

INTERVJU Z ROKOM MAROLTOM, DIREKTORJEM JAVNE AGENCIJE ZA CIVILNO LETALSTVO REPUBLIKE SLOVENIJE (CAA)

Aleksander Čičerov

Letalstvo je zahtevna tehnična disciplina. Če samo pomislimo na pilotiranje sodobnih letal in na vse tisto, kar je povezano s tem, da letala varno letijo, da so pravočasna, vse pa mora potekati v skladu s pravili Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO) in nacionalnimi letalskim predpisi, lahko našo ugotovitev samo potrdimo. Zato smo k intervjuju povabili direktorja CAA g. Roka Marolta, ki nam bo predstavil svoj poklic, delovanje in pomen CAA, ki jo vodi.

Ventil: G. Marolt, najprej bi radi spoznali vašo kariero izkaznico. Predstavite nam, prosim, vašo kariero pot, ki vas je pripeljala na mesto direktorja CAA. Kako in zakaj vas je »potegnilo« letalstvo?

Rok Marolt: Leta 1987 sem v Adrii Airways (AA) začel delati kot študent – voznik kombija letalskih posadk. Že takrat sem spoznal, kaj pomeni organizacija in izvedba tako zahtevnih tehnoloških procesov, kot je delovanje letalske družbe. Leta 1990 sem se redno zaposlil pri AA kot dispečer v Operativnem centru Prometnega sektorja. V kasnejših letih sem napredoval do vodje Operativnega centra, pomočnika direktorja Letalskega sektorja in leta 2012 zasedel mesto direktorja sektorja operative. Iz AA sem odšel leta 2013, ko sem v zasebnem podjetju prevzel vodenje projekta za izvedbo šolanja posadk vladnega letala Falcon 2000EX in izdelavo vseh operativnih priročnikov. Projekt je bil uspešno zaključen leta 2015. Še isto leto sem zasedel tudi mesto direktorja CAA, kjer sem še danes.

Ventil: Kakšne so naloge in pristojnosti CAA, ki jo vodite?

Rok Marolt: CAA je letalski strokovni, regulativni, nadzorni in prekrškovni organ Republike Slovenije na področju letalskih predpisov in pravnih aktov, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na naslednjih področjih:

- ▶ varnost letenja in komercialnih letalskih operacij, letališč in upravljanja zračnega prometa,
- ▶ varnost v zvezi z drugimi letalskimi dejavnostmi, osebjem in napravami, ki se uporabljajo v civilnem letalstvu,
- ▶ operativne licence,
- ▶ druge naloge nadzora varnosti, določene z izvedbenimi predpisi Evropske unije, Vlade RS, ministra, pristojnega za promet, razen nadzora nad izvajanjem letalskih predpisov in prekrškovnih postopkov, ki jih organi Evropske unije izvajajo neposredno.

Ključne naloge CAA so:

- ▶ vodenje in odločanje v upravnih postopkih (izdaja spričeval letalskih prevoznikov, operativnih licenc, certifikacija aerodromov, certifikacija izvajalcev ATM/ANS, certificiranje centrov letalske medicine in zdravnikov letalske medicine, certificiranje organizacij za usposabljanje letalskega osebja, licenciranje letalskega osebja, certifikacija organizacij in oseb, ki se ukvarjajo z gradnjo, proizvodnjo, kontinuirano plovnostjo in z vzdrževanjem zrakoplovov itd.),
- ▶ izvajanje stalnega nadzora,
- ▶ nadzor nad izvajanjem predpisov,
- ▶ vodenje in odločanje v prekrškovnih postopkih,
- ▶ vodenje registra zrakoplovov,
- ▶ vodenje registra letalskega in drugega strokovnega osebja,
- ▶ vodenje vpisnika letališč in vzletišč,
- ▶ vodenje evidence vzletnih točk in pristajalnih mest,
- ▶ izvajanje nadzora varnosti operatorjev in zrakoplovov drugih držav, ki pristajajo na letališčih v Sloveniji (RAMP),
- ▶ izdaja operativno-tehničnih zahtev,
- ▶ izdaja direktiv o varnosti,
- ▶ izdaja dovoljenj za gibanje in zadrževanje na javnih letališčih,
- ▶ izdaja certifikacijskih specifikacij,
- ▶ usklajevanje akcij iskanja in reševanja za civilno



Rok Marolt, direktor Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije (CAA) pred vladnim Falconom

letalstvo,

- ▶ analiziranje poročil o dogodkih v civilnem letalstvu,
- ▶ reševanje pravic potnikov.

Ventil: *Kako vidite naloge CAA v bližnji prihodnosti še posebej, če bo novi Zakon o letalstvu sprejet?*

Rok Marolt: Na CAA si prizadevamo, da je letvica nivoja letalske varnosti postavljena zelo visoko. Pri svojem delu smo zavezani dosledno spoštovati evropsko in nacionalno letalsko zakonodajo in obenem tudi slediti mednarodnim standardom in priporočenim praksam.

Veljavni Zakon o letalstvu velja že precej dolgo (glej Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16 in 47/19). Potreben je temeljite prenove in posodobitve. Na CAA se zadnji dve leti skupaj z Ministrstvom za infrastrukturo intenzivno trudimo pripraviti nov Zakon o letalstvu, ki bo sodoben in bo omogočal letalskim deležnikom v RS kakor tudi CAA strokovno in učinkovito delo. Novi zakon je skoraj pripravljen in pričakujem, da bo v kratkem na voljo zainteresirani javnosti za podajanje pripomb in predlogov.

Ventil: *»Preživeli« ste združevanje republiških agencij pod okrilje dveh novih agencij. Na kaj ste se opirali, ko ste takemu predlogu nasprotovali?*

Rok Marolt: V skladu z mednarodnimi predpisi je potrebno zagotoviti učinkovit nadzorni organ v obliki nacionalnega pristojnega letalskega organa. Z vzpostavitvijo nove agencije bi se pod vprašanj postavila zahteva mednarodnega letalskega prava glede samostojnosti nacionalnega letalskega organa – novi agenciji bi se sicer zagotovila samostojnost v razmerju do ostalih državnih organov, problem pa je, da se letalskemu organu, ki bi bil po novi ureditvi del »mega« agencije znotraj nove agencije, ne bi zagotovila samostojnost (tako glede virov financiranja, kadrov in podobno). S tem bi se vrnil v leto 2010, ko je Republiki Sloveniji grozil ukrep Evropske komisije –predsodni postopek pred sodiščem EU proti RS.

CAA mora biti neodvisna in samostojna. Osnovna letalska uredba EU, ki ureja letalstvo, določa, da države članice EU zagotovijo, da njihovi pristojni nacionalni organi neodvisno sprejemajo strokovne odločitve o certificiranju, nadzoru in izvrševanju ter svoje naloge opravljajo nepristransko in transparentno, da so ustrezno organizirani in upravljani ter imajo ustrezne kadre. Evropska agencija za letalsko varnost (EASA) neposredno nadzira slovensko CAA pri sprejemanju strokovnih odločitev in izvajanju nadzora za zagotavljanje letalske varnosti. Odločitve, povezane z letalsko varnostjo, morajo

biti sprejete hitro in strokovno, kar bi bilo v »mega« agenciji nemogoče, saj bi letalski del take agencije postal neoperativen. Letalstvo pa mora biti sinonim za operativnost.

Evropska in svetovna zakonodaja zahtevata, da so nadzorniki in letalski nadzorniki pri svojem delu in odločitvah samostojni. Imeti morajo pooblastila za odločanje in vodenje postopkov.

Ventil: *Bili ste del AA. Kaj je za vas osebno pomenil stečaj AA in kaj to pomeni za CAA?*

Rok Marolt: Kot je že uvodoma zapisano, sem velik del svoje poklicne kariere preživel v AA. Skupaj s študentskim delom se je nabralo kar celih 26 let.

Dogajanja v AA sem ves čas pozorno spremljal. Kot nekdanji zaposleni delavec AA in tudi v vlogi direktorja CAA sem občutil veliko razočaranje ob propadu tako renomiranega in tradicionalnega letalskega prevoznika s svojo bogato letalsko zgodovino. Z vidika CAA prizemljitev nacionalnega prevoznika pomeni veliko izgubo po strokovni plati. Pri certifikaciji in nadzoru za naše razmere sorazmerno velikega letalskega prevoznika so letalski nadzorniki pridobili veliko znanja, izkušenj in kompetenc, ki jih uporabljamo pri svojem delu tudi pri drugih letalskih prevoznikih, ki za svoje delo uporabljajo certifikate slovenske CAA. Z izgubo AA smo izgubili tudi del slovenske zračne suverenosti (op. A. Č.).

Ventil: *Kakšna je verjetnost, da bo Slovenija dobila novega nacionalnega letalskega prevoznika?*

Rok Marolt: Bojim se, da je možnost zelo majhna. Časi v povezavi z epidemijo in nezmožnostjo prostih potovanj ljudi še poslabšujejo možnost delovanja letalskih prevoznikov. Za ustanovitev in zagon novega nacionalnega letalskega prevoznika so potrebna velika finančna sredstva. Verjetno bi bila v RS edina realna možnost, da se za to odloči država. Zaenkrat pa nimam informacij, da se pripravlja kakšen tak projekt.

Ventil: *Kaj se je dogajalo v delovanju CAA v času COVID-19?*

Rok Marolt: Epidemija je od nas v zadnjem letu in pol zahtevala, da smo svoje delo prilagodili novo nastali situaciji. Ves ta čas je CAA delovala in svojim uporabnikom nudila vse storitve, ki so v njeni pristojnosti. Veliko je bilo dela od doma. Vse mednarodne aktivnosti pa se izvajajo po video povezavah.

V času epidemije smo zagotavljali, da so se vsi postopki izvajali tekoče in da ni prihajalo do zamud pri izdaji licenc ali certifikatov. Nadzor smo opravljali pretežno po video sistemih in s tem zagotavljali enak nivo letalske varnosti tudi v času spremenjenih razmer.

Ventil: *S svojim delovanjem je CAA prisotna v delu mednarodnih letalskih organizacij. Kje vse in kakšne so odgovornosti CAA do teh organizacij?*

Rok Marolt: Republika Slovenija je 12. junija 1992 postala polnopravna članica ICAO. Članstvo v ICAO pomeni zavezo, da se vsaka posamezna članica obveže, da bo implementirala vso zakonodajo, s katero ICAO ureja civilno letalstvo v svojih članicah. Trenutno je v ICAO 193 držav članic.

Kot članica EU smo tudi del t. i. okolja EASA. Evropska agencija za letalsko varnost (EASA) s standardizacijskimi inšpekcijami nadzoruje, kako posamezna država spoštuje evropske letalske uredbe in jih uporablja v praksi. RS je tudi članica Eurocontrola in ECAC.

Ventil: *Mednarodno letalsko pravo zaenkrat še ne določa višine zračnega prostora nad članicami ICAO. Velja samo pravilo, da so države članice popolno in izključno suverene v zračnem prostoru nad svojimi ozemlji. Glede na vse številnejše vesoljske aktivnosti posameznih držav se vedno bolj izpostavlja želja po določitvi meje med zračnim in vesoljskim pravom. Kaj mislite o tem?*

Rok Marolt: Kot že sami ugotavljate, mednarodno letalsko pravo, med drugim tudi Čikaška konvencija, državam zagotavlja ohranitev popolne in izključne suverenosti v zračnem prostoru nad njihovim ozemljem. Prizadevanja za raziskovanje in doseganje dogovora o opredelitvi zgornje meje zračnega prostora segajo v zgodnje dni letalskih poletov in se nadaljujejo v enaindvajsetem stoletju. Slovenija zgornje meje zračnega prostora še ni določila. S predlogom novega Zakona o letalstvu pa pripravljavec želi urediti tudi to vprašanje. Za CAA je pomembno, da naša pristojnost seže do tam, do koder so lahko aktivni letalski subjekti oziroma do koder se lahko zagotavljajo storitve. Nedvomno pa je vprašanje razmejitve pomembno za zagotovitev enakega dostopa do vesolja, odgovornosti za vesoljske aktivnosti.

Ventil: *Ali bi lahko brezpilotne zrakoplove uvrstili med orožje v smislu 3. bis člena Čikaške konvencije?*

Rok Marolt: Brezpilotni zrakoplovi so v zadnjem času aktualna tema na mednarodnem kakor tudi na domačem parketu. Z začetkom letošnjega leta sta v EU začeli veljati dve uredbi, ki urejata delovanje brezpilotnih zrakoplovov. Uredbi veljata v RS in se od 1. 1. 2021 tudi izvajata. V dosedanjih razpravah v povezavi z brezpilotnimi zrakoplovi je bila v ospredju predvsem njihova varna uporaba v naseljih oz. nad naselji, souporaba kontroliranega zračnega prostora in posegi v zasebnost. Potrebno se je zavedati, da lahko brezpilotni zrakoplovi predstavljajo tudi grožnjo in zlorabo njihovega delovanja v kriminalne in teroristične namene. Hkrati z razvojem brezpilotnih zrakoplovov se razvijajo tudi

zaščitni sistemi, ki onemogočajo njihovo delovanje na določenem geografskem področju.

Ventil: *Kako bi po vašem mnenju lahko izboljšali zaupanje ljudi v varnost civilnega letalstva, še posebej glede na najnovejše dogodke (prisilni pristaneek Rynaira, COVID-19, ugrabitve letal, sestrelitve letal in podobno)? Kaj bi morala storiti ICAO, Ministrstvo za infrastrukturo?*

Rok Marolt: Uporaba letal je po vseh statistikah najbolj varen prevoz ljudi in blaga. Zaupanje ljudi v letalstvo se je gradilo več desetletij in le s stalnim strokovnim nadzorom in z izobraževanjem vseh deležnikov je mogoče ohraniti zaupanje potencialnih potnikov.

V RS sta za letalsko varnost pristojna predvsem CAA in Ministrstvo za infrastrukturo. V zadnjih letih CAA dobro sodeluje z Ministrstvom in moje mnenje je, da je Slovenija z vidika letalske varnosti varna in zaupanja vredna država.

Ventil: *Kakšna je prihodnost električnih letal?*

Rok Marolt: Tudi v času epidemije, ko se je število letov globalno zmanjšalo za več kot 50 %, je potreben temeljit razmislek o tem, kako v bodoče zmanjšati ogljični odtis v letalstvu. Ponujata se dve možnosti: elektrika in vodik. Električni zrakoplovi se bodo verjetno uporabljali za krajše razdalje, medtem ko naj bi v naslednjih 15 letih obstoječa letala zamenjala letala na vodik. Prehod na alternativne vire goriva bo povezan z velikimi stroški in obstaja strah, da bi to lahko pomenilo propad manjših letalskih družb.

Vseeno ostanimo optimisti!

Ventil: *V imenu uredništva VENTIL se vam zahvaljujem za zanimivo in poučno »letenje« in vam pri vašem delu želim veliko uspeha in zadovoljstva. Naj bo letenje še naprej varno in brez dogodkov, ki bi ogrozili varnost civilnega letalstva tako nacionalnega kot tudi mednarodnega.*

Mag. Aleksander Čičerov,
Uredništvo revije Ventil, UL, FS



Mednarodna konferenca

Fluidna tehnika/Fluid Power 2021

Maribor, 16. in 17. september 2021

Mednarodna konferenca Fluidna tehnika 2021, osrednji bienalni dogodek branže, bo potekala v Mariboru 16. in 17. septembra 2021 v IZUM-u – Institutu informacijskih znanosti.

V letošnjih prispevkih se bomo posvetili sledečim aktualnim tematikam:

- kam gre razvoj na področju hidravlike in pnevmatike? – digitalizacija ...,
- razvoj komponent – metode in pristopi snovanja, materiali, učinkovitost in integracija »pameti« ...,
- vloga računalnikov in programske opreme na področju fluidne tehnike – realistične simulacije ...,
- koncepti vodenja in nadzora naprav – novi pristopi ter koristi in možnosti za uporabnika ...,
- posebne rešitve s področja hidravlike in pnevmatike – energija po potrebi, sinhrono gibanje ...,
- novosti na področju hidravličnih tekočin – nove tekočine, novi pristopi in oprema pri vzdrževanju ...,
- ...

Vabimo vas, da se udeležite tega osrednjega dogodka branže!

Vse informacije o dogajanju na konferenci najdete na spletni strani konference:

<http://ft.fs.um.si>

