

Bruselj, 17. oktober 2022  
(OR. en)

13674/22  
ADD 1

AVIATION 252

**SPREMNI DOPIS**

---

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Prejemnik:	Generalni sekretariat Sveta
Št. dok. Kom.:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Zadeva:	PRILOGA k POROČILU KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU Evropski letalski varnostni program

---

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2022) 529 final - ANNEX.

---

Priloga: COM(2022) 529 final - ANNEX



EVROPSKA  
KOMISIJA

Bruselj, 17.10.2022  
COM(2022) 529 final

ANNEX

**PRILOGA**

*k*

**POROČILU KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU**

**Evropski letalski varnostni program**

## Kazalo

1.	EVROPSKE VARNOSTNE POLITIKE, CILJI IN VIRI .....	6
1.1.	Evropski sistem za varnost v letalstvu .....	6
1.2.	Evropski sistem za varnost v letalstvu in ICAO .....	6
1.3.	Zakonodajni okvir Unije na področju varnosti v letalstvu in varstva okolja .....	7
1.3.1.	Struktura zakonodajnega okvira Unije na področju varnosti .....	7
1.3.2.	Uredba (EU) 2018/1139 in z njo povezana pravila .....	14
1.3.3.	Preiskave nesreč in incidentov v civilnem letalstvu .....	22
1.3.4.	Poročanje o dogodkih v civilnem letalstvu ter njihova analiza in spremljanje .....	22
1.3.5.	Seznam Evropske unije o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v EU .....	22
1.4.	Odgovornost v zvezi z varnostjo v Evropski uniji .....	23
1.4.1.	Postopek odločanja v Evropski uniji .....	23
1.4.2.	Pristojnosti in odgovornosti glede varnosti v letalstvu v okviru Evropskega varnostnega sistema .....	24
1.5.	Preiskave nesreč in incidentov .....	33
1.5.1.	Veljavna pravila .....	33
1.5.2.	Varnostna priporočila .....	33
1.5.3.	Sodelovanje z drugimi subjekti .....	34
1.6.	Izvrševanje .....	35
1.6.1.	Izvrševanje s strani držav članic .....	35
1.6.2.	Izvrševanje v razmerju do reguliranih organizacij industrije .....	35
2.	UPRAVLJANJE VARNOSTNIH TVEGANJ NA RAVNI EU .....	37
2.1.	Zbiranje, analiza in izmenjava varnostnih podatkov .....	38
2.2.	Upravljanje varnostnih tveganj na ravni EU: postopek za razvoj in posodabljanje evropskega načrta za varnost v letalstvu .....	39
2.2.1.	Evropski načrt za varnost v letalstvu: mednarodna razsežnost .....	43
2.3.	Spremljanje varnostne uspešnosti .....	45
2.3.1.	Sporazum o varnostni uspešnosti organizacij .....	45
2.3.2.	Varnostna uspešnost držav članic .....	46
2.3.3.	Letno poročilo EASA o varnosti .....	46
2.4.	Zahteve za upravljanje varnosti za organe in organizacije .....	47
3.	ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI V EVROPI .....	48
3.1.	Varnostni nadzor .....	48
3.1.1.	Spremljanje izvajanja pravil v državah članicah .....	48
3.1.2.	Nadzor certificiranih organizacij .....	48

3.2	Na varnostnih podatkih temelječ nadzor področij, ki vzbujajo večjo skrb ali potrebujejo večjo podporo.....	49
3.2.1	Spremljanje držav članic, ki temelji na varnostnih podatkih .....	49
3.2.2	Na varnostnih podatkih temelječ nadzor industrije.....	50
4.	SPODBUJANJE VARNOSTI V EVROPI .....	51
4.1	Dejavnosti na ravni EU .....	52
4.1.1	Obveščanje o varnosti .....	52
4.2	Usposabljanje na ravni EU.....	53
	Seznam kratic .....	54

Preglednica 1: Veljavna zakonodaja Evropske unije o varnosti v letalstvu

in varstvu okolja .....	9
-------------------------	---

Preglednica 2: Pristojni organi v skladu s pravili EU .....	25
---	----

Slika 1. Povezave med deležniki v evropskem varnostnem sistemu .....	28
--	----

Slika 2. Postopek upravljanja varnostnih tveganj v EU .....	41
---	----

Slika 3. Povezava med evropskim letalskim varnostnim programom, evropskim načrtom za varnost v letalstvu ter drugimi programi in načrti.....	44
--	----

## UVOD

V tem dokumentu je opisan evropski letalski varnostni program z opisom veljavnega sklopa pravil v letalstvu na ravni Unije, skupaj z dejavnostmi in postopki, ki se uporabljajo za skupno upravljanje varnosti v civilnem letalstvu na ravni Unije.

Evropski letalski varnostni program funkcionalno ustreza – na ravni EU – državnemu varnostnemu programu, kot je opisan v Prilogi 19 k Čikaški konvenciji. Z Uredbo (EU) 2018/1139 je bilo v pravni okvir EU o letalstvu uvedeno obvezno novo poglavje o upravljanju varnosti v letalstvu. To med drugim določa, da Komisija sprejme, objavi in posodobi dokument (v nadaljnjem besedilu: evropski letalski varnostni program), v katerem je opisano delovanje evropskega sistema za varnost v letalstvu ter ki vsebuje pravila, dejavnosti in postopke, ki se uporabljajo za upravljanje varnosti v civilnem letalstvu v Uniji v skladu z njenim pravnim okvirom.

V programu je pojasnjeno, kako se letalska varnost upravlja z evropskega vidika. Ker se številna pravila in dejavnosti, povezani z varnostjo v letalstvu, zdaj sprejemajo in usklajujejo na ravni EU, se države članice v svojih državnih varnostnih programih sklicujejo na evropski letalski varnostni program. Zato evropski letalski varnostni program vsebuje vsaj elemente, povezane z odgovornostmi za upravljanje varnosti na državni ravni, opisanimi v mednarodnih standardih in priporočenih praksah. EU je namreč sprejela predpise na nekaterih področjih varnosti v letalstvu, zato države članice ne morejo opisati, kako se varnost upravlja v njihovi državi, ne da bi v ta opis vključile razsežnost EU. Poleg tega so države na večini področij, ki jih zajema Čikaška konvencija, svoje pristojnosti prenesle na Unijo. V evropskem letalskem varnostnem programu je prav tako pojasnjeno, kako EU obravnava mednarodne obveznosti, ki izhajajo iz tega prenosa odgovornosti.

Evropski letalski varnostni program je usklajen z obliko in strukturo opisa državnega varnostnega programa, kot je podrobno opisan v Prilogi 19 k Čikaški konvenciji.

V evropskem letalskem varnostnem programu je opisan tudi proces priprave, sprejetja, posodobitve in izvajanja evropskega načrta za varnost v letalstvu.

Cilj evropskega letalskega varnostnega programa je zagotoviti, da sistem upravljanja varnosti v letalstvu v Evropski uniji zagotavlja najvišjo raven varnostne uspešnosti v vsej Uniji in da se še naprej postopoma izboljšuje ob upoštevanju drugih zadevnih ciljev, kot je varstvo okolja.

Z opisom procesov, ki se uporabljajo za skupno upravljanje varnosti na evropski ravni, in zlasti z opisom, kako Evropska komisija (v nadaljnjem besedilu: Komisija), države članice in Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu sodelujejo pri prepoznavanju nevarnosti in sprejemanju ustreznih ukrepov za ublažitev varnostnih tveganj, evropski letalski varnostni program prispeva k doseganju visoke ravni varnostnih ciljev za vso EU, ki so opredeljeni na ravni Unije. Zagotavlja torej, da vsi akterji poznajo svoje odgovornosti ter da se izvajajo vsa pravila in postopki, s čimer se krepi varnost v letalstvu ter tako prispeva k preprečevanju nesreč v Evropi in zunaj nje.

## TERMINOLOGIJA

V tem dokumentu:

- sklicevanje na „države članice“ pomeni 27 držav članic EU,
- sklicevanje na „države članice EASA“ pomeni 27 držav članic EU ter Islandijo, Lihtenštajn, Norveško in Švico,
- sklicevanje na „države ICAO EUR“ pomeni 55 držav evropske regije ICAO, ki vključuje vse države članice EU,
- vsako sklicevanje na „osnovno uredbo“ pomeni Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu<sup>1</sup> ter
- vsako sklicevanje na „mrežo analitikov“ pomeni mrežo analitikov varnosti v letalstvu, kot je navedena v Uredbi (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov v civilnem letalstvu<sup>2</sup>.

---

1 Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (Besedilo velja za EGP) (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

2 Uredba (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov v civilnem letalstvu, spremembi Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 1321/2007 in (ES) št. 1330/2007 (Besedilo velja za EGP) (UL L 122, 24.4.2014, str. 18).

## 1. EVROPSKE VARNOSTNE POLITIKE, CILJI IN VIRI

### 1.1. Evropski sistem za varnost v letalstvu

Evropski sistem za varnost v letalstvu vsebuje pravila in postopke, ki se uporabljajo za upravljanje varnosti v civilnem letalstvu v Uniji v skladu z Uredbo (EU) 2018/1139. Navedena pravila in postopki zagotavljajo visoko raven varnosti v civilnem letalstvu, usklajujejo varnostne vidike ter olajšujejo prosti pretok blaga, storitev, oseb in kapitala v povezavi s civilnim letalstvom.

Hkrati sistem:

- izboljšuje konkurenčnost letalske industrije Unije,
- spodbuja stroškovno učinkovitost, med drugim s preprečevanjem podvajanja in spodbujanjem učinkovitosti regulativnih, certifikacijskih in nadzornih postopkov, ter učinkovito uporabo zadevnih virov na ravni Unije in nacionalni ravni,
- pomaga državam članicam pri uveljavljanju njihovih pravic in izpolnjevanju njihovih obveznosti v skladu s Čikaško konvencijo z zagotavljanjem enotne razlage ter enotnega in pravočasnega izvajanja njenih določb,
- po vsem svetu promovira stališča Unije v zvezi s standardi in pravili v civilnem letalstvu ter v ta namen vzpostavlja ustrezno sodelovanje s tretjimi državami in mednarodnimi organizacijami, pa tudi
- spodbuja tehnično in operativno interoperabilnost ter izmenjavo dobrih upravnih praks.

Sistem upravljanja varnosti v letalstvu temelji na tesnem sodelovanju med Komisijo, Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: EASA ali Agencija), državami članicami in letalsko industrijo.

Visoka in enotna raven varstva evropskih državljanov in potnikov temelji zlasti na sprejetju skupnih varnostnih pravil in ukrepov, ki zagotavljajo, da izdelki, osebe in organizacije<sup>3</sup> v okviru EU upoštevajo ta pravila, pa tudi na učinkovitih postopkih upravljanja varnostnih tveganj na regionalni in državni ravni ter ravni industrije. Člen 85 Uredbe (EU) 2018/1139 določa sistem za izvrševanje, v okviru katerega Agencija pomaga Komisiji pri spremljanju, kako države članice uporabljajo to uredbo ter njene delegirane in izvedbene akte.

Ta sistem dopolnjujejo učinkovite preiskave nesreč in incidentov, ki omogočajo odkrivanje varnostnih vrzeli in sprejemanje ukrepov za njihovo odpravo. Evropski letalski varnostni program vključuje tudi uporabo bolj proaktivnih in na dokazih temelječih elementov, katerih cilj je opredelitev tveganj, ki najbolj ogrožajo varnost, in sprejemanje ukrepov za ublažitev teh tveganj. Sistem zlasti izkorišča na podatkih temelječe opredelitve in ocene tveganj, ki se izvajajo v okviru programa Data4Safety (velepodatki), ki ga podpira Komisija in usklajuje EASA ob sodelovanju ustreznih partnerjev iz evropske letalske skupnosti.

### 1.2. Evropski sistem za varnost v letalstvu in ICAO

Evropski sistem za varnost v letalstvu se tesno usklajuje z razvojem in izvajanjem standardov in priporočenih praks Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO).

---

<sup>3</sup> Za namene tega dokumenta se organizacije razumejo kot organizacije industrije, ki zagotavljajo letalske izdelke ali storitve.

Komisija in EASA spremljata proces njihovega oblikovanja in načrtujeta s tem povezane ukrepe za oblikovanje predpisov, takoj ko se lahko potrdi, da je potrebna sprememba evropskega regulativnega okvira. To vključuje oceno predlogov za spremembo prilog ICAO (vrsta dopisa ICAO I) ter opredelitev odstopanj med regulativnim okvirom EU in prilogami ICAO (vrsta dopisa ICAO II in kontrolni sezname za skladnost). EASA in Komisija pri oceni odstopanj podpirata države članice, ki morajo odstopanja priglasiti ICAO. Komisija po oceni EASA Svetu EU predlaga sklep o priglasitvi odstopanj.

Poleg tega Komisija in EASA partnersko sodelujeta z regionalnim uradom ICAO za evropsko in severnoatlantsko (EUR/NAT) regijo z namenom spodbujanja regionalnega pristopa k upravljanju varnosti v letalstvu, podpiranja sodelovalnega obvladovanja tveganja in ustvarjanja sinergij znotraj različnih pobud EU za izboljšanje varnosti. V tem okviru je ključen evropski regionalni načrt za varnost v letalstvu: regionalni urad ICAO, Komisija in EASA od leta 2017 sodelujejo pri razvoju takega regionalnega načrta, ki temelji na ukrepih, opredeljenih v evropskem načrtu za varnost v letalstvu, kar vsem državam ICAO EUR omogoča, da vzpostavljeni postopek in njegove različne rezultate izkoristijo za načrtovanje varnosti, naj bo v smislu regulativnega gradiva, rezultatov spodbujanja varnosti, smernic, orodij ali dobrih praks. Prvi evropski regionalni načrt za varnost v letalstvu je bil objavljen januarja 2019.

Komisija in EASA sta zastopani tudi v skupini za načrtovanje evropskega letalskega sistema (EASPG) in njeni povezani skupini za programsko usklajevanje (PCG). Glavni cilji skupine za načrtovanje evropskega letalskega sistema so zagotoviti, da so razvojni načrti za letalske navigacijske sisteme in načrti za varnost v letalstvu znotraj regije EUR še naprej usklajeni in združljivi z načrti sosednjih regij in z globalnimi načrti ICAO, ter upravljati in usklajevati njihovo izvajanje. Poleg tega ima pomembno vlogo pri spodbujanju in lažšanju harmonizacije in usklajevanja podregionalnih (EUR) in nacionalnih programov, povezanih z letalsko navigacijo in varnostjo v letalstvu.

Nazadnje, Komisija in EASA sta zastopani v študijski skupini globalnega načrta za varnost v letalstvu, s čimer prispevata k ohranjanju tega načrta ter z njim povezanih smernic in orodij. Glavni namen globalnega načrta za varnost v letalstvu so stalno zmanjševanje števila smrtnih žrtev in tveganja smrtnih žrtev z usmerjanjem razvoja usklajene strategije za varnost v letalstvu na podlagi šestih ciljev tega načrta in z njimi povezanih ciljev ter razvoj in izvajanje regionalnih in nacionalnih načrtov za varnost v letalstvu.

Poleg tega EASA spodbuja državni varnostni program in izvajanje upravljanja varnosti po vsem svetu s projekti tehnične pomoči EU ter s sodelovanjem z regionalnimi uradi ICAO za podporo državam in regionalnim organizacijam za nadzor varnosti. Glavni cilji teh projektov so globalno povečati raven varnosti, tako da se državam pomaga pri vzpostavitvi njihovega državnega varnostnega programa, državam in regionalnim organizacijam za nadzor varnosti pa pri vzpostavitvi regionalnih mehanizmov za sodelovanje, s čimer se zagotavlja skladnost s standardi in priporočenimi praksami ICAO. Pri vseh teh dejavnostih se lahko evropske varnostne politike in cilji uspešno spodbujajo na regionalni in svetovni ravni.

### **1.3. Zakonodajni okvir Unije na področju varnosti v letalstvu in varstva okolja**

#### *1.3.1. Struktura zakonodajnega okvira Unije na področju varnosti*

Člen 4(2), točka (g), Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) določa, da je prevoz v deljeni pristojnosti med Evropsko unijo in njenimi državami članicami. Poleg tega člen 100(2) PDEU Evropskemu parlamentu in Svetu omogoča, da na predlog Komisije sprejmeta ustrezne določbe v zvezi z zračnim prevozom. Člen 2(2) PDEU določa, da če ima Unija po Pogodbah

na določenem področju deljeno pristojnost z državami članicami, lahko Unija in države članice na tem področju izdajajo zakonodajne in sprejemajo pravno zavezujoče akte, in da države članice izvajajo svojo pristojnost, kolikor Unija svoje pristojnosti ne izvaja.

Zato je pravne zahteve na področju varnosti v letalstvu mogoče opredeliti na ravni Unije, in sicer s sprejetjem zakonodaje Unije.

Zakonodajni okvir Unije za varnost v civilnem letalstvu zajema uredbe Evropskega parlamenta in Sveta, po potrebi pa je dopolnjen z delegiranimi in izvedbenimi uredbami Komisije. Mehanizmi za ocenjevanje izvajanja in učinkovitosti zakonodaje, ki lahko privedejo do njenega pregleda, so vključeni v ustrezne pravne akte in se ocenjujejo tudi s t. i. inšpekcijskimi pregledi standardiziranja držav članic, ki jih izvaja EASA.

V spodnji preglednici je povzeta veljavna zakonodaja o varnosti v letalstvu, sprejeta na ravni EU.

## Preglednica 1: Veljavna zakonodaja Evropske unije o varnosti v letalstvu in varstvu okolja

Osnovna uredba o agenciji EASA ter z njo povezane izvedbene in delegirane uredbe		
<a href="#">Osnovna uredba</a>	Uredba (EU) 2018/1139	Priloga I: Zrakoplovi iz točke (d) člena 2(3) Priloga II: Bistvene zahteve glede plovnosti Priloga III: Bistvene zahteve glede okoljske sprejemljivosti izdelkov Priloga IV: Bistvene zahteve za letalsko posadko Priloga V: Bistvene zahteve za operacije v zraku Priloga VI: Bistvene zahteve za usposobljene subjekte Priloga VII: Bistvene zahteve za aerodrome Priloga VIII: Bistvene zahteve za ATM/ANS in za kontrolorje zračnega prometa Priloga IX: Bistvene zahteve za brezpilotne zrakoplove Priloga X: Korelacijska tabela
<a href="#">Začetna plovnost</a>	Izvedbena uredba: (EU) št. 748/2012	Priloga I: Del 21 Priloga II: Razveljavljena uredba – seznam sprememb Priloga III: Korelacijska tabela
<a href="#">Dodatne plovnostne specifikacije za operacije</a>	Izvedbena uredba: (EU) 2015/640	Priloga I: Del 26
<a href="#">Stalna plovnost</a>	Izvedbena uredba: (EU) št. 1321/2014	Priloga I: Del M Priloga II: Del 145 Priloga III: Del 66 Priloga IV: Del 147 Priloga Va: Del T Priloga Vb: Del ML Priloga Vc: Del CAMO Priloga Vd: Del CAO
<a href="#">Letalsko osebje</a>	Izvedbena uredba: (EU) št. 1178/2011	Priloga I: Del FCL Priloga II: Sprememba licenc držav nečlanic EU Priloga III: Licence držav nečlanic EU Priloga IV: Del MED Priloga V: Del CC Priloga VI: Del ARA Priloga VII: Del ORA Priloga VIII: Del DTO
<a href="#">Letalske operacije</a>	Izvedbena uredba: (EU) št. 965/2012	Priloga I: Opredelitev izrazov Priloga II: Del ARO Priloga III: Del ORO Priloga IV: Del CAT Priloga V: Del SPA Priloga VI: Del NCC Priloga VII: Del NCO Priloga VIII: Del SPO
<a href="#">Baloni – letalske operacije</a>	Izvedbena uredba: (EU) 2018/395	Priloga I: Del DEF Priloga II: Del BOP Priloga III: Del BFCL
<a href="#">Jadralna letala – letalske operacije</a>	Izvedbena uredba: (EU) 2018/1976	Priloga I: Del DEF Priloga II: Del SAO Priloga III: Del SFCL

--	--	--

<i>Osnovna uredba o agenciji EASA ter z njo povezane izvedbene in delegirane uredbe (nadaljevanje)</i>		
<a href="#"><u>Operatorji iz tretjih držav</u></a>	Izvedbena uredba: (EU) št. 452/2014	Priloga I: Del TCO Priloga II: Del ART
<a href="#"><u>Upravljanje zračnega prometa/izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa (ATM/ANS)</u></a>	Izvedbena uredba: (EU) 2017/373	Priloga I: Opredelitve pojmov Priloga II: Del ATM/ANS.AR Priloga III: Del ATM/ANS.OR Priloga IV: Del ATS Priloga V: Del MET Priloga VI: Del AIS Priloga VII: Del DAT Priloga VIII: Del CNS Priloga IX: Del ATFM Priloga X: Del ASM Priloga XI: Del FPD Priloga XII: Del NM Priloga XIII: Del PERS
<a href="#"><u>Interoperabilnost evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (ATM)</u></a>	Izvedbena uredba: (EU) št. 1079/2012 Izvedbena uredba: (EU) št. 1207/2011 Izvedbena uredba: (EU) št. 1206/2011  Izvedbena uredba: (EU) št. 29/2009 Izvedbena uredba: (ES) št. 262/2009 Izvedbena uredba: (ES) št. 633/2007 Izvedbena uredba: (ES) št. 1033/2006 Izvedbena uredba: (ES) št. 1032/2006	
<a href="#"><u>Kontrolorji zračnega prometa</u></a>	Izvedbena uredba: (EU) 2015/340	Priloga I: Del ATCO Priloga II: Del ATCO.AR Priloga III: Del ATCO.OR Priloga IV: Del ATCO.MED
<a href="#"><u>Pogoji uporabe zračnega prostora (ACAS II)</u></a>	Izvedbena uredba: (EU) št. 1332/2011	Priloga: ACAS
<a href="#"><u>Pogoji uporabe zračnega prostora (PBN)</u></a>	Izvedbena uredba: (EU) 2018/1048	Priloga: Poddel PBN
<a href="#"><u>SERA</u></a>	Izvedbena uredba: (EU) št. 923/2012	Priloga: Standardizirana evropska pravila letenja
<a href="#"><u>Aerodromi</u></a>	Izvedbena uredba:	Priloga I: Opredelitve pojmov

	(EU) št. 139/2014	Priloga II: Del ADR.AR Priloga III: Del ADR.OR Priloga IV: Del ADR.OPS
<a href="#">Sistemi brezpilotnih zrakoplovov (UAS)</a> <a href="#">(Pravila in postopki za upravljanje brezpilotnih zrakoplovov)</a>	Izvedbena uredba: (EU) 2019/947	Priloga: Operacije sistemov brezpilotnih zrakoplovov v „odprti“ in „posebni“ kategoriji
<a href="#">Sistemi brezpilotnega zrakoplova in operatorji sistemov brezpilotnega zrakoplova iz tretjih držav</a>	Delegirana uredba: (EU) 2019/945	Priloga
<a href="#">Regulativni okvir za U-space</a>	Izvedbena uredba: (EU) 2021/664	Priloga I: Merila za opredelitev zahtev glede zmogljivosti in učinkovitosti, operativnih pogojev ter omejitev zračnega prostora iz člena 3(4) Priloga II: Objava skupnih informacij iz člena 5(4)(a) Priloga III: Zahteve glede kakovosti podatkov, latence podatkov in varstva podatkov iz člena 5(4)(b) in člena 7(5)(c) Priloga IV: Zahteva za odobritev leta sistema brezpilotnega zrakoplova iz člena 6(4) Priloga V: Izmenjava ustreznih operativnih podatkov in informacij med izvajalci služb U-space in izvajalci služb zračnega prometa v skladu s členom 7(3) Priloga VI: Spričevalo izvajalca služb U-space iz člena 14(3) Priloga VII: Spričevalo enotnega izvajalca skupne informacijske službe iz člena 14(3)

*Drugi predpisi o delovanju Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu*

<a href="#">Takse in pristojbine</a>	Izvedbena uredba: (EU) 2019/2153	Priloga
<a href="#">Globe in kazni</a>	Izvedbena uredba: (EU) št. 646/2012	
<a href="#">Inšpekcijski pregledi standardiziranja</a>	Izvedbena uredba: (EU) št. 628/2013	

*Predpisi na področju varnosti v letalstvu, ki ne izhajajo iz osnovne uredbe o agenciji EASA*

<a href="#">Poročanje o dogodkih</a>	Izvedbena uredba: (EU) št. 376/2014	Priloga I: Seznam zahtev, ki se uporabljajo za sistema obveznega in prostovoljnega poročanja o dogodkih Priloga II: Zainteresirane strani Priloga III: Zahtevek za informacije iz evropske centralne podatkovne baze
<a href="#">Skupni evropski sistem za klasifikacijo tveganj</a>	Delegirana uredba: (EU) 2020/2034 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 376/2014	Priloga: Skupni evropski sistem za klasifikacijo tveganj
<a href="#">Seznam za razvrščanje dogodkov v civilnem letalstvu, o katerih je treba poročati v skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014</a>	Izvedbena uredba: (EU) 2015/1018	Priloga I: Dogodki v zvezi z delovanjem zrakoplova Priloga II: Dogodki v zvezi s tehničnim stanjem, vzdrževanjem in popravilom zrakoplova Priloga III: Dogodki v zvezi z navigacijskimi službami zračnega prometa ter objekti in napravami Priloga IV: Dogodki v zvezi z letališči in zemeljskimi službami Priloga V: Dogodki v zvezi z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, vključno z jadralnimi letali in vozili, lažjimi od zraka
<a href="#">Preiskave in preprečevanje nesreč in incidentov v civilnem letalstvu</a>	(EU) št. 996/2010	Priloga: Seznam primerov resnih incidentov
<a href="#">Uskladitev tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva</a>	Uredba Sveta (EGS) št. 3922/91	
<a href="#">Seznam Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti</a>	(ES) št. 2111/2005	Priloga: Skupna merila za obravnavo prepovedi opravljanja letov iz varnostnih razlogov na ravni Skupnosti
<a href="#">Izvedbena pravila za seznam Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti</a>	(ES) št. 473/2006	Priloga A: Informacije, ki jih zagotovi država članica, ki vloži zahtevek na podlagi člena 4(2) osnovne uredbe Priloga B: Sporočilo države članice o izrednih ukrepih, sprejetih na podlagi člena 6(1) osnovne uredbe, za uvedbo prepovedi opravljanja letov na njenem ozemlju Priloga C: Sporočilo države članice o izrednih ukrepih, sprejetih v skladu s členom 6(2) osnovne uredbe, za ohranitev ali uvedbo prepovedi opravljanja letov na njenem ozemlju, kadar je Komisija sklenila, da podobnih ukrepov ne bo vključila na seznam Skupnosti

<a href="#">Seznam Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti</a>	(EU) št. 474/2006	Priloga A: Seznam letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti
		Priloga B: Seznam letalskih prevoznikov, za katere veljajo omejitve opravljanja dejavnosti v Skupnosti
<a href="#">Okvir enotnega evropskega neba</a>	(ES) št. 549/2004	
<a href="#">Izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu</a>	(ES) št. 550/2004	Priloga I: Zahteve za priznane organizacije Priloga II: Pogoji, ki jih vsebujejo dovoljenja
<a href="#">Enotno evropsko nebo – organiziranost in uporaba zračnega prostora</a>	(ES) št. 551/2004	
<a href="#">Enotno evropsko nebo – skupni projekti</a>	Izvedbena uredba: (EU) št. 409/2013	
<a href="#">Načrt izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu – ključni kazalniki varnostne uspešnosti</a>	Izvedbena uredba: (EU) 2019/317	Priloga I: Ključni kazalniki uspešnosti za določanje ciljev in kazalniki za spremljanje Priloga II: Predloga za načrte izvedb na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora iz člena 10(1) Priloga III: Predloga za načrt izvedbe omrežja iz člena 10(5) Priloga IV: Merila za oceno načrtov izvedbe in ciljev uspešnosti na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora Priloga V: Merila za oceno osnutka načrta izvedbe omrežja Priloga VI: Seznam podatkov, povezanih z uspešnostjo, ki jih je treba predložiti komisiji zaradi spremljanja učinkovitosti v skladu s členom 36(1) in členom 37 Priloga VII: Ugotovljeni in dejanski stroški Priloga VIII: Zahteve za izračun enot storitev na rutah in terminalih iz člena 25 Priloga IX: Cene na enoto Priloga X: Merila za oceno, ali se službe iz člena 35(1) izvajajo pod tržnimi pogoji Priloga XI: Poročevalne preglednice v podporo stroškovni osnovi in cenam na enoto, ki jih je treba Komisiji predložiti v skladu s členom 35(6) Priloga XII: Bistveni elementi za posvetovanja iz člena 24(3) in člena 30(1) Priloga XIII: Specifične zahteve glede sistemov spodbud iz člena 11(3)

#### *Drugi predpisi na področju civilnega letalstva v zvezi z varstvom okolja*

<a href="#">S hrupom povezane omejitve operacij na letališčih Unije</a>	Izvedbena uredba: (EU) št. 598/2014 <sup>4</sup>	Priloga I: Ocenjevanje stanja hrupa na letališču Priloga II: Ocena stroškovne učinkovitosti s hrupom povezanih omejitev operacij
---	---	---

<sup>4</sup> [EUR-Lex – 32014R0598 – SL – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Veljavna zakonodaja Unije o varnosti v letalstvu je na voljo na spletišču EUR-Lex v razdelku Register zakonodaje Evropske unije, poglavje [07.40.30](#)<sup>5</sup>. Poleg tega Agencija objavlja pregled regulativnega okvira<sup>6</sup>.

V podporo izvajanju zakonodaje EU o varnosti v letalstvu in za njeno spodbujanje na svetovni ravni daje EASA na voljo konsolidirane različice pravil v letalstvu v okviru svojega projekta e-Pravila, ki je namenjen digitalizaciji pravil v letalstvu. **Enostavno dostopna pravila** predstavljajo zakonodajo o letalstvu na konsolidiran, uporabniku prijazen način (izvedbena pravila z vsemi spremembami so prikazana poleg z njimi povezanih sprejemljivih načinov zagotavljanja skladnosti, smernic, certifikacijskih specifikacij in podrobnih specifikacij).

Enostavno dostopna pravila so na voljo za vsa področja letalstva, dostopna pa so v obliki pdf in kot dinamična spletna objava. Na voljo so na naslednji povezavi:

<https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>.

### 1.3.2. Uredba (EU) 2018/1139 in z njo povezana pravila

#### 1.3.2.1. Pravne zahteve

Uredba (EU) 2018/1139<sup>7</sup> je osrednji del sistema EU za varnost v letalstvu. Njen namen je vzpostaviti in ohranjati visoko enotno raven varnosti v civilnem letalstvu v Evropi z določitvijo skupnih pravil na področju civilnega letalstva. Poleg tega omogoča vzajemno priznavanje certifikatov, uvaja postopek inšpekcijskih pregledov standardiziranja za spremljanje uporabe pravil v državah članicah ter ustanavlja Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu.

V Uredbi (EU) 2018/1139 so opredeljene „bistvene zahteve“, ki za organe, osebe in organizacije določajo visoke cilje in obveznosti za doseg cilja navedene uredbe. Z bistvenimi zahtevami se izvajajo standardi in priporočene prakse, določeni v prilogah k Čikaški konvenciji. Zadevajo letalske izdelke, dele in naprave, operatorje, vključene v letalski prevoz, ter pilote in osebe, izdelke in organizacije, vključene v njihovo usposabljanje in zdravstvene preglede, aerodrome, upravljanje zračnega prometa ter navigacijske službe zračnega prometa (ATM/ANS), ki se izvajajo v zračnem prostoru ozemlja, za katerega se uporablja Pogodba EU, kontrolorje zračnega prometa in brezпилotne zrakoplove.

Na podlagi Uredbe (EU) 2018/1139 je Komisija sprejela delegirane in izvedbene uredbe, vključno s tistimi, ki so navedene v preglednici v oddelku 1.3.1.

Vsa ta pravila se v državah članicah uporabljajo neposredno in ne zahtevajo nacionalnega prenosa.

---

<sup>5</sup> <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>

<sup>6</sup> <https://www.easa.europa.eu/regulations>

<sup>7</sup> Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (Besedilo velja za EGP) (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

V Evropski uniji so za uporabo prava Unije v prvi vrsti odgovorne države članice. Večino nalog certificiranja in nadzora, ki se zahtevajo z Uredbo (EU) 2018/1139 in njenimi izvedbenimi pravili, torej na nacionalni ravni izvajajo pristojni nacionalni organi. Vendar je v nekaterih jasno opredeljenih primerih, kot na primer v primeru odobritev projektivne organizacije, EASA pristojni organ, pooblaščen za izdajanje certifikatov in sprejemanje ustreznih izvršilnih ukrepov.

V nadaljevanju so predstavljena področja varnosti v letalstvu, ki so trenutno v pristojnosti EU.

### **1) Certificiranje glede plovnosti in okoljske sprejemljivosti**

Pravila EU se uporabljajo za zrakoplove iz člena 2(1), točki (a) in (b), Uredbe (EU) 2018/1139, razen za brezpilotne zrakoplove, ter njihove motorje, propelerje, dele in nenameščeno opremo, ki izpolnjujejo bistvene zahteve za plovnost iz Priloge II k navedeni uredbi.

V zvezi s hrupom in emisijami navedeni zrakoplovi ter njihovi motorji, propelerji, deli in nenameščena oprema izpolnjujejo zahteve glede varstva okolja iz zadnjih sprememb Priloge 16 k Čikaški konvenciji, ki se redno prilagaja. Bistvene zahteve za okoljsko sprejemljivost, določene v Prilogi III k Uredbi (EU) 2018/1139, se uporabljajo tudi za izdelke, dele in nenameščeno opremo, kolikor določbe Čikaške konvencije iz člena 9(2), prvi pododstavek, Uredbe (EU) 2018/1139 ne vsebujejo zahtev glede varstva okolja.

Sklop pravil v zvezi z začetno in stalno plovnostjo se uporablja za projektiranje izdelkov, projektiranje delov, projektiranje nenameščene opreme, posamezne zrakoplove, organizacije, odgovorne za projektiranje, izdelavo, upravljanje stalne plovnosti in po potrebi vzdrževanje izdelkov, delov in nenameščene opreme, in odgovorno osebje, vključeno v te dejavnosti.

### **2) Varstvo okolja**

EASA izvaja ukrepe glede emisij in hrupa za namen certificiranja projekta izdelkov v skladu s členom 11 Uredbe (EU) 2018/1139 z namenom preprečevanja večjih škodljivih učinkov zadevnih izdelkov v civilnem letalstvu na podnebje, okolje in zdravje ljudi. Pri sprejemanju navedenih ukrepov ustrezno upošteva mednarodne standarde in priporočene prakse, koristi za okolje, tehnološko izvedljivost in gospodarske učinke. Ukrepi vključujejo zagotavljanje razpoložljivosti okoljskih standardov, ki se uresničuje z učinkovitim sodelovanjem EU v zgodnejši fazi v postopku odbora ICAO za varstvo okolja v letalstvu (CAEP). Poleg tega je z Uredbo (EU) 2018/1139 EU pooblaščen za oblikovanje okoljskih standardov na tistih področjih, na katerih standardi ICAO niso na voljo, med drugim na področju hibridnih in električnih zrakoplovov ter zrakoplovov na vodikove gorivne celice.

Na splošno Komisija in EASA opredeljujeta in usklajujeta politike in ukrepe za varstvo okolja v civilnem letalstvu na ravni EU. V tem okviru so Komisija, EASA, druge institucije, organi, uradi in agencije EU ter države članice pozvani k sodelovanju pri okoljskih vprašanjih. Sodelovanje vključuje dejavnosti v zvezi s sistemom EU za trgovanje z emisijami (EU ETS) ter registracijo, evalvacijo, avtorizacijo in omejevanjem kemikalij (uredba REACH)<sup>8</sup>. Prav tako EASA prispeva tudi k izvajanju ukrepov okoljske strategije EU, kot je razvoj programa okoljskega označevanja za letalstvo v okviru celovite strategije za trajnostno in pametno

---

<sup>8</sup> [Uredba \(ES\) št. 1907/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2006 o registraciji, evalvaciji, avtorizaciji in omejevanju kemikalij \(REACH\) ter o ustanovitvi Evropske agencije za kemikalije in o spremembi Direktive 1999/45/ES ter o razveljavitvi Uredbe Sveta \(EGS\) št. 793/93 in Uredbe Komisije \(ES\) št. 1488/94 ter Direktive Sveta 76/769/EGS in direktiv Komisije 91/155/EGS, 93/67/EGS, 93/105/ES in 2000/21/ES.](#)

mobilnost<sup>9</sup>, pa tudi k podpori, ki se zagotavlja v zvezi z razvojem svežnja „Pripravljeni na 55“, ki vključuje predlog Komisije o zakonodajnem okviru ReFuelEU za letalstvo<sup>10</sup>, pri čemer ima nalogo spremljanja uporabe trajnostnih letalskih goriv in poročanja o njej.

Prav tako okoljsko poročilo, ki ga skupaj pripravita Evropska agencija za okolje (EEA) in EASA ob podpori upravitelja omrežja enotnega evropskega neba, zagotavlja objektivni opis stanja varstva okolja v zvezi s civilnim letalstvom v Uniji. To poročilo, ki je vsaka tri leta objavljeno v evropskem okoljskem poročilu na področju civilnega letalstva, vsebuje priporočila, kako izboljšati raven varstva okolja na področju civilnega letalstva v Uniji. Zadnje poročilo je bilo objavljeno septembra 2022<sup>11</sup>.

Poleg tega je EASA v skladu z Uredbo (EU) št. 598/2014<sup>12</sup> tudi pooblaščen za zbiranje in preverjanje informacij o hrupu in zmogljivosti zrakoplovov za modeliranje hrupa okrog letališč.

### **3) Letalska posadka**

Piloti in kabinsko osebje, ki so udeleženi pri upravljanju zrakoplovov iz člena 2(1), točka (b), Uredbe (EU) 2018/1139, razen brezpilotnih zrakoplovov, ter naprave za simulacijo letenja, osebe in organizacije, ki usposabljujejo, preizkušajo, preverjajo ali opravljajo zdravniške preglede navedenih pilotov in kabinskega osebja, izpolnjujejo bistvene zahteve iz Priloge IV k navedeni uredbi. Piloti morajo imeti licenco pilota in zdravniško spričevalo pilota, ki ustrežata operaciji, ki naj bi jo izvajali, kabinsko osebje, ki izvaja operacije komercialnega zračnega prevoza, mora imeti potrdilo, za zdravstvene centre za letalsko osebje, organizacije za usposabljanje pilotov in organizacije za usposabljanje kabinskega osebja pa se zahtevajo odobritve.

Za vsako simulacijsko napravo za usposabljanje, ki se uporablja za usposabljanje pilotov, se zahtevajo certifikati. Certifikat morajo imeti tudi osebe, odgovorne za izvajanje usposabljanja za letenje, usposabljanja na simulatorju letenja ali ocenjevanje usposobljenosti pilotov, ter zdravniki za letalsko osebje.

### **4) Letalske operacije**

Upravljanje zrakoplovov, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2018/1139, razen brezpilotnih zrakoplovov, izpolnjuje bistvene zahteve iz Priloge V, in če je primerno, iz prilog VII in VIII k navedeni uredbi. Operatorji zrakoplovov bodisi predložijo izjavo, da so usposobljeni in imajo na voljo sredstva za izvajanje odgovornosti, povezanih z upravljanjem zrakoplovov v skladu z navedenimi izvedbeni akti, bodisi imajo certifikat. V certifikatu so navedeni privilegiji, podeljeni operatorju zrakoplova, pri čemer se lahko certifikat spremeni, tako da se dodajo ali odpravijo privilegiji. Podobno se lahko certifikat omeji, začasno odvzame ali prekliče, če imetnik ne izpolnjuje več veljavnih pravil in postopkov EU za izdajo in ohranitev takega certifikata.

### **5) Aerodromi in zemeljska oskrba**

---

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sl/qanda\\_20\\_2330](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sl/qanda_20_2330)

<sup>10</sup> COM(2021) 561 final.

<sup>11</sup> [https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723\\_EASA%20EAER%202022.pdf](https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf)

<sup>12</sup> Uredba (EU) št. 598/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o oblikovanju pravil in postopkov glede uvedbe s hrupom povezanih omejitev operacij na letališčih Unije v okviru uravnoteženega pristopa ter razveljavitvi Direktive 2002/30/ES (UL L 173, 12.6.2014, str. 65).

Aerodromi, oprema aerodromov za zagotavljanje varnosti, obratovanje aerodromov ter zagotavljanje storitev zemeljske oskrbe in storitev upravljanja ploščadi (AMS) na aerodromih izpolnjujejo bistvene zahteve iz Priloge VII, in če je primerno, Priloge VIII k Uredbi (EU) 2018/1139. Pravila EU se uporabljajo za aerodrome, ki se nahajajo na ozemlju, na katerem se uporabljata Pogodbi, in ki izpolnjujejo vsa naslednja merila:

- namenjeni so javni rabi,
- namenjeni so komercialnemu zračnemu prevozu ter
- imajo asfaltirano instrumentalno vzletno-pristajalno stezo dolžine 800 metrov ali več ali
- so namenjeni izključno helikopterjem, ki uporabljajo postopke instrumentalnega prileta ali odhoda.

Pravila EU določajo skupne zahteve za:

- projektiranje, vzdrževanje in obratovanje aerodromov,
- vključno z opremo za zagotavljanje varnosti, ki se uporablja na njih,
- projektiranje, proizvodnjo, vzdrževanje in obratovanje opreme aerodroma za zagotavljanje varnosti, ki se uporablja ali je namenjena za uporabo na aerodromih, ki spadajo na področje uporabe pravil EU, ter zagotavljanje storitev zemeljske oskrbe in upravljanja ploščadi na teh aerodromih ter
- varovanje okolice navedenih aerodromov brez poseganja v pravo Unije in nacionalno pravo o okolju in načrtovanju rabe tal.

#### **6) ATM/ANS, vključno z izvajanjem enotnega evropskega neba**

Zagotavljanje ATM/ANS izpolnjuje bistvene zahteve iz Priloge VIII, in če je primerno, iz Priloge VII. Zrakoplovi, ki obratujejo v zračnem prostoru enotnega evropskega neba (SES), razen tistih, ki opravljajo dejavnosti iz člena 2(3), točka (a), Uredbe (EU) 2018/1139, izpolnjujejo bistvene zahteve iz točke 1 Priloge VIII. Izvajalci ATM/ANS morajo imeti certifikat, v katerem so navedeni podeljeni privilegiji, potem ko so izkazali izpolnjevanje veljavnih pravil EU. Poleg tega se lahko od organizacij, ki projektirajo, izdelujejo in vzdržujejo sisteme ATM/ANS in sestavne dele ATM/ANS, zahteva, da imajo certifikat.

EASA je pristojni organ, odgovoren za certificiranje, nadzor in izvrševanje v zvezi z nekaterimi izvajalci storitev ATM/ANS in organizacijami za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa, vključno z vseevropskimi izvajalci, ter organizacijami, ki projektirajo, izdelujejo ali vzdržujejo sisteme ATM/ANS in sestavne dele ATM/ANS.

EASA na zahtevo zagotovi tehnično pomoč Komisiji pri izvajanju enotnega evropskega neba, kot je opredeljeno v členu 93 Uredbe (EU) 2018/1139.

#### **7) Kontrolorji zračnega prometa**

Kontrolorji zračnega prometa, vključeni v zagotavljanje ATM/ANS, ter osebe, organizacije in naprave za letalsko usposabljanje, vključene v usposabljanje, preizkušanje, preverjanje ali zdravniške preglede navedenih kontrolorjev zračnega prometa, izpolnjujejo bistvene zahteve iz Priloge VIII k Uredbi (EU) 2018/1139. Kontrolorji zračnega prometa morajo imeti licenco kontrolorja zračnega prometa in zdravniško spričevalo kontrolorja zračnega prometa, v katerih so navedeni podeljeni privilegiji in ki se lahko spremenita, tako da se dodajo ali odpravijo privilegiji, pa tudi omejita, začasno odvzameta ali prekličeta, če imetnik ne izpolnjuje več veljavnih pravil in postopkov EU za izdajo in ohranitev licence ali zdravniškega spričevala. Organizacije za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa in zdravstveni centri za letalsko osebje morajo imeti certifikat. Osebe, odgovorne za izvajanje praktičnega usposabljanja in ocenjevanje praktičnih spretnosti kontrolorjev zračnega prometa,

in zdravniki za letalsko osebje morajo izpolnjevati tudi nekatere zahteve glede usposobljenosti.

### **8) Brezpilotni zrakoplovi**

Projektiranje, proizvodnja, vzdrževanje in upravljanje brezpilotnih zrakoplovov in njihovih motorjev, propelerjev, delov, nenameščene opreme in opreme za njihovo vodenje na daljavo, pa tudi osebje, vključno s piloti na daljavo, in organizacije, ki izvajajo te dejavnosti, izpolnjujejo bistvene zahteve iz [Priloge IX](#), in kadar je to ustrezno, bistvene zahteve iz prilog II, IV in V k Uredbi (EU) 2018/1139. Ob upoštevanju narave in tveganja zadevne dejavnosti, operativnih značilnosti zadevnega brezpilotnega zrakoplova ter značilnosti območja upravljanja se lahko zahteva certifikat za projektiranje, proizvodnjo, vzdrževanje in upravljanje brezpilotnih zrakoplovov ter njihovih motorjev, propelerjev, delov, nenameščene opreme in opreme za njihovo vodenje na daljavo, pa tudi za osebje, vključno s piloti na daljavo, in organizacije, ki izvajajo navedene dejavnosti. V certifikatu se navedejo varnostne omejitve, pogoji delovanja in privilegiji, pri čemer se certifikat lahko spremeni, tako da se dodajo ali odpravijo omejitve, pogoji in privilegiji, pa tudi omeji, začasno odvzame ali prekliče, če imetnik ne izpolnjuje več pogojev, pravil in postopkov za izdajo in ohranitev takega certifikata.

### **9) Operacije iz tretjih držav**

Zrakoplovi iz [člena 2\(1\), točka \(c\)](#), Uredbe (EU) 2018/1139 ter njihove letalske posadke in operacije izpolnjujejo veljavne standarde ICAO. Kolikor takih standardov ni, navedeni zrakoplovi ter njihove letalske posadke in operacije izpolnjujejo, če gre za zrakoplove, ki niso brezpilotni zrakoplovi, bistvene zahteve iz prilog II, IV in V k Uredbi (EU) 2018/1139. Če gre za brezpilotne zrakoplove, izpolnjujejo bistvene zahteve, določene v [Prilogi IX](#), in kadar je to ustrezno, bistvene zahteve iz prilog II, IV in V k navedeni uredbi.

### **10) Raziskave in inovacije**

Z Uredbo (EU) 2018/1139 je bilo uvedenih več ključnih novih pristojnosti EASA. Na področju raziskav in inovacij Agencija pomaga Komisiji in državam članicam pri prepoznavanju glavnih raziskovalnih tem na področju civilnega letalstva, s čimer prispeva k zagotavljanju doslednosti in usklajenosti med javno financiranimi raziskavami in razvojem ter politikami, ki spadajo na področje uporabe Uredbe. EASA podpira Komisijo pri opredeljevanju in izvajanju ustreznih okvirnih programov Unije za raziskovalne in inovacijske dejavnosti ter letnih in večletnih delovnih programov, tudi pri izvajanju ocenjevalnih postopkov, pregledovanju financiranih projektov ter izkoriščanju rezultatov raziskovalnih in inovacijskih projektov. Agencija izvaja tudi dele okvirnega programa EU za raziskave in inovacije, ki so povezani s civilnim letalstvom, in opravlja *ad hoc* raziskovalne dejavnosti, ki so združljive z njenimi nalogami in cilji Uredbe (EU) 2018/1139.

Evropska letalska industrija se je v preteklih desetletjih uspešno razvijala, kar je Evropi zagotovilo vodilni položaj na svetovnem konkurenčnem trgu. Pomembni elementi so evropski programi za raziskave in inovacije na področju letalstva v okviru raziskovalnih dejavnosti EU, pa tudi držav članic in industrije. Te pobude so neposredno pomembne za cilj evropskega letalskega varnostnega programa in tudi evropskega načrta za varnost v letalstvu, ki je zagotavljati najvišjo raven varnosti, zaščite in varstva okolja v Evropi.

Nove tehnologije in koncepti se pojavljajo tako hitro, kot še nikoli. V okviru evropskih in nacionalnih programov za raziskave in inovacije, vključno s skupno tehnološko pobudo Čisto

nebo/evropskim partnerstvom za čisto letalstvo ter raziskovalnim in razvojnim projektom enotnega evropskega neba za upravljanje zračnega prometa (SESAR), razvijajo nove koncepte in rešitve na področju letalstva, ki jih bo treba pred začetkom uporabe v Evropi in tretjih državah certificirati ali odobriti. Poleg tega se zaradi novih udeležencev, zlasti v sektorju dronov, pojavljajo nove zahteve na področju evropske aeronavtične in potrebni so novi evropski regulativni odzivi.

Evropski sistem za varnost v letalstvu podpira uporabo teh novih rešitev ter splošneje varno vključevanje novih tehnologij in konceptov.

Kar zadeva evropski načrt za varnost v letalstvu, raziskovalni projekti, ki postanejo del načrta, izhajajo s seznama prednostnih tem raziskovalnega programa, za katere je zagotovljen vir financiranja, ali kadar je verjetno, da bo projekt financiran, do začetka referenčnega obdobja zadevnega evropskega načrta za varnost v letalstvu<sup>13</sup>.

Program Data4Safety je dragocen vir za opredelitev pomembnih podatkov (podatki o letu, podatki o prometu, vreme, varnostna poročila itd.), ki so na voljo v zbirni obliki, v podporo raziskovalnim projektom, v skladu s členom 72 Uredbe (EU) 2018/1139, s katerim je EASA pozvana k zbiranju in analiziranju varnostnih podatkov za opredelitev tveganj in merjenje varnostne uspešnosti evropskega sistema za varnost v letalstvu.

### ***11) Soodvisnost med varnostjo in varovanjem v civilnem letalstvu, vključno s kibernetsko varnostjo***

Uredba (EU) 2018/1139 določa, da Komisija, Agencija in države članice sodelujejo pri vprašanih varovanja v civilnem letalstvu, vključno s kibernetsko varnostjo, pri katerih obstaja soodvisnost med varnostjo in varovanjem v civilnem letalstvu. EASA lahko zagotavlja tudi tehnično pomoč Komisiji pri izvajanju Uredbe (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>41</sup> in drugih zadevnih določb zakonodaje Unije, če ima za to ustrezno strokovno znanje. Da bi Agencija pripomogla k zaščiti civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, se po potrebi brez nepotrebnega odlašanja odzove na perečo težavo, in sicer tako, da sprejme ukrepe v zvezi s certificiranjem glede plovnosti in okoljske sprejemljivosti za obravnavo slabosti v projektu zrakoplova, in priporoči popravne ukrepe pristojnim nacionalnim organom ali fizičnim in pravnim osebam, za katere se uporablja Uredba (EU) 2018/1139, in/ali tem organom in osebam sporoča pomembne informacije v primeru, da težava vpliva na operacije zrakoplova, tudi o tveganjih za civilno letalstvo, ki izhajajo z območij sporov.

### ***12) Mednarodno sodelovanje***

EU na podlagi mednarodnih sporazumov v letalskem sektorju svoj regulativni okvir razširja na tretje države in regije po vsem svetu. Cilj teh sporazumov je bodisi popolno regulativno zблиževanje z veljavnimi pravili EU, da bi se povečal enotni letalski trg EU s temi tretjimi državami in regijami, bodisi vzpostavitev pravil in postopkov za medsebojno priznavanje certifikatov. V zvezi s tem je pomembno opozoriti na intenzivno dejavnost Komisije in EASA pri zagotavljanju tehnične pomoči tretjim državam in regijam, da bi jih podprli pri izvajanju veljavne zakonodaje EU o letalstvu. Taka pomoč prispeva k harmonizaciji pravil in

---

13 Dodatne informacije o raziskovalnih dejavnostih Agencije so na voljo na spletišču EASA: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

medsebojnemu priznavanju certifikatov v interesu evropske industrije in uveljavljanja evropskih standardov za varnost v letalstvu. Agencija sodeluje s pristojnimi organi tretjih držav in mednarodnimi organizacijami ter sklepa delovne dogovore z navedenimi organi in mednarodnimi organizacijami.

V okviru ICAO EASA pomaga državam članicam pri uveljavljanju pravic in izpolnjevanju obveznosti v skladu z mednarodnimi sporazumi, ki se nanašajo na zadeve, zajete v Uredbi, zlasti pravic in obveznosti iz Čikaške konvencije.

Agencija deluje kot regionalna organizacija za nadzor varnosti v okviru ICAO (glej oddelek 1.2 zgoraj).

### ***13) Krizno upravljanje v letalstvu***

Komisija in EASA sta v skladu s členom 91 Uredbe (EU) 2018/1139 v okviru svojih pristojnosti sprejeli takojšnje ukrepe, da bi prispevali k pravočasnemu odzivu na krizo zaradi COVID-19 in njeni ublažitvi. EASA je v sodelovanju z ustreznimi deležniki izdala več zahtev in priporočil za države članice in deležnike v letalstvu v obliki direktiv o varnosti, biltenov varnostnih informacij, smernic in gradiv za spodbujanje varnosti.

Med temi dokumenti sta EASA in Evropski center za preprečevanje in obvladovanje bolezni (ECDC) izdala skupni dokument, v katerem so opredeljeni ukrepi za varovanje zdravja letalskih potnikov in letalskega osebja, potem ko so letalski prevozniki po hudih motnjah zaradi COVID-19 začeli ponovno opravljati redne lete<sup>14</sup>.

### ***14) Soodvisnost med varnostjo v civilnem letalstvu in socialno-ekonomskimi dejavniki***

S členom 89 Uredbe (EU) 2018/1139 je bila uvedena zahteva, da „Komisija, Agencija, druge institucije, telesa, organi in agencije Unije ter države članice [...] sodelujejo pri zagotavljanju, da je, med drugim v regulativnih postopkih, pri nadzoru in pri uvajanju kulture pravičnosti [...] upoštevana soodvisnost med varnostjo v civilnem letalstvu in povezanimi socialno-ekonomskimi dejavniki, da bi tako odpravili socialno-ekonomska tveganja za varnost v letalstvu“.

Poleg tega se od Agencije zahteva, da vsaka tri leta objavi poročilo, „v katerem objektivno opiše sprejete ukrepe, predvsem v zvezi s soodvisnostjo med varnostjo v civilnem letalstvu in socialno-ekonomskimi dejavniki“.

To je v skladu s postopkom upravljanja varnostnih tveganj v EU, ki je kot proaktiven in na podatkih temelječ postopek namenjen sistematični opredelitvi in presoji varnostnih vprašanj, vključno s tistimi, ki izhajajo iz socialno-ekonomskih dejavnikov. EASA je prvo izdajo pregleda člena 89 objavila decembra 2021<sup>15</sup>. V pregledu so proučene zlasti varnostne posledice socialno-ekonomskih dejavnikov na področjih zaposlovanja in delovnih pogojev, zdravja in načina življenja ter izobraževanja. Poleg tega so v njem opredeljeni morebitni prihodnji ukrepi v okviru evropskega načrta za varnost v letalstvu.

---

14 [Protokol EASA/ECDC za varovanje zdravja v letalstvu v zvezi s COVID-19 | EASA \(europa.eu\)](#).

15 [EASA objavi študijo o socialno-ekonomskih dejavnikih v zvezi z varnostjo v letalstvu | EASA \(europa.eu\)](#).

### 1.3.2.2. Ukrepi Agencije

Izvajanje Uredbe (EU) 2018/1139 ter njenih izvedbenih in delegiranih aktov je po potrebi podprto s certifikacijskimi specifikacijami (CS) in drugimi podrobnimi specifikacijami (DS), sprejemljivimi načini usklajevanja (AMC) in smernicami (GM).

Certifikacijske specifikacije zagotavljajo tehnične standarde, ki določajo načine za dokazovanje skladnosti z Uredbo (EU) 2018/1139 ter delegiranimi in izvedbenimi akti, sprejetimi na njeni podlagi. Uporabljajo se za namen certifikacije izdelkov, oseb in organizacij. Če tako določa Uredba (EU) 2018/1139, so nekatere certifikacijske specifikacije certifikacijska podlaga za izdajo certifikata s strani EASA.

Podrobne specifikacije so nezavezujoči standardi, ki jih Agencija izda za izvajanje nekaterih določb Uredbe (EU) 2018/1139 ter delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na njeni podlagi, če se z Uredbo (EU) 2018/1139 zahteva uporaba podrobnih specifikacij za izjavo o skladnosti s strani organizacije ali osebe, za katero velja taka obveznost izjave.

Sprejemljivi načini usklajevanja so nezavezujoči standardi, ki jih izda Agencija in jih organizacije uporabljajo za dokazovanje skladnosti z Uredbo (EU) 2018/1139 ter delegiranimi in izvedbenimi akti, sprejetimi na njeni podlagi, ali s certifikacijskimi specifikacijami in podrobnimi specifikacijami.

Smernice so nezavezujoče gradivo, ki ga izda Agencija in pomaga pri ponazoritvi pomena delegiranih ali izvedbenih aktov, certifikacijskih specifikacij ali podrobnih specifikacij ter se uporablja za podporo razlagi Uredbe (EU) 2018/1139, delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na njeni podlagi, certifikacijskih specifikacij in podrobnih specifikacij.

### 1.3.2.3. Ureditve glede prožnosti

Letalstvo je kompleksna dejavnost, zato s pravili ni mogoče zajeti vseh situacij, tako da je potrebna določena stopnja prožnosti, da se omogoči izvajanje dejavnosti in obenem ohrani ustrezna raven varnosti.

V ta namen Uredba (EU) 2018/1139 vsebuje določbe o prožnosti, ki državam članicam omogočajo, da odobrijo izjeme za vse fizične ali pravne osebe, za katere se uporablja ta uredba, pri izpolnjevanju zahtev, ki veljajo, v primeru nujnih nepredvidenih okoliščin, ki vplivajo na navedene osebe, ali nujnih operativnih potreb navedenih oseb, kadar so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

- na te okoliščine ali potrebe se ni mogoče ustrezno odzvati v skladu z veljavnimi zahtevami,
- zagotovljeni so varnost, varstvo okolja in skladnost z veljavnimi bistvenimi zahtevami, po potrebi z uporabo ukrepov za zmanjšanje tveganja,
- država članica je, kolikor je to mogoče, zmanjšala izkrivljanje tržnih razmer, ki bi lahko bilo posledica odobritve izjeme, ter
- izjema je omejena na nujen obseg in trajanje ter se uporablja nediskriminatorno.

Kadar je bila izjema odobrena za več kot osem zaporednih mesecev ali je država članica enako izjemo odobrila večkrat in njeno skupno trajanje presega osem mesecev, Agencija presodi, ali so pogoji, navedeni zgoraj, izpolnjeni, in v treh mesecih od datuma prejema uradnega obvestila Komisiji izda priporočilo na podlagi rezultata te presoje. Nato Komisija ob upoštevanju navedenega priporočila presodi, ali so zadevni pogoji izpolnjeni. Kadar meni, da niso izpolnjeni, ali če se ne strinja z rezultatom presoje Agencije, v treh mesecih od datuma prejema navedenega priporočila sprejme izvedbeni akt, ki vsebuje njeno odločitev o tem.

Zadevna država članica po prejemu uradnega obvestila o izvedbenem aktu, ki potrjuje, da zadevni pogoji niso bili izpolnjeni, nemudoma prekliče odobreno izjemo.

Kadar država članica meni, da se lahko skladnost z veljavnimi bistvenimi zahtevami iz prilog dokaže na drugačne načine, ki niso določeni v delegiranih in izvedbenih aktih, sprejetih na podlagi zadevne uredbe, in da taki drugačni načini v smislu varnosti v civilnem letalstvu ali učinkovitosti prinašajo znatne prednosti za osebe, za katere velja zadevna uredba, ali za zadevne organe, lahko Komisiji in Agenciji predloži utemeljeno zahtevo za spremembo zadevnega delegiranega ali izvedbenega akta, ki bi omogočila uporabo teh drugih načinov. V tem primeru Agencija Komisiji brez nepotrebnega odlašanja izda priporočilo o tem, ali zahteva države članice izpolnjuje zgoraj navedene pogoje. Komisija po potrebi brez odlašanja in ob upoštevanju navedenega priporočila prouči možnost spremembe zadevnega delegiranega ali izvedbenega akta.

### *1.3.3. Preiskave nesreč in incidentov v civilnem letalstvu*

Pravila, ki se uporabljajo za preiskave nesreč in incidentov, so na evropski ravni opredeljena v okviru Uredbe (EU) št. 996/2010<sup>16</sup>. Ta zagotavlja visoko raven učinkovitosti, hitrosti in kakovosti preiskav v zvezi z varnostjo v evropskem civilnem letalstvu, pri čemer je edini cilj preprečitev prihodnjih nesreč in incidentov brez ugotavljanja krivde ali odgovornosti. Poleg tega nadalje krepi sodelovanje med organi za preiskave v zvezi z varnostjo, in sicer z vzpostavitvijo Evropske mreže preiskovalnih organov za varnost v civilnem letalstvu (ENCASIA) ter uvedbo določb za shranjevanje varnostnih priporočil in z njimi povezanih odzivov v osrednjo podatkovno zbirko EU.

Več informacij o postopkih preiskav nesreč in incidentov v Evropski uniji je na voljo v [oddelku 1.5](#).

### *1.3.4. Poročanje o dogodkih v civilnem letalstvu ter njihova analiza in spremljanje*

Uredba (EU) št. 376/2014<sup>17</sup> vsebuje pravila v zvezi s poročanjem o dogodkih ter njihovi analizi in spremljanju, ki dopolnjujejo pravila o poročanju o dogodkih za posamezna področja, vključena v področne izvedbene uredbe. Ta zakonodaja določa zahteve za spodbujanje visoke ravni kulture poročanja. Določa tudi obveznosti za industrijo, države članice in EASA, da zbirajo in analizirajo dogodke za podporo svojim postopkom za upravljanje varnosti. Poleg tega zagotavlja ustrezno varstvo podatkov ter njihovo izmenjavo med državami članicami in z EASA. Uredba poleg tega vsebuje določbe za spodbujanje načel kulture pravičnosti v vseh državah članicah.

Nazadnje, evropski letalski varnostni program se opira na delo mreže analitikov, vzpostavljene z zadevno uredbo, pri določanju, katere ukrepe je treba izvesti na ravni Unije, na podlagi dokazov. Temu delu koristi napredna analitika, ki je na voljo na platformi Data4Safety, po potrebi pa tudi možnost združevanja podatkov o dogodkih z drugimi viri

---

<sup>16</sup> Uredba (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES (Besedilo velja za EGP) (UL L 295, 12.11.2010, str. 35).

<sup>17</sup> Uredba (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov v civilnem letalstvu, spremembi Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 1321/2007 in (ES) št. 1330/2007 (Besedilo velja za EGP) (UL L 122, 24.4.2014, str. 18).

podatkov, s čimer se torej krepí na podatkih temelječa razsežnost tega dela ter omogočata boljše prepoznavanje in ocenjevanje tveganj v celotnem sistemu.

### *1.3.5. Seznam Evropske unije o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v EU*

Uredba (ES) št. 2111/2005<sup>18</sup> (v nadaljnjem besedilu: Uredba št. 2111/2005) določa pravila o vzpostavitvi in objavi na skupnih merilih temelječega seznama EU tistih letalskih prevoznikov, za katere iz varnostnih razlogov velja prepoved opravljanja letov v Uniji. [Seznam letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved](#),<sup>19</sup> sprejet na podlagi te uredbe, je sam po sebi uredba in se zato neposredno uporablja v državah članicah. Seznam letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved, je bil vzpostavljen z Uredbo Komisije (ES) št. 474/2006<sup>20</sup>. Redno se posodablja.

Pri posodabljanju seznama Komisiji pomaga Odbor za varnost v zračnem prometu, ki ga sestavljajo tehnični izvedenci za varnost v zračnem prometu iz vseh držav EASA, predseduje pa mu Komisija. Na predlog Komisije Odbor za varnost v zračnem prometu sprejme svoje mnenje s kvalificirano večino<sup>21</sup>.

Odločitev o vključitvi ali odstranitvi prevoznika (ali skupine prevoznikov, ki so certificirani v isti državi) je sprejeta na podlagi skupnih varnostnih meril iz Uredbe (ES) št. 2111/2005. Ta merila upoštevajo na primer obstoj varnostnih pomanjkljivosti na strani letalskega prevoznika, pomanjkanje sposobnosti ali pripravljenosti letalskega prevoznika ali organov, odgovornih za njegov nadzor, za obravnavo varnostnih pomanjkljivosti, prepovedi opravljanja letov, ki so jih naložile tretje države, revizijska poročila tretjih držav ali mednarodnih organizacij (ICAO) in utemeljene informacije o nesrečah. Vsa merila temeljijo na ustreznih standardih za varnost v letalstvu, ki so bodisi standardi in priporočene prakse ICAO v primeru operatorjev iz tretjih držav bodisi pravo Unije v primeru evropskih operatorjev.

## **1.4. Odgovornost v zvezi z varnostjo v Evropski uniji**

### *1.4.1. Postopek odločanja v Evropski uniji*

Člen 100(2) PDEU med drugim omogoča sprejemanje ukrepov za izboljšanje varnosti v zračnem prometu, ki jih Evropski parlament in Svet sprejmeta po rednem zakonodajnem postopku ter po posvetovanju z Ekonomsko-socialnim odborom in Odborom regij.

Tako zakonodajo predlaga Komisija, ki ima pravico do pobude, predloži pa se Evropskemu parlamentu in Svetu, ki se pogosto navajata kot „sozakonodajalca“. Evropski parlament, ki ga

---

18 Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2111/2005 z dne 14. decembra 2005 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti, in informiranju potnikov v zračnem prometu o identiteti letalskega prevoznika, ki opravlja let, ter razveljavitvi člena 9 Direktive 2004/36/ES (Besedilo velja za EGP) (UL L 344, 27.12.2005, str. 15).

19 Več informacij je na voljo na [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm).

20 Uredba Komisije (ES) št. 474/2006 z dne 22. marca 2006 o vzpostavitvi seznama Skupnosti o letalskih prevoznikih, za katere velja prepoved opravljanja letov v Skupnosti iz poglavja II Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2111/2005 (Besedilo velja za EGP) (UL L 84, 23.3.2006, str. 14).

21 Postopkovne podrobnosti so določene v Uredbi (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

izvolijo evropski državljani, in Svet, ki ga sestavljajo predstavniki držav članic, lahko besedilo, ki ga predlaga Komisija, spremenita v skladu z zahtevami iz Pogodb. Če se sozakonodajalca z besedilom strinjata, ga sprejmeta.

Ko Evropski parlament in Svet odobrita končno besedilo, ga skupaj podpišeta predsednika in generalna sekretarja obeh institucij. Besedila se po podpisu objavijo v *Uradnem listu*.

Uredbe so neposredno zavezujoče v vsej EU od datuma, ki je določen v različici, objavljeni v *Uradnem listu*.

Akti, sprejeti v skladu z navedenim postopkom, lahko vključujejo delegirana in izvedbena pooblastila za Komisijo. Komisija ima takšna pooblastila le, če tako določa temeljni pravni akt.

Za sprejemanje delegiranih aktov je bila ustanovljena posebna strokovna skupina, v kateri Komisija po temeljiti razpravi o regulativnih predlogih s strokovnjaki, ki zastopajo države članice, sprejema delegirane akte. Za sprejemanje izvedbenih aktov je bil vzpostavljen poseben odbor<sup>22</sup>, ki sprejema osnutke izvedbenih aktov k Uredbama (EU) št. 2018/1139 in (EU) št. 376/2014 in ki mu Komisija predloži osnutek uredb večinoma na podlagi predlogov EASA (t. i. mnenj), v zvezi s katerimi Agencija pred objavo opravi široko posvetovanje z deležniki. O osnutku uredbe se razpravlja v tem regulativnem odboru, ki ga sestavljajo predstavniki 27 držav članic, v njem pa kot opazovalci sodelujejo tudi predstavniki Islandije, Lihtenštajna, Norveške in Švice ter Nadzornega organa Efte v skladu s Sporazumom o Evropskem gospodarskem prostoru<sup>23</sup> in Sporazumom med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu<sup>24</sup>. Če Odbor poda pozitivno mnenje o predlaganih ukrepih Komisije, se izvedbena uredba sprejme.

Na področju varnosti v civilnem letalstvu je pomemben še en odbor: Odbor za varnost v zračnem prometu, ki sodeluje pri posodabljanju seznama letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v skladu z Uredbo (EU) št. 2111/2005. Poleg tega je Odbor za enotno evropsko nebo pristojen za sprejemanje pravil o načrtu uspešnosti, ki vključujejo kazalnike varnostne uspešnosti za ATM/ANS.

#### *1.4.2. Pristojnosti in odgovornosti glede varnosti v letalstvu v okviru Evropskega varnostnega sistema*

##### *1.4.2.1. Povzetek pristojnosti in odgovornosti v okviru Evropskega varnostnega sistema*

---

22 Odbor za uporabo skupnih varnostnih pravil na področju civilnega letalstva – Odbor Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu: odbor EASA.

23 Sporazum o Evropskem gospodarskem prostoru (UL L 1, 3.1.1994, Priloga XIII – str. 1).

24 Sporazum med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (UL L 114, 30.4.2002, str. 73).

## Preglednica 2: Pristojni organi v skladu s pravili EU

PODROČJE PRISTOJNOSTI	DRŽAVE ČLANICE	EASA
<p>Plovnost zrakoplova in varstvo okolja, ki zajemata:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- letala,</li> <li>- letala z vrtljivimi krili,</li> <li>- jadralna letala,</li> <li>- balone,</li> <li>- zračne ladje,</li> <li>- električne zrakoplove za navpično vzletanje in pristajanje</li> </ul>	Certifikacija plovnosti (posamičnega) zrakoplova	Certifikacija tipa zrakoplova, motorja in propelerjev
	Certifikacija hrupa (posamičnega) zrakoplova	Certifikacija delov in naprav
	n. r.	Certifikacija projektivnih organizacij in nadzor nad njimi
	Certifikacija proizvodnih organizacij in nadzor nad njimi, razen tistih, katerih pristojni organ je EASA	Certifikacija projektivnih organizacij iz tretjih držav in nadzor nad njimi
		Certifikacija projektivnih organizacij iz EU in nadzor nad njimi, razen tistih, katerih certifikat je bil prenesen v skladu s členom 64 ali 65 osnovne uredbe <sup>25</sup>
	Certifikacija organizacij za vzdrževanje in nadzor nad njimi (Del 145), razen tistih, katerih pristojni organ je EASA	Certifikacija organizacij za vzdrževanje iz tretjih držav in nadzor nad njimi (Del 145)
		Certifikacija organizacij iz Dela 145 iz EU in nadzor nad njimi, razen tistih, katerih certifikat je bil prenesen v skladu s členom 64 ali 65 osnovne uredbe
Certifikacija organizacij za kombinirano plovnost in nadzor nad njimi (Del CAO), razen tistih, katerih pristojni organ je EASA	Certifikacija organizacij za kombinirano plovnost iz tretjih držav in nadzor nad njimi (Del CAO)	
	Certifikacija organizacij iz Dela CAO iz EU in nadzor nad njimi, razen tistih, katerih certifikat je bil prenesen v skladu s členom 64 ali 65 osnovne uredbe	
Certifikacija organizacij za vodenje stalne plovnosti in nadzor nad njimi (Del CAMO), razen tistih, katerih pristojni organ je EASA	Certifikacija organizacij za vodenje stalne plovnosti iz tretjih držav in nadzor nad njimi (Del CAMO)	
	Certifikacija organizacij za vodenje stalne plovnosti iz EU in nadzor nad	

<sup>25</sup> Člen 64: Prenos odgovornosti na prošnjo držav članic – Člen 65: Prenos odgovornosti na prošnjo organizacij, dejavnih v več kot eni državi članici.

	Izdaja licenc osebjem za certificiranje vzdrževanja	njimi, razen tistih, katerih certifikat je bil prenesen v skladu s členom 64 ali členom 65 osnovne uredbe n. r.
	Certifikacija organizacij za usposabljanje za vzdrževanje zrakoplovov in nadzor nad njimi (Del 147), razen tistih, katerih pristojni organ je EASA	Certifikacija organizacij za usposabljanje za vzdrževanje zrakoplovov iz tretjih držav in nadzor nad njimi (Del 147) Odobritev organizacij za usposabljanje za vzdrževanje zrakoplovov iz EU (Del 147), razen tistih, katerih certifikat je bil prenesen v skladu s členom 64 ali 65 osnovne uredbe
Letalske operacije	n. r.	Dovoljenje za operatorje iz tretjih držav (komercialni zračni prevoz)
	Certifikacija operatorjev komercialnega zračnega prevoza / imetnikov spričeval letalskega prevoznika (AOC) in nadzor nad njimi, razen tistih, katerih pristojni organ je EASA	Certifikacija operatorjev komercialnega zračnega prevoza, katerih spričevalo letalskega prevoznika je bilo preneseno v skladu s členom 64 ali 65 osnovne uredbe, in nadzor nad njimi
	Nadzor nad drugimi operatorji / dovoljenje za druge operatorje (nekomercialne operacije, posebne operacije), razen tistih, katerih pristojni organ je EASA	Nadzor nad drugimi operatorji / dovoljenje za druge operatorje, če je bil nadzor prenesen v skladu s členom 64 ali 65 osnovne uredbe
Letalska posadka in področje medicine	Izdajanje licenc in zdravniških spričeval pilotov	n. r.
	Izdajanje potrdil kabinskega osebja	n. r.
	Certifikacija organizacij za usposabljanje pilotov in nadzor nad njimi, razen tistih, katerih pristojni organ je EASA	Certifikacija organizacij za usposabljanje pilotov iz tretjih držav in nadzor nad njimi Certifikacija organizacij za usposabljanje pilotov iz EU in nadzor nad njimi, razen tistih, katerih certifikat je bil prenesen v skladu s členom 64 ali 65 osnovne uredbe
	Certifikacija zdravstvenih centrov za letalsko osebje in nadzor nad njimi, razen tistih, katerih pristojni organ je EASA	Certifikacija zdravstvenih centrov za letalsko osebje iz tretjih držav in nadzor nad njimi

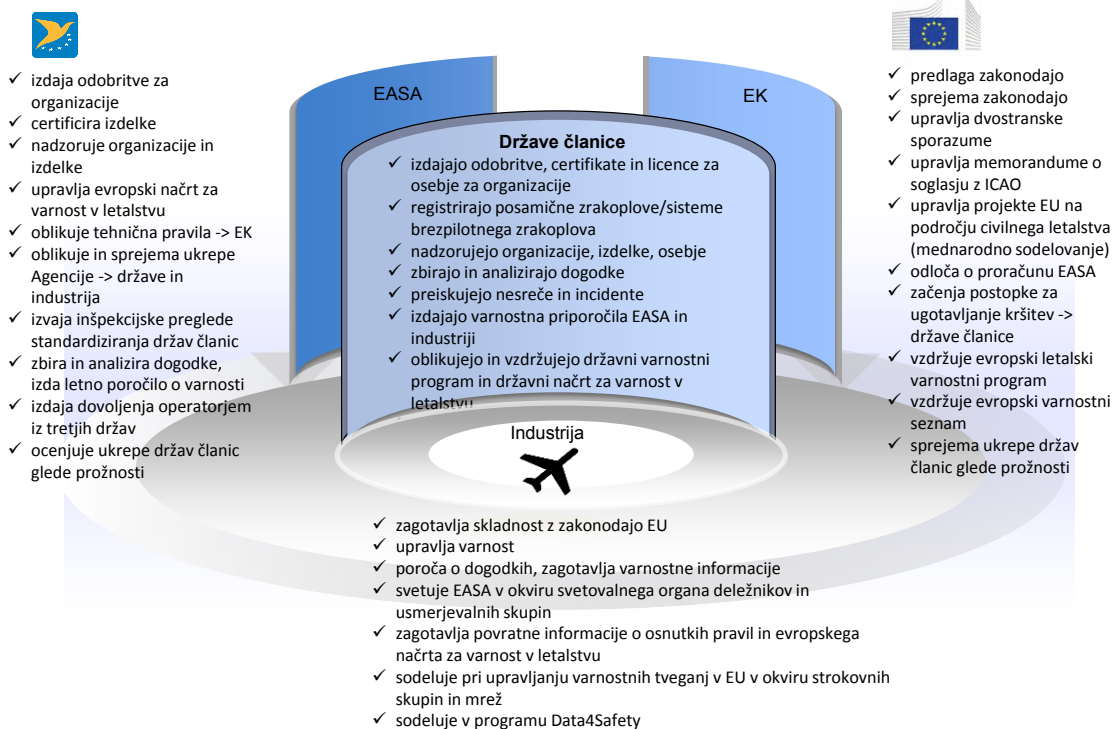
	Certifikacija naprav za simulacijo letenja, razen tistih, katerih pristojni organ je EASA	Certifikacija naprav za simulacijo letenja: — ki jih uporabljajo organizacije za usposabljanje, ki jih je certificirala EASA, — ki se nahajajo v tretji državi, — ki se nahajajo v državi članici na zahtevo države članice.
	Certifikacija inštruktorjev in izpraševalcev ter zdravnikov za letalsko osebje	n. r.
ATM/ANS	Certifikacija izvajalcev ATM/ANS in nadzor nad njimi, razen tistih, katerih pristojni organ je EASA	Certifikacija izvajalcev ATM/ANS iz tretjih držav in nadzor nad njimi  Certifikacija vseevropskih izvajalcev ATM/ANS in nadzor nad njimi, vključno z upraviteljem omrežja in izvajalci podatkovnih storitev
	n. r.	Certifikacija in nadzor v zvezi s certifikati za določeno opremo ATM/ANS za zagotavljanje varnosti in izjavami, predloženimi v zvezi z njo
	Izdaja licenc in zdravniških spričeval kontrolorjev zračnega prometa (vključno z inštruktorji in ocenjevalci)	n. r.
	Certifikacija organizacij za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa in nadzor nad njimi, razen tistih, katerih pristojni organ je EASA	Certifikacija organizacij za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa iz tretjih držav
	Certifikacija zdravnikov za letalsko osebje in zdravstvenih centrov za letalsko osebje	n. r.
Aerodromi (vključno s heliporti in vertiporti)	Certifikacija aerodromov in njihove varnostne opreme	Certifikacija in nadzor v zvezi s certifikati za določeno opremo aerodroma za zagotavljanje varnosti in izjavami, predloženimi v zvezi z njo
	Certifikacija operatorjev aerodromov in njihovih operacij	n. r.
Brepilotni zrakoplovi (droni)	Registracija operatorjev sistemov brepilotnih zrakoplovov in certificiranih sistemov brepilotnih zrakoplovov	Preverjanje projekta brepilotnega zrakoplova, ki se upravlja v „posebni“ kategoriji
	Operativna dovoljenja za brepilotni zrakoplov, ki se upravlja v „posebni“ kategoriji	n. r.

	Začetna izdaja certifikatov za operatorje lahkih brezpilotnih zrakoplovov (LUC) in stalen nadzor nad njimi	n. r.
	Izdaja licenc in zdravniških spričeval pilotov na daljavo, ki upravljajo brezpilotne zrakoplove	n. r.
U-space	Ocena tveganja zračnega prostora, določitev zračnega prostora U-space, dinamična ponovna konfiguracija zračnega prostora in s tem povezane odgovornosti	n. r.
	Imenovanje in certifikacija enotnega izvajalca skupnih informacijskih služb	n. r.
	Certifikacija drugih izvajalcev služb U-space (USSP)	Certifikacija vseevropskih izvajalcev služb U-space in izvajalcev služb U-space iz tretjih držav

### Opomba:

Odgovornosti v zvezi z odobritvijo/certifikacijo na različnih področjih pristojnosti po potrebi zajemajo tudi upravljanje varnosti in upravljanje informacijske varnosti. Skladnost z veljavnimi zahtevami se preverja v okviru prve certifikacije/odobritve in nadaljnjih nadzornih postopkov ter ni predmet ločene odobritve/certifikata organizacije. Zato dodelitev odgovornosti za navedena področja ustreza dodelitvi iz preglednice 2.

**Slika 1. Povezave med deležniki v evropskem varnostnem sistemu**



#### 1.4.2.2. Države članice

V rednem zakonodajnem postopku je Svet, ki ga sestavljajo predstavniki držav članic, sozakonodajalec skupaj z Evropskim parlamentom (glej [oddelek 1.3.1](#)). Države članice (vendar ne Svet kot tak) sodelujejo tudi v postopku odločanja v primeru izvedbenih aktov z vzpostavljenimi ureditvami komitologije (glej [oddelek 1.4.1](#)).

V okviru sedanjega prava Unije ostajajo države članice pristojne za urejanje:

- (a) plovnosti zrakoplovov, navedenih v Prilogi I k Uredbi (EU) 2018/1139 (npr. nekaterih zgodovinskih zrakoplovov, eksperimentalnih zrakoplovov, lahkih zrakoplovov itd.);
- (b) operacij zrakoplovov, uporabljenih v vojaških, carinskih, policijskih, iskalnih in reševalnih ter gasilskih dejavnostih, dejavnostih obalnih služb ali podobnih dejavnostih ali službah, če se niso odločile za uporabo zahtev EU, kot je določeno v členu 2(6) Uredbe (EU) 2018/1139;
- (c) ATM/ANS, vključno s sistemi in komponentami, ki jih zagotavlja ali daje na voljo vojska, če se država članica ni odločila za uporabo zahtev EU, kot je določeno v členu 2(6) Uredbe (EU) 2018/1139;
- (d) aerodromov, ki jih nadzoruje in upravlja vojska, če se država članica ni odločila za uporabo zahtev EU, kot je določeno v členu 2(6) Uredbe (EU) 2018/1139.

Opomba: Države članice brez poseganja v nacionalne zahteve glede varnosti in obrambe zagotovijo, da je pri službah ATM/ANS iz točke (c), ki se zagotavljajo za civilni zračni promet, in objektih iz točke (d), ki so namenjeni javni rabi, raven varnosti in interoperabilnosti s civilnimi sistemi tako učinkovita kot raven varnosti, ki izhaja iz uporabe bistvenih zahtev iz Uredbe (EU) 2018/1139.;

- (e) aerodromov, ki ne izpolnjujejo vsaj enega od naslednjih meril:
  - (i) namenjeni so javni rabi;
  - (ii) namenjeni so komercialnemu zračnemu prevozu;
  - (iii) na njih potekajo operacije, ki vključujejo postopke instrumentalnega prileta ali odhoda, ter
    - a. imajo asfaltirano vzletno-pristajalno stezo dolžine 800 metrov ali več ali
    - b. so namenjeni samo helikopterjem;
- (f) na podlagi odločitve države članice, tistih aerodromov, ki izpolnjujejo vsa merila iz točke (e), (i) do (iii), vendar promet na njih šteje največ 10 000 potnikov komercialnega zračnega prevoza letno ali največ 850 premikov, povezanih s tovorom, letno;
- (g) ukrepov omejitve časa letenja za območja, ki niso zajeta na podlagi prava Unije (glej člen 8 Uredbe Komisije št. 965/2012).

V skladu s členom 2(6) Uredbe (EU) 2018/1139 se lahko država članica odloči, da uporabi kateri koli oddelek 1, 2, 3 ali 7 poglavja III ali katero koli kombinacijo navedenih oddelkov za nekatere ali vse dejavnosti iz člena 2(3), točka (a), Uredbe ter za osebe in organizacije, ki izvajajo te dejavnosti, kadar meni, da se navedene določbe glede na značilnosti zadevnih dejavnosti, osebja in organizacij ter namen in vsebino zadevnih določb lahko izvajajo

učinkovito. Ta t. i. možnost vključitve državam članicam zagotavlja prožnost pri odločanju o tem, kdaj je uporaba prava Unije morda učinkovitejša zaradi varnosti, interoperabilnosti in učinkovitosti.

Medtem ko se največji del zakonodaje o varnosti v letalstvu sprejme na ravni Evropske unije, države članice ostajajo odgovorne za zagotavljanje varnosti v letalstvu na svojem ozemlju in v svojem zračnem prostoru. Večina nalog certificiranja, ki se zahtevajo z Uredbo (EU) 2018/1139 in njenimi izvedbenimi pravili, se izvaja na nacionalni ravni, na primer izdajanje odobritev nacionalnim organizacijam in licenciranje osebja. Države članice nadzorujejo to osebje in organizacije, izvajajo revizije, ocene in inšpekcijske preglede ter sprejemajo ukrepe za preprečevanje neskladnosti.

Vendar pa se na nekaterih področjih spričevala izdajajo na ravni Evropske unije. Na teh področjih so namreč države članice svoje odgovornosti, ki so jim bile naložene s Čikaško konvencijo, prenesle na EU (za podrobnosti glej diagram 2 zgoraj).

V skladu s členom 64(7) Uredbe (EU) 2018/1139 prenos odgovornosti v skladu z navedenim členom ne posega v pravice in obveznosti držav članic, ki izhajajo iz Čikaške konvencije. Kadar država članica v skladu z navedenim členom prenese odgovornost za naloge, ki so ji naložene s Čikaško konvencijo, uradno obvesti ICAO, da Agencija ali druga država članica v njenem imenu izvaja funkcije in naloge, ki so ji bile dodeljene s Čikaško konvencijo.

Države članice so v skladu s standardi ICAO in ob upoštevanju poglavja 2 Uredbe (EU) 2018/1139 odgovorne tudi za pripravo državnega varnostnega programa, ki mora biti usklajen z evropskim letalskim varnostnim programom in podpira oblikovanje evropskega sistema za varnost v letalstvu.

#### 1.4.2.3. Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA)

Evropska agencija za varnost v letalstvu je bila ustanovljena leta 2002 za zagotovitev boljših ureditev na vseh področjih, ki jih ureja Uredba (EU) 2018/1139, tako da bi nekatere naloge, ki se izvajajo na ravni EU, izvajal en sam specializiran strokovni organ. Osebje EASA sestavlja več kot 800 strokovnjakov in uradnikov s področja letalstva iz vseh držav članic. Sedež Agencije je v Kölnu (Nemčija), en urad je v Bruslju, drugih pet pa je v Washingtonu (ZDA), Montrealu (Kanada), Pekingu (Kitajska), Panami (Panama) in Singapurju.

EASA je neodvisna glede tehničnih vprašanj ter je pravno, upravno in finančno avtonomna. Je pravna oseba ter izvaja naloge in odgovornosti, ki so ji naložene z Uredbo (EU) 2018/1139.

Upravni odbor EASA, ki združuje predstavnike 27 držav članic EU, Islandije, Lihtenštajna, Norveške, Švice in Komisije, pripravlja delovni program EASA, določa njen proračun in spremlja njeno delovanje. Upravni odbor k svojim razpravam povabi tudi opazovalce, v okviru tega pa se zberejo sosednje države EU, ki so z EU in industrijo, zastopanima v svetovnem odboru EASA, podpisale celovit letalski sporazum.

EASA deluje kot pristojni organ na področjih letalstva, ki so podrobno opisana v diagramu 2 zgoraj. V tem okviru je EASA od leta 2003 odgovorna za certificacijo tipa zrakoplovov v EU. Certifikat, ki ga izda EASA, potrjuje, da tip zrakoplova izpolnjuje varnostne zahteve, ki jih določa zakonodaja EU. EASA spremlja delovanje tipov zrakoplovov skozi celoten življenjski cikel zrakoplovov, proizvedenih na osnovi projekta tipa. Zato lahko zahteva ukrepe, če ugotovi nevarno stanje. V ta namen izda „plovnostne zahteve“, ki so naslovljene na imetnika certifikata tipa in jih morajo operatorji upoštevati v okviru vzdrževanja svojih posameznih zrakoplovov.

EASA prav tako izvaja različne naloge in odgovornosti, opisane v diagramu 3 zgoraj. To vključuje zlasti pripravo in sprejetje mnenj za podporo Komisiji pri pripravi tehničnih delov delegiranih in izvedbenih uredb.

Pri pripravi teh mnenj Agenciji pomagajo posvetovalni organi, ki svetujejo tudi o vsebini, prednostnih nalogah in izvrševanju programa EASA za sprejemanje pravil v okviru evropskega načrta za varnost v letalstvu. Agencija pripravlja in sprejema tudi ukrepe (certifikacijske specifikacije in druge podrobne specifikacije, sprejemljive načine usklajevanja in smernice), ki podpirajo izvajanje teh skupnih tehničnih pravil.

Poleg tega EASA izvaja inšpekcijske preglede standardiziranja v državah članicah z namenom spremljanja izvajanja določb Uredbe (EU) 2018/1139 in njenih izvedbenih pravil s strani držav članic (glej tudi [oddelek 3.1.1](#)). V zvezi s tem poroča Komisiji, ki na podlagi tehničnih in pravnih posvetovanj z Agencijo na koncu odloči o začetku izvajanja izvršilnih ukrepov zaradi neskladnosti.

Na področju ATM/ANS EASA zagotavlja tehnično pomoč Komisiji pri izvajanju enotnega evropskega neba, in sicer izvaja tehnična preverjanja, preiskave in študije ter prispeva k izvajanju osrednjega načrta ATM, vključno s podporo razvoju in uporabi programa SESAR. EASA zlasti upošteva regulativne in izvedbene potrebe bistvenih operativnih sprememb SESAR in drugega tehnološkega napredka, kot so med drugim tehnološke rešitve U-space, virtualizacija, arhitektura v oblaku in operacije oddaljenega stolpa, in sicer z omogočanjem uporabe novega načina dela, operativnih izboljšav in tehnologij, razvitih v okviru SESAR. EASA tudi podpira celotni inovacijski cikel SESAR z ocenjevanjem predlaganih sistemov in nadziranjem uporabljenih rešitev. Ti so gradniki prihodnje strukture zračnega prostora Evrope v podporo varnosti, učinkovitosti in okoljske uspešnosti. Poleg tega EASA v imenu Komisije tudi zagotavlja nadzor upravitelja mreže za funkcije mreže za upravljanje zračnega prometa enotnega evropskega neba (ATM SES)

ter prispeva k izvajanju načrta uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije mreže, zlasti z zagotavljanjem smernic za elemente načrta uspešnosti ATM SES, povezane z zagotavljanjem varnosti (glej oddelek 2.3.1).

EASA je pooblaščen tudi za izdajo dovoljenj komercialnim letalskim prevoznikom iz tretjih držav, ki letijo v 31 držav EASA, znotraj teh držav ali vanje. EASA je odgovorna le za tisti del ocene tujega operatorja, ki je povezan z varnostjo. Operativna dovoljenja še naprej izdajajo nacionalni organi. Poleg tega EASA koordinira evropski program preverjanj na ploščadi SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft – presoja varnosti tujih zrakoplovov) v zvezi z varnostjo tujih zrakoplovov, ki uporabljajo letališča Unije.

Splošneje, EASA po potrebi zagotavlja tehnično svetovanje Komisiji in državam članicam. Agencija je tudi izvedbeni organ na področju varnosti v letalstvu in ATM, ki zagotavlja tehnično pomoč tretjim državam in regijam, s katerimi je EU podpisala letalske sporazume in v zvezi s katerimi se je EU zavezala, da jim bo zagotavljala podporo. Priložnostno se pomoč zagotavlja tudi letalskim organom držav članic EU.

Poleg tega EASA opravlja naloge na področju zbiranja podatkov, analize in raziskav za izboljšanje varnosti v letalstvu. V tem okviru jo podpira mreža analitikov varnosti v letalstvu. Agencija koordinira program Data4Safety, katerega bistveni cilj je vzpostaviti zanesljive zmogljivosti za upravljanje tveganja za evropski letalski sektor, da se poveča njegova sposobnost sprejemanja informiranih in na podatkih temelječih odločitev na različnih področjih varnosti v letalstvu. Cilj programa je izkoristiti neprimerljivo vrsto in količino znanja in podatkov za obravnavanje najpomembnejših vprašanj in izzivov, s katerimi se je srečal in se bo še srečal evropski prometni sektor.

EASA je članica Evropske koordinacijske celice za krizne razmere v letalstvu, ki je odgovorna za usklajevanje upravljanja odziva na krizne razmere na področju letalstva. V okviru svojih pristojnosti prispeva k pravočasnemu odzivanju na krizne razmere v letalstvu in njihovi blažitvi, pri čemer se usklajuje z drugimi ustreznimi deležniki.

EASA pa je odgovorna tudi za pripravo in sprejetje evropskega načrta za varnost v letalstvu (EPAS)<sup>26</sup>.

Za stalno izboljševanje varnosti v civilnem letalstvu v Uniji, predvidevanje novih varnostnih tveganj in čim boljšo uporabo omejenih tehničnih sredstev je bistvenega pomena uporaba načel dobrega upravljanja varnosti. Čeprav je bil evropski načrt za varnost v letalstvu že dobro uveljavljeno orodje za načrtovanje varnosti na ravni EU, pa je ta dokument šele z Uredbo (EU) 2018/1139 dobil uradno pravno priznanje. Varnostna vprašanja obravnava izčrpno in celovito.

V poglavju II Uredbe (EU) 2018/1139, ki se nanaša na upravljanje varnosti, se zahteva sprejetje evropskega letalskega varnostnega programa in evropskega načrta za varnost v letalstvu. S temi določbami se v pravo Unije prenašajo tudi standardi in priporočene prakse iz Priloge 19 ICAO v zvezi z državnimi varnostnimi programi.

Poleg tega Uredba (EU) 2018/1139 vsebuje več načel, ki bi morala EASA, Komisijo in države članice voditi pri urejanju varnosti v civilnem letalstvu in sprejemanju ukrepov za izboljšanje varnosti v letalstvu. Ta načela zlasti zahtevajo, da varnostni ukrepi in varnostna pravila ustrezajo naravi in tveganjem v zvezi z različnimi vrstami zrakoplovov, operacij in dejavnosti, na katere se nanašajo, in so sorazmerni z njimi. Prav tako bi se morali takšni ukrepi, kolikor je to mogoče, oblikovati na način, ki se osredotoča na cilje, ki jih je treba doseči, hkrati pa omogoča različna sredstva za doseganje navedenih ciljev, in bi tudi morali spodbujati sistemski pristop k civilnemu letalstvu, pri tem pa upoštevati soodvisnost varnosti in drugih tehničnih področij, vključno s kibernetiko varnostjo. To bi moralo prispevati k stroškovno učinkovitejšemu doseganju zahtevanih ravni varnosti in spodbujanju inovacij.

#### 1.4.2.4. Evropska komisija

Komisija je odgovorna za pripravo evropskih zakonodajnih predlogov v okviru rednega zakonodajnega postopka (glej tudi [oddelek 1.3.1](#)) ter za pripravo in sprejetje izvedbenih in delegiranih aktov, če je to predvideno v temeljnem zakonodajnem aktu.

Po sprejetju zakonodaje EU imajo države članice primarno odgovornost za njeno pravilno in pravočasno uporabo. Komisija ob pomoči Agencije s postopkom inšpekcijskih pregledov standardiziranja nadzoruje pravilno izvajanje v državah članicah (glej tudi [oddelek 3.1.1](#)).

V tem okviru lahko Komisija sprejme ukrepe, če obstaja sum, da je država članica kršila pravo Unije. Če v zgodnji fazi rešitve ni mogoče najti, lahko Komisija, običajno po posvetovanju z EASA, začne formalni postopek za ugotavljanje kršitev in nazadnje proti državi članici vložiti tožbo pred Sodiščem Evropske unije (glej oddelek 1.6).

Evropski parlament in Svet odločata o letnem proračunu EU, Komisija pa je odgovorna za njegovo izvajanje. V tem okviru Komisija zagotovi dodelitev ustreznih sredstev za tiste dejavnosti, ki jih izvaja EASA, ki so odvisne od financiranja EU.

---

26 Glej [oddelek 2.2](#) za podrobne podatke o načrtu EPAS, njegovem razvoju in postopku za njegovo sprejetje. Opomba zadeva angleško različico.

Komisija je tudi odgovorna za pripravo, posodabljanje in sprejetje evropskega letalskega varnostnega programa. Komisija bo v skladu s členom 5(1) Uredbe (EU) 2018/1139 program po potrebi posodobila zaradi sprememb, ki jih ta uvaja. V ta namen se bo posvetovala z Agencijo in državami članicami.

## **1.5. Preiskave nesreč in incidentov**

### *1.5.1. Veljavna pravila*

Odgovornost za preiskovanje nesreč in incidentov z namenom izboljšanja varnosti v letalstvu z ugotavljanjem njihovih vzrokov in pripravo varnostnih priporočil za preprečevanje ponovitev ostaja v pristojnosti držav članic.

Uredba (EU) št. 996/2010 določa pravno podlago na ravni EU za preiskovanje in preprečevanje nesreč in incidentov. Zagotavlja visoko raven učinkovitosti, hitrosti in kakovosti preiskav v zvezi z varnostjo v evropskem civilnem letalstvu, pri čemer je edini namen preprečevanje prihodnjih nesreč in incidentov brez ugotavljanja krivde ali odgovornosti. Ta pravila zlasti zagotavljajo, da je organ, ki je odgovoren za preiskovanje nesreč in incidentov (v nadaljnjem besedilu: organ za preiskave v zvezi z varnostjo), neodvisen od drugih državnih letalskih organizacij in od katere koli druge osebe ali subjekta, katerih dejavnosti bi lahko bile v navzkrižju z nalogo, za katero je odgovoren, ali bi lahko vplivale na njegovo objektivnost. Pravila določajo, da se lahko dejavnosti organa za preiskave v zvezi z varnostjo razširijo na zbiranje in analizo informacij v zvezi z varnostjo v letalstvu, zlasti za namene preprečevanja nesreč. Tudi iz teh dejavnosti, študij ali analiz niza preiskav lahko izhajajo varnostna priporočila, ki jih mora zadevni naslovnik upoštevati in po potrebi ukrepati v skladu z njimi, da se zagotovi primerno preprečevanje nesreč in incidentov v civilnem letalstvu.

### *1.5.2. Varnostna priporočila*

V skladu z Uredbo (EU) št. 996/2010 mora naslovnik varnostnega priporočila v 90 dneh po prejetju dopisa organ za preiskave v zvezi z varnostjo, ki je izdal priporočilo, obvestiti o sprejetih ali načrtovanih ukrepih in po potrebi o potrebnem času za njihovo izvedbo ter, če ne namerava sprejeti nobenih ukrepov, o razlogih za to. Organ za preiskave v zvezi z varnostjo v 60 dneh od prejema odgovora naslovnika obvesti, ali je odgovor ustrezen, in poda obrazložitev, če se ne strinja z odločitvijo, da se ukrepi ne sprejmejo.

Organi za preiskave v zvezi z varnostjo uvedejo postopke za evidentiranje odgovorov na izdana varnostna priporočila, subjekti, ki prejmejo varnostno priporočilo, pa uvedejo postopke za spremljanje napredka pri izvajanju ukrepov, sprejetih v odziv na prejeta varnostna priporočila. EASA obravnava varnostna priporočila, naslovljena nanjo, ter pripravlja poročila o napredku in statistiko v zvezi z obravnavo varnostnih priporočil.

Z zakonodajo se prav tako uvajajo zahteve za evidentiranje varnostnih priporočil in z njimi povezanih odzivov v evropski osrednji podatkovni bazi, ki se imenuje Evropsko centralno odložišče in ga upravlja Komisija. Organi za preiskave v zvezi z varnostjo v Evropsko centralno odložišče evidentirajo tudi vsa varnostna priporočila, prejeta od tretjih držav.

Obstaja legitimna potreba po dostopu javnosti do varnostnih priporočil (in odzivov nanje), saj je pglavitni namen Uredbe (EU) št. 996/2010 zmanjšati število nesreč in spodbujati razširjanje ugotovitev o incidentih v zvezi z varnostjo. Ker iz varnostnih razlogov Evropsko centralno odložišče ne bi smelo biti neposredno dostopno, so vsa varnostna priporočila in odzivi nanje, ki jih vsebuje, splošni javnosti na voljo prek ločenega javnega spletišča. Tega vsebuje osrednje vozlišče ECCAIRS 2 ([www.aviationreporting.eu](http://www.aviationreporting.eu)). Naloga Evropskega

koordinacijska centra za sisteme poročanja o nesrečah in incidentih (ECCAIRS) je zagotavljati digitalno platformo, ki omogoča izvajanje določb Uredbe (EU) št. 376/2014. ECCAIRS letalske organe podpira pri zbiranju, izmenjavi in analiziranju njihovih varnostnih informacij s končnim ciljem izboljšanja varnosti v letalstvu. EASA Komisiji zagotavlja podporo pri upravljanju Evropskega centralnega odložišča.

### *1.5.3. Sodelovanje z drugimi subjekti*

Z Uredbo (EU) št. 996/2010 se nadalje krepi sodelovanje med organi za preiskave v zvezi z varnostjo, in sicer z vzpostavitvijo Evropske mreže preiskovalnih organov za varnost v civilnem letalstvu (ENCASIA), ki jo sestavljajo vodje organov za preiskave v zvezi z varnostjo iz vsake države članice in/ali, v primeru multimodalnih organov, vodje njihovih letalskih oddelkov ali njihovi predstavniki. ENCASIA želi nadalje izboljšati kakovost preiskav, ki jih izvajajo organi za preiskave v zvezi z varnostjo, in okrepiti njihovo neodvisnost s spodbujanjem visokih standardov pri preiskovalnih metodah in usposabljanju preiskovalcev. Zlasti svetuje institucijam EU o vseh vidikih varnostnih preiskav, spodbuja izmenjavo podatkov, kar je koristno za izboljšanje varnosti v letalstvu, usklajuje in organizira medsebojne strokovne preglede in dejavnosti usposabljanja ter spodbuja dobre prakse pri varnostnih preiskavah. ENCASIA je tudi pristojna za analizo varnostnih priporočil, ki jih izdajo ali prejmejo države članice EU, da se prepoznajo pomembna varnostna priporočila, ki zadevajo celotno Unijo.

Z Uredbo (EU) št. 996/2010 je v skladu s Prilogo 13 k Čikaški konvenciji organom za preiskave v zvezi z varnostjo v EU naložena obveznost, da k varnostnim preiskavam povabijo EASA in nacionalne organe za civilno letalstvo zadevnih držav članic. Vloga EASA je, da deluje kot svetovalka z nudenjem podpore glavnemu preiskovalcu ali pooblaščenemu predstavniku organa za preiskave v zvezi z varnostjo, ki vodi preiskavo ali pri njej sodeluje, pri čemer pa ne posega v neodvisnost preiskave. Prav tako lahko pri varnostnih preiskavah kot svetovalci sodelujejo nacionalni organi za civilno letalstvo držav članic EU. EASA in nacionalni organi za civilno letalstvo podpirajo preiskavo, v kateri sodelujejo, tudi tako da organu za preiskave v zvezi z varnostjo, ki vodi preiskavo, zagotavljajo zahtevane informacije, svetovalce in opremo.

Namen Uredbe je tudi okrepiti usklajevanje preiskav med organi za preiskave v zvezi z varnostjo in drugimi organi, ki bodo verjetno vključeni v dejavnosti, povezane z varnostno preiskavo, kot so sodni organi, organi za civilno letalstvo ter organi za iskanje in reševanje.

## **1.6. Izvrševanje**

### *1.6.1. Izvrševanje s strani držav članic*

Člen 17(1) Pogodbe o Evropski uniji določa, da Komisija skrbi za uporabo Pogodb in ukrepov, ki jih institucije sprejmejo na njuni podlagi, ter skrbi za uporabo prava Unije pod nadzorom Sodišča Evropske unije. S členom 258 PDEU je bil vzpostavljen splošni izvršilni postopek EU, pri čemer je Komisija pooblaščen za uvedbo postopka za ugotavljanje kršitev zoper države članice, za katere meni, da kršijo svoje obveznosti. Morebitne kršitve je mogoče ugotoviti na več načinov, običajno z rezultati inšpekcijskih pregledov standardiziranja, ki jih izvaja EASA, ki Komisiji pomaga pri spremljanju izvajanja zakonodaje o varnosti v letalstvu. Drugi načini vključujejo pritožbe, s katerimi je Komisija seznanjena iz različnih virov, od posameznih do institucionalnih pritožnikov.

Spremljanje skladnosti z zakonodajo EU o varnosti v letalstvu in večino regulativnega okvira na področju ATM/ANS izvaja Agencija, ki ima na podlagi člena 85 Uredbe (EU) 2018/1139 nalogo, da pomaga Komisiji pri spremljanju, kako države članice uporabljajo Uredbo ter

njene delegirane in izvedbene akte. Komisija je EASA enako nalogo zaupala tudi v zvezi z Uredbo (EU) št. 376/2014 in njeno izvedbeno uredbo.

Na podlagi določb in postopkov, vzpostavljenih s posebno Izvedbeno uredbo (EU) št. 628/2013, EASA spremlja, kako pristojni organi držav članic izvajajo navedene uredbe ter delegirane in izvedbene akte, in izvaja inšpekcijske preglede standardiziranja. Poleg tega se od leta 2022 uporabljajo tudi inšpekcijski pregledi standardiziranja za ocenjevanje državnih varnostnih programov držav članic, ki so skladni z evropskim načrtom za varnost v letalstvu in vključujejo elemente, opisane v Prilogi 19 ICAO. Taki državni varnostni programi vsebujejo oziroma se jim priloži tudi državni načrt za varnost v letalstvu, v katerem so opredeljena glavna varnostna tveganja in določeni ukrepi za njihovo blaženje, vključno s tveganji in ukrepi, opredeljenimi v evropskem načrtu za varnost v letalstvu, ki so pomembni za zadevno državo.

EASA za vsak inšpekcijski pregled standardiziranja pripravi inšpekcijsko poročilo, v katerem so obravnavane ugotovitve inšpekcijskega pregleda ter ki se pošlje zadevni državi članici in Komisiji. V primeru, da ugotovljena neskladnost ni ustrezno obravnavana, se o zadevi poroča Komisiji, ki lahko začne postopek za ugotavljanje kršitev na podlagi člena 258 PDEU.

Poleg postopka standardizacije so certifikati, ki jih izda Agencija ali pristojni nacionalni organi, in izjave, ki jih predložijo fizične ali pravne osebe v skladu z Uredbo (EU) 2018/1139 ter delegiranimi in izvedbenimi akti, sprejetimi na njeni podlagi, pod nadzorom Komisije in EASA. Če Komisija meni, da pravna ali fizična oseba, ki ji je bil izdan certifikat ali ki je predložila izjavo, ne izpolnjuje več veljavnih zahtev iz Uredbe ali delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na njeni podlagi, na podlagi priporočila Agencije od države članice, ki je odgovorna za nadzor zadevne osebe, zahteva sprejetje ustreznih popravilnih in zaščitnih ukrepov, vključno z omejitvijo ali začasnim odvzemom certifikata (glej oddelek 1.6.2.2 spodaj).

#### *1.6.2. Izvrševanje v razmerju do reguliranih organizacij industrije*

##### *1.6.2.1. Globe in kazni*

Z veljavnimi uredbami o varnosti v letalstvu se zahteva, da države članice določijo globe in kazni za kršitve teh uredb in njihovih izvedbenih pravil, če obstajajo. Te globe in kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvrčilne.

Poleg tega lahko Komisija v primeru kršitev Uredbe (EU) 2018/1139 in njenih izvedbenih pravil ter v primerih, ko je Agencija pristojni organ in nadzira organizacijo, na zahtevo EASA naloži globe in periodične denarne kazni osebam ali podjetjem, ki jim je EASA izdala certifikat. Te globe in periodične denarne kazni morajo biti odvrčilne in sorazmerne glede na resnost primera in ekonomsko zmožnost zadevnega imetnika certifikata, zlasti ob upoštevanju stopnje ogrožanja varnosti. Komisija v skladu s členom 84(4) Uredbe (EU) 2018/1139 pripravlja delegirani akt na tem področju, ki bo določal podrobna merila in podrobno metodologijo za določitev zneskov in postopkov za pobiranje glob in periodičnih denarnih kazni, vključno s pravili za poizvedovanje, poročanje in pravico do obrambe.

##### *1.6.2.2. Ukrepi v zvezi s certifikati in drugi ukrepi*

V sklad z Uredbo (EU) 2018/1139 si morajo države članice, Komisija in EASA skupaj prizadevati za zagotavljanje skladnosti s to uredbo in njenimi izvedbenimi pravili. Države članice morajo poleg nadzora certifikatov, ki so jih izdale, ali prejetih izjav izvajati preiskave, vključno s preverjanji na ploščadi, in sprejeti vse potrebne ukrepe, vključno s prizemljitvijo zrakoplovov. Če pristojni organ (nacionalni organ ali EASA) ugotovi neskladnost imetnikov

certifikatov s pravili ali če je bil pristojni organ o tej neskladnosti obveščen, lahko certifikat spremeni (omeji), začasno odvzame ali prekliče oziroma ga mora spremeniti (omejiti), začasno odvzeti ali preklicati v skladu z veljavnimi določbami Uredbe (EU) 2018/1139 in njenimi izvedbenimi pravili.

Poleg tega, če Komisija meni, da fizična ali pravna oseba, ki ji je bil izdan certifikat ali ki je predložila izjavo, ne izpolnjuje več veljavnih zahtev, na podlagi priporočila Agencije od države članice, ki je odgovorna za nadzor, zahteva, da sprejme ustrezne popravne in zaščitne ukrepe, vključno z omejitvijo ali začasnim odvzemom certifikata. Ko Komisija sprejme izvedbeni akt, ki vsebuje tak sklep, ta začne veljati, za druge države članice pa preneha veljati certifikat ali obveznost vzajemnega priznavanja spričeval. Ko ima Komisija dovolj dokazov, da so bili sprejeti ustrezni popravni ukrepi, odloči, da vzajemno priznavanje ponovno začne veljati.

EASA je tudi pooblaščen, da se brez nepotrebnega odlašanja odzove na perečo varnostno težavo, ki spada na področje uporabe Uredbe (EU) 2018/1139, z določitvijo popravnih ukrepov, ki jih morajo sprejeti fizične in pravne osebe, za katere deluje kot pristojni organ, ter z razširjanjem s tem povezanih informacij med te osebe, vključno z direktivami (direktive o varnosti) ali priporočili.

Če je bil ugotovljen obstoj pereče varnostne težave, EASA za naloge, za katerih certifikacijo in nadzor je odgovorna država članica, določi varnostne cilje, ki jih je treba doseči, in priporoči popravne ukrepe, ki jih morajo sprejeti pristojni nacionalni organi. V tem primeru pristojni nacionalni organi EASA brez nepotrebnega odlašanja obvestijo o sprejetih ukrepih za izpolnitev varnostnih ciljev, ki jih je določila.

Poleg teh ukrepov so države članice vzpostavile nacionalne politike izvrševanja za zagotovitev pravilne uporabe zakonodaje na nacionalni ravni. V posebnem okviru Priloge 19 k Čikaški konvenciji priporočilo 3.2.1.2 izrecno določa, da bi morale države določiti politiko izvrševanja, v kateri so navedeni pogoji in okoliščine, pod katerimi oziroma v katerih se ponudnikom storitev s sistemom upravljanja varnosti dovolita notranja obravnava in reševanje dogodkov, ki vključujejo nekatera varnostna vprašanja, in sicer v okviru njihovega sistema upravljanja varnosti in če se to zadovoljivo dokaže ustreznemu državnemu organu.

## 2. UPRAVLJANJE VARNOSTNIH TVEGANJ NA RAVNI EU

Uredba (EU) 2018/1139 določa, da je za stalno izboljševanje varnosti v civilnem letalstvu v Uniji, predvidevanje novih varnostnih tveganj in čim boljšo uporabo omejenih tehničnih sredstev bistvenega pomena uporaba načel dobrega upravljanja varnosti. V Uredbi je ugotovljeno, da je zato treba vzpostaviti skupni okvir za načrtovanje in izvajanje ukrepov za izboljšanje varnosti. V ta namen bi bilo treba na ravni Unije izdelati evropski načrt za varnost v letalstvu in evropski letalski varnostni program. Poleg tega bi morala vsaka država članica izdelati državni varnostni program v skladu z zahtevami iz Priloge 19 k Čikaški konvenciji. Navedenemu programu bi bilo treba priložiti načrt z opisom ukrepov, ki jih mora država članica sprejeti za zmanjšanje ugotovljenih varnostnih tveganj.

Tako se z Uredbo (EU) 2018/1139 uvaja nov zavezujoč regulativni okvir, in sicer s poglavjem II o upravljanju varnosti v letalstvu. Člen 5 navedene uredbe določa, da Komisija po posvetovanju z Agencijo in državami članicami sprejme, objavi in po potrebi posodobí dokument, ki opisuje delovanje evropskega sistema za varnost v letalstvu ter vsebuje pravila, dejavnosti in postopke, ki se uporabljajo za upravljanje varnosti v civilnem letalstvu v Uniji v skladu s to uredbo (v nadaljnjem besedilu: evropski letalski varnostni program). Program vsebuje vsaj elemente, povezane z odgovornostmi za upravljanje varnosti na državni ravni, opisanimi v mednarodnih standardih in priporočenih praksah. Opisuje tudi postopek za pripravo, sprejetje, posodobitev in izvajanje evropskega načrta za varnost v letalstvu iz člena 6 Uredbe, v katerega so tesno vključeni države članice in ustrezni deležniki.

Člen 6 Uredbe (EU) 2018/1139 določa, da Agencija v tesnem sodelovanju z državami članicami in ustreznimi deležniki pripravi, sprejme, objavi in nato vsaj enkrat letno posodobí evropski načrt za varnost v letalstvu. Na podlagi ocene ustreznih varnostnih informacij in na podatkih temelječih rezultatih programa Data4Safety evropski načrt za varnost v letalstvu opredeljuje glavna varnostna tveganja, ki vplivajo na evropski sistem za varnost v letalstvu, in določa potrebne ukrepe za zmanjšanje teh tveganj. Ta člen tudi določa, da Agencija prav tako v tesnem sodelovanju z državami članicami in ustreznimi deležniki v posebnem portfelju varnostnega tveganja dokumentira varnostna tveganja iz tega člena in spremlja, kako zadevne osebe izvajajo s tem povezane blažilne ukrepe, za kar med drugim, kadar je primerno, določi kazalnike varnostne uspešnosti.

Evropski načrt za varnost v letalstvu ob upoštevanju ciljev iz člena 1 Uredbe (EU) 2018/1139 določa raven varnostne uspešnosti v Uniji. V praksi se to doseže z določitvijo ambicioznega varnostnega cilja, v povezavi s kazalniki varnostne uspešnosti, temelječimi na rezultatu (operativni) in postopku, ter ob podpori načrta uspešnosti upravljanja zračnega prometa v okviru enotnega evropskega neba (ATM SES). Na rezultatu temelječi kazalniki varnostne uspešnosti so opredeljeni v letnem poročilu EASA o varnosti (ASR) in se spremljajo v okviru postopka upravljanja varnostnih tveganj v EU. Na postopku temelječi kazalniki so opredeljeni v poglavju 4 evropskega načrta za varnost v letalstvu in se spremljajo v okviru postopkov standardizacije EASA. Ključno področje varnostne uspešnosti je v načrtu uspešnosti enotnega evropskega neba usklajeno z načeli in tehnično usmeritvijo okvira EASA za spremljanje uspešnosti. Kazalnike uspešnosti oblikuje delovna skupina, ki jo vodi Agencija, podprti pa so s povezanimi sprejemljivimi načini usklajevanja in smernicami. S temi kazalniki se meri uspešnost upravljanja varnosti na organizacijski ravni in nato spremljajo rezultati na področju varnosti z uporabo evropskega centralnega odložišča kot vira podatkov.

Komisija, Agencija in države članice si skupaj prizadevajo doseči to raven varnostne uspešnosti.

S členom 7 Uredbe (EU) 2018/1139 je državni varnostni program institucionaliziran na ravni države članice. Določa, da vsaka država članica v posvetovanju z ustreznimi deležniki

vzpostavi in vzdržuje državni varnostni program za upravljanje varnosti v civilnem letalstvu v zvezi z letalskimi dejavnostmi v njeni odgovornosti (v nadaljnjem besedilu: državni varnostni program), ki je sorazmeren z obsegom in kompleksnostjo teh dejavnosti ter usklajen z evropskim letalskim varnostnim programom. Državni varnostni program vsebuje vsaj elemente, povezane z odgovornostmi za upravljanje varnosti na državni ravni, opisanimi v mednarodnih standardih in priporočenih praksah. Prav tako določa varnostne cilje, ki jih je treba na nacionalni ravni doseči na področju letalskih dejavnosti, za katere je odgovorna zadevna država članica.

Nazadnje, člen 8 Uredbe (EU) 2018/1139 določa, da državni varnostni program vsebuje oziroma se mu priloži državni načrt za varnost v letalstvu. Na podlagi ocene ustreznih varnostnih informacij vsaka država članica v posvetovanju z ustreznimi deležniki v tem načrtu opredeli glavna varnostna tveganja, ki vplivajo na njen nacionalni sistem za varnost v letalstvu, in določi potrebne ukrepe za zmanjšanje teh tveganj.

Člen 8 poleg tega določa, da državni načrt za varnost v letalstvu vključuje tveganja in ukrepe, opredeljene v evropskem načrtu za varnost v letalstvu, ki so relevantni za zadevno državo članico, in da države članice obvestijo Agencijo, katera tveganja in ukrepi, opredeljeni v navedenem načrtu, niso relevantni za njihov nacionalni sistem varnosti v letalstvu in zakaj. Te informacije običajno vsebuje sam državni načrt za varnost v letalstvu. Ukrepi iz evropskega načrta za varnost v letalstvu, ki jih morajo upoštevati države članice, so opredeljeni kot „naloge držav članic“. Poleg tega se za pomoč državam članicam pri opredelitvi točk evropskega načrta za varnost v letalstvu, ki so relevantne za njihov državni načrt za varnost v letalstvu, v okviru posebnega ukrepa, opredeljenega med nalogami države članice, navedejo glavna ključna področja tveganja, ki jih morajo upoštevati države. Poleg upoštevanja navedenih ključnih področij tveganja se države spodbujajo, naj pregledajo portfelje področnega varnostnega tveganja, ki zagotavljajo izčrpen seznam prednostnih varnostnih vprašanj za različna področja, kot jih vsebuje zvezek III evropskega načrta za varnost v letalstvu.

S tem novim poglavjem II Uredbe (EU) 2018/1139 se izvajajo mednarodne zahteve iz Priloge 19 k Čikaški konvenciji, ki določa zahteve za sisteme upravljanja varnosti za ponudnike storitev in s katero se zahteva, da so vsi sistemi upravljanja varnosti sprejemljivi za državo, ki je odgovorna za ustrezno certifikacijo. Poleg tega se s Prilogo 19 ICAO od držav zahteva, da razvijejo program za upravljanje varnosti, natančneje državni varnostni program, s katerim se med drugim zahteva vzpostavitev primarne zakonodaje o letalstvu, določitev jasnih politik, ciljev in sredstev, državnega sistema in funkcij za upravljanje varnostnih tveganj in zagotavljanje varnosti ter dejavnosti za spodbujanja varnosti.

Na podlagi Uredbe (EU) 2018/1139 morajo torej države članice vzpostaviti in vzdrževati državni varnostni program. Poleg tega EU v več evropskih uredbah že od nekdaj upošteva duh zadevnih standardov ICAO, zlasti v izvedbenih pravilih k Uredbi (EU) 2018/1139.

## **2.1. Zbiranje, analiza in izmenjava varnostnih podatkov**

Varnostne informacije so pomemben vir za ugotavljanje varnostnih tveganj. Več predpisov EU zagotavlja, da se ustrezni podatki in informacije zbirajo, analizirajo in izmenjujejo, kjer je to primerno. To vključuje zlasti informacije o dogodkih v civilnem letalstvu (Evropsko centralno odložišče je do konca leta 2021 vsebovalo več kot 2 400 000 vnosov), letalskih prevoznikih iz EU in tretjih držav v okviru evropskega programa preverjanj na ploščadi (podatkovna zbirka SAFA je, odkar je sistem SAFA postal evropski program preverjanj na ploščadi, do konca leta 2021 vsebovala več kot 160 000 poročil), varnostnih priporočilih v okviru informacijskega sistema za varnostna priporočila (podatkovna zbirka SRIS je do konca leta 2021 vsebovala več kot 4 100 varnostnih priporočil) in informacije, ki se zbirajo,

analizirajo in izmenjujejo v okviru dovoljenj TCO in evropskega varnostnega seznama zrakoplovov s prepovedjo.

Zbiranje, analizo in izmenjavo informacij o dogodkih v EU ureja Uredba (EU) št. 376/2014. V skladu s to zakonodajo morajo organizacije, države članice in EASA vzpostaviti sistem, ki omogoča zbiranje in hranjenje zadevnih dogodkov. Dogodki, ki se zberejo, se analizirajo in po potrebi se izvedejo blažilni ukrepi. Vsi zbrani dogodki ter ustrezne informacije o njihovi analizi in nadaljnjih ukrepih se prenesejo v Evropsko centralno odložišče.

Informacije o dogodkih, poslane v Evropsko centralno odložišče, so dostopne državam članicam (nacionalnim letalskim organom in organom za preiskave v zvezi z varnostjo), EASA in Komisiji. Mreža analitikov, vzpostavljena z Uredbo (EU) št. 376/2014, mora analizirati Evropsko centralno odložišče za podporo upravljanju varnostnih tveganj v EU in s tem za uporabo v evropskem načrtu za varnost v letalstvu.

Uredba (EU) št. 376/2014 organom in EASA nalaga tudi uporabo skupnega evropskega sistema za klasifikacijo tveganj (ERCS)<sup>27</sup>. Z ERCS se merijo varnostna tveganja sporočenih dogodkov z uporabo dvodimenzionalne matrike:

- v vrsticah matrike je opisana resnost tveganja, in sicer z določitvijo najslabšega verjetnega izida nesreče, do katerega bi prišlo, če bi dogodek, ki se ocenjuje, prerasel v nesrečo. To se izvede z upoštevanjem tako najverjetnejše vrste nesreče kot kategorije potencialne nevarnosti za življenje na podlagi velikosti zrakoplova in bližine poseljenih območij ali območij z velikim tveganjem;
- v stolpcih pa se meri verjetnost, tako da se ugotavlja, kako blizu je bil dogodek navedenemu izidu nesreče. Pri določanju verjetnosti se upošteva učinkovitost varnostnih pregrad.

Z uporabo ERCS se bo upravljanje varnosti na ravni EU in nacionalni ravni še izboljšalo, vključno z na varnostnih podatkih temelječim nadzorom področij (glej oddelek 3.2.2).

Bistveni del sistema, vzpostavljenega z Uredbo (EU) št. 376/2014, je opredelitev pojma „kultura pravičnosti“, katerega cilj je zagotoviti stalno razpoložljivost varnostnih informacij z vzpostavitvijo zaupanja vrednega okolja, ki ljudi spodbuja k poročanju o dogodkih. To okolje „kulture pravičnosti“ je vzpostavljeno na podlagi ključnih načel, opredeljenih v Uredbi (EU) št. 376/2014, vključno z zaščito pred naložitvijo krivde in kaznovanjem (razen v primerih namernega neustreznega ravnanja ali nesprejemljivega vedenja).

Ta sistem dopolnjuje program Data4Safety, ki na prostovoljni osnovi zbira dopolnilne podatke, npr. o letu, prometu in vremenu. Prav tako zagotavlja boljše analitične zmogljivosti. Program Data4Safety podpira napovedovanje prihodnjih tveganj.

## **2.2. Upravljanje varnostnih tveganj na ravni EU: postopek za razvoj in posodabljanje evropskega načrta za varnost v letalstvu**

Evropski načrt za varnost v letalstvu je do 11. izdaje (EPAS 2022–2026) zajemal petletni časovni okvir in je bil izdan kot postopni načrt z letnimi posodobitvami. Z 12. izdajo je ta časovni okvir skrajšan na tri leta, da bi ga uskladili z referenčnim obdobjem globalnega načrta za varnost v letalstvu. Strateške prednostne naloge v zvezku I bodo določene za triletno

---

<sup>27</sup> ERCS je del pravnega okvira Uredbe (EU) št. 376/2014, v prvi vrsti prek Delegirane uredbe (EU) 2020/2034 z dne 6. oktobra 2020, pa tudi prek Izvedbe uredbe Komisije (EU) št. 2021/2082 z dne 26. novembra 2021, ki bo začela veljati 1. januarja 2023.

referenčno obdobje z vmesnim pregledom za zagotovitev njihove nadaljnje ustreznosti. V skladu s členom 6(1) Uredbe (EU) 2018/1139 se bosta zvezek II evropskega načrta za varnost v letalstvu, v katerem so opisani ukrepi v okviru tega načrta, in zvezek III s portfelji področnega varnostnega tveganja še naprej enkrat letno pregledovala in posodabljala.

Razvoj načrta v smislu strateških prednostnih nalog in ukrepov je odvisen od posebnih skupin deležnikov, in sicer:

- svetovalni organ držav članic in svetovalni organ deležnikov svetujeta glede strateških prednostnih nalog,
- tehnični/sektorski organi (tehnični organ, tehnični odbor, sektorski odbori, ki zastopajo države članice oziroma industrijo) zagotavljajo tehnične in operativne nasvete ter povratne informacije o izvajanju in
- skupno delo, ki ga EASA izvaja s partnerji za varnost (zlasti v okviru programa Data4Safety) in ki podpira razvoj portfeljev varnostnega tveganja.

V standardnem ciklu načrtovanja evropskega načrta za varnost v letalstvu sta predvideni dve različni fazi, vsaka s posebnim posvetovanjem z deležniki.

Faza I:

- med prvo fazo se o strateških prednostnih nalogah, ki izhajajo iz strategije EU za letalstvo in varnostnih prednostnih nalog, določenih s postopkom upravljanja varnostnih tveganj v EU, razpravlja s svetovalnimi organi EASA, ki te prednostne naloge tudi potrdijo. Svetovalni organ držav članic in svetovalni organ deležnikov prevzameta konsolidiranje podatkov, zbranih od področnih pododborov, EASA pa se predloži stališča držav članic/industrije glede prednostnih nalog. Ta faza se začne enkrat vsaka tri leta na začetku leta pred prvim letom novega referenčnega obdobja.

Faza II:

- na podlagi dogovorjenih prednostnih nalog na področju varnosti se v skladu z enotnim postopkom načrtovanja EASA opredelijo ali posodobijo mejniki za načrtovanje posameznih ukrepov evropskega načrta za varnost v letalstvu. Nato se oblikuje osnutek evropskega načrta za varnost v letalstvu, ki se predloži vsem svetovalnim organom, da podajo podrobne pripombe. Po posvetovanju s svetovalnimi organi in analizi pripomb se konsolidira končni osnutek evropskega načrta za varnost v letalstvu in vključi v zvezek III. Ta zvezek, ki zagotavlja popoln sklop portfeljev področnega varnostnega tveganja, vključno z opisom vsakega ugotovljenega in prednostno razvrščenega varnostnega vprašanja, se oblikuje v okviru postopka upravljanja varnostnih tveganj v EU.

Končni osnutek evropskega načrta za varnost v letalstvu, ki ga sestavljajo vsi trije zvezki, se nato predloži v odobritev upravnemu odboru EASA. Po tem, ko ga upravni odbor uradno odobri, se objavi na spletišču EASA.

Več informacij o oblikovanju evropskega načrta za varnost v letalstvu, vključno z uporabo načel Komisije za boljše pravno urejanje ter informacijami o različnih skupinah, ki imajo vlogo pri njegovem oblikovanju, je na voljo tu:

- [kako se oblikuje evropski načrt za varnost v letalstvu,](#)
- [delovne skupine in organi, ki imajo vlogo pri evropskem načrtu za varnost v letalstvu.](#)

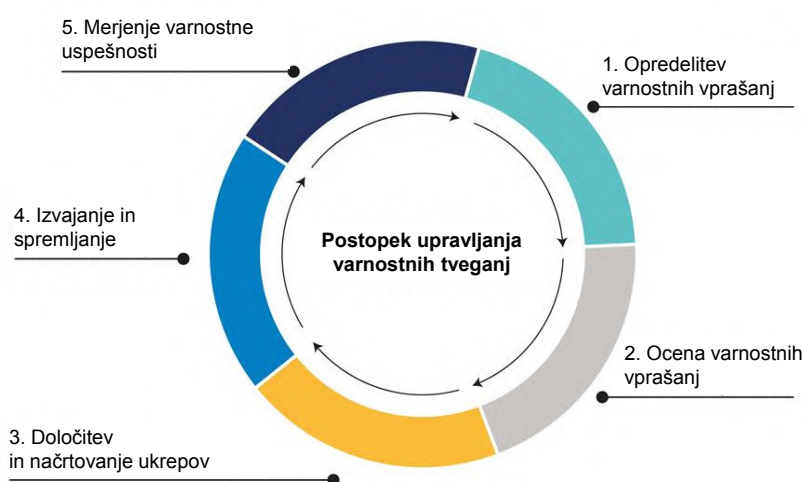
Prednostne naloge na področju varnosti in s tem povezani ukrepi v evropskem načrtu za varnost v letalstvu se določijo v okviru postopka upravljanja varnostnih tveganj v EU, ki vključuje države članice, industrijo, Komisijo in EASA.

## Postopek upravljanja varnostnih tveganj v EU

Glavna varnostna tveganja in ustrezni ukrepi za blažitev, ki se upoštevajo v evropskem načrtu za varnost v letalstvu, se oblikujejo v okviru postopka upravljanja varnostnih tveganj v EU. To zajema sklop postopkov, namenjenih opredelitvi varnostnih vprašanj in njihovi ublažitvi ter spremljanju izvajanja. Vključuje analizo podatkov iz različnih virov in sodelovanje s partnerji za varnost iz nacionalnih letalskih organov in industrije (v okviru programa Data4Safety) ter mreže analitikov.

V postopku upravljanja varnostnih tveganj se upošteva pet specifičnih korakov:

**Slika 2. Postopek upravljanja varnostnih tveganj v EU**



**Opredelitev varnostnih vprašanj:** To je prvi korak v postopku upravljanja varnostnih tveganj, ki se izvaja z analizo podatkov o dogodkih in drugih informacij o varnosti ter podpornih informacij v sodelovanju s partnerji za varnost, zlasti v okviru programa Data4Safety. Ta potencialna varnostna vprašanja uradno zajame Agencija, nato pa so predmet predhodne presoje varnosti. Ta presoja je nato podlaga za odločitev, ali bi bilo treba potencialno varnostno vprašanje uradno vključiti v ustrezni portfelj varnostnega tveganja ali pa bi moralo biti predmet drugih ukrepov. Upoštevajo se nasveti programa Data4Safety in mreže analitikov. Rezultat tega koraka v postopku so portfelji področnega varnostnega tveganja. V okviru portfeljev so prednostno razvrščena ključna področja tveganja in varnostna vprašanja. Portfelji področnega varnostnega tveganja so objavljeni v zvezku III evropskega načrta za varnost v letalstvu.

**Ocena varnostnih vprašanj:** ko je varnostno vprašanje opredeljeno in zajeto v okviru portfelja varnostnega tveganja, je predmet presoje tehnične varnosti. Te presoje so znotraj portfelja prednostno razvrščene. Postopek presoje usklajuje EASA, podpirajo pa ga program Data4Safety in mreža analitikov. Poleg tega se člani skupine spodbuja k sodelovanju pri sami presoji. Sodelovalni pristop skupaj s partnerji za varnost Agencije je ključen za doseganje čim boljših rezultatov. To skupaj sestavlja presojo varnostnega vprašanja, ki zagotavlja morebitne ukrepe za blažitev za evropski načrt za varnost v letalstvu.

**Določitev in načrtovanje varnostnih ukrepov:** to vključuje oceno učinka, ki bo zajeta v dokumentu o najboljši intervencijski strategiji, v katerem so opredeljeni morebitni ukrepi za blažitev, ocenjene posledice in koristi vsakega morebitnega ukrepa ter navedena priporočila o najboljših ukrepih za blažitev, ki jih je treba izvajati v evropskem načrtu za varnost v letalstvu. Z uporabo kombinirane presoje varnostnega vprašanja/najboljše intervencijske strategije se nato predlogi uradnih ukrepov evropskega načrta za varnost v letalstvu predložijo svetovalnim organom v okviru posvetovanja o najboljši intervencijski strategiji in/ali evropskem načrtu za varnost v letalstvu.

Obstajajo različne vrste ukrepov evropskega načrta za varnost v letalstvu, kot so naloge oblikovanja predpisov, naloge spodbujanja varnosti ali naloge držav članic. Podroben opis vrst ukrepov evropskega načrta za varnost v letalstvu in s tem povezane predloge so na voljo na strani evropskega načrta za varnost v letalstvu na spletišču EASA:

- [vrste ukrepov in predloge evropskega načrta za varnost v letalstvu](#).

Po razpravi in dogovoru o ukrepih se ti nato vključijo v naslednjo izdajo evropskega načrta za varnost v letalstvu. Ukrepi, ki so poceni ali zahtevajo hitrejše ukrepanje, so pogosto sprejeti po hitrem postopku in prikazani v naslednji razpoložljivi posodobitvi evropskega načrta za varnost v letalstvu, ne da bi bila potrebna najboljša intervencijska strategija. V nekaterih primerih so potrebni takojšnji varnostni ukrepi, katerih izvajanje je lahko zaključeno pred objavo naslednjega evropskega načrta za varnost v letalstvu. Teh evropski načrt za varnost v letalstvu seveda ne vsebuje. Taki ukrepi bi lahko vključevali objavo biltena varnostnih informacij ali bili v obliki takojšnjih dejavnosti za spodbujanje varnosti.

**Izvajanje in spremljanje:** naslednji korak v postopku vključuje izvajanje in spremljanje ukrepov, ki so bili vključeni v evropski načrt za varnost v letalstvu.

EASA spremlja pravočasno izvajanje ukrepov na podlagi ključnih kazalnikov uspešnosti, opredeljenih v okviru enotnega postopka načrtovanja. Povratne informacije o napredku se redno predložijo na zasedanjih svetovalnih organov.

V skladu s členom 8 Uredbe (EU) 2018/1139 morajo države članice v državnem načrtu za varnost v letalstvu obravnavati relevantne ukrepe in tveganja iz evropskega načrta za varnost v letalstvu ter predložiti utemeljitve, če menijo, da taki ukrepi zanje niso relevantni. Državni načrt za varnost v letalstvu tako ostaja pomembno orodje držav članic za poročanje o izvajanju ukrepov. Od držav se pričakuje, da vsaj enkrat letno pregledajo državni načrt za varnost v letalstvu, in če se ta ne posodablja letno, vodijo evidence o izvajanju relevantnih ukrepov iz evropskega načrta za varnost v letalstvu, vključno z utemeljitvijo, kadar takih ukrepov ne štejejo za relevantne.

EASA redno ocenjuje izvajanje državnih varnostnih programov na ravni posameznih držav v okviru svojih dejavnosti v zvezi s standardizacijo na področju systemskega upravljanja varnosti (SYS). Namen ocene je opredeliti prednosti in področja, ki jih je mogoče izboljšati, kar prispeva k nadaljnjemu razvoju izvajanja državnih varnostnih programov v Evropi, da se dosežejo cilji globalnega načrta za varnost v letalstvu in evropskega načrta za varnost v letalstvu za učinkovito izvajanje državnih varnostnih programov do leta 2025. To vključuje ocenjevanje postopkov in rezultatov načrtovanja varnostnih ukrepov na državni ravni. Poleg tega bodo navedeni ukrepi iz evropskega načrta za varnost v letalstvu, ki jih vsebuje tudi evropski regionalni načrt za varnost v letalstvu (EUR RASP), predmet letnih pregledov izvajanja, ki jih upravlja regionalni urad ICAO EUR. Rezultati takega spremljanja bodo obravnavani na zasedanjih svetovalnih organov oziroma evropske regionalne strokovne skupine za varnost (EUR RESG).

**Merjenje varnostne uspešnosti:** zadnja faza v postopku upravljanja varnostnih tveganj je merjenje varnostne uspešnosti. To je namenjeno spremljanju:

- (1) specifičnih sprememb, ki so posledica izvajanja varnostnih ukrepov, in
- (2) sistemskih sprememb, ki so se morda pojavile v letalskem sistemu in zahtevajo dodatne ukrepe.

Merjenje uspešnosti se izvaja na podlagi okvira varnostne uspešnosti, s katerim se spremljajo:

- (1) prečno različna področja, pri čemer se hkrati obravnavajo ključna področja tveganja na ravni področja, in
- (2) specifična varnostna vprašanja.

Letno poročilo EASA o varnosti je letno poročilo o okviru varnostne uspešnosti. V njem so opredeljeni trendi na področju varnosti ter poudarjena prednostna področja, ključna področja tveganja in varnostna vprašanja. Po tem koraku se znova začne postopek upravljanja varnostnih tveganj. Glej oddelek 2.3.3 za več podrobnosti o letnem poročilu EASA o varnosti.

### *2.2.1 Evropski načrt za varnost v letalstvu: mednarodna razsežnost*

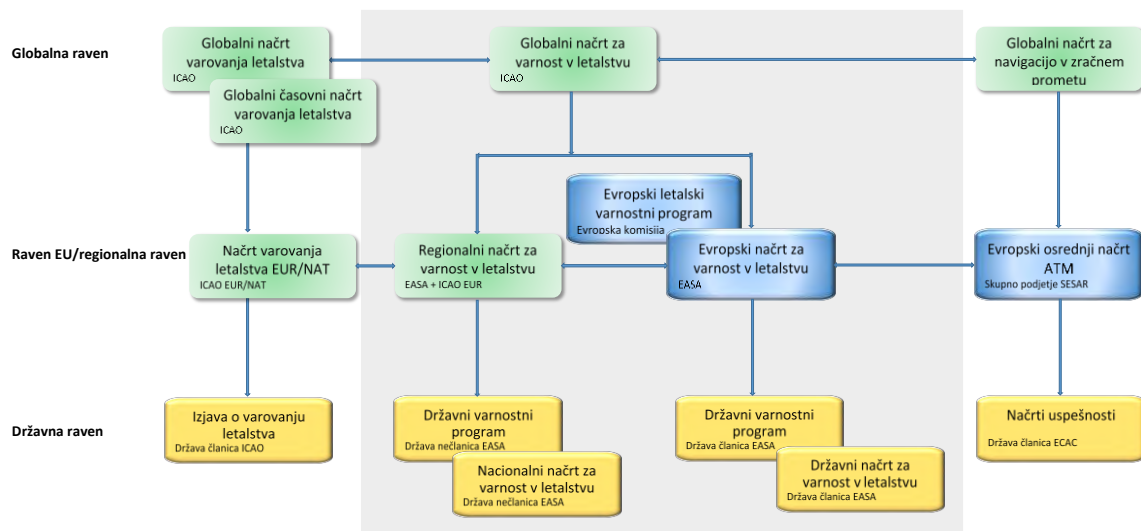
Evropski načrt za varnost v letalstvu podpira cilje in prednostne naloge globalnega načrta za varnost v letalstvu. Namen slednjega je stalno zmanjševanje števila smrtnih žrtev in tveganja smrtnih žrtev z usmerjanjem razvoja usklajene strategije za varnost v letalstvu ter razvojem in izvajanjem regionalnih in nacionalnih načrtov za varnost v letalstvu. Varen letalski sistem prispeva h gospodarskemu razvoju držav in njihovih industrij. Globalni načrt za varnost v letalstvu spodbuja izvajanje državnega sistema za nadzor varnosti s spodbujanjem na tveganju temelječega pristopa k upravljanju varnosti ter usklajenega pristopa k sodelovanju med državami, regijami in industrijo. Poleg sistemske varnosti globalni načrt za varnost v letalstvu obravnava globalne kategorije dogodkov visokega tveganja (G-HRC), ki se štejejo za globalne prednostne naloge na področju varnosti. Te kategorije so bile določene na podlagi dejanskega števila smrtnih žrtev v preteklih nesrečah, visokega tveganja smrtnih žrtev na posamezno nesrečo ali števila nesreč in incidentov. Ključna področja tveganja, opredeljena v postopku upravljanja varnostnih tveganj v EU, vključujejo pet globalnih kategorij dogodkov visokega tveganja, ki so:

- kontroliran let v teren,
- izguba nadzora med letom,
- trčenje v zraku,
- izlet z vzletno-pristajalne steze in
- nedovoljen vdor na vzletno-pristajalno stezo.

Dodatna ključna področja tveganja so opredeljena v okviru področja uporabe evropskega načrta za varnost v letalstvu (glej evropski načrt za varnost v letalstvu, zvezek III, poglavje 17), kot so požar, dim in vzdrževanje zračnega tlaka, škoda na tleh, trčenje v oviro med letom, druge poškodbe in varnost.

Od leta 2017 regionalni urad ICAO za regijo EUR/NAT in EASA sodelujeta pri razvoju regionalnega načrta za varnost v letalstvu (RASP), ki temelji na evropskem načrtu za varnost v letalstvu. Prvi evropski regionalni načrt za varnost v letalstvu (EUR RASP) je bil izdan januarja 2019. Za vzdrževanje in spremljanje EUR RASP je odgovorna evropska regionalna strokovna skupina za varnost (EUR RESG). Tej sopredsedujejo EASA in deležniki s področja industrije (trenutno IATA). Strokovna skupina EUR RESG poroča skupini za načrtovanje evropskega letalskega sistema (EASPG). Čeprav so kazalniki varnostne uspešnosti evropskega načrta za varnost v letalstvu določeni v okviru upravljanja varnostnih tveganj v EU, pa strokovna skupina EUR RASP zagotavlja sklop evropskih kazalnikov varnostne uspešnosti in ciljev, ki izhajajo iz ciljev globalnega načrta za varnost v letalstvu, za katerega podatke zbira ICAO.

**Slika 3. Povezava med evropskim letalskim varnostnim programom, evropskim načrtom za varnost v letalstvu ter drugimi programi in načrti**



## 2.3. Spremljanje varnostne uspešnosti

Varnostna uspešnost pomeni varnost, ki jo dosega regija, država ali organizacija in ki se ocenjuje s kvantitativnimi in/ali kvalitativnimi sredstvi.

Raven varnostne uspešnosti, ki jo je treba doseči, ne bi smela biti zavezujoča, temveč bi morala izražati prizadevnost Unije in držav članic na področju varnosti v civilnem letalstvu, kot je navedeno v členu 6 Uredbe (EU) št. 1139/2018.

Opomba:

Pojem sprejemljive ravni varnostne uspešnosti (ALoSP), kot je opredeljen v Prilogi 19 ICAO, druga izdaja standarda 3.4.2.1, naj bi bil v naslednji izdaji črtan v skladu s priporočili držav in deležnikov s področja industrije. Namesto tega bo poudarjena potreba po dejavnem spremljanju in upravljanju varnostne uspešnosti na podlagi kazalnikov, ki izražajo varnostne cilje.

Nadaljnje smernice o upravljanju varnostne uspešnosti, ki jih zagotavlja EASA, so na voljo na:

- [Smernice o sprejemljivi ravni uspešnosti, upravljanju varnostne uspešnosti in zagotavljanju varnosti.](#)

### 2.3.1 Sporazum o varnostni uspešnosti organizacij

Države članice EU morajo redno ocenjevati sistem upravljanja organizacij, kar vključuje spremljanje varnostne uspešnosti organizacij v njihovi pristojnosti, če se zahteva tak sistem upravljanja. Raven varnostne uspešnosti, ki jo je treba doseči, bi se morala ocenjevati glede na varnostne cilje, pri čemer bi bilo treba upoštevati uspešnost ukrepov za zmanjšanje tveganja, pri spremljanju pa bi se morala upoštevati kombinacija na postopku in rezultatih temeljčih kazalnikov, ki izhajajo iz varnostnih ciljev.

Zagotoviti je treba skladnost varnostnih ciljev med državo (npr. državni varnostni program/državni načrt za varnost v letalstvu v skladu s členoma 7 in 8 Uredbe (EU) št. 1139/2018) in reguliranimi subjekti, pa tudi v zvezi s spremljanjem teh ciljev. Spremljanje se izvaja s postopki upravljanja varnostne uspešnosti držav in organizacij, pa tudi z nadzorom, ki temelji na tveganju/uspešnosti. Ta metodologija omogoča stalno izboljševanje ravni dosežene varnostne uspešnosti. Če varnostna uspešnost ni dosežena, bi morali država in organizacija skupaj sprejeti ukrepe za izboljšanje razmer.

Razvoj na področju spremljanja varnostne uspešnosti se bo sčasoma izboljšal, če se bo izboljšalo izvajanje ter če bo med državo in nadzorovanimi organizacijami potekala redna izmenjava pomembnih informacij.

V okviru za upravljanje varnosti v EU je trenutno eno področje, za katero so opredeljeni izrecni cilji varnostne uspešnosti: na ravni EU je bil uveden načrt uspešnosti upravljanja zračnega prometa enotnega evropskega neba (ATM SES)<sup>28</sup> za prispevanje k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa z izboljšanjem splošne uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa na štirih ključnih področjih uspešnosti, tj. na področju varnosti, okolja,

---

<sup>28</sup> Člen 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) (UL L 96, 31.3.2004, str. 1) in Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu (UL L 56, 25.2.2019, str. 1).

zmogljivosti (zamude) in stroškovne učinkovitosti. Načrt predvideva vzpostavitev vseevropskih ciljev uspešnosti za določena referenčna obdobja treh do petih let na štirih ključnih področjih uspešnosti. Države članice morajo razviti načrte uspešnosti z zavezujočimi cilji na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora (FAB), ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti.

Pri izvajanju načrtov uspešnosti upravljanja zračnega prometa enotnega evropskega neba Komisiji pomaga neodvisni organ za oceno uspešnosti, imenovan v skladu z Izvedbenim sklepom Komisije 2014/672/EU<sup>29</sup>.

### *2.3.2 Varnostna uspešnost držav članic*

Enaka načela, kot so opisana v oddelku 2.3.1, se uporabljajo za države članice EU: raven varnostne uspešnosti, ki jo je treba doseči, bi se morala ocenjevati glede na varnostne cilje, pri čemer bi bilo treba upoštevati uspešnost ukrepov za blažitev, ki izhajajo iz državnega upravljanja varnostnih tveganj v okviru državnega varnostnega programa in so opredeljeni v državnem načrtu za varnost v letalstvu (tj. členih 7 in 8 Uredbe (EU) št. 1139/2018), ob ustreznem upoštevanju tveganj in ukrepov, opredeljenih v evropskem načrtu za varnost v letalstvu, ki so relevantni za državo (glej člen 6 in člen 8(2) Uredbe (EU) št. 1139/2018).

Dogovor o varnostni uspešnosti držav članic na ravni EU ne obstaja, prav tako trenutno pravo Unije državam članicam ne nalaga nobenih specifičnih ciljev glede varnostne uspešnosti.

### *2.3.3 Letno poročilo EASA o varnosti*

V členu 72(7) Uredbe (EU) 2018/1139 je navedeno, da Agencija zaradi obveščanja širše javnosti o splošni ravni varnosti v civilnem letalstvu v Uniji letno in v posebnih okoliščinah objavlja poročilo o varnosti. To poročilo vsebuje analizo, s katero so na preprost in razumljiv način prikazane splošne varnostne razmere, in nakazuje, ali obstajajo povečana varnostna tveganja.

Poleg tega je v členu 14(4) Uredbe (EU) št. 376/2014 navedeno, da Agencija informacije o rezultatih analize informacij iz odstavka 1 navedenega člena vključi v letno poročilo o varnosti iz člena 72(7) Uredbe (EU) 2018/1139: „Komisija, Agencija in pristojni organi držav članic skupaj sodelujejo pri redni izmenjavi in analizi informacij, ki jih vsebuje Evropsko centralno odložišče.“

V skladu s temi zahtevami EASA objavlja letno poročilo o varnosti od leta 2005. Analiza, predstavljena v tem poročilu, zagotavlja na podatkih temelječo podporo odločanju, ki se zahteva za evropski načrt za varnost v letalstvu. Letno poročilo o varnosti zagotavlja statistični povzetek varnosti v letalstvu v državah članicah EASA in opredeljuje najpomembnejše varnostne izzive, s katerimi se danes srečuje evropsko letalstvo.

Za vsako od področij letalstva so zagotovljeni podatkovni portfelji, ki temeljijo na delu iz preteklih let. Prikazujejo vzročne in prispevajoče dejavnike, ki so bili ugotovljeni v podatkih o dogodkih, ter jih navzkrižno primerjajo s ključnimi področji tveganja (ali glavnimi izidi nesreč), h katerim prispevajo.

---

<sup>29</sup> Izvedbeni sklep Komisije 2014/672/EU z dne 24. septembra 2014 o razširitvi imenovanja organa za oceno uspešnosti enotnega evropskega neba (UL L 281, 25.9.2014, str. 5).

Analiza iz letnega poročila o varnosti je osredotočena na tveganja za varnost v letalstvu na podlagi podatkov o dogodkih. To delo poteka v okviru stalnega postopka upravljanja varnostnih tveganj v EU. Podpira razvoj portfeljev področnega varnostnega tveganja in zagotavlja seznam ključnih področij tveganja, na podlagi katerih se prednostno razvrščajo ukrepi za evropski načrt za varnost v letalstvu.

Podobno kot EASA morajo letno poročilo o varnosti objaviti tudi države članice. Dejansko je v členu 13 Uredbe (EU) št. 376/2014, ki se nanaša na analizo dogodkov in spremljanje na nacionalni ravni, navedeno, da zaradi obveščanja javnosti o stopnji varnosti v civilnem letalstvu vsaka država članica vsaj enkrat na leto objavi poročilo o varnosti. Poročilo o varnosti:

(a) vsebuje informacije v zbirni in anonimizirani obliki o vrstah dogodkov in druge informacije v zvezi z varnostjo, poročane v okviru nacionalnih sistemov obveznega in prostovoljnega poročanja;

(b) opredeli trende;

(c) opredeli ukrepe, ki so bili sprejeti.

#### **2.4. Zahteve za upravljanje varnosti za organe in organizacije**

Rezultat priprave izvedbenih pravil za Uredbo (EU)2018/1139 je bilo sprejetje dveh ločenih sklopov zahtev za organe oziroma organizacije:

- a. zahteve za organe upoštevajo osem ključnih elementov sistema varnostnega nadzora, kot so opredeljene v Dodatku 1 k Prilogi 19 k Čikaški konvenciji, ter tako podpirajo izvajanje državnih varnostnih programov in hkrati dosego cilja glede standardizacije, kot je določen v Uredbi(EU) 2018/1139. Poleg tega vključujejo elemente, ki so bistveni za vzpostavitev celovitega sistema upravljanja varnosti v letalstvu na ravni EU, pri čemer zajemajo pristojnosti EU in držav članic za upravljanje varnosti;
- b. zahteve za organizacije na večini področij letalstva, ki vključujejo konsolidirane splošne zahteve za sisteme upravljanja (varnosti). S sprejetjem pravil v letu 2021/2022, s katerimi se zahtevajo sistemi upravljanja na področju začetne in stalne plovnosti<sup>30</sup>, je regulativni okvir EU skladen s poglavjem 4 Priloge 19 k Čikaški konvenciji, v katerem so opredeljene zahteve glede sistema upravljanja varnosti. Te zahteve za organizacije so namenjene vključitvi standardov in priporočenih praks iz Priloge 19 ICAO tako, da se zagotovi združljivost z obstoječimi sistemi upravljanja, in spodbujanju integriranega upravljanja. Zahteve za sistem upravljanja omogočajo prožnost za prilagoditev sistema velikosti, naravi ali zapletenosti dejavnosti letalskih organizacij ter ustrezajo vsem poslovnim modelom, ki jih uporabljajo, s čimer se zagotavlja sorazmerna uporaba.

Splošne zahteve za sistem upravljanja so namenjene spodbujanju enotnega okvira upravljanje varnosti za vse odobrene organizacije, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2018/1139. Za različna tehnična področja te splošne zahteve za organe in organizacije dopolnjujejo bolj specifične zahteve (npr.: zahteve za letalske operatorje v zvezi s spremljanjem podatkov o letu).

---

<sup>30</sup> Začetna plovnost: Delegirana uredba (EU) 2022/201 z dne 10. decembra 2021 in Izvedbena uredba (EU) 2022/203 z dne 14. februarja 2022; stalna plovnost: Izvedbena uredba (EU) 2021/1963 z dne 8. novembra 2021.

Poleg tega se te zahteve za organe in organizacije spreminjajo s posebnimi določbami o upravljanju informacijske varnosti.

Uredba (EU) št. 376/2014, ki dopolnjuje te zahteve, zagotavlja, da organizacije in pristojni organi opredelijo nevarnosti in upravljajo varnostna tveganja z zbiranjem, analizo in spremljanjem dogodkov v civilnem letalstvu. Ta uredba od januarja 2023 od organov in EASA zahteva uporabo ERCS (glej oddelek 2.1).

Leta 2019 je bila izvedena ocena Uredbe (EU) št. 376/2014. Ugotovljeno je bilo, da je Uredba še naprej ustrezna tudi glede na zadnji razvoj dogodkov v letalskem sektorju, kot so hitro povečevanje števila operacij brezpilotnih zrakoplovov in vse več groženj, povezanih s kibernetiko varnostjo. Čeprav je bilo v oceni ugotovljeno, da Uredba zagotavlja dovolj prožnosti za učinkovito obravnavanje takega razvoja dogodkov, pa je tudi splošno priznано, da bi bilo treba razmisliti o posodobitvi Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1018, in sicer s posodobitvijo seznama obvezno sporočenih dogodkov in obveznih podatkovnih polj, da bi se izboljšalo zbiranje podatkov o varnosti, ki izhajajo z zadevnih novih področij letalstva.

### 3. ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI V EVROPI

#### 3.1 Varnostni nadzor<sup>31</sup>

Varnostni nadzor v Evropski uniji vključuje dejavnosti nadzora tistih organizacij, ki so bile odobrene s strani EASA, kot tudi tistih, ki so jih odobrile države članice. Vključeno je tudi spremljanje držav članic za zagotovitev pravilnega izvajanja evropske zakonodaje o varnosti v letalstvu.

##### 3.1.1 Spremljanje izvajanja pravil v državah članicah

Izvedbena uredba Komisije (ES) št. 628/2013<sup>32</sup> določa načine dela pri izvajanju inšpekcijskih pregledov standardiziranja in spremljanju uporabe zadevnih varnostnih predpisov s strani pristojnih organov držav članic. Te inšpekcijske preglede standardiziranja in njihove nadaljnje ukrepe izvaja EASA (glej tudi oddelka [3.2.1](#) in [1.6.1](#)).

##### 3.1.2 Nadzor certificiranih organizacij

Varnostni nadzor je del postopka za upravljanje varnosti, ki je namenjen učinkovitemu zagotavljanju skladnosti z varnostnimi zahtevami in z njimi povezanimi postopki iz zakonodaje Unije.

Varnostni nadzor omogoča, da evropska letalska industrija zagotavlja stopnjo varnosti, ki je skladna z ravni, ki jo določajo pravila Unije. Odgovornost posameznih držav članic in

---

<sup>31</sup> Za namene tega dokumenta se „nadzor“ nanaša tako na nadzor certificiranih organizacij s strani njihovih pristojnih organov kot tudi na spremljanje izvajanja pravil v državah članicah EASA, ki ga EASA izvaja v okviru inšpekcijskih pregledov standardiziranja.

Varnostni nadzor v EU pretežno urejajo Uredba (EU) 2018/1139 in njena izvedbena pravila (glej diagram 1 za več informacij o veljavni zakonodaji).

<sup>32</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 628/2013 z dne 28. junija 2013 o načinu dela Evropske agencije za varnost v letalstvu pri izvajanju inšpekcijskih pregledov standardiziranja in spremljanju uporabe predpisov Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 736/2006 (Besedilo velja za EGP) (UL L 179, 29.6.2013, str. 46).

EASA za varnostni nadzor je zato osnova za varnost v letalstvu ter za vzajemno priznavanje dovoljenj in certifikatov v Evropski uniji.

Z uvedbo zahtev za organe ta nadzor vključuje stalno spremljanje varnostne uspešnosti organizacij, pri katerem se upoštevajo specifična tveganja, ki izhajajo iz njihovih dejavnosti (glej tudi [oddelek 3.2.2](#)).

### **3.2 Na varnostnih podatkih temelječ nadzor področij, ki vzbujajo večjo skrb ali potrebujejo večjo podporo**

#### *3.2.1 Spremljanje držav članic, ki temelji na varnostnih podatkih*

V EU inšpekcijski postopki standardiziranja držav članic, ki jih izvaja Agencija, sledijo pristopu, ki temelji na tveganju, pri čemer so časovni presledki, obseg in podrobnosti preiskav, pa tudi sestava in velikost skupine prilagojeni specifičnim razmeram v posamezni državi in sektorju.

To spremljanje se stalno izvaja, obravnava celoten letalski sistem in temelji na tveganju, pri tem pa se upoštevajo vse informacije, ki so na voljo EASA. V ta namen EASA oceni sposobnost pristojnih organov za izvajanje njihovih pristojnosti v zvezi z varnostnim nadzorom. To vključuje zbiranje in analizo podatkov ter po potrebi izvajanje inšpekcijskih pregledov in sprejemanje nadaljnjih ukrepov na podlagi ugotovitev, da se zagotovijo ustrezni popravki in pravočasna izvedba popravnih ukrepov.

Standardizacija je del zbiranja varnostnih podatkov na ravni EU, ki je potrebno za ugotavljanje nevarnosti in omogoča na varnostnih podatkih temelječ nadzor področij, ki vzbujajo večjo skrb ali potrebujejo večjo podporo.

Standardizacijska strategija je osredotočena na naslednja ključna področja:

- **izvajanje pristopa stalnega spremljanja:** z Uredbo (EU) št. 628/2013 se uvaja sistem za spremljanje enotne uporabe evropskih pravil za varnost v letalstvu, ki bi ga bilo treba razširiti na vsa področja letalstva;
- **načrtovanje inšpekcijskih pregledov standardiziranja, ki temelji na tveganju:** pri pristopu stalnega spremljanja so časovni presledki, obseg in podrobnost preiskave ter sestava in velikost skupine prilagojeni specifičnim razmeram v posamezni državi in sektorju. Rezultat tega sta prožnejša in učinkovitejša uporaba virov ter manjše breme za tiste države, ki so uspešne in se jih zato lahko pregleda manj pogosto. Preverjanje usklajenosti s predpisi se postopno združuje s spremljanjem delovanja sistema/postopka, pri čemer se opazuje sistemska učinkovitost sistemov upravljanja pristojnih organov in varnostnih programov držav članic;
- **združevanje dejavnosti EASA v zvezi s standardizacijo in programa univerzalne presoje nadzora varnosti (USOAP) ICAO:** obstoječi delovni dogovor spodbuja okrepljeno sodelovanje in združevanje dejavnosti med EASA in ICAO. Stalni dialog, izmenjava informacij in podatkov ter sodelovanje pri inšpekcijskih pregledih in revizijah druge pogodbenice so orodja, s katerimi se bo dosegel ta namen, pri čemer je cilj, da se zahteve in standardi EU in ICAO v čim večji možni meri izpolnijo z enim samim združenim postopkom;
- **združevanje ocen o izvajanju državnega varnostnega programa na področju uporabe standardizacije EASA:** od leta 2022 se inšpekcijski pregledi standardiziranja uporabljajo tudi za ocenjevanje uspešnega izvajanja državnih varnostnih programov držav članic in s tem povezanih državnih načrtov za varnost v letalstvu. V skladu s pristopom, ki temelji na uspešnosti ter ki ga je ICAO sprejel za

spodbujanje in podpiranje postopnega izvajanje državnih varnostnih programov, EASA ocenjuje stopnjo izvajanja državnih varnostnih programov z uporabo petih razvojnih stopenj, opredeljenih v metodologiji ICAO za ocenjevanje izvajanja državnega varnostnega programa (SSPIA);

- **sodelovanje osebja pristojnih organov v dejavnostih standardizacije:** za doseg proaktivne standardizacije in spodbujanje ustrezne ravni usposobljenosti osebja po vsej Evropi. Poleg tega so sestanki za standardizacijo forumi za dogovarjanje o skupnem razumevanju zahtev, oblikovanje razlag in izmenjavo dobrih praks, s čimer se podpira enotno izvajanje pravil;
- **okrepljen regulativni mehanizem povratnih informacij:** obstoječi mehanizem povratnih informacij je v procesu racionalizacije in izboljšanja, da bi se sistematično ocenjevala učinkovitost pravil ter da bi bili rezultati standardizacijskih dejavnosti podlaga za dejavnosti upravljanja varnosti, oblikovanja pravil in spodbujanja varnosti.

### 3.2.2 Na varnostnih podatkih temelječ nadzor industrije

Zahteve za organe, ki jih vsebuje zakonodaja Unije, določajo razvoj programa nadzora ob upoštevanju posebnih značilnosti organizacije, zapletenosti njenih dejavnosti in rezultatov preteklih certifikacijskih in/ali nadzornih dejavnosti na podlagi ocene s tem povezanih tveganj. Od leta 2023 bodo pristojni organi z uporabo ERCS za dogodke, ki jih sporočijo organizacije, prispevali k ocenjevanju povezanih tveganj.

Organ skrajša cikel načrtovanja nadzora, če obstajajo dokazi o zmanjšanju varnostne uspešnosti in regulativne skladnosti organizacije. Če organizacija dokaže visoko raven varnostne uspešnosti in regulativne skladnosti, lahko organ cikel načrtovanja nadzora podaljša. Tak na tveganju in uspešnosti temelječ nadzor zagotavlja, da se razpoložljiva sredstva za nadzor v državah članicah in EASA uporabljajo najučinkoviteje.

Poleg tega na tveganju in uspešnosti temelječ nadzor spodbuja razmišljanje v smeri upravljanja varnosti, poskuša organizacijam omogočiti, da upravljajo tveganja, ki jih ne urejajo predpisi, in ustvarja spodbude za učinkovito izvajanje upravljanja varnosti na podlagi morebitnega zmanjšanja bremena nadzora. Zato podpira učinkovito izvajanje določb o sistemu upravljanja v izvedbenih pravilih za organizacije.

EASA podpira na varnostnih podatkih temelječ nadzor industrije z navajanjem in opisovanjem ključnih tveganj in varnostnih vprašanj na posameznem področju v okviru evropskega načrta za varnost v letalstvu. Prakse za nadzor, temelječ na tveganju, so na voljo tudi državam članicam, o njih pa se redno razpravlja s tehničnim organom za upravljanje varnosti<sup>33</sup>.

---

33 [Predloga za poročilo EASA \(europa.eu\)](#).

#### 4. SPODBUJANJE VARNOSTI V EVROPI<sup>34</sup>

Spodbujanje varnosti je ključni del varnostnega programa in učinkovitega upravljanja varnosti. Varnostna tveganja je mogoče ublažiti s povečanjem ozaveščenosti o pridobljenih spoznanjih v zvezi z varnostjo, s prenosom dobrih praks ter s pojasnitvijo varnostnih postopkov in predpisov. V evropskem letalskem sistemu je to del ohranjanja ustrezne kulture varnosti.

Če je mogoče, se spodbujanje varnosti uporablja kot enostavna in uspešna alternativa sprejemanju pravil in nadzoru. Podpira boljše razumevanje predpisov EU o civilnem letalstvu ter zagotavlja več podatkov o varnostnih informacijah in rezultatih analiz. Strategija zagotavlja stalne informacije o številnih varnostnih temah na področni ravni, tehnična vsebina pa je prilagojena ciljni skupini (od napredne za specializirane strokovnjake do osnovne za splošno javnost). Za razširjanje varnostnih sporočil se uporabljajo najrazličnejša komunikacijska orodja, vključno z družbenimi mediji.

Spodbujanje varnosti vključuje splošno ali ciljno usmerjeno delo, ki deležnikom v letalstvu sporoča in razširja varnostne informacije. Dejavnost temelji na postopku upravljanja varnostnih tveganj v EU, pri katerem se analizirajo podatki in določijo ukrepi za zmanjšanje varnostnega tveganja, kot je opisano v [poglavju 2](#).

Več dejavnosti spodbujanja varnosti izvajajo države članice na nacionalni ravni in te so podrobno opisane v državnih varnostnih programih držav članic. To usklajuje EASA, in sicer v okviru mreže za spodbujanje varnosti, vzpostavljene kot prostovoljno partnerstvo med EASA, državami članicami in drugimi letalskimi organizacijami. Cilj mreže za spodbujanje varnosti je okrepiti varnost v letalstvu v Evropi z zagotavljanjem okvira za sodelovanje na področju spodbujanja varnosti v državah članicah.

Za vzajemno korist in skupen namen člani mreže za spodbujanje varnosti izmenjujejo informacije, usklajujejo dejavnosti, soustvarjajo in delijo skupne dejavnosti ter sodelujejo, da bi povečali zmogljivosti za dejavnosti, med drugim za oblikovanje, razvoj, objavo, prevod in razširjanje varnostnih informacij. Mreža za spodbujanje varnosti proučuje tudi skupna orodja in razvija načine za merjenje uspešnosti produktov za spodbujanje varnosti, ki so se razširjali.

Na evropski ravni večino dejavnosti za spodbujanje varnosti vodi in usklajuje EASA. V tem okviru je pripravila integriran program, ki zagotavlja, da se z dejavnostmi spodbujanja varnosti in regulativnimi dejavnostmi čim učinkoviteje obravnavajo varnostna tveganja, pri čemer se te dejavnosti na določenih področjih medsebojno dopolnjujejo. EASA v tem okviru pripravlja posebne svežnje ukrepov za spodbujanje varnosti v EU glede na operativno področje in varnostne teme, ki se spodbujajo za povečanje poznavanja produktov za spodbujanje varnosti. To se izvaja z uporabo blagovnih znamk Together4Safety za dejavnosti poklicnega komercialnega letalstva in The Aviator's Club za splošno letalstvo z zasebnimi piloti. Hkrati s tem dejavnosti partnerstva za varnost krepi cela vrsta operativnih deležnikov na področni ravni, ki pokrivajo komercialne letalske operacije (vključno z aerodromi in ATM), letala z vrtljivimi krili, splošno letalstvo in drone. Ob razumevanju, da imajo različni deležniki na področju letalstva zelo različne potrebe v smislu informacijskih in komunikacijskih kanalov, področni pristop zagotavlja, da lahko spodbujanje varnosti zadosti posebnim potrebam vsakega dela letalske skupnosti. Vsakemu področju je namenjen poseben del na spletišču EASA, prva tri pa imajo lastna spletna mesta, da se okrepi usklajevanje z deležniki.

---

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>

V začetku leta 2019 je EASA začela izvajati novo strategijo za spodbujanje varnosti, ki zavzema čedalje proaktivnejši pristop k temu, kako EASA komunicira z evropsko letalsko skupnostjo. Z blagovnimi znamkama Together4Safety in The Aviator's Club (za splošno letalstvo) si EASA prizadeva postati vodilna na področju spodbujanja varnosti v Evropi in svetu, saj ima priznano blagovno znamko, ki vzbuja zanimanje, vabi k sodelovanju in pomaga izboljševati varnost.

## 4.1 Dejavnosti na ravni EU

### 4.1.1 Obveščanje o varnosti

Posredovanje varnostnih informacij pomaga pri oblikovanju trdne kulture varnosti. Produkti za varnostno obveščanje v Evropski uniji vključujejo poročila varnostnih analiz; biltene, letake in plakate; avdiovizualno gradivo; orodja, priročnike in navodila; načrte in programe; delavnice in druge dogodke v zvezi z varnostjo. Za vsako nalogo, ki združuje najučinkovitejše svežnje rezultatov za varnostno temo, ki se obravnava, je ustvarjen filter vsebine v zvezi s spodbujanjem varnosti. Rezultati se oglašujejo prek družbenih medijev in tudi skupnih partnerjev EASA, da se čim bolj poveča doseg varnostnih sporočil.

#### 4.1.1.1 Obvezno obveščanje o varnosti

Uredba (EU) 2018/1139 določa, da mora EASA objavljati [letno poročilo o varnosti](#)<sup>35</sup> za obveščanje javnosti o splošni ravni varnosti na področju civilnega letalstva. Letno poročilo o varnosti vsebuje informacije o varnosti v civilnem letalstvu v Evropi in po svetu (glej [oddelek 2.3.3](#)).

Z Uredbo (EU) št. 996/2010 se zahteva vzpostavitev podatkovne zbirke varnostnih priporočil. Ta podatkovna zbirka je javno dostopna na [spletu](#)<sup>36</sup>.

#### 4.1.1.2 Neobvezno obveščanje o varnosti

EASA deležnike obvešča z objavljanjem [biltenov varnostnih informacij](#)<sup>37</sup>. Bilteni varnostnih informacij so javno dostopni ter se redno pregledujejo in posodablajo. Poleg tega Agencija objavlja pregled napredka pri nadaljnjih ukrepih na podlagi [varnostnih priporočil](#)<sup>38</sup>.

#### 4.1.1.3 Delavnice in konference o varnosti

EASA vodi kampanje o varnosti za obravnavo posebnih varnostnih vprašanj v zvezi z dogodki, ugotovljenimi varnostnimi tveganji, nastajajočimi težavami ali presojami varnosti.

EASA prav tako redno izvaja delavnice in konference za razširjanje informacij o varnosti evropskim deležnikom, ki so tudi priložnost za razprave o temah, povezanih z varnostjo, vključno z rezultati inšpekcijskih pregledov. Poleg tega Agencija vsako leto organizira konferenco o varnosti.

---

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/default.asp>

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

Komisija redno organizira konference in seminarje o vprašanjih, povezanih z varnostjo v letalstvu. Poleg tega izvaja delavnice in dejavnosti v podporo ustreznemu razširjanju in razumevanju nekaterih varnostnih pravil, kot sta uredbi (EU) št. 376/2014 in (EU) št. 996/2010.

#### 4.1.1.4 Spletne informacije

Najrazličnejše informacije in dokumentacija so javno dostopne na [spletišču EASA<sup>39</sup>](#) in spletišču Komisije o [evropski politiki za varnost v letalstvu<sup>40</sup>](#).

Poleg tega se pogosto uporabljajo omrežja z omejenim dostopom za izmenjavo varnostnih informacij med EASA, Komisijo in državami članicami ter tudi z industrijo.

## 4.2 Usposabljanje na ravni EU

V dejavnosti usposabljanja na ravni EU so vključene letalske organizacije, ki sodelujejo pri izvajanju evropskega letalskega varnostnega programa: nacionalni pristojni organi držav članic, organi za preiskave v zvezi z varnostjo in industrija.

V skladu z Uredbo (EU) št. 376/2014 morata Komisija in Agencija države članice podpirati z ustreznim usposabljanjem.

V skladu z Uredbo (EU) 2018/1139 so organizacije in pristojni organi odgovorni za ohranjanje ravni usposobljenosti svojega osebja, tako da je primerno usposobljeno za ustrezno izvajanje svojih nalog. Poleg tega morajo pristojni organi organizacijam pomagati pri izpolnjevanju njihovih obveznosti izvajanja sistema upravljanja z ustreznimi izobraževanji ali usposabljanji, če je to izvedljivo in primerno.

Prav tako se razvijajo nove zmogljivosti za usposabljanje, da bi vsem udeležencem zagotovili ustrezna znanja in spretnosti ter tako omogočili uspešno izvajanje pristopa, ki temelji na uspešnosti.

EASA si prizadeva ohraniti visoko raven znanja in usposobljenosti, hkrati pa ostati na tekočem z najnovejšim razvojem dogodkov v letalstvu na področjih svojih dejavnosti. Razvija in zagotavlja tečaje usposabljanja za svoje uslužbence in osebje pristojnih organov držav članic.

Poleg tega je Agencija razvila in na svojem spletišču vzdržuje sistem e-testiranja, ki temelji na podatkovni zbirki vprašanj. Ta je na prostovoljni osnovi na voljo študentom organizacij za usposabljanje ali študentom, ki se usposabljujejo sami, in sicer v okviru sistema uveljavljenih izpitnih centrov, pri katerih je možno pridobiti certifikat.

Poleg tega EASA pomaga partnerskim organom pri izpolnjevanju mednarodnih obveznosti (npr. predpisov ICAO in EU) ter izvaja projekte EU na področju sodelovanja v civilnem letalstvu v več regijah sveta, vključno s sosednjimi državami EU, azijsko-pacifiško regijo, Afriko in Latinsko Ameriko.

---

39 <http://easa.europa.eu/>

40 [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm)

## SEZNAM KRATIC

AB	svetovalni organi
ACAS	sistem za izogibanje trčenjem v zraku
ALoSP	sprejemljiva raven uspešnosti pri zagotavljanju varnosti
AMC	sprejemljivi načini usklajevanja
AMS	storitve upravljanja ploščadi
ANS	navigacijske službe zračnega prometa
AOC	spričevalo letalskega prevoznika
ASR	letno poročilo o varnosti
ATM	upravljanje zračnega prometa
BIS	najboljša intervencijska strategija
BR	osnovna uredba
CAEP	odbor za varstvo okolja v letalstvu (ICAO)
CAMO	organizacija za vodenje stalne plovnosti – Priloga Vc (Del CAMO) k Uredbi Komisije (EU) št. 1321/2014
CAO	organizacija za kombinirano plovnost – Priloga Vd (Del CAO) k Uredbi Komisije (EU) št. 1321/2014
CC	kabinsko osebje – Priloga V (Del CC) k Uredbi Komisije (EU) št. 1178/2011
CS	certifikacijske specifikacije
DAT	ponudniki podatkov – Priloga VII k Uredbi (EU) 2017/373
DR	delegirana uredba
DS	podrobne specifikacije
DTO	prijavljena organizacija za usposabljanje
EASA	Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu
EASP	evropski letalski varnostni program
EASPG	skupina za načrtovanje evropskega letalskega sistema (ICAO)
ECCAIRS	Evropski koordinacijski center za sisteme poročanja o nesrečah in

	incidentih
ECDC	Evropski center za preprečevanje in obvladovanje bolezni
ECHA	Evropska agencija za kemikalije
ECR	Evropsko centralno odložišče
EEA	Evropska agencija za okolje
EFTA	Evropsko združenje za prosto trgovino
ENCASIA	Evropska mreža preiskovalnih organov za varnost v civilnem letalstvu
EPAS	evropski načrt za varnost v letalstvu
ETS	sistem trgovanja z emisijami (EU)
EU	Evropska unija
EUR RASP	evropski regionalni načrt za varnost v letalstvu (ICAO)
EUR RESG	evropska regionalna strokovna skupina za varnost (ICAO)
EUR/NAT	evropska in severnoatlantska regija (regionalni urad ICAO)
EVT	naloga presoje (evropski načrt za varnost v letalstvu)
FAB	funkcionalni blok zračnega prostora
FSTD	naprava za simulacijo letenja
GANP	globalni načrt za navigacijo v zračnem prometu
GASeP	globalni načrt varovanja letalstva
GASP	globalni načrt za varnost v letalstvu (ICAO)
G-HRCs	globalne kategorije dogodkov visokega tveganja
GM	smernice
IATA	Mednarodno združenje letalskih prevoznikov
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva
IR	izvedbena uredba
LUC	spričevalo operatorja lahkega sistema brezpilotnega zrakoplova
MAB	svetovalni organ držav članic

MB	upravni odbor
MST	naloga držav članic (evropski načrt za varnost v letalstvu)
NASP	nacionalni letalski varnostni program
NCA	nacionalni pristojni organ
NCC	nekomercialne letalske operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon – Priloga VI (Del NCC) k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012
NoA	mreža analitikov varnosti v letalstvu
Del 21	Priloga I k Uredbi (EU) št. 748/2012 – Certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij
Del 145	Priloga II k Uredbi (EU) št. 1321/2014 – Odobritve organizacij za vzdrževanje
Del 147	Priloga IV k Uredbi (EU) št. 1321/2014 – Zahteve za organizacije za usposabljanje na področju vzdrževanja
Del 26	Priloga I k Uredbi (EU) 2015/640 – Dodatne plovnostne specifikacije za operacije
Del 66	Priloga III k Uredbi (EU) št. 1321/2014 – Potrditveno osebje za vzdrževanje
Del AIS	Priloga VI k Uredbi (EU) 2017/373 – Posebne zahteve za izvajalce letalskih informacijskih služb
Del ARA	Priloga VI k Uredbi (EU) št. 1178/2011 – Zahteve za letalsko osebje
Del ARO	Priloga II k Uredbi (EU) št. 965/2012 – Zahteve za organe v zvezi z zračnimi operacijami
Del ART	Priloga 2 k Uredbi (EU) št. 452/2014 – Zahteve za organe v zvezi z izdajo dovoljenj operatorjem iz tretjih držav
Del ASM	Priloga X k Uredbi (EU) 2017/373 – Posebne zahteve za upravljavce zračnega prostora
Del ATFM	Priloga IX k Uredbi (EU) 2017/373 – Posebne zahteve za upravljavce pretoka zračnega prometa
Del ATM/ANS.AR	Priloga II k Uredbi (EU) 2017/373 – Zahteve za pristojne organe – nadzor storitev in drugih funkcij omrežja za ATM
Del ATM/ANS.OR	Priloga III k Uredbi (EU) 2017/373 – Skupne zahteve za izvajalce

	storitev
Del ATS	Priloga IV k Uredbi (EU) 2017/373 – Posebne zahteve za izvajalce služb zračnega prometa
Del BFCL	Priloga III k Uredbi (EU) 2018/395 – Zahteve za licenciranje letalske posadke balona
Del BOP	Priloga II k Uredbi (EU) 2018/395 – Letalske operacije balona
Del CAMO	Priloga Vc k Uredbi (EU) št. 1321/2014 – Organizacije za vodenje stalne plovnosti
Del CNS	Priloga VIII k Uredbi (EU) 2017/373 – Posebne zahteve za izvajalce komunikacijskih, navigacijskih ali nadzornih služb
Del DAT	Priloga VII k Uredbi (EU) 2017/373 – Posebne zahteve za izvajalce podatkovnih storitev
Del DEF	Priloga I k Uredbi (EU) 2018/395 – Opredelitve pojmov (baloni) Priloga I k Uredbi (EU) 2018/1976 – Opredelitve pojmov (jadralna letala)
Del FCL	Priloga I k Uredbi (EU) št. 1178/2011 – Izdaja licenc letalskim posadkam
Del FPD	Priloga XI k Uredbi (EU) 2017/373 – Posebne zahteve za upravljavce pretoka zračnega prometa
Del M	Priloga I k Uredbi (EU) št. 1321/2014 – Zahteve za stalno plovnost
Del MED	Priloga IV k Uredbi (EU) št. 1178/2011 – Zahteve za zdravniška spričevala pilotov, zdravstveno sposobnost kabinskega osebja, certifikacijo zdravnikov letalske medicine ter kvalifikacije zdravnikov splošne medicine in zdravnikov medicine dela
Del MET	Priloga V k Uredbi (EU) 2017/373 – Posebne zahteve za izvajalce meteoroloških služb
Del ML	Priloga Vb k Uredbi (EU) št. 1321/2014 – Zahteve za „lahko“ stalno plovnost
Del NCC	Priloga VI k Uredbi (EU) št. 965/2012 – Nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon
Del NCO	Priloga VII k Uredbi (EU) št. 965/2012 – Nekomercialne operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon
Del NM	Priloga XII k Uredbi (EU) 2017/373 – Posebne zahteve za upravljavca omrežja

Del ORA	Priloga VII k Uredbi (EU) št. 1178/2011 – Zahteve za organizacije za letalsko osebje
Del ORO	Priloga III k Uredbi (EU) št. 965/2012 – Zahteve za organe v zvezi z zračnimi operacijami
Del PERS	Priloga XIII k Uredbi (EU) 2017/373 – Zahteve za izvajalce storitev usposabljanja osebja in ocenjevanja usposobljenosti
Del SAO	Priloga II k Uredbi (EU) 2018/1976 – Letalske operacije z jadralnim letalom
Del SFCL	Priloga III k Uredbi (EU) 2018/1976 – Zahteve za licenciranje letalske posadke jadralnega letala
Del SPA	Priloga V k Uredbi (EU) št. 965/2012 – Posebne odobritve
Del SPO	Priloga VIII k Uredbi (EU) št. 965/2012 – Specializirane operacije
Del T	Priloga Va k Uredbi (EU) št. 1321/2014 – Stalna plovnost zrakoplovov, registriranih v tretji državi, ki jih upravljajo operatorji iz EU ali operatorji s sedežem v EU
Del TCO	Priloga 1 k Uredbi (EU) št. 452/2014 – Operatorji iz tretjih držav
PCG	skupina za programsko usklajevanje (ICAO)
R&I	raziskave in inovacije
REACH	registracija, evalvacija, avtorizacija in omejevanje kemikalij
RES	raziskovalna naloga (evropski načrt za varnost v letalstvu)
RMT	naloga oblikovanja predpisov (evropski načrt za varnost v letalstvu)
RSOO	regionalna organizacija za nadzor varnosti
SAB	svetovalni organ deležnikov
SAFA	presoja varnosti tujih zrakoplovov
SARP	standardi in priporočene prakse (ICAO)
SERA	standardizirana evropska pravila letenja – Uredba (EU) št. 923/2012
SES	enotno evropsko nebo
SESAR	raziskave o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba

SIA	organ za preiskave v zvezi z varnostjo
SIB	bilten varnostnih informacij
SMS	sistem upravljanja varnosti
SPAS	državni načrt za varnost v letalstvu
SPI	kazalnik varnostne uspešnosti
SPN	mreža za spodbujanje varnosti
SPT	naloga spodbujanja varnosti (evropski načrt za varnost v letalstvu)
SRIS	informacijski sistem za varnostna priporočila
SRM	upravljanje varnostnega tveganja
SSP	državni varnostni program
SSPIA	ocena izvajanja državnega varnostnega programa
SYS 2.0	inšpekcijski pregledi standardiziranja na področju „f sistemskih dejavnikov, ki omogočajo upravljanje varnosti“ (SYS). 2.0 se nanaša na fazo II, pri čemer je področje prvega inšpekcijskega pregleda razširjeno na oceno uspešnega izvajanja državnega varnostnega programa in državni načrt za varnost v letalstvu
TCO	operator iz tretje države
TeB	tehnični organ (podorgan svetovalnega organa držav članic)
TeC	tehnični odbor (podorgan svetovalnega organa deležnikov)
PDEU	Pogodba o delovanju Evropske unije
UAS	sistem brezpilotnega zrakoplova
USOAP	program univerzalne presoje nadzora varnosti (ICAO)
USSP	izvajalec služb U-space