

---

# SSP

## Národný bezpečnostný program civilného letectva Slovenskej republiky

(State Safety Programme of the  
Slovak Republic)

---





**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ**

## OBSAH

HLAVA 1 - DEFINÍCIE A SKRATKY .....	7
1.1 Definície .....	7
1.2 Skratky .....	8
HLAVA 2 - CIELE NÁRODNÉHO BEZPEČNOSTNÉHO PROGRAMU CIVILNÉHO LETECTVA SLOVENSKEJ REPUBLIKY .....	11
HLAVA 3 - POLITIKA A CIELE BEZPEČNOSTI.....	13
3.1 Legislatívny rámec bezpečnosti.....	13
3.2 Tvorba regulácie inej ako je prijímanie štandardov a odporúčaní vyplývajúcich z medzinárodných dohôd, ktorými je Slovenská republika viazaná .....	13
3.3 Povinnosti a zodpovednosť štátu v oblasti bezpečnosti .....	16
3.4 Vykonávací politika – vymožitelnosť .....	16
HLAVA 4 - MANAŽMENT RIZÍK NA ÚROVNI ŠTÁTU .....	19
4.1 Požiadavky na systém manažmentu bezpečnosti subjektov činných v civilnom letectve.....	19
4.2 Výkonnosť bezpečnosti subjektov činných v civilnom letectve.....	19
HLAVA 5 - ÚLOHA ŠTÁTNEJ SPRÁVY PRI ZAISTENÍ BEZPEČNOSTI .....	21
5.1 Dohľad nad bezpečnosťou .....	21
5.2 Zhromažďovanie, analýza a výmena údajov týkajúcich sa bezpečnosti .....	21
5.3 Zameranie dohľadu v oblastiach vyššieho záujmu alebo potreby založeného na posúdení údajov týkajúcich sa bezpečnosti .....	21
HLAVA 6 - PODPOROVANIE BEZPEČNOSTI NA ÚROVNI ŠTÁTU.....	25
6.1 Interný výcvik, komunikácia a šírenie informácií týkajúcich sa bezpečnosti.....	25
6.2 Externý výcvik, komunikácia a šírenie informácií týkajúcich sa bezpečnosti .....	25
PRÍLOHA A - POLITIKA BEZPEČNOSTI CIVILNÉHO LETECTVA SLOVENSKEJ REPUBLIKY.....	29
PRÍLOHA B - ŠTRUKTÚRA SYSTÉMU MANAŽMENTU BEZPEČNOSTI .....	31
PRÍLOHA C - ŠTATISTICKÝ PREHLAD UDALOSTÍ V CIVILNOM LETECTVE.....	33
PRÍLOHA D - INDIKÁTORY VÝKONNOSTI BEZPEČNOSTI .....	35

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ**

## HLAVA 1 - DEFINÍCIE A SKRATKY

Výrazy použité v Národnom bezpečnostnom programe civilného letectva Slovenskej republiky majú nasledovný význam:

### 1.1 DEFINÍCIE

#### **Bezpečnosť civilného letectva (ďalej len „bezpečnosť“)** **(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 manažmentu rizík.

#### **Audit regulácie bezpečnosti** **(Safety Regulation Audit)**

Systematické a nezávislé preverovanie, ktoré vykoná Letecký úrad Slovenskej republiky alebo iný orgán štátnej správy s cieľom zistiť, či súbor opatrení týkajúcich sa bezpečnosti alebo jeho prvky týkajúce sa procesov a ich výsledkov, produktov alebo služieb spĺňajú požadované opatrenia týkajúce sa bezpečnosti a či sú účinne implementované a sú vhodné na dosiahnutie očakávaných výsledkov.

#### **Cieľ výkonnosti bezpečnosti** **(Safety Performance Target)**

Želaná úroveň výkonnosti bezpečnosti.

*Poznámka: Cieľ výkonnosti bezpečnosti pozostáva z jedného alebo viacerých ukazovateľov výkonnosti bezpečnosti podľa kategórie.*

#### **Cieľová úroveň bezpečnosti** **(Target Level of Safety)**

Stanovenie miery, do akej má byť bezpečnosť sledovaná v danom kontexte posudzovanom vo vzťahu k prijateľnému alebo tolerovateľnému riziku.

#### **Indikátor výkonnosti bezpečnosti** **(Safety Performance Indicator)**

Kritérium používané na vyjadrenie výkonnosti systému.

#### **Iniciatívy bezpečnosti** **(Safety Initiatives)**

Kroky, ktoré je potrebné vykonať na dosiahnutie cieľov výkonnosti bezpečnosti. Tieto obsahujú prevádzkové postupy, technologické systémy a programy, ktoré majú špecifikované kritéria spoľahlivosti, dostupnosti, výkonnosti alebo presnosti.

#### **Nápravné opatrenia** **(Corrective Actions)**

Opatrenia na odstránenie príčin zistenej nehody.

#### **Národný bezpečnostný program civilného letectva** **(State Safety Programme)**

Integrovaný súbor pravidiel a aktivít zameraných na zvyšovanie úrovne prevádzkovej bezpečnosti v civilnom letectve.

#### **Nebezpečenstvo/ohrozenie (hazard)** **(Danger/Hazard)**

Akákoľvek situácia alebo okolnosť, ktorá môže spôsobiť leteckú nehodu.

#### **Overenie** **(Verification)**

Potvrdenie, že požiadavky sú splnené prostredníctvom poskytnutia objektívneho dôkazu.

#### **Požiadavky na bezpečnosť** **(Safety Requirements)**

Prostriedky na zmiernenie rizika definované v stratégii zmiernenia rizika, ktorými sa dosiahne príslušný cieľ bezpečnosti, vrátane organizačných, prevádzkových, procedurálnych, funkčných, výkonnostných požiadaviek a požiadaviek na interoperabilitu alebo vlastnosti prostredia.

#### **Proces** **(Process)**

Súbor vzájomne súvisiacich alebo pôsobiacich činností, ktoré transformujú vstupy na výstupy.

#### **Riziko** **(Risk)**

Kombinácia pravdepodobnosti alebo frekvencie výskytu prípadu definovateľného nebezpečenstva/ohrozenia a závažnosť dôsledkov jeho výskytu.

#### **Regulácia** **(Regulation)**

Tvorba požiadaviek a pravidiel, uplatňovanie a kontrola ich vykonávania.

#### **Systém** **(System)**

Kombinácia fyzických prvkov, postupov a ľudských zdrojov organizovaných na výkon určitej činnosti.

## Systém manažmentu bezpečnosti (Safety Management System)

Systematický prístup k manažovaniu bezpečnosti, ktorý zahŕňa potrebné organizačné štruktúry, určenie zodpovednosti, stanovenie zásad a postupov.

*Poznámka 1: Doc 9859 Safety Management Manual opisuje indikátory výkonnosti bezpečnosti a*

*cieľ výkonnosti bezpečnosti v rámci konceptu prijateľných úrovni bezpečnosti. Tento koncept je použitý s cieľom vyjadriť očakávania bezpečnosti v rámci tzv. prístupu výkonnosti, ktorý slúži na vyjadrenie zhody s požiadavkami regulácie.*

*Poznámka 2: Iniciatívy bezpečnosti sú prezentované v Doc 9859 Safety Management Manual ako požiadavky bezpečnosti.*

### 1.2 SKRATKY

Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring	<b>ACAM</b>	Monitorovania zachovania letovej spôsobilosti
Airport Council International	<b>ACI</b>	Medzinárodná rada letísk
Acceptable Level of Safety	<b>ALoS</b>	Prijateľná úroveň bezpečnosti
Approved Maintenance Organization	<b>AMO</b>	Schválená organizácia vykonávajúca údržbu lietadla
Airspace Management Cell	<b>AMC</b>	Pracovisko spravovania vzdušného priestoru
Air Navigation Service Provider	<b>ANSP</b>	Poskytovateľ leteckých navigačných služieb
Automatic Safety Monitoring Tool	<b>ASMT</b>	Automatický systém monitorovania bezpečnosti
Air Traffic Management	<b>ATM</b>	Manažment letovej prevádzky
Air Traffic Services	<b>ATS</b>	Letové prevádzkové služby
European Aviation Safety Agency	<b>EASA</b>	Európska agentúra pre bezpečnosť letectva
European Commercial Aviation Safety Team	<b>ECAST</b>	Tím pre bezpečnosť európskeho obchodného letectva
European General Aviation Safety Team	<b>EGAST</b>	Tím pre bezpečnosť európskeho všeobecného letectva
European Helicopter Safety Team	<b>EHEST</b>	Tím pre bezpečnosť európskeho letectva – vrtuľníky
EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement	<b>ESARR</b>	Požiadavky EUROCONTROL na regulovanie bezpečnosti
ESARR Implementation Monitoring and Support	<b>ESIMS</b>	Implementačný monitorovací a podporný program požiadaviek EUROCONTROL na regulovanie bezpečnosti
European Strategic Safety Initiative	<b>ESSI</b>	Európskej iniciatívy pre strategickú bezpečnosť
European Union	<b>EÚ</b>	Európska únia
European Organisation for the Safety of Air Navigation	<b>EUROCONTROL</b>	Európska organizácia pre bezpečnosť letovej prevádzky
Federal Aviation Administration	<b>FAA</b>	Letecký úrad Spojených štátov amerických
Flight Data Recorder	<b>FDR</b>	Zapisovač letových údajov
International Air Transport Association	<b>IATA</b>	Medzinárodné združenie leteckých dopravcov
International Civil Aviation Organization	<b>ICAO</b>	Medzinárodná organizácia civilného letectva
Joint Aviation Authorities	<b>JAA</b>	Združene letecké úrady
Joint Aviation Authority – Training Organization	<b>JAA TO</b>	Spoločné letecké úrady – Výcviková organizácia



Joint Aviation Requirements	<b>JAR</b>	Jednotné letecké predpisy
Joint Aviation Safety Initiative	<b>JSSI</b>	Spoločnej iniciatívy pre bezpečnosť letectva
	<b>PVR</b>	Posúdenie vplyvu regulácie
Safety Management Systems International Collaboration Group	<b>SM ICG</b>	Skupina medzinárodnej spolupráce pre SMS
Safety Management System	<b>SMS</b>	Systém manažmentu bezpečnosti
Slovak Republic	<b>SR</b>	Slovenská republika
State Safety Programme	<b>SSP</b>	Národný bezpečnostný program civilného letectva
Short term conflict alert	<b>STCA</b>	Krátkodobá výstraha pred konfliktom
	<b>ŠOD</b>	Štátny odborný dozor
	<b>V VzS OS SR</b>	Veliteľstvo Vzdušných síl Ozbrojených síl Slovenskej republiky

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ**

## HLAVA 2 - CIELE NÁRODNÉHO BEZPEČNOSTNÉHO PROGRAMU CIVILNÉHO LETECTVA SLOVENSKEJ REPUBLIKY

**2.1** Národný bezpečnostný program civilného letectva Slovenskej republiky (ďalej len „SSP“) predstavuje integráciu všeobecne záväzných právnych predpisov a činností zameraných na zvyšovanie úrovne bezpečnosti. Cieľom SSP je dosiahnutie prijateľnej úrovne bezpečnosti subjektov činných v civilnom letectve. SSP je vypracovaný v súlade s medzinárodnými štandardmi a odporúčaniami medzinárodných organizácií

civilného letectva, v súlade s právom Európskej únie (ďalej len „EÚ“), zákonom č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „letecký zákon“), s ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi a relevantnými časťami Annex 1, Annex 6/I, Annex 6/III, Annex 8, Annex 11, Annex 13, Annex 14 a dokumentom ICAO Doc 9859.

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ**

## HLAVA 3 - POLITIKA A CIELE BEZPEČNOSTI

### 3.1 LEGISLATÍVNY RÁMEC BEZPEČNOSTI

**3.1.1** Základným prameňom medzinárodného leteckého práva je Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve uzavretý 7. decembra 1944 v Chicagu (ďalej len „Dohovor“). Dohovorom bola zriadená organizácia s názvom Medzinárodná organizácia civilného letectva (ďalej len „ICAO“). Rada ICAO, ako stály orgán ICAO, schvaľuje medzinárodné štandardy a odporúčania označované ako Annex k Dohovoru. Slovenská republika sa notifikáciou sukcesie stala 14. apríla 1993 plno-právnym členom ICAO<sup>1</sup>). O prijatí štandardov a odporúčaní v rámci Slovenskej republiky, na základe návrhov Leteckého úradu Slovenskej republiky (ďalej len „letecký úrad“), rozhoduje Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“), ktoré ich vydáva ako letecké predpisy radu L formou úpravy<sup>2</sup>).

**3.1.2** Slovenská republika pristúpila k Dohode o vývoji, prijatí a zavedení jednotných leteckých predpisov (Cyperský dohovor) z 11. septembra 1990<sup>3</sup>). V súlade s touto dohodou sú v Slovenskej republike vydané Jednotné letecké predpisy. Tieto predpisy, ako aj ich zmeny, vydáva ministerstvo ako letecké predpisy JAR.

**3.1.3** Slovenská republika pristúpila k Medzinárodnému dohovoru EUROCONTROL o spolupráci v záujme bezpečnosti letovej prevádzky zo dňa 13. decembra 1960, zmenený Dodatkovým protokolom podpísaným v Bruseli 6. júla 1970, Protokolom podpísaným v Bruseli 21. novembra 1978 v úplnom znení Záverečného aktu diplomatickej konferencie o Protokole, ktorým sa upravuje Medzinárodný dohovor EUROCONTROL o spolupráci v záujme bezpečnosti letovej prevádzky z 13. decembra 1960 podpísaného v Bruseli 12. februára 1981, týkajúceho sa spolupráce v záujme bezpečnosti letovej prevádzky s platnosťou dohovoru 01. 01. 1997<sup>4</sup>). Jednotlivé letecké predpisy prijaté na základe tohto dohovoru a ich zmeny vydáva ministerstvo ako letecké predpisy ESARR.

**3.1.4.1** Vzhľadom na členstvo v EÚ sú v Slovenskej republike ako všeobecne záväzné právne predpisy priamo uplatniteľné nariadenia Európskeho parlamentu a Rady alebo Európskej komisie, ktoré sú publikované v Úradnom vestníku EÚ.

**3.1.4.2** Smernice Európskeho parlamentu a Rady alebo Európskej komisie sú záväzné pre Sloven-

skú republiku so zreteľom na cieľ, ktorý sa má dosiahnuť, pričom voľba formy a prostriedkov je ponechaná na príslušné vnútroštátne orgány štátnej správy Slovenskej republiky. Tieto smernice sú zväčša implementované vo forme aproximačných nariadení vlády Slovenskej republiky publikovaných v Zbierke zákonov Slovenskej republiky, ktoré už sú všeobecne záväznými právnymi predpismi<sup>5</sup>).

**3.1.4.3** Rozhodnutia EÚ sú individuálne právne akty záväzné pre toho, komu sú určené. Odporúčania a stanoviská nie sú právne záväzné, ale môžu mať vplyv pri výklade iných právnych aktov. Rozhodnutia výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „EASA“) sú implementované leteckým úradom. Oznámenie o ich vydaní sa uverejňuje vo vestníku ministerstva<sup>2</sup>).

**3.1.5** Základným všeobecne záväzným právnym predpisom upravujúcim problematiku civilného letectva Slovenskej republiky je zákon č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Letecký zákon 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.

**3.1.6** Okrem leteckého zákona problematiku civilného letectva Slovenskej republiky upravujú aj iné všeobecne záväzné právne predpisy<sup>6</sup>).

**3.1.7** Bezpečnosť civilného letectva je jednou z hlavných priorít Slovenskej republiky v oblasti civilného letectva. Slovenská republika sa zaväzuje k tvorbe, implementácii, udržiavaniu a trvalému zlepšovaniu stratégií a procesov prostredníctvom Politiky bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky<sup>7</sup>), ktorá musí byť presadzovaná a plnená všetkými osobami a subjektmi činnými v civilnom letectve Slovenskej republiky.

### 3.2 TVORBA REGULÁCIE INEJ AKO JE PRIJÍMANIE ŠTANDARDOV A ODPORÚČANÍ VYPLÝVAJÚCICH Z MEDZINÁRODNÝCH DOHÔD, KTORÝMI JE SLOVENSKÁ REPUBLIKA VIAZANÁ

**3.2.1** Postup pri tvorbe pravidiel a požiadaviek iných ako je prijímanie štandardov a odporúčaní

vyplývajúcich z medzinárodných dohôd, ktorými je Slovenská republika viazaná s výnimkou zmien príloh k Dohovoru, pri ktorých daný proces preukáže opodstatnenosť odchýlok v súlade s Dohovorom, v súlade so systémom manažmentu bezpečnosti (ďalej len „SMS“), okrem iného predpokladá aplikáciu posúdenia vplyvu regulácie (ďalej len „PVR“) ako podporného prvku v rozhodovacom procese.

**3.2.2** Aj keď je SMS orientovaný na subjekty činné v civilnom letectve a nie na príslušné orgány štátnej správy, je SMS považovaný za kľúčový prvok pre výkon činností orgánov štátnej správy, ktoré nastavili ukazovatele a celý proces tak, aby čo najlepšie odrážal ich možnosti a potreby.

**3.2.3** Cieľom PVR je určiť najlepší spôsob na dosiahnutie cieľa procesu tvorby regulácie spolu s minimalizovaním potenciálneho negatívneho vplyvu na obyvateľstvo alebo subjekty činné v civilnom letectve. Proces tvorby regulácie sa skladá zo série piatich logických krokov, ktoré tvoria štruktúru analýzy:

- identifikácia problému,
- určenie cieľa/podstaty,
- návrh variantov riešenia,
- analýza vplyvov,
- porovnanie variantov riešenia.

**3.2.4** S ohľadom na transparentnosť a zabezpečenie dokumentovaného procesu analýzy výhod a nevýhod prijatého riešenia, orgány štátnej správy spolupracujú s príslušnými zainteresovanými stranami.

**3.2.5** Rozsah odhadu vplyvu je určený na základe očakávanej miery vplyvu novej regulácie alebo požiadaviek. Ide o tzv. princíp pomernej analýzy. Vo všeobecnosti, všetky nové návrhy, ktoré sa týkajú novej oblasti, novej regulácie alebo zavádzajú nové požiadavky, ktoré by mohli mať dostatočný vplyv na veľký počet ľudí alebo subjektov, sa musia podrobiť plnej a detailnej analýze.

**3.2.6** Ministerstvo a letecký úrad sa v rozhodovacom procese riadia kritériami uvedenými v tabuľke č. 1.

Akcia	Charakteristiky	Použitie
<b>BEZ AKCIE; BEZ zverejnenia PVR</b> , vypracované iba ako podklad v rámci analýz procesov	Možné dôsledky sú zahrnuté do komentára pred začatím procesu.	<b>Sú očakávané iba zanedbateľné dopady</b> , opakujúce sa pri tvorbe, aktualizácii regulácie, splniteľné v rámci bežnej činnosti úradu.
<b>POSÚDENIE potreby zmeny regulácie;</b> Iba interné PVR	<b>Iba odborná diskusia v rámci kompetentných osôb.</b> Všetky elementy sú posúdené a vyhodnotené.	<b>Obmedzený malý vplyv</b> , prípadne dostatok informácií z iných zdrojov (napr. FAA, EÚ, EASA, ekonomické hodnotenia); obmedzené dopady na zainteresované strany.
<b>OKAMŽITÉ ZAČATIE PRÁCE; ÚPLNÉ VYPRACOVANIE PVR</b>	<b>Kvantifikované posúdenie.</b> S dotazníkmi v prípade potreby. Zohľadniť všetky prvky PVR, kvantifikovať alebo porovnať možnosť použitia vhodnej metódy (napr. ekonomická a nákladová štúdia, analýza rizík).	<b>Je očakávaný významný vplyv</b> , zásadný dopad na zainteresované strany, nové pravidlá.

Tabuľka č. 1: Kritériá

**3.2.7** Ako referenčné hodnoty a postupy na stanovenie rizika sú použité procesy stanovené v ICAO Doc 9859 Safety Management Manual, keď letecký úrad posudzuje riziká v nasledujúcich oblastiach:

a) Bezpečnosť  
Identifikujú sa všetky dôsledky bezpečnosti uvažovaných možností a, ak je to možné, musia byť kvantifikované. Hodnotenie za-

hŕňa identifikáciu nebezpečenstva a klasifikáciu rizika, s prihliadnutím na pravdepodobnosti výskytu a závažnosti účinkov. Ak sa neočakáva žiadny vplyv na bezpečnosť, musí sa táto skutočnosť uviesť.

b) Výkonnosť a spôsobilosť regulátora  
Identifikujú sa akékoľvek pozitívne alebo negatívne vplyvy, napr. ľudské zdroje, fi-

nančné zdroje, výcvik a skúsenosti, pracovný čas, pracovné podmienky, pohyb pracovníkov a problematika ochrany zdravia.

c) Harmonizácia s inou reguláciou  
Posúdia sa vplyvy pri zavádzaní požiadaviek určených medzinárodnými organizáciami civilného letectva, vykonáva sa posúdenie a porovnanie s národnými požiadavkami a „vice versa“.

<b>VYSOKÝ (-5)</b>	nastáva vysoké/neprijateľné riziko; existuje preukázaný problém bezpečnosti; neúmerné zvyšovanie nákladov
<b>STREDNÝ (-3)</b>	existuje harmonizácia, konzistencia a jednoznačnosť regulácie a požiadaviek, je využiteľná pružnosť podmienok
<b>NÍZKÝ (-1)</b>	požiadavka alebo pravidlo je vhodné, ale s obmedzeným vplyvom a zmena nie je urgentná
<b>ŽIADNY (0)</b>	požiadavka alebo pravidlo nie je potrebné z pohľadu manažmentu bezpečnosti alebo zlepšenia efektívnosti regulácie a nie je oprávnená požiadavka pokračovať v procese

Tabuľka č. 2: Stupeň potreby prijať novú reguláciu alebo jej zmenu

- d) **Ekonomika**  
Identifikujú sa všetky ekonomické vplyvy na základe zvažovanej možnosti, či už kladnej alebo zápornej povahy, a ak je to možné, kvantifikované. Ak nie je možné vyčíslieť ekonomické dopady, musí posúdenie opísať, ako sú zasiahnuté príslušné odvetvia, ktorých sa týkajú rôzne možnosti. Musia byť opísané jednorazové a opakujúce sa vplyvy. Dôležité je aj posúdenie konkurenčného alebo ekonomického znevýhodnenia alebo zaťaženia subjektov s podobným zameraním.
- e) **Životné prostredie**  
Identifikuje sa akýkoľvek významný vplyv na životné prostredie (hluk a emisie). Ak bolo vykonané posúdenie na životné prostredie, výsledky sa musia sumarizovať.
- f) **Proporcionalita požiadaviek**  
Posúdenie, či niektorá z možností môže vyvolať konkurenčnú nevýhodu pre malé a stredne veľké podniky a/alebo všeobecné letectvo.
- g) **Sociálna oblasť**  
Identifikujú sa akékoľvek pozitívne alebo
- negatívne sociálne vplyvy, napr. zamestnanosť, pracovný čas, pracovné podmienky, pohyb pracovníkov a problematika ochrany zdravia.
- h) **Predbežná analýza možností**  
V tejto fáze sa posudzujú všetky možnosti z hľadiska celkového systémového prístupu k tvorbe regulácie a musí sa posúdiť:
1. miera rizika
  2. možnosť riešenia problematiky aj iným ako regulačným nástrojom;
  3. prostriedok, ktorým sa s najväčšou pravdepodobnosťou dosiahne zámer;
  4. princíp subsidiarity;
  5. možnosť vedľajšieho účinku alebo dopadu na subjekty alebo osoby (kvalitatívne posúdenie).
- i) **Záverečné vyhodnotenie a voľba riešenia**  
sú posudzované na základe vyčíslenia rizík vo všetkých oblastiach, stanovených alebo zistených kvantitatívnych a kvalitatívnych ukazovateľoch a na základe analýzy možných riešení.

<b>Index rizika</b>		<b>Opis</b>
<b>13 - 30</b>	<b>veľký význam</b>	<b>NEPRIJATEĽNÉ</b> za existujúcich okolností, podmienok, prevádzky, vybavenia, apod.
<b>6 - 12</b>	<b>stredný význam</b>	<b>PRÍPUSTNÉ</b> , ak subjekt aplikuje opatrenia na zmierňovanie rizika a/alebo je prijaté regulačné opatrenie
<b>1 - 5</b>	<b>malý význam</b>	<b>PRIJATEĽNÉ</b> , ale situácia vyžaduje monitorovanie

Tabuľka č. 3: Miera rizika

### 3.3 POVINNOSTI A ZODPOVEDNOSŤ ŠTÁTU V OBLASTI BEZPEČNOSTI

**3.3.1** Orgánmi štátnej správy v civilnom letectve sú ministerstvo ako ústredný orgán štátnej správy v civilnom letectve a letecký úrad. Orgány štátnej správy vo vzťahu k prevádzke štátnych lietadiel sú Ministerstvo obrany Slovenskej republiky a Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky. Ministerstvo, prostredníctvom sekcie civilného letectva a vodnej dopravy, riadi a kontroluje výkon štátnej správy vo veciach civilného letectva podľa § 47 leteckého zákona. Letecký úrad je rozpočtová organizácia zriadená podľa § 46 ods. 2 leteckého zákona. Letecký úrad, ako orgán štátnej správy vykonáva svoju pôsobnosť podľa § 48 leteckého zákona. Ministerstvo podľa § 18 leteckého zákona zodpovedá za vytvorenie systému odborného vyšetrovania príčin leteckých nehôd a incidentov. Zároveň ministerstvo zabezpečuje materiálne a finančné podmienky prostredníctvom viazaných finančných prostriedkov na vyšetrovanie príčin leteckých nehôd a incidentov a poskytuje potrebnú pomoc pri odbornom vyšetrovaní. Povinnosti pre príslušné orgány štátnej správy vyplývajú aj zo všeobecne záväzných právnych predpisov EÚ.

**3.3.2** Minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky je zodpovedným manažérom (Accountable Manager), ktorý je zodpovedný voči ICAO za riadenie a plnenie SSP. V praxi tieto činnosti vykonáva a zabezpečuje ministerstvo a letecký úrad.

### 3.4 VYKONÁVACIA POLITIKA – VYMOŽITELNOSŤ

**3.4.1** Pri presadzovaní dodržiavania všeobecne záväzných právnych predpisov týkajúcich sa bezpečnosti sa ministerstvo a letecký úrad riadia leteckým zákonom a smernicou ministerstva na výkon štátneho odborného dozoru (ďalej len „ŠOD“)<sup>8</sup>).

#### 3.4.2 Administratívne opatrenia

**3.4.2.1** Takmer každý druh činnosti v oblasti civilného letectva je predmetom režimu povoľovania alebo osvedčovania. Piloti, technici údržby lietadiel ako aj riadiaci letovej prevádzky musia mať preukaz odbornej spôsobilosti. Prevádzkovatelia lietadiel a poskytovatelia leteckých navigačných služieb musia mať osvedčenie, poverenie alebo povolenie. Verejné letiská musia mať súhlas ministerstva a povolenie od leteckého úradu na prevádzkovanie letiska. Organizácie, ktoré navrhujú, vyrábajú alebo udržiavajú lietadlo musia byť držiteľmi povolenia. Jednotlivé lietadlá musia mať

osvedčenie o letovej spôsobilosti alebo letové povolenie.

**3.4.2.2** Všetky príslušné doklady sú vydávané v súlade so zákonnými požiadavkami, ktorými sa stanovujú kritériá a ktoré musia byť splnené, aby bolo udelené takéto osvedčenie, licencia, povolenie alebo poverenie.

**3.4.2.3** Ministerstvo alebo letecký úrad má právomoc meniť, pozastaviť alebo zrušiť osvedčenie, licenciu, povolenie alebo poverenie za podmienok uvedených v § 54 leteckého zákona, teda ak držiteľ osvedčenia, licencie, povolenia alebo poverenia nedodržiava podmienky, za ktorých bol príslušný doklad vydaný. Tento proces je vo všeobecnosti upravený zákonom č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov.

#### 3.4.3 Sankcie

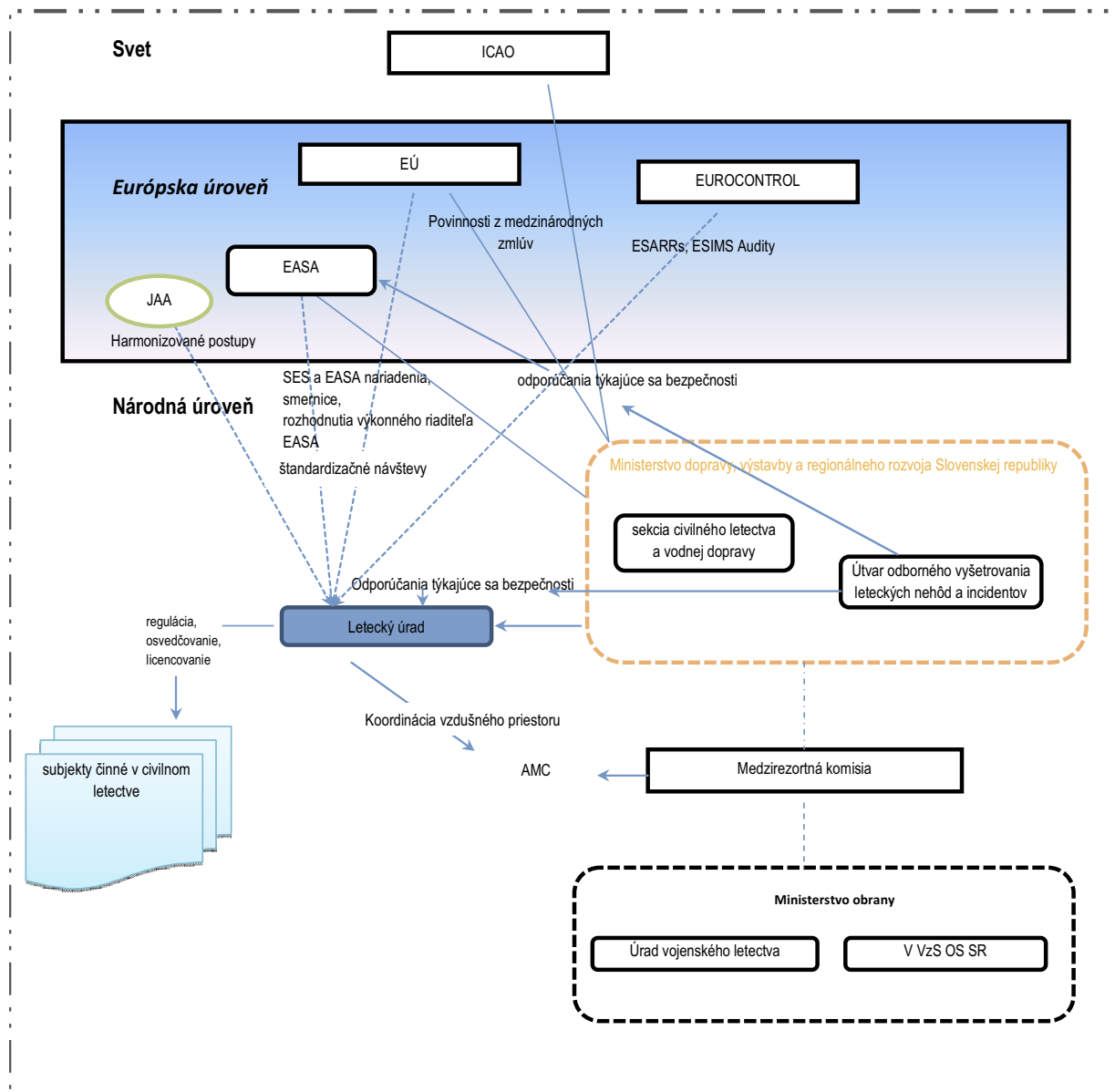
**3.4.3.1** Podľa § 51 leteckého zákona môže ministerstvo alebo letecký úrad uložiť právnickým osobám alebo fyzickým osobám oprávneným na podnikanie pokuty za porušovanie ustanovení leteckého zákona. Okrem uloženia pokuty môže ministerstvo alebo letecký úrad podľa § 54 leteckého zákona zrušiť, odňať alebo obmedziť platnosť nimi vydaného dokladu, ak držiteľ dokladu v závažných prípadoch alebo opakovane nedodržiava ustanovenia leteckého zákona alebo všeobecne záväzného právneho predpisu vydaného na jeho základe alebo na základe medzinárodných štandardov alebo odporúčaní medzinárodných organizácií v oblasti civilného letectva, ktoré Slovenská republika prijala.

#### 3.4.4 Uplatňovanie kultúry zodpovednosti (just culture)

**3.4.4.1** Ministerstvo vyhlásením Politiky bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky<sup>7</sup>) implementovalo kultúru zodpovednosti, ktorá je vo všeobecnosti podporovaná medzinárodnými organizáciami civilného letectva. Jej hlavným cieľom je včasné poskytovanie pravdivých informácií zo strany 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. Z toho vyplýva, že súčasťou cieľa je aj analyzovanie informácií, aby bolo možné k preventívnym opatreniam pristúpiť.

**3.4.4.2** Letecký úrad uplatňuje kultúru zodpovednosti.





Obrázok č. 1: Grafické znázornenie vzájomných vzťahov v oblasti civilného letectva

<sup>1)</sup> Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z. o uskutočnení notifikácie sukcesie Slovenskej republiky do Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

<sup>2)</sup> Smernica číslo 1/2010 Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky, ktorou sa upravuje postup pri prijímaní a vydávaní leteckých predpisov a prijímanie rozhodnutí riaditeľa EASA

<sup>3)</sup> Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 130/1999 Z. z. o Dohode o vývoji, prijatí a zavedení jednotných leteckých predpisov z 11. septembra 1990.

<sup>4)</sup> Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 84/2000 Z. z. o pristúpení Slovenskej republiky k Medzinárodnému dohovoru EUROCONTROL týkajúceho sa spolupráce v záujme bezpečnosti letovej prevádzky, zmeneného a doplneného v Bruseli v roku 1981.

<sup>5)</sup> zákon č. 19/2002 Z. z., ktorým sa ustanovujú podmienky vydávania aproximačných nariadení vlády Slovenskej republiky

<sup>6)</sup> <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=63391>

<sup>7)</sup> Rozhodnutie ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 15 z 11. marca 2009

<sup>8)</sup> Smernica č. 25/2007 zo dňa 25. 06. 2007 o vykonávaní štátneho odborného dozoru v civilnom letectve a o preukaze inšpektora povereného vykonávať štátny odborný dozor v civilnom letectve

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ**

## HLAVA 4 - MANAŽMENT RIZÍK NA ÚROVNI ŠTÁTU

### 4.1 POŽIADAVKY NA SYSTÉM MANAŽMENTU BEZPEČNOSTI SUBJEKTOV ČINNÝCH V CIVILNOM LETECTVE

**4.1.1** SMS je systematický prístup k riadeniu bezpečnosti, ktorý zahŕňa potrebné organizačné štruktúry, určenie zodpovednosti, stanovenie zásad a postupov.

**4.1.2** Skúsenosti z iných priemyselných odvetví (chemický, plynárenský, atď.) a ponaučenia z výsledkov vyšetrovania príčin udalostí zdôrazňujú dôležitosť riadenia bezpečnosti systematickým, proaktívnym a jednoznačným spôsobom.

**4.1.2.1** Systematický spôsob znamená, že aktivity SMS budú vykonávané podľa vopred definovaného plánu a aplikované konzistentným spôsobom.

**4.1.2.2** Proaktívny spôsob 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.

**4.1.2.3** Jednoznačný spôsob znamená, že aktivity SMS musia byť zjavné, zdokumentované a vykonávané nezávisle od iných aktivít manažmentu.

**4.1.3** Adresnosť bezpečnosti systematickým, proaktívnym a jednoznačným spôsobom zaisťuje, že v dlhodobom horizonte sa bezpečnosť stane integrálnou súčasťou každodenných činností organizácie, čo znamená, že aktivity organizácie spojené s bezpečnosťou sú smerované do oblastí, kde prinesú najväčší účinok.

**4.1.4** Subjekt činný v civilnom letectve v oblasti prevádzky lietadiel, údržby lietadiel, poskytovania leteckých navigačných služieb alebo prevádzky letísk musí mať ako integrálnu súčasť manažmentu zavedený SMS<sup>9</sup>).

### 4.2 VÝKONNOSŤ BEZPEČNOSTI SUBJEKTOV ČINNÝCH V CIVILNOM LETECTVE

**4.2.1** Slovenská republika prostredníctvom implementácie požiadaviek ICAO požaduje implementáciu SMS od subjektov činných v civilnom letectve (prevádzka lietadiel, údržba lietadiel, poskytovanie leteckých navigačných služieb, prevádzka letísk, výcvik leteckého personálu, po-

zemná obsluha), zatiaľ čo ICAO požaduje od členského štátu Národný bezpečnostný program civilného letectva. Obidva nové prístupy predstavujú zmenu plnenia požiadaviek a to tzv. plnenie požiadaviek s dôrazom na plnenie výkonnostných ukazovateľov, ktorými sú prijateľné úrovne bezpečnosti (Acceptable Levels of Safety, ďalej len „ALoS“). Nestačí len plniť požiadavky bezpečnosti, ale je potrebný tzv. proaktívny prístup založený na meraní výkonnosti. Na splnenie uvedeného je potrebné, aby príslušné orgány štátnej správy v oblasti civilného letectva a subjekty činné v civilnom letectve stanovili a monitorovali objektívne indikátory bezpečnosti a na ich základe stanovili prijateľné ciele bezpečnosti s cieľom vykonať potrebné opatrenia vždy, ak je to požadované, za účelom celkového zlepšenia úrovne bezpečnosti.

#### 4.2.2 Kľúčové prvky definujúce ALoS

**4.2.2.1** Indikátor výkonnosti bezpečnosti predstavuje kritérium, ktoré je používané na vyjadrenie výkonnosti systému.

*Poznámka: Zvyčajne vyjadruje krátkodobý taktický merateľný ukazovateľ výkonnosti subjektu činného v civilnom letectve, sektoru alebo odvetvia vyjadrený numericky.*

**4.2.2.2** Cieľ výkonnosti bezpečnosti predstavuje želanú úroveň výkonnosti bezpečnosti. Cieľ výkonnosti bezpečnosti pozostáva z jedného alebo viacerých ukazovateľov výkonnosti bezpečnosti, ktoré spolu so želanými výstupmi vyjadrujú názvy týchto ukazovateľov.

*Poznámka: Zvyčajne vyjadruje krátkodobý strategický merateľný ukazovateľ výkonnosti subjektu činného v civilnom letectve, sektoru alebo odvetvia vyjadrený tam, kde je to možné, numericky.*

**4.2.2.3** Iniciatívy bezpečnosti predstavujú kroky, ktoré je potrebné vykonať na dosiahnutie cieľov výkonnosti bezpečnosti. Tieto obsahujú prevádzkové postupy, technologické systémy a programy so špecifikovanými kritériami spoľahlivosti, výkonnosti, dostupnosti a/alebo presnosti.

**4.2.3** Stanovenie ALoS si vyžaduje úzku spoluprácu dotknutých subjektov činných v civilnom letectve a príslušných orgánov štátnej správy v oblasti civilného letectva, ako aj konzistenciu ALoS na úrovni štátu a ALoS stanovených SMS subjektmi činnými v civilnom letectve. Pri ich sta-

novení je potrebné brať do úvahy viacero faktorov (úroveň rizika, nákladová efektívnosť, očakávaná verejná ohľadom bezpečnosti a pod.) a taktiež musia odzrkadľovať zložitosť prostredia jednotlivých subjektov činných v civilnom letectve.

#### 4.2.4 Indikátory a ciele bezpečnosti

**4.2.4.1** Výber vhodných indikátorov bezpečnosti je základom pre vypracovanie a implementáciu ALoS.

**4.2.4.2** Výber indikátorov bezpečnosti je funkcia detailu, ktorá predstavuje určitú úroveň bezpečnosti.

**4.2.4.3** Indikátory bezpečnosti musia byť reprezentatívne, aby charakterizovali prvky systému, napr.

- letecké nehody – rast/frekvencia/počet leteckých nehôd,
- vážne incidenty - rast/frekvencia/počet vážnych incidentov
- incidenty – rast/frekvencia/počet incidentov,
- iné udalosti – tendencia/opakovanie rovnakých udalostí,

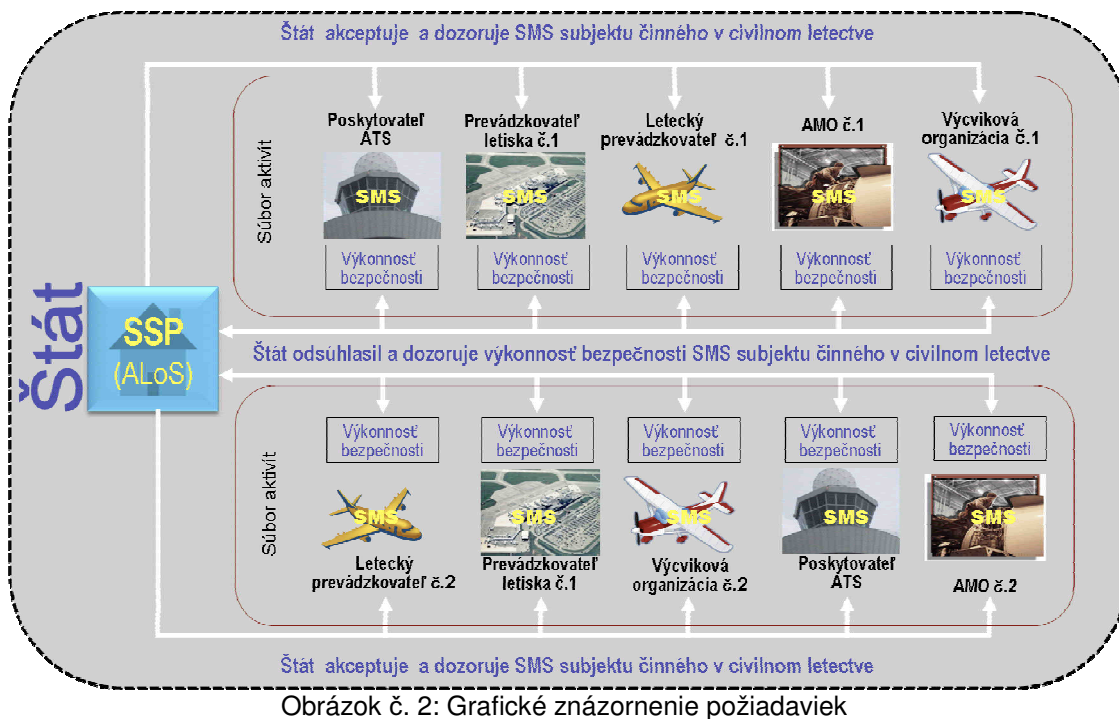
- úroveň zhody so všeobecne záväznými právnymi predpismi.

**4.2.4.4** Indikátormi bezpečnosti sú napríklad:

- letecké nehody s následkom smrti/vážne incidenty,
- prípady vniknutia na dráhu/prípady kolízie na zemi,
- vypracovanie/absencia legislatívy v oblasti civilného letectva,
- vypracovanie/absencia prevádzkových predpisov,
- úroveň zhody so všeobecne záväznými právnymi predpismi,

**4.2.4.5** Cieľmi bezpečnosti sú napríklad:

- zmenšenie počtu leteckých nehôd s následkom smrti/vážnych incidentov,
- zmenšenie počtu prípadov vniknutia na dráhu/prípadoch kolízie na zemi,
- počet inšpekcií ukončených za štvrtrok príslušného roku,
- zabezpečenie primeranej odbornej spôsobilosti všetkých osôb činných v civilnom letectve potrebnej pre výkon svojej funkcie v oblasti systému riadenia bezpečnosti.



<sup>9)</sup> AIC C 16/09 - Požiadavky Leteckého úradu Slovenskej republiky na systém manažmentu bezpečnosti (SMS)

## HLAVA 5 - ÚLOHA ŠTÁTNEJ SPRÁVY PRI ZAISTENÍ BEZPEČNOSTI

### 5.1 DOHLAD NAD BEZPEČNOSŤOU

**5.1.1** ŠOD je vykonávaný prostredníctvom auditov, inšpekcií a kontrol s cieľom zabezpečiť dodržiavanie stanovených štandardov subjektmi činnými v civilnom letectve. Zamestnanci leteckého úradu sú odborníkmi na príslušné oblasti civilného letectva a pre každého zamestnanca leteckého úradu povereného na vykonávanie ŠOD sú definované kompetencie. Letecký úrad vypracováva ročný plán dohľadu nad subjektmi činnými v civilnom letectve.

**5.1.2** Základné formy dohľadu:

- a) kontrola,
- b) audit,
- c) inšpekcia,
- d) posúdenie dokumentácie.

**5.1.3** Na účely dohľadu vypracovávajú jednotlivé odbory leteckého úradu kontrolné listy v závislosti od spôsobu vykonania dohľadu. Preverované subjekty činné v civilnom letectve sú povinné vypracovať nápravné opatrenia na zistené nálezy. Tieto nápravné opatrenia sú následne posudzované leteckým úradom s cieľom identifikácie, či nápravné opatrenie odstraňuje hlavnú príčinu nálezov. Následne sú nápravné opatrenia akceptované alebo neakceptované. Preverovaný subjekt činný v civilnom letectve je povinný odstrániť nález a informovať letecký úrad o splnení nápravných opatrení. Letecký úrad následne rozhodne o vykonaní previerky splnenia nápravného opatrenia.

### 5.2 ZHROMAŽĎOVANIE, ANALÝZA A VÝMENA ÚDAJOV TÝKAJÚCICH SA BEZPEČNOSTI

**5.2.1** Zhromažďovanie údajov týkajúcich sa bezpečnosti sa vykonáva prostredníctvom:

- a) hlásení o udalostiach z povinného systému ohlasovania udalostí<sup>10</sup>),
- b) hlásení z dobrovoľného systému ohlasovania udalostí,
- c) záverečných správ z výkonu ŠOD vykonaného príslušnými odbormi leteckého úradu, akéhokoľvek prijatého vstupu majúceho vplyv na bezpečnosť (hlásenie od cestujúcich a iné hlásenia, ktoré nie sú zahrnuté v povinnom systéme ohlasovania udalostí atď.),
- e) výročných správ od subjektov činných v civilnom letectve.

**5.2.2** Analýzu udalostí vykonávajú letecký úrad

a útvar odborného vyšetrovania leteckých nehôd a incidentov ministerstva (ďalej len „útvar vyšetrovania“) s cieľom:

1. identifikácie trendov,
2. či zistené údaje a informácie môžu opraviť, objasniť alebo umožňujú zistiť možné zlyhania,
3. identifikácie najdôležitejších možných zlyhaní,
4. identifikácie možnosti zmenšenia rizika.

### 5.3 ZAMERANIE DOHĽADU V OBLASTIACH VYŠŠIEHO ZÁUJMU ALEBO POTREBY ZALOŽENÉHO NA POSÚDENÍ ÚDAJOV TÝKAJÚCICH SA BEZPEČNOSTI

**5.3.1** Letecký úrad pravidelne monitoruje nasledovné vstupy:

- a) všetky ohlásené udalosti prijaté prostredníctvom povinného systému ohlasovania udalostí<sup>10</sup>),
- b) záverečné správy z výkonu ŠOD vykonaného príslušnými odbormi leteckého úradu,
- c) akýkoľvek prijatý vstup majúci vplyv na bezpečnosť (hlásenie od cestujúcich a iné hlásenia, ktoré nie sú zahrnuté v povinnom systéme ohlasovania udalostí atď.),
- d) výročné správy od subjektov činných v civilnom letectve,
- e) záverečné správy útvaru vyšetrovania.

**5.3.2** Na základe posúdenia prijatých hlásení o udalostiach, vzťahu závažnosti a frekvencie výskytu letecký úrad iniciuje vykonanie príslušných krokov (napr. prijatie nápravných opatrení, prípadne notifikáciu nadriadeného stupňa).

**5.3.3** Nálezy z výkonu ŠOD sú posudzované a porovnané s identifikovaným vývojom, ktorý vyplynul z monitorovania ohlásených udalostí. V prípade, že z posúdenia vyplynie potreba vykonania nápravného opatrenia, hlásenie musí byť postúpené riaditeľovi odboru civilného letectva ministerstva, riaditeľovi leteckého úradu a vedúcemu útvaru vyšetrovania.

**5.3.4** Proces monitorovania bezpečnosti slúži zároveň na zlepšenie procesu dohľadu nad bezpečnosťou. Z uvedeného dôvodu proces monitorovania bezpečnosti nepozostáva len zo sledovania počtu udalostí a posudzovania ich závažnosti. Hlásenia o udalostiach v civilnom letectve spolu s nálezmi z výkonu ŠOD slúžia ako začiatok posúdenia s cieľom, že :

- a) zistené údaje a informácie môžu opraviť,

objasniť alebo umožňujú zistiť možné zlyhania,

- b) identifikujú najdôležitejšie možné zlyhania,
- c) identifikujú možnosti redukcie rizika.

**5.3.5** Takáto informácia musí byť zdieľaná s dotknutým subjektom činným v civilnom letectve, tak aby mala možnosť zlepšiť úroveň bezpečnosti v jeho organizácii.

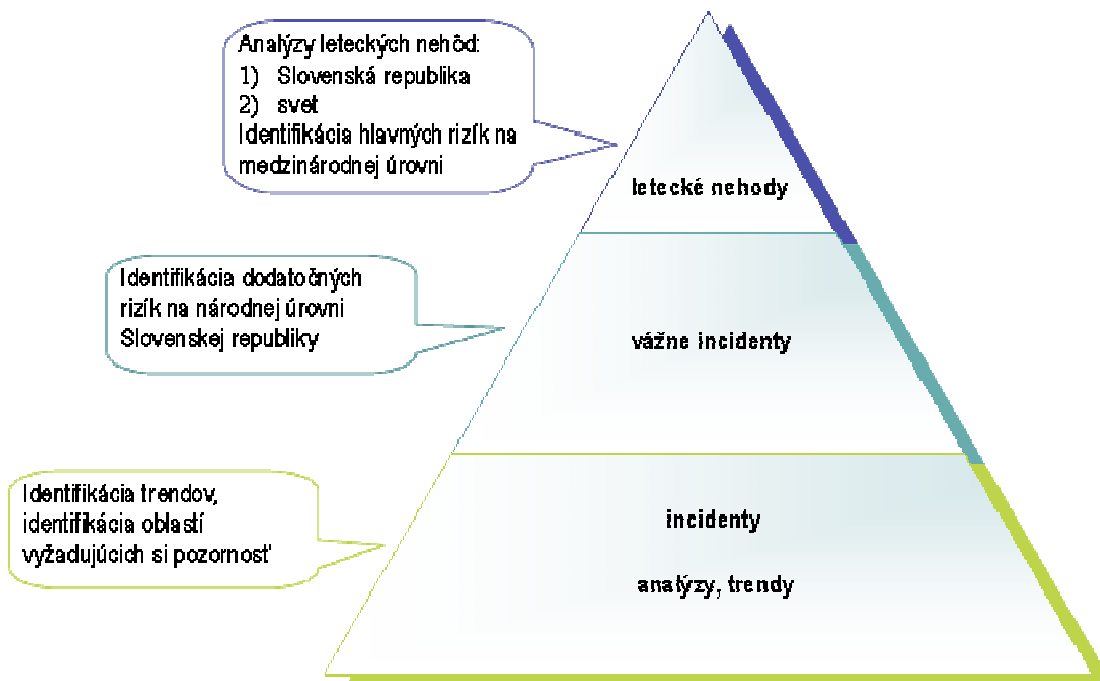
**5.3.6** Ak je identifikované zhoršenie výkonnosti v určitej oblasti bezpečnosti náprava môže byť dosiahnutá:

1. zameraním monitorovania a programu výkonu ŠOD na oblasť možných zlyhaní, ktoré predstavujú najväčšie riziko pre bezpečnosť,
2. vypracovaním postupov na overenie existencie nedostatkov bezpečnosti, ktoré by

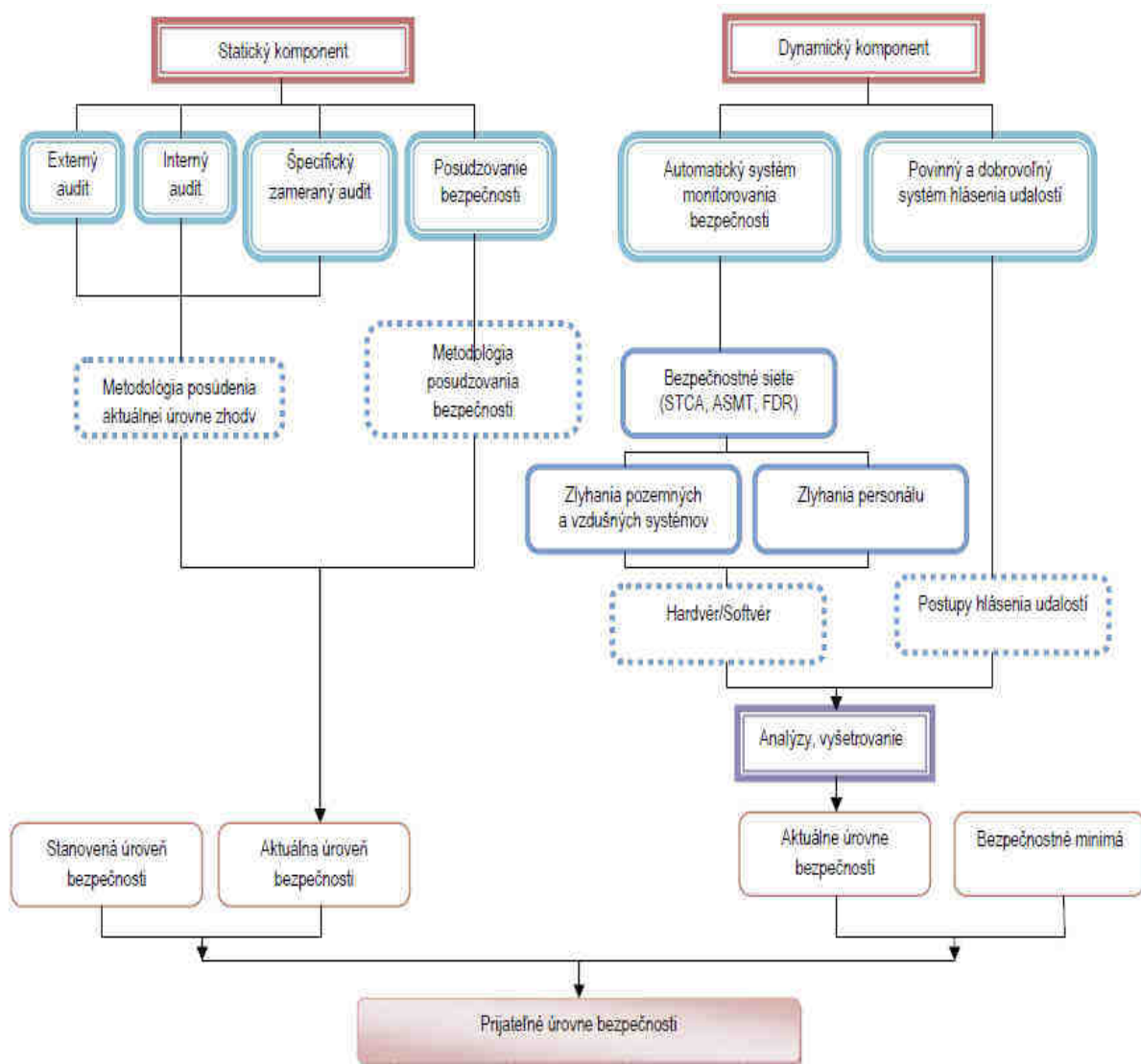
mohli viesť k prevádzkovým chybám, bežnými kontrolami/pozorovaniami, výcvikovými programami, pravidelnými auditmi bezpečnosti, zbieraním údajov, používaním dostupných databáz údajov (napr. ECCAIRS - European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems) atď..

**5.3.7** Monitorovanie bezpečnosti je chápané ako proaktívny spôsob odhaľujúci príležitosti na zlepšenie, ktorý musí mať stanovenú prioritu a môže byť podporovaný tzv. pracovnými skupinami s určitou úlohou<sup>11)</sup>.

**5.3.8** Zlepšenie môže byť dosiahnuté aplikáciou nápravných a preventívnych opatrení na zvýšenie úrovne bezpečnosti.



Obrázok č. 3: Manažment rizík



Obrázok č. 4: Grafické znázornenie monitorovania bezpečnosti

<sup>10)</sup> nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 661/2005 Z. z. o ohlasovaní udalostí v civilnom letectve; nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva v platnom znení (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 07/zv. 002); nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 07/zv. 007); nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 07/zv. 007); letecký predpis L 13 Vyšetovanie leteckých nehôd a incidentov, druhé vydanie – december 2010, vydaný Úpravou č. 7/2010 Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky z 8. októbra 2010; letecký predpis JAR-OPS 3 Obchodná letecká doprava – Vrtuľníky; letecký predpis ESSAR 2 Ohlasovanie a posudzovanie udalostí súvisiacich s bezpečnosťou v ATM, druhé vydanie, vydaný Úpravou č. 14/2006 Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky z 22. júna 2006.

<sup>11)</sup> Rozhodnutie generálnej riaditeľky sekcie civilného letectva a vodnej dopravy Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 00637/2011/SCLVD-8820 zo 16. februára 2011 o zriadení pracovnej skupiny pre problematiku bezpečnosti civilného letectva a pre zavedenie Národného bezpečnostného programu civilného letectva Slovenskej republiky (State Safety Programme) v súlade s požiadavkami Medzinárodnej organizácie civilného letectva a Európskej únie a menovaní členov pracovnej skupiny

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ**



## HLAVA 6 - PODPOROVANIE BEZPEČNOSTI NA ÚROVNI ŠTÁTU

### 6.1 INTERNÝ VÝCVIK, KOMUNIKÁCIA A ŠÍRENIE INFORMÁCIÍ TÝKAJÚCICH SA BEZPEČNOSTI

**6.1.1** Za účelom splnenia požiadaviek SSP je potrebné, aby zamestnanci leteckého úradu poverení na vykonávanie ŠOD boli odborne spôsobilí v oblasti SMS, ako aj v posudzovaní bezpečnosti a rizík v civilnom letectve.

**6.1.2** Letecký úrad na splnenie príslušných požiadaviek implementuje do výcvikových požiadaviek na jednotlivých zamestnancov leteckého úradu poverených na vykonávanie ŠOD aj predmetné absolvovanie kurzov týkajúcich sa SMS a posudzovania bezpečnosti a rizík.

**6.1.3** Na účely internej komunikácie dôležitých informácií týkajúcich sa bezpečnosti slúži databáza ohlásených udalostí, ktoré sú v kompetencii príslušných útvarov leteckého úradu. Ďalším prvkom je zasadanie Bezpečnostného výboru leteckého úradu, ktorého úlohou je analýza situácie týkajúcej sa bezpečnosti a odporúčanie nápravných opatrení, ak je nejakým spôsobom dotknutá bezpečnosť.

**6.1.4** Za účelom rezortnej koordinácie procesu riešenia problematiky bezpečnosti je ako pracovný orgán a poradný orgán generálneho riaditeľa sekcie civilného letectva a vodnej dopravy ministerstva zriadená pracovná skupina pre problematiku bezpečnosti v civilnom letectve Slovenskej republiky (ďalej len „pracovná skupina“<sup>11</sup>). Pracovná skupina pozostáva zo zamestnancov ministerstva (odbor civilného letectva, útvar vyšetrovania) a leteckého úradu. Pracovná skupina plní najmä nasledujúce úlohy:

- a) odborne rieši otázky bezpečnosti;
- b) posudzuje podkladové materiály a stanoviská v procese prípravy a priebehu rokovaní tejto pracovnej skupiny pri riešení problémov, ktoré súvisia s bezpečnosťou;
- c) navrhuje opatrenia, ktoré je potrebné prijať na zaistenie prijateľnej úrovne bezpečnosti;
- d) posudzuje návrhy na zmenu a doplnenie právnych predpisov v oblasti bezpečnosti;
- e) navrhuje riešenia otázok vzťahu medzi požiadavkami Medzinárodnej organizácie civilného letectva na SSP a systém manaž-

mentu bezpečnosti v prílohách 1, 6, 8, 11, 13 a 14 k Dohovoru a požiadavkami EÚ a národnými požiadavkami na bezpečnosť; integruje všetky aktivity súvisiace s bezpečnosťou do jedného uceleného dokumentu [Národný bezpečnostný program civilného letectva Slovenskej republiky (State Safety Programme of the Slovak Republic)];

- f) integruje všetky aktivity súvisiace s bezpečnosťou do jedného uceleného dokumentu [Národný bezpečnostný program civilného letectva Slovenskej republiky (State Safety Programme of the Slovak Republic)];
- g) posudzuje plnenie politiky a cieľov bezpečnosti;
- h) pri rokovaní pracuje s informáciami ako sú:
  - informácie o udalostiach v civilnom letectve a ich analýza,
  - informácie o zistených nedostatkoch u subjektov činných v civilnom letectve podliehajúcich dozoru a dohľadu a ich analýza,
  - vývoj v oblasti predpisovej základne (zmeny a príprava), záležitosti EÚ a medzinárodné aktivity vo vzťahu k bezpečnosti,
  - zmeny štruktúry subjektov činných v civilnom letectve (vznik, zánik, rozvoj a pod.) ako rizikový faktor bezpečnosti.

### 6.2 EXTERNÝ VÝCVIK, KOMUNIKÁCIA A ŠÍRENIE INFORMÁCIÍ TÝKAJÚCICH SA BEZPEČNOSTI

**6.2.1** Letecký úrad požaduje v rámci vykonávania dohľadu, aby príslušný personál subjektov činných v civilnom letectve bol odborne spôsobilý v oblasti SMS, ako aj v posudzovaní bezpečnosti a rizík civilného letectva, ktoré sú súčasťou požiadaviek na SMS.

**6.2.2** Na podporu uvedených aktivít letecký úrad, v spolupráci s ministerstvom, zverejňuje kurzy organizované rôznymi organizáciami civilného letectva, ako napr. ICAO, EUROCONTROL, JAA TO, IATA, ACI a pod..

**6.2.3** Za účelom externej komunikácie letecký úrad, v spolupráci s ministerstvom, organizuje pravidelné stretnutia so subjektmi činnými v civilnom letectve s cieľom výmeny informácií ohľadom bezpečnosti a prezentácie plnenia požiadaviek na bezpečnosť.

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ**

**PRÍLOHY**

Príloha A	Politika bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky
Príloha B	Štruktúra systému manažmentu bezpečnosti
Príloha C	Štatistický prehľad udalostí v civilnom letectve
Príloha D	Indikátory výkonnosti bezpečnosti

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ**

## PRÍLOHA A - POLITIKA BEZPEČNOSTI CIVILNÉHO LETECTVA SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Bezpečnosť prevádzky a vykonávaných činností je jednou z hlavných priorít Slovenskej republiky v oblasti civilného letectva.

Slovenská republika sa zaväzuje k tvorbe, implementácii, udržiavaniu a trvalému zlepšovaniu stratégií a procesov, ktoré zaručia, že všetka letecká činnosť, vykonávaná pod dohľadom orgánov Slovenskej republiky dosiahne najvyššiu úroveň bezpečnosti pri dodržiavaní všetkých národných a medzinárodných štandardov.

Držitelia osvedčenia, povolenia a oprávnenia pre činnosti v oblasti civilného letectva, ktoré im boli vydané príslušnými orgánmi Slovenskej republiky, musia preukazovať, že ich systémy riadenia náležitým spôsobom zohľadňujú princíp systému manažmentu bezpečnosti. Očakávaným výsledkom takéhoto prístupu sú zlepšenia úrovne bezpečnosti, postupov majúci vplyv na bezpečnosť a systému hlásení v rámci civilného letectva.

Všetky úrovne štátnej administratívy civilného letectva Slovenskej republiky zodpovedajú za zabezpečovanie najvyššej úrovne bezpečnosti a bezpečnej prevádzky.

Slovenská republika sa zaväzuje:

- a) vytvárať a udržiavať všeobecnú a špecializovanú legislatívu na zásadách manažmentu bezpečnosti, vychádzajúcu z dôkladných analýz systému civilného letectva;
- b) konzultovať so všetkými zúčastnenými stranami civilného letectva otázky súvisiace s tvorbou legislatívy;
- c) podporovať manažment bezpečnosti prostredníctvom účinného systému hlásení udalostí;
- d) účinne spolupracovať s poskytovateľmi služieb v oblasti civilného letectva pri riešení problémov v oblasti bezpečnosti;
- e) zabezpečiť pre štátnu administratívu civilného letectva dostatočné množstvo finančných zdrojov na získanie a udržanie personálu s požadovanými schopnosťami, dostatočné finančné prostriedky na odbor-

- ný výcvik personálu a na garantovanie jeho rozhodovacej nezávislosti;
- f) vykonávať štátny odborný dozor, založený na sledovaní výkonnosti a posudzovaní zhody a vykonávať analýzy s následným prednostným pridelovaním zdrojov do rizikových oblastí;
  - g) dodržiavať medzinárodné štandardy a požiadavky na bezpečnosť v civilnom letectve, prípadne prijímať vyššie kritériá;
  - h) presadzovať koncepcie a princípy manažmentu bezpečnosti v organizáciách civilného letectva a vykonávať v tejto oblasti osvetovú činnosť;
  - i) vykonávať dohľad nad zavádzaním systémov manažmentu bezpečnosti v organizáciách civilného letectva;
  - j) zabezpečiť, aby všetky aktivity štátneho odborného dozoru pôsobili na zvýšenie štandardov bezpečnosti;
  - k) vykonávať opatrenia na ochranu bezpečnostných údajov a uskutočňovať ich zber a následné spracovanie tak, aby bolo všetky zainteresované osoby povzbudzované k poskytovaniu významných informácií (prípady nebezpečenstva a ohrozenia bezpečnosti) a k nepretržitej výmene údajov o bezpečnosti leteckej prevádzky medzi štátnou administratívou a organizáciami civilného letectva, resp. fyzickými osobami;
  - l) stanoviť indikátory výkonnosti bezpečnosti a vyhodnocovať plnenie určených cieľov bezpečnosti,
  - m) zabezpečiť, aby informácie, získané prostredníctvom hlásení v rámci plnenia programu bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky alebo prostredníctvom systému manažmentu bezpečnosti, neboli použité na uplatňovanie sankcií voči zainteresovaným osobám (s výnimkou protiprávných činov alebo úmyselného protiprávneho konania).

Táto politika bezpečnosti musí byť presadzovaná a plnená všetkými osobami, činnými v civilnom letectve Slovenskej republiky.

**ZÁMERNE NEPOUŽITÉ**

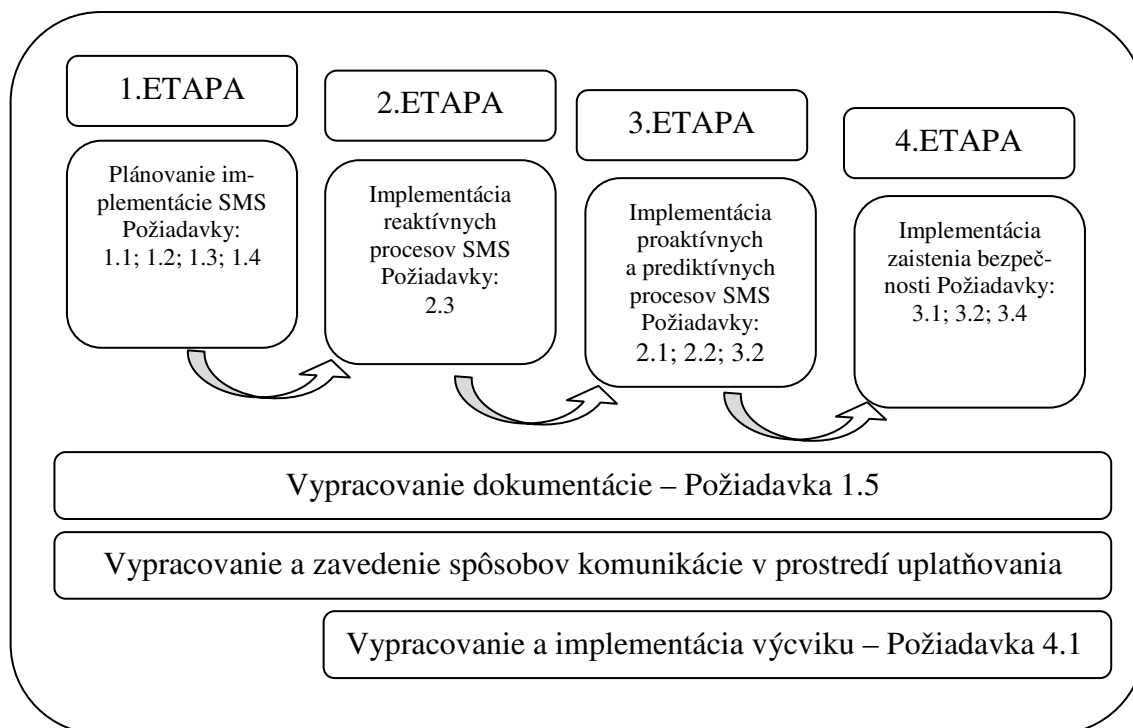
## PRÍLOHA B - ŠTRUKTÚRA SYSTÉMU MANAŽMENTU BEZPEČNOSTI

Letecký úrad vyžaduje od subjektov činných v civilnom letectve implementáciu SMS. Ako možné vzory slúžia nižšie uvedené schémy SMS podľa medzinárodných organizácií ICAO a EUROCONTROL podľa charakteru ich prevádzky.

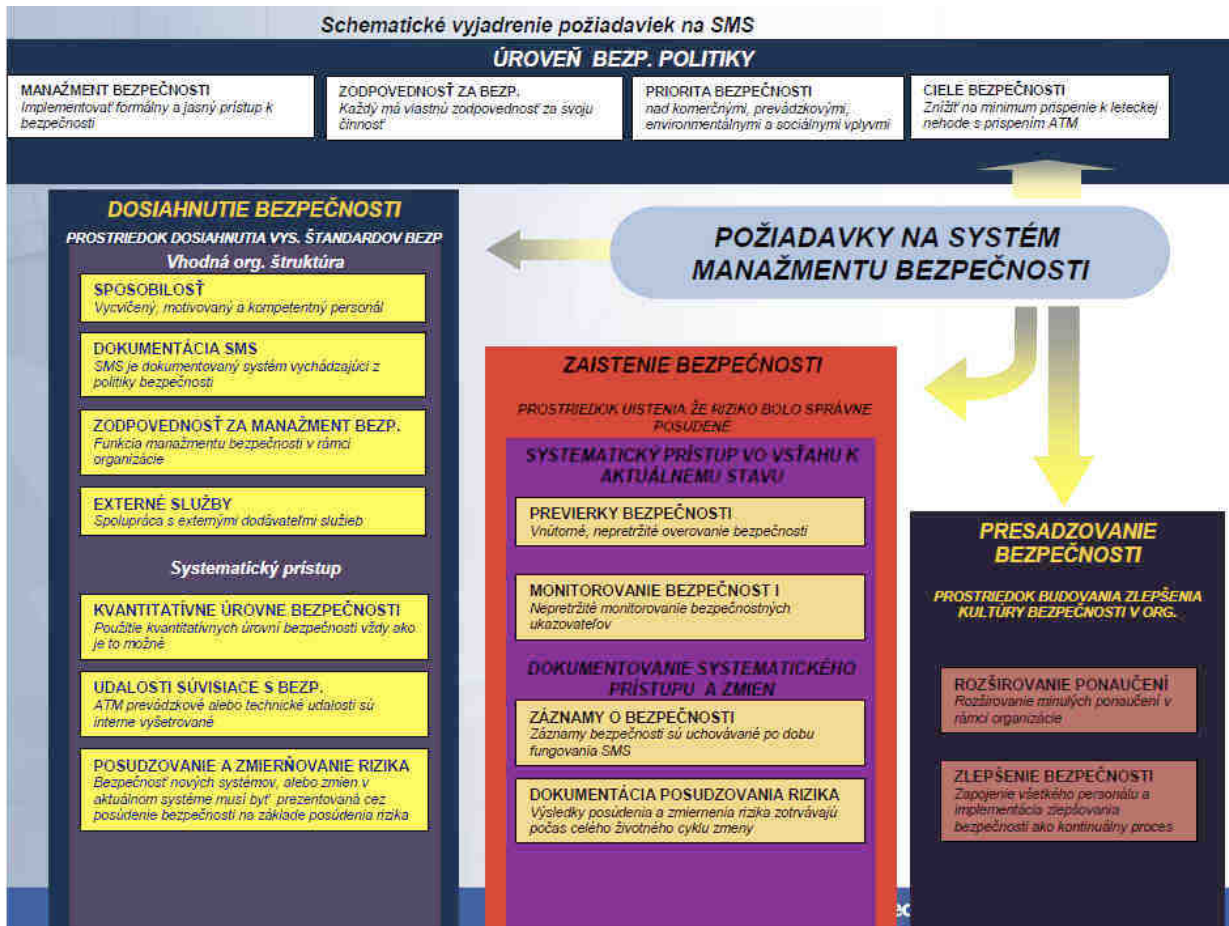
*Poznámka: Poskytovatelia letových prevádzkových služieb a leteckých telekomunikačných služieb majú stanovené požiadavky na SMS podľa osobitného predpisu<sup>12)</sup>.*

Štruktúra SMS podľa ICAO<sup>13)</sup>

- 1) Politika a ciele bezpečnosti
  - 1.1) Prihlásenie sa vrcholového manažmentu k SMS a k zodpovednosti za SMS
  - 1.2) Zodpovednosť ostatného manažmentu za bezpečnosť
  - 1.3) Určenie kľúčového personálu vo vzťahu k bezpečnosti
  - 1.4) Plán implementácie SMS
  - 1.5) Dokumentácia
- 2) Identifikácia nebezpečenstiev (hazardov)
  - 2.1) Proces identifikácie nebezpečenstiev (hazardov)
  - 2.2) Posudzovanie rizika a proces jeho zmierňovania
  - 2.3) Vyšetrovanie udalostí v leteckej prevádzke v rámci organizácie
- 3) Uistenie sa o bezpečnosti
  - 3.1) Monitorovanie a meranie výkonnosti bezpečnosti
  - 3.2) Audity a kontrola bezpečnosti
  - 3.3) Manažment zmien
  - 3.4) Priebežné zlepšovanie systému bezpečnosti
- 4) Podporovanie bezpečnosti
  - 4.1) Výcvik a vzdelávanie
  - 4.2) Komunikácia v prostredí uplatňovania bezpečnosti
- 5) Plánovanie postupov pre núdzové (nezvyčajné) situácie
  - 5.1) Vypracovanie postupov pre núdzové (nezvyčajné) situácie



Obrázok č.5: ICAO model implementácie SMS

Obrátok č. 6: Štruktúra SMS podľa EUROCONTROL<sup>14)</sup>

EASA zahájila činnosť v rámci systému manažovania bezpečnosti prostredníctvom Európskej iniciatívy pre strategickú bezpečnosť (ďalej len „ESSI“) v apríli 2006 ako nástupkyne Spoločnej iniciatívy pre bezpečnosť letectva (JSSI) v JAA. ESSI je partnerskou základňou v otázkach a úlohách bezpečnosti pre subjekty činné v civilnom letectve, ktorú logisticky zabezpečuje EASA. Cieľom ESSI je posilnenie bezpečnosti v Európe a pre obyvateľov Európskej únie na celom svete, prostredníctvom analýz údajov o bezpečnosti, spolupráce s iniciatívami týkajúcimi sa bezpečnosti na celom svete, a zavedením nákladovo efektívnych akčných plánov.

ESSI má tri piliere:

1. Tím pre bezpečnosť európskeho obchodného letectva (ECAST),
2. Tím pre bezpečnosť európskeho letectva –

vrtuľníky (EHEST),

3. Tím pre bezpečnosť európskeho všeobecného letectva (EGAST).

EASA, ako tvorca legislatívy, osvedčujúci a štandardizačný orgán Európskej únie sa aktívne podieľa na činnosti ESSI. Okrem toho sa svojou účasťou na činnosti ECAST priamo zapája do tvorby SMS. Toto sa premietne aj do pripravovaných požiadaviek Európskej únie na orgány štátnej správy a nimi regulované organizácie.

V roku 2009 bola vytvorená Skupina medzinárodnej spolupráce pre SMS (SM ICG), ktorá zastrešuje spoluprácu medzi činnosťou leteckých úradov s cieľom podporovať spoločné chápanie princípov SMS a požiadaviek v rôznych krajinách, zdieľanie skúseností a podporu pokroku a harmonizácie.

<sup>12)</sup> nariadenie Komisie (ES) č. 2096/2005 z 20. decembra 2005, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 335, 21. 12. 2005).

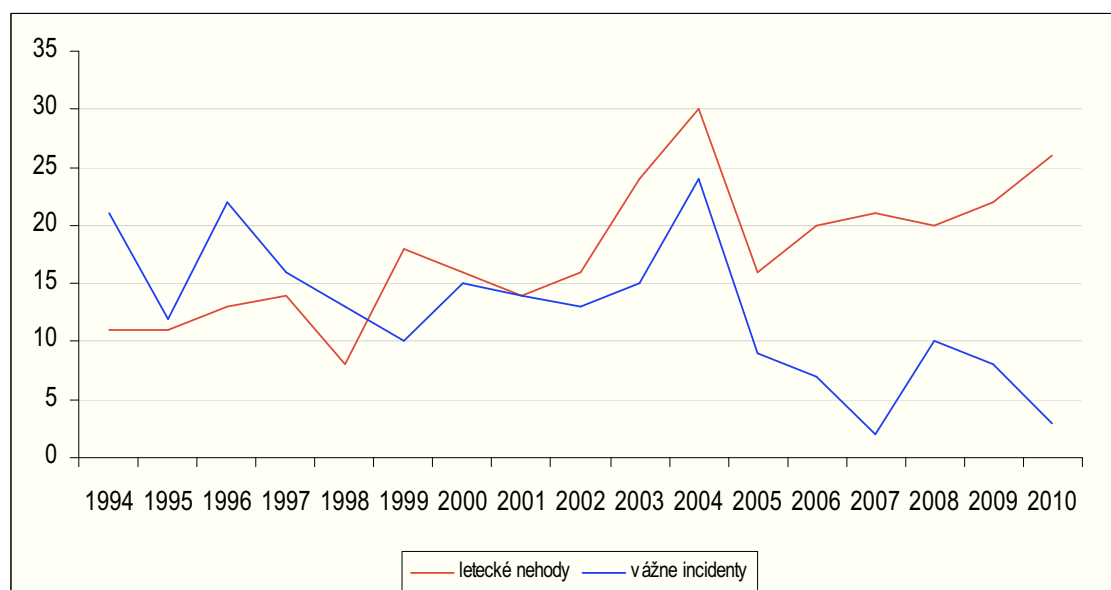
<sup>13)</sup> ICAO Doc 9859 Safety Management Manual

<sup>14)</sup> Zdroj: ESARR 3 - Uplatňovanie systémov manažmentu bezpečnosti poskytovateľmi služieb ATM)

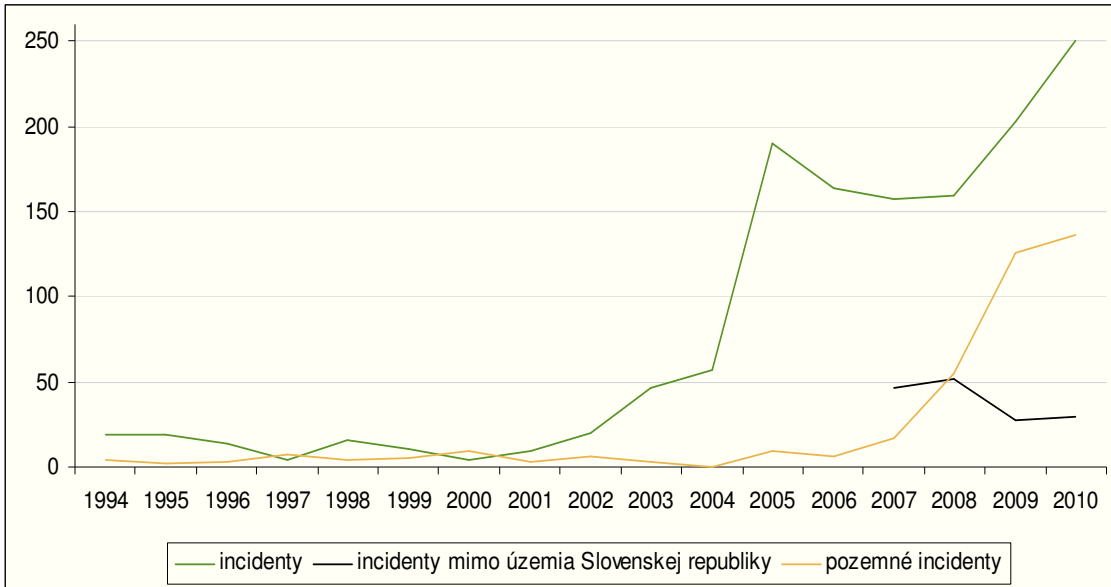


### PRÍLOHA C - ŠTATISTICKÝ PREHĽAD UDALOSTÍ V CIVILNOM LETECTVE

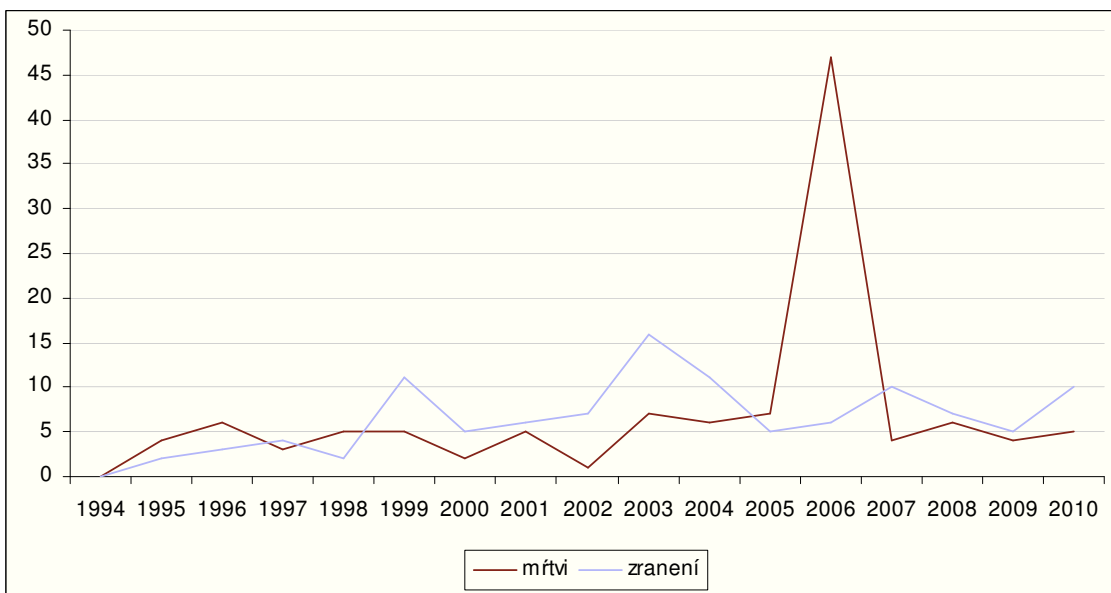
rok	letecká nehoda	vážny incident	incident	incident mimo územia SR	pozemný incident	počet mŕtvych	počet zranených
1994	11	21	19	-	4	0	0
1995	11	12	19	-	2	4	2
1996	13	22	14	-	3	6	3
1997	14	16	4	-	7	3	4
1998	8	13	16	-	4	5	2
1999	18	10	11	-	5	5	11
2000	16	15	4	-	9	2	5
2001	14	14	9	-	3	5	6
2002	16	13	20	-	6	1	7
2003	24	15	46	-	3	7	16
2004	30	24	57	-	0	6	11
2005	16	9	190	-	9	7	5
2006	20	7	164	-	6	47	6
2007	21	2	158	46	17	4	10
2008	20	10	160	52	55	6	7
2009	22	8	203	27	126	4	5
2010	26	3	250	30	136	5	10
spolu	300	214	1344	155	395	117	110



Graf č. 1: Počet leteckých nehôd a vážnych incidentov obdobia 1994 – 2010



Graf č. 2: Počet incidentov období 1994 – 2010



Graf č. 3: Počet mŕtvych a zranených osôb v období 1994 – 2010

## PRÍLOHA D - INDIKÁTORY VÝKONNOSTI BEZPEČNOSTI

	Indikátory
Útvor borného vyšetrova- nia letec- kých nehôd a inciden- tov	Počet leteckých nehôd
	Ukončené vyšetrovanie leteckých nehôd do 12 mesiacov
	Počet vážnych incidentov
	Ukončené vyšetrovanie vážnych incidentov do 12 mesiacov
Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Sloven- skej republiky  Letecký úrad Slovenskej republi- ky	Nevykonanie stanoveného počtu výkonu ŠOD u subjektov činných v civilnom letectve
	Nevykonanie následného výkonu ŠOD
	Nepostihnutie subjektu činného v civilnom za porušenie podmienok vydannej licencie, povolenia, poverenia, osvedčenia
	Odborná spôsobilosť výkonného personálu Leteckého úradu Slovenskej republiky v oblasti SMS
	Neaktuálnosť právnych predpisov
	Nesprávne publikovanie informácií v Leteckej informačnej príručke Slovenskej republiky
	Minimálna úroveň "dosahovaného stupňa bezpečnosti "
Poskytovateľ leteckých navigačných služieb	Počet udalostí so závažnosťou A/B s priamym príspevom usporiadania letovej prevádzky
	Minimálna úroveň "dosahovaného stupňa bezpečnosti "
	Percento uplatňovania klasifikácie závažnosti nástroja analýzy rizika na a) zníženie minim rozstupu b) špecifické udalostí usporiadania letovej prevádzky c) neoprávnené vniknutie na vzletovú a pristávaciu dráhu
	Minimálna úroveň kultúry primeranosti
Prevádzkovatelia letísk	Počet neoprávnených vniknutí na vzletovú a pristávaciu dráhu
	Počet udalostí, pri ktorých došlo k poškodeniu lietadla na letisku a) pri pozemnej obsluhu lietadiel b) v dôsledku cudzích predmetov na prevádzkových plochách c) kontamináciou pohybových plôch na letisku d) zapríčinené stavom pohybových plôch alebo zariadení, ktoré neboli v súlade s príslušnými právnymi predpismi e) v dôsledku stretu lietadla s vozidlom f) v dôsledku poškodenie konštrukcie lietadla pri vybehnutí mimo prevádzkových plôch g) v dôsledku stretu lietadla s pevným objektom alebo prekážkou
	Počet zrážok lietadiel s vtákmi
	Počet zrážok lietadiel s inými živočíchmi na letisku
	Počet udalostí, pri ktorých došlo k rozliatiu pohonných látok na pohybových plochách letiska
	Počet udalostí, pri ktorých došlo k nesprávnemu doplneniu množstva pohonných látok do lietadla
	Počet výpadkov svetelných systémov pod minimálnu úroveň potrebnú pre daný druh prevádzky (vrátane výpadku osvetlenia na odbavovacej ploche)

Počet udalostí, pri ktorých došlo k zablokovaniu pohybových plôch letiska lietadlami, vozidlami, živočíchmi alebo cudzími predmetmi a ktoré spôsobili nebezpečnú alebo potenciálne nebezpečnú situáciu
Počet výpadkov monitorovacích systémov
Použitie zariadení nevhodných na vykonávanie určeného úkonu pri technickej obsluhu lietadla a vybavení cestujúcich, nákladu a pošty (napr. používanie zariadení, ktoré nespĺňajú príslušné technické normy, alebo zariadenia, ktoré nie sú prevádzkované alebo udržiavané v súlade s pokynmi výrobcu)
Počet zistení vykonávania činností odborne nespôsobilým personálom (personál, ktorý nie je držiteľom platného oprávnenia na výkon špecifickej činnosti, personál, ktorý nie je vyškolený v súlade s vnútornými predpismi subjektu činného v civilnom letectve alebo poskytovateľa služieb)
Počet nenahlásených udalostí podľa nariadenia vlády č. 661/2005 Z. z. o ohlasovaní udalostí v civilnom letectve
Počet a závažnosť odchýlok od požiadaviek leteckého predpisu L 14/I Letiská, I. zväzok - Navrhovanie a prevádzka letísk a L 14/II Letiská, II. zväzok - Heliporty
Počet nálezov pri výkone ŠOD, ktoré znamenajú ohrozenie bezpečnosti, kedy boli nariadené okamžité opatrenia na odstránenie alebo kedy bola obmedzená činnosť subjektu činného v civilnom letectve
Počet nevykonaných nápravných opatrení v stanovených termínoch
Počet výskytu stavu nedostupnosti publikovanej úrovne hasičskej a záchranej služby
Nedosiahnutie zásahového času jednotkami hasičskej a záchranej služby
Nedostupnosť hasičskej a záchranej služby v rozsahu publikovanej kategórie hasičskej a záchranej služby
Nepublikovanie prevádzkovo významných informácií prostredníctvom leteckej informačnej služby okamžite po ich nastaní alebo zistení
Nesprávne publikovanie prevádzkovo významných informácií prostredníctvom leteckej informačnej služby
Počet zistených prekážok na letisku a v jeho okolí, ktoré boli chybne, nedostatočne alebo neboli vôbec označené
Počet výskytu nepovolených prekážok alebo činností v okolí letísk (napr. činnosti v ornitologických ochranných pásmach, narušenie obrazca svetelných systémov, ...)
Nesprávne označenie alebo neoznačenie nepoužiteľných alebo obmedzene použiteľných plôch
Zlyhanie núdzového plánu (pri nácviu alebo skutočnom zásahu)
Nedodržanie plánu údržby (napr. plôch, značenia, prekážkového značenia)
Nedosiahnutie cieľov systému preventívnej údržby
Nedostatočné zabezpečenie prác vykonávaných na letisku (napr. neoznačenie staveniska, nevykonávanie dozoru nad osobami, ktoré nemajú oprávnenie s trvalým vstupom do priestoru letiska, ...)
Použitie výrobku, na ktorý nebol vydaný súhlas na použitie v civilnom letectve

Leteckí dopravcovia	Počet vniknutí na vzletovú a pristávaciu dráhu
	Počet vybehnutí lietadla zo vzletovej a pristávacej dráhy
	Počet udalostí "Riadený let do terénu"
	Počet udalostí "Strata kontroly letu"
	Počet udalostí "Stret lietadiel vo vzduchu"
	Počet udalostí "Stret lietadiel na zemi"
	Počet udalostí, keď letecký dopravca porušil prevádzkové alebo údržbové predpisy
Výcvikové organizácie (do úrovne súkromného pilota)	Hlásenia prevádzkovateľov leteckých škôl o incidentoch a predpokladoch k incidentom
	Zvýšená frekvencia vykonávania ŠOD u prevádzkovateľov leteckých škôl leteckým úradom
	Kvalita teoretických príprav posádok lietadiel (pilotov-žiakov)
	Kvalita predletových príprav posádok lietadiel (pilotov-žiakov)
	Nedostatočné (nesprávne) posúdenie úrovne vycvičenosti pilota vo výcviku 1. Incidentsy počas letov v okrsku letiska alebo riadenom okrsku 2. Incidentsy pri priblížení na pristátie a v záverečnej fáze pristátia
	Nesprávne postupy pilota - žiaka v riadenom vzdušnom priestore
Schválená organizácia vykonávajúca údržbu lietadla	Nevykonanie stanoveného počtu kontrol lietadiel v rámci monitorovania zachovania letovej spôsobilosti - ACAM (počet kontrol stanovený na základe vzorkovania lietadiel v registri)
	Analýza ACAM kontrol v závislosti na základnej príčine, ktorá má nadväznosť s dozorom nad subjektmi činnými v civilnom letectve pre oblasť letovej spôsobilosti: 1. ľudský faktor 2. dostupnosť zdrojov 3. kultúra organizácie /osobný postoj 4. odborná spôsobilosť personálu 5. postupy
	Počet nálezov úrovne 1 <sup>15</sup> ) (vážne nedostatky, ktoré ohrozujú bezpečnosť civilného letectva) zistených pri výkone ŠOD
	Počet nálezov úrovne 2 <sup>15</sup> ) (vážne nedostatky, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť civilného letectva) zistených pri výkone ŠOD
	Nedostatočný informačný tok medzi organizačnými zložkami podieľajúcimi sa na výkone ŠOD
	Nevykonanie dostatočného počtu kontrol schválených organizácií podľa právnych predpisov Európskej únie alebo právnych predpisov Slovenskej republiky
	Nevykonanie dostatočného počtu kontrol leteckého personálu podieľajúceho sa na letovej spôsobilosti lietadiel
	Nepostihnutie subjektu činného v civilnom letectve za porušenie podmienok príslušného dokladu (licencia, osvedčenie, povolenie, ...)
	Neúplnosť legislatívy potrebnej na vykonávanie úloh Leteckého úradu Slovenskej republiky a vymožitelnosť práva voči osobám a subjektom činným v civilnom letectve
	Nedostatočná informovanosť pri aplikácii nových zmien predpisov a nariadení (neúčast' na konferenciách)

	Nedostatočné publikovanie prevádzkovo významných informácií prostredníctvom leteckej informačnej služby a web stránky leteckého úradu
	Nedostatok odborne spôsobilého personálu Leteckého úradu Slovenskej republiky podieľajúceho sa na výkone ŠOD

---

<sup>15)</sup> nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností v platnom znení.