

Novosti s področja letalske zakonodaje

Agencija za civilno letalstvo

Aleksander ČIČEROV

Letalstvo in z njim povezano zakonsko urejanje sta zelo hitro se spreminjajoči področji človeškega delovanja in snovanja. Tokrat bomo govorili o spremembi slovenske letalske zakonodaje, ki je posledica kritik in pripomb slovenske pozitivne zakonodaje, ki jih je na pristojne organe v Sloveniji naslovila Evropska komisija. Ker se bliža novo šolsko leto, je prav, da so s temi spremembami seznanjeni tudi piloti – bodoči poveljniki letal, ki se v tretjem letniku VSŠ na Fakulteti za strojništvo Univerze v Ljubljani seznanjajo z letalskimi predmeti in še posebej z mednarodnim letalskim pravom in predpisi.

■ Pregled in kritike Evropske komisije

Evropska komisija je pri izvajanju pooblastil ugotovila pomembna neskladja slovenske veljavne letalske zakonodaje s predpisi Evropske skupnosti glede proizvodnje, stalne plovnosti in vzdrževanja zrakoplovov ter posledično varnosti in pravnega delovanja skupnega trga. Na sestanku s predstavniki Evropske komisije se je Slovenija zavezala, da bo do oktobra 2010 odpravila ugotovljena neskladja, še posebej glede organizacije nadzornega organa in ustrezno izobraženega osebja, v vmesnem času pa bo izboljšala nadzor z obstoječim osebjem in dodatno zaposlenimi in nadaljevala z odpravo drugih ugotovljenih tudi tehničnih neskladnosti. Vendar brez spremembe veljavnega Zakona o letalstvu ni

mogoče zagotoviti delovanja države in s tem preprečiti težko popravljivih posledic. Če Slovenija ne bo sprejela zahtev Evropske komisije in odpravila ugotovljenih neskladij, bo Evropska komisija sprožila ustrezen postopek, to pa v praksi pomeni uporabo zaščitnega postopka. O tem bo tudi uradno obvestila vse države članice EU, v državah članicah EU bo prenehalo veljati medsebojno priznavanje certifikatov, ki jih izdaja Ministrstvo za promet. Letala in helikopterji v slovenskem registru bi ostali na tleh, ker ne bi bili plovni. Veljavni predpisi še vedno določajo, da je nadzorni organ Ministrstvo za promet, naloge pa izvaja Direktorat za civilno letalstvo.

S pravnega stališča to pomeni, da prenehajo veljati izdana dovoljenja vseh proizvodnih organizacij, spričevala o plovnosti zrakoplovov, dovoljenja organizacije za upravljanje stalne plovnosti, dovoljenja vzdrževalnih organizacij, dovoljenja organizacij za usposabljanje in licence za vzdrževanje zrakoplovov. To tudi pomeni, da letalska uprava Republi-

ke Slovenije ne deluje na predpisan način oziroma da Republika Slovenija ni vzpostavila predpisane oblasti za ta letalska področja.

■ Bistvo sprememb

Zadrega je nedvomno velika, saj mora Republika Slovenija kot članica Mednarodne organizacije civilnega letalstva (v nadaljevanju ICAO) uveljaviti in uveljavljati zahteve, ki izhajajo iz 37. in 38. člena Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljevanju Čikaška konvencija). To v praksi pomeni, da mora Republika Slovenija uveljaviti mednarodne standarde in priporočene prakse, ki so v aneksih od 1 do 18 k Čikaški konvenciji.¹

Mednarodne standarde in priporočeno prakso ureja VI. poglavje Čikaške konvencije. Tako 37. člen, ki se nanaša na sprejemanje mednarodnih standardov in postopkov, določa:

»Vsaka država pogodbenica se obvezuje, da bo sodelovala pri tem, da se

Mag. Aleksander Čičerov, univ. dipl. pravnik, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za strojništvo

doseže najvišja možna stopnja enotnih predpisov, standardov, postopkov in organizacije, ki se nanašajo na zrakoplove, osebje, zračne poti in pomožne službe na vseh področjih, na katerih bo tako poenotenje poenostavilo in izboljšalo zračno plovbo.

S tem ciljem bo Mednarodna organizacija civilnega letalstva sprejela in od časa do časa spreminjala mednarodne standarde, priporočeno prakso in postopke, ki se nanašajo na :

- a) komunikacijske sisteme in naprave za zračno plovbo, vključno z zemeljskimi oznakami;
- b) značilnosti letališč in pristajalnih površin;
- c) pravila letenja in postopke kontrole letenja;
- d) izdajo dovoljenj operativnemu in vzdrževalnemu osebju;
- e) plovnost zrakoplovov;
- f) registracijo in oznako zrakoplovov;
- g) zbiranje in izmenjavo meteoroloških informacij;
- h) potne knjige;
- i) zrakoplovne zemljevide in letalske navigacijske karte;
- j) carinske in vseljeniške postopke;
- k) zrakoplove v nevarnosti in preiskovanje nesreč;

kot tudi vse druge zadeve, ki se občasno pojavijo in se nanašajo na varnost, rednost in učinkovitost zračne plovbe.«

Države članice ICAO lahko odstopajo od mednarodnih standardov in postopkov. Zato 38. člen Čikaške konvencije določa:

»Vsaka država, ki ne more v celoti spoštovati mednarodnih standardov in postopkov ali ne more popolnoma uskladiti svojih predpisov ali postopkov z mednarodnimi standardi, potem ko so le-ti spremenjeni, ali ki meni, da mora sprejeti predpise in postopke, ki se v nekaterih pogledih razlikujejo od tistih, ki so predpisani v mednarodnih standardih, mora ICAO nemudoma obvestiti o razlikah med svojo prakso in tisto, določeno z mednarodnim standardom. V primeru sprememb mednarodnih standardov bo vsaka država, ki ne uvaža ustreznih sprememb v svojih predpisih in po-



Uspešnost Agencije bo omogočila tudi letenje Adrii Airways

stopkih, o tem v šestdesetih dneh od sprejema spremembe mednarodnega standarda obvestila Svet ali objavila, kakšne ukrepe namerava sprejeti. V vsakem takem primeru bo Svet takoj obvestil vse druge države o razlikah med mednarodnim standardom in ustrezno prakso v tej državi.«

Čikaška konvencija sicer dovoljuje odstopanja od standardov in postopkov, vendar se mora država pri tem ravnati po za to določenih postopkih (obveščanje o razlikah). Republika Slovenija po mišljenju Ministrstva za promet večinoma zagotavlja izvajanje mednarodnih standardov in priporočenih praks, v celoti pa ne izvaja ustreznega nadzora. Razlog je v tem, da ni vzpostavila ustreznega nadzora, ker za to nima primerne organizacije in postopkov. Implementacijo mednarodnih standardov in priporočene prakse nadzoruje ICAO s pomočjo Programa univerzalnega revizijskega nadzora varnosti (ang. USOAP). Slovenija je dvakrat (2000 in 2002) doživela revizijski pregled, vendar pomanjkljivosti niso bile odpravljene. Ponoven pregled je bil opravljen junija 2010. Če Slovenija ne odpravi neskladij, bo uvrščena na seznam (ICAO) držav, za katere obstaja pomembna zaskrbljenost za varnost, kar z drugimi besedami pomeni, da v njej ni zagotovljena varnost zračnega prometa.

■ Razlogi za spremembe

Osnovni razlog za spremembe je v tem, da mora Republika Slovenija

z zakonom vzpostaviti predpisani nadzor na področju letalske varnosti v skladu s predpisi, ki veljajo v njej, predpisi EU in zahtevami, ki izhajajo iz Čikaške konvencije. Veljavni zakon tega ne zagotavlja, predpisani nadzor pa bo zagotovil, da bodo države članice EU priznavale listine, ki jih izdaja pristojni organ v Sloveniji. To bi bilo mogoče doseči s spremembo veljavnega zakona z ustanovitvijo posebne javne agencije, ki bi vzpostavila in ohranjala visoko stopnjo varnosti civilnega letalstva v Republiki Sloveniji.

Državni zbor Republike Slovenije je 15. julija 2010 sprejel ukaz o razglasitvi Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o letalstvu.²

Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o civilnem letalstvu (v nadaljevanju Zlet-C) ima 55 členov. Veljati je začel petnajst dni po objavi v Uradnem listu RS, torej 14. avgusta 2010. Ker je agencija za civilno letalstvo *novum* (novost) v primerjavi z veljavnim zakonom, je moral predlagatelj sprememb in dopolnitev veljavnega zakona ustrezno dograditi in spremeniti veljavne določbe zakona.

Agencija za civilno letalstvo (v nadaljevanju Agencija) je pravna oseba javnega prava, ki je letalski upravni in nadzorni organ s področja letalskih predpisov in pravnih aktov s področja varnosti in varovanja v civilnem letalstvu, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji.³ Agencija se

ustanovi in opravlja naloge v skladu s tem zakonom in predpisi o javnih agencijah, če z letalskimi predpisi, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji, ni določeno drugače.⁴ Agencija ima svoje uradno ime, ki se glasi: Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije. Skrajšano ime je Agencija za civilno letalstvo / Civil Aviation Agency (CAA). Agencijo je ustanovila Republika Slovenija.

Agencija ima dva organa, in sicer Svet agencije in direktorja. Pri tem je najvažnejše, da mora biti delovanje Agencije neodvisno od fizičnih in pravnih oseb, ki opravljajo dejavnosti v letalstvu ali se nanje kako drugače nanašajo letalski predpisi in do njih nepristransko.⁵

V 179. i členu so naštet naloge, ki jih opravlja Agencija. Po sklopih bi te naloge lahko razdelili v naslednje skupine:

- strokovne naloge (na primer: spremljanje stanja razvoja in varnosti civilnega letalstva v Republiki Sloveniji in v mednarodnem okviru),
- odločanje v upravnih zadevah iz njene pristojnosti,
- regulativne naloge (na primer: izdaja plovno-tehničnih zahtev),
- nadzorne in prekrškovne naloge (na primer: izvajanje nadzora nad izvajanjem letalskih predpisov na področjih iz svoje pristojnosti).

Delo Agencije je javno, nadzor na njenim delom opravlja Ministrstvo za promet. Agencija se delno financira iz državnega proračuna, sicer pa s svojimi viri prihodkov.

Posebnosti v izvajanju del in nalog Agencije so stalni nadzor in zahteve glede nadzornega osebja. Stalni nadzor predstavljajo naloge, ki jih je potrebno izvajati zaradi preverjanja, če se v obdobju veljavnosti izpolnjujejo vsi pogoji, pod katerimi je bil določen certifikat s strani Agencije izdan; isto velja tudi za sprejetje in nadzor zaščitnih ukrepov. Nadzorno osebje – letalski nadzorniki in nadzorniki (izvajanja letalskih predpisov) – mora biti enako usposobljeno za opravljanje nalog v letalstvu kot tisto osebje, ki ga nadzorno osebje nadzoruje. To

pomeni, da lahko letalske operacije nadzoruje le letalski nadzornik z licenco prometnega pilota, stalno plovnost, npr., pa letalski nadzornik z najmanj petimi leti delovnih izkušenj s predpisano licenco osebja, pristojnega za nadzor stalne plovnosti. Podobne zahteve veljajo tudi za druga področja nadzora.

Agencija prične z delom pet mesecev po uveljavitvi zakona, tj. v prvi polovici januarja 2011. V Agenciji bo skupno zaposlenih 69 letalskih nadzornikov, nadzornikov, podpornega osebja in drugih javnih uslužbencev. Z Ministrstva za promet naj bi jih prezaupali 32, medtem ko naj bi 37 uslužbencev dodatno zaposlili. Naj na koncu omenimo še pogoje zaposlovanja letalskih nadzornikov v tej novi Agenciji. Določa jih 50. člen zakona:

»Oseba, ki ima na dan uveljavitve tega zakona višješolsko izobrazbo, pridobljeno pred uvedbo visokošolskega strokovnega izobraževanja leta 1996 oziroma univerzitetnega študija po letu 1998, in:

- licenco prometnega pilota letala (ATPL(A)) z ustreznimi delovnimi izkušnjami na področju, ki ga nadzira, ali licenco prometnega pilota helikopterja (ATPL(H)) z ustreznimi delovnimi izkušnjami na področju, ki ga nadzira, oziroma najmanj licenco poklicnega pilota letala (CPL(A)) z ustreznimi delovnimi izkušnjami na področju, ki ga nadzira, ali licenco poklicnega pilota helikopterja (CPL(H)) z ustreznimi delovnimi izkušnjami na področju, ki ga nadzira,
- ali licenco kontrolorja zračnega prometa z ratingom nadzora priletne kontrole ali ratingom nadzorne območne kontrole z ustreznimi delovnimi izkušnjami na področju, ki ga nadzira, oziroma licenco za vzdrževanje zrakoplova kategorije B z ustreznimi delovnimi izkušnjami na področju, ki ga nadzira, ali licenco za vzdrževanje zrakoplova kategorije C z ustreznimi delovnimi izkušnjami na področju, ki ga nadzira, izpolnjuje pogoje za zasedbo delovnega mesta v Agenciji.

Ustanovitev Agencije bo povzročila tudi spremembo del in nalog ter pristojnosti Letalske inšpekcije, saj bo del pristojnosti letalskega inšpektorja prenesen na letalskega nadzornika.

Zaključek

Vsekakor je Agencija novost v našem letalskem pravnem sistemu. Čez pet mesecev bomo videli, ali je učinkovita. Nekaj pa je povsem gotovo. Če smo se do sedaj še nekako skrili za besedno prepričevanje o skladnosti slovenske letalske zakonodaje s svetovno (ICAO) in evropsko (EU), temu sedaj ni več tako. Pokazati je potrebno dejansko in pravno usklajenost.

Viri

- [1] Čikaška konvencija.
- [2] Zakon o letalstvu (Uradni list RS, št. 113/06 – uradno prečiščeno besedilo, 33/09 in 109/09 – ZZNSZP-B).
- [3] Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 62/10).

Opombe

¹ 37. člen ureja sprejem mednarodnih standardov in postopkov, 38. člen pa določa odstopanja od mednarodnih standardov in postopkov. O aneksih glej več v knjigi A. Čičerov, Mednarodno letalsko pravo, Uradni list RS 2009, str. 220 in naprej.

² Glej Uradni list RS, št. 62/10. V Ur. l. RS, št. 81/2010, je objavljen čistopis Zakona o letalstvu in sklep o ustanovitvi Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije.

³ Prav tam, člen 179 d, prvi odstavek.

⁴ Prav tam, člen 179 d, drugi odstavek.

⁵ Prav tam, člen 179 h, prvi odstavek.



REVUIA ZA FLUIDNO TEHNIKO, AVTOMATIZACIJO IN MEHATRONIKO

telefon: + (0) 1 4771-704
 telefaks: + (0) 1 4771-761
<http://www.fs.uni-lj.si/ventil/>
 e-mail: ventil@fs.uni-lj.si