť, ktoré činnosti sú vhodné pre daný zmluvný štát Dohovoru.

- (3) S cieľom účinne monitorovať uplatňovanie nariadenia (EÚ) 2018/1139 v platnom znení a jeho vykonávacích predpisov, ako aj iných pravidiel bezpečnosti civilného letectva vyplývajúcich z existujúcich právne záväzných aktov Európskej únie a dohôd, Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva zriadila systém kontroly (štandardizácie) na preskúvanie pracovných metód orgánov štátnej správy vykonávajúcich dozoru nad bezpečnosťou civilného letectva, ktorý bol zameraný výlučne na dodržiavanie príslušných právnych predpisov. Systém kontroly sa vyvinul tak, aby sa riadil nepretržitým prístupom k monitorovaniu, ktorý je viac zameraný na výkonnosť v oblasti bezpečnosti, najmä s cieľom zabezpečiť, aby sa zamestnanci vykonávajúci štátny odborný dozor viac orientovali na systém, aby sa zabezpečilo efektívnejšie využívanie zdrojov s cieľom nevytvárať neprimeranú záťaž pre príslušné orgány štátnej správy a aby zahŕňal spätnú väzbu k činnostiam Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva v oblasti tvorby právnych predpisov. Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva monitoruje uplatňovanie európskych požiadaviek uvedených v čl. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 v platnom znení príslušnými orgánmi štátnej správy a podáva o tom správy Európskej komisii.

Čl. 13

Zhromažďovanie, analýza a výmena údajov týkajúcich sa bezpečnosti

- (1) Zhromažďovanie údajov týkajúcich sa bezpečnosti sa vykonáva prostredníctvom
- hlásení o udalostiach z povinného systému ohlasovania udalostí,
 - hlásení o udalostiach z dobrovoľného systému ohlasovania udalostí,
 - záverečných správ z výkonu štátneho odborného dozoru,
 - akéhokoľvek prijatého vstupu majúceho vplyv na bezpečnosť civilného letectva (napríklad hlásenie od cestujúcich a iné hlásenia, ktoré nie sú zahrnuté v povinnom systéme ohlasovania udalostí),
 - výročných správ od osôb činných v civilnom letectve.
- (2) Analýzu udalostí a klasifikáciu rizika vykonávajú ministerstvo dopravy a Dopravný úrad v rozsahu svojej pôsobnosti s cieľom
- identifikácie trendov,

- b) posúdenia, či zistené údaje a informácie umožňujú identifikovať možné zlyhania, objasniť ich alebo im predchádzať,
 - c) identifikácie najdôležitejších možných zlyhaní,
 - d) identifikácie možností zníženia rizika.
- (3) Dopravný úrad pravidelne monitoruje
- a) všetky ohlásené udalosti prostredníctvom povinného systému ohlasovania udalostí,
 - b) záverečné správy z výkonu štátneho odborného dozoru,
 - c) akýkoľvek prijatý vstup majúci vplyv na bezpečnosť civilného letectva (napríklad hlásenie od cestujúcich a iné hlásenia, ktoré nie sú zahrnuté v povinnom systéme ohlasovania udalostí),
 - d) výročné správy od osôb činných v civilnom letectve,
 - e) záverečné správy z bezpečnostného vyšetrovania udalostí.
- (4) Na základe posúdenia prijatých hlásení o udalostiach, vzťahu závažnosti a frekvencie výskytu Dopravný úrad iniciuje vykonanie príslušných krokov (napr. prijatie nápravných opatrení, prípadne notifikáciu nadriadeného stupňa).
- (5) Proces monitorovania bezpečnosti civilného letectva slúži zároveň na zlepšenie procesu dohľadu nad bezpečnosťou civilného letectva. Z uvedeného dôvodu proces monitorovania bezpečnosti civilného letectva nepozostáva len zo monitorovania počtu ohlásených udalostí a posudzovania ich závažnosti. Hlásenia o udalostiach spolu s nálezmi z výkonu štátneho odborného dozoru slúžia ako podklad na celkové posúdenie s cieľom identifikácie najvýznamnejšieho možného zlyhania alebo rizika a možností na ich zmiernenie.

Čl. 14

Výcvik, komunikácia a šírenie informácií týkajúcich sa bezpečnosti civilného letectva

- (1) Na účely splnenia požiadaviek tohto programu bezpečnosti civilného letectva je potrebné, aby zamestnanci Dopravného úradu oprávnení vykonávať štátny odborný dozor boli odborne spôsobilí v oblasti systému riadenia bezpečnosti, ako aj v posudzovaní bezpečnosti a rizík v civilnom letectve.
- (2) Dopravný úrad na splnenie príslušných požiadaviek zapracováva do výcvikových požiadaviek na jednotlivých zamestnancov Dopravného úradu oprávnených vykonávať štátny odborný dozor aj absolvovanie kurzov týkajúcich sa systému manažmentu bezpečnosti a posudzovania bezpečnosti a rizík.
- (3) Na účely šírenia informácií týkajúcich sa bezpečnosti civilného letectva by Dopravný úrad, v spolupráci s ministerstvom dopravy, mal organizovať pravidelné stretnutia s osobami činnými v civilnom letectve.