

UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Urša Lampe

**Ukrepi Evropske unije na področju zagotavljanja  
varnosti v civilnem letalstvu**

Diplomsko delo

Ljubljana, 2013

UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Urša Lampe

Mentor: izr. prof. dr. Damjan Lajh

**Ukrepi Evropske unije na področju zagotavljanja  
varnosti v civilnem letalstvu**

Diplomsko delo

Ljubljana, 2013

***Exegi monumentum aere perennius.***

*Zahvaljujem se mentorju, izr. prof. dr. Damjanu Lajhu, za napotke in strokovno pomoč.  
Neizmerna zahvala gre mojim staršem, ki so mi omogočili študij, ter partnerju in prijateljem, ki  
so mi stali ob strani.*

## **Ukrepi Evropske unije na področju zagotavljanja varnosti v civilnem letalstvu**

V diplomskem delu se avtorica osredotoči na ukrepe Evropske unije na področju zagotavljanja varnosti v civilnem letalstvu. Ti predstavljajo neko kompleksno skladno celoto pravil oziroma minimalnih standardov, ki veljajo za celotno ozemlje EU. Diplomsko delo je razdeljeno na dva ključna dela. V prvem delu je predstavljena evropska prometna politika in njena teoretična umestitev, koncept evropeizacije kot mehanizem evropske integracije in institucionalno prilagajanje, v drugem delu pa podrobno spoznamo ukrepe in organizacije, ki prispevajo k razvoju teh ukrepov. EU s svojimi predpisi spreminja nacionalne strukture in unificira evropsko zakonodajo, kar omogoča razbremenitev birokracije in enostaven nadzor. Mednarodna harmonizacija politik in nadzor s področja zagotavljanja varnosti v civilnem letalstvu predstavljata dvig standardov na enotno stopnjo, to pa je pripeljalo do večje varnosti. Poenotili so se tudi predpisi za izobraževanje oziroma pridobivanje licenc, certifikatov in kvalifikacij. Civilno letalstvo je varnost sicer razdelilo na dve komponenti, varnost in varovanje, ter vsako od njiju razvija v sodelovanju z evropskimi institucijami in z organizacijami oziroma agencijami, ustanovljenimi za ta namen. Avtorica opredeli tako ukrepe na področju varnosti kot tudi ukrepe na področju varovanja.

**Ključne besede:** oblikovanje skupnih evropskih politik, evropeizacija, prometna politika Evropske unije, civilno letalstvo, varnost in varovanje.

## **The European Union's action in the field of assuring safety in civil aviation**

In the thesis the authoress focuses on measures of the European Union in the field of assuring safety in civil aviation. They represent a sort of complex coherent harmonious whole of rules or minimum standards applicable to the entire territory of the EU. The thesis is divided into two key parts. The first part presents the European transport policy and its theoretical placement, the concept of the Europeanization as a mechanism of European integration and institutional adaptation, and in the second part, we get to know in detail the measures and organisations that contribute to the development of these measures. The EU with its own rules changes the national structure and unifies the European legislation, which allows the bureaucracy some relief and enables easy control. International harmonisation of policies and supervision in the field of assuring safety in civil aviation represent uplift of standards at a single rate level, and this has led to greater safety. Also the regulations on education or the acquisition of licences, certificates and qualifications has unified. Civil aviation otherwise divided safety into two components, safety and security, and develops each of them in cooperation with the European institutions and organizations or agencies established for this purpose. The authoress identifies the measures in the field of safety as well as measures in the area of security.

**Key words:** forming common European policies, Europeanization, European Union transport policy, civil aviation, safety and security.

## KAZALO

<b>1 UVOD .....</b>	<b>9</b>
1.1 Opredelitev problema .....	9
1.2 Metode in tehnike raziskovanja.....	11
1.3 Struktura diplomskega dela .....	12
<b>2 EVROPSKA PROMETNA POLITIKA .....</b>	<b>13</b>
2.1 Enotno evropsko nebo .....	14
2.2 Navigacijske službe zračnega prometa.....	16
2.3 Galileo in SESAR.....	16
2.4 Tehnični predpisi in upravni postopek na področju varnosti v civilnem letalstvu .....	17
2.5 Varnost zrakoplovov tretjih držav .....	18
2.6 Licenciranje kontrolorjev zračnega prometa EU.....	18
2.7 Ravnanje v primeru nesreč .....	18
2.8 Enotno evropsko nebo II .....	19
2.9 Seznam prepovedanih letalskih prevoznikov .....	19
<b>3 PROCES EVROPEIZACIJE IN INSTITUCIONALNO PRILAGAJANJE .....</b>	<b>20</b>
3.1 Mehanizmi evropeizacije .....	21
<b>4 KLJUČNE ORGANIZACIJE ZA VARNO EVROPSKO NEBO.....</b>	<b>23</b>
4.1 ICAO (International Civil Aviation Organization), Mednarodna organizacija civilnega letalstva.....	23
4.2 EASA (European aviation safety agency), Evropska agencija za varnost v letalstvu.....	23
4.3 Eurocontrol (The European Organisation for the safety of Air Navigation), Evropska organizacija za varnost zračnega prometa.....	24
4.4 ECAC (European Civil Aviation Conference), Evropska konferenca civilnega letalstva.....	25
4.5 JAA TO (Joint Aviation Authorities Training Organisation), Združeni letalski organi.....	26
<b>5 VARNOST IN VAROVANJE V CIVILNEM LETALSTVU .....</b>	<b>30</b>
5.1 Pregled izbranih podatkov o varnosti v civilnem letalstvu .....	38
<b>6 ZAKLJUČEK .....</b>	<b>43</b>
<b>7 LITERATURA.....</b>	<b>46</b>
<b>PRILOGE .....</b>	<b>51</b>

PRILOGA A: Slana, Jožef. 2013. Intervju z avtorico. Ljubljana, 13. september.....	51
PRILOGA B: Gabrovec, Barbara. 2013. Intervju z avtorico. Brnik, 26. september. ....	59
PRILOGA C: Occurrence Categories (EASA, Annual safety review 2012).....	64

## KAZALO SLIK

Slika 2.1: Funkcionalni bloki zračnega prostora.....	15
Slika 4.1: Članstvo v organizacijah.....	28
Slika 4.2: Sodelovanje za EU pomembnih organizacij v civilnem letalstvu.....	29
Slika 5.1: Temelji evropske varnostne politike v letalstvu.....	33
Slika 5.2: Stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami na 10 milijonov letov po regijah sveta (2000–2010, redni potniški in tovorni promet) .....	39
Slika 5.3: Stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami na 10 milijonov letov po regijah sveta (2003–2012 redni potniški in tovorni promet) .....	40
Slika 5.4: Število in delež nesreč s smrtnimi žrtvami, 1993–2012 po vsem svetu .....	40
Slika 5.5: Število nesreč s smrtnimi žrtvami v državah članicah EASA in tretjih državah .....	41
Slika 5.6: Število nesreč s smrtnimi žrtvami in brez smrtnih žrtev v državah članicah EASA po kategorijah, 2003–2012 .....	42

## SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC

ACI EUROPE	Airports council international Europe; sl. Mednarodno združenje letališč
ATM	Air traffic management; sl. upravljanje zračnega prometa
BDP	bruto domači proizvod
CAA RS	Civil aviation agency RS; sl. Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije
EASA	European aviation safety agency; sl. Evropska agencija za varnost v letalstvu
ECAC	European civil aviation conference; sl. Evropska konferenca civilnega letalstva
EK	Evropska komisija
EP	Evropski parlament
ES	Evropska skupnost
EU	Evropska unija
Eurocontrol	The European organisation for safety of air navigation; sl. Evropska organizacija za varnost zračnega prometa
EUROSTAT	Statistical office of the European communities; sl. Evropski statistični urad
EU-OPS	European Union requirement on commercial air transportation; sl. Evropski letalski predpisi
FAA	Federal aviation agency; sl. Zvezna uprava za letalstvo
IATA	International air transport association; sl. Mednarodno združenje letalskih prevoznikov
ICAO	International civil aviation organization; sl. Mednarodna organizacija za civilno letalstvo
JAA TO	Joint aviation authorities training organization; sl. Združeni letalski organi
JAR-OPS	Joint aviation requirement on commercial air transportation: sl.

	Združeni letalski predpisi
MZIP	Ministrstvo za infrastrukturo in prostor
RS	Republika Slovenija
SAFA	Safety assessment of foreign aircraft; sl. Varnost zrakoplovov tretjih držav
SAGAS	The stakeholders advisory group on aviation security; sl. Svetovalna skupina nosilcev interesov za varnost v letalstvu
SARPS	Standards and recommended practices; sl. Standardi in priporočene prakse



# 1 UVOD

## 1.1 Opredelitev problema

Kadar na splošno govorimo o letalstvu, opredeljujemo mnogo področij. Ne gre samo za promet letal, temveč tudi promet balonov, zmajev, padalcev oziroma kakršno koli letalsko aktivnost, ki ni vojaška. Področje je torej izjemno široko in raziskovanje tega bi bilo obsežno in dolgotrajno. V diplomskem delu se bom omejila le na področje komercialnega letalstva oziroma prevoze potnikov in tovora, ki jih ponujajo letalske družbe.

Letalski promet oziroma letalski sektor je po svoji naravi globalen. Za obvladovanje tako kompleksnega sistema je potrebna kooperativnost in sistematičnost. Evropska unija (v nadaljevanju EU) si je ob upoštevanju že uveljavljenih splošnih globalnih pravil na področju civilnega letalstva zadala cilj vzpostaviti še svoj učinkovit sistem, ki zagotavlja in bo zagotavljal varno in nemoteno izvajanje letalskega prometa v EU.

EU kot nadnacionalna struktura *sui generis* izvršuje del oblasti, ki je prenesena z nacionalne ravni na nadnacionalno. Njeno delovanje se kaže tako v elementih intergovernmentalizma kot tudi supranacionalizma (Kajnič in Lajh 2009, 17). Intergovernmentalizem je oblika ureditve, v kateri države na področjih, ki so v njihovem skupnem interesu, sodelujejo druga z drugo. Gre za položaje in okoliščine, ki jih države sicer lahko nadzorujejo same. Supranacionalizem pa se prav tako razume kot oblika sodelovanja med državami, vendar te ne morejo obdržati popolnega nadzora nad razvojem sodelovanja. Države v tem primeru v temeljnih pogodbah pristanejo na politični proces in obvezo k izvajanju skupnih odločitev. Včasih tudi proti svoji volji in preferencam. Supranacionalizem torej po svoji naravi dopušča določeno izgubo suverenosti posameznih držav. EU v teh primerih deluje kot nekakšna kvazi federalna država (Kajnič in Lajh 2009, 17).

Oblikovanje politik na nadnacionalni, evropski ravni, poteka predvsem v smeri oblikovanja skupnih rešitev in harmonizacije politik. Evolucija, eksperimentiranje in napredek so skozi čas v

EU na področju oblikovanja skupnih politik pripeljali do razvoja različnih modelov oblikovanja politik. Izoblikovalo se je pet klasičnih modelov, ki omogočajo lažje usklajevanje kompleksne tvorbe držav članic. Ker se EU nenehno širi, postaja vse bolj zapletena, saj vsaka članica z vstopom prispeva k še večji heterogenosti (različna pravna zapuščina, običaji in socialno-ekonomski položaji) (Wallace in drugi 2005, 77–79).

Politike s področja prometa, kamor sodijo tudi letalske politike, se oblikujejo po tradicionalnem modelu skupnosti<sup>1</sup>. Definira ga predvsem močan vpliv Evropske komisije (v nadaljevanju EK) pri oblikovanju, posredovanju, izvajanju in vodenju. Pomembno vlogo pri strateških pogajanjih igra Svet EU, prisotno pa je tudi močno vključevanje interesnih skupin. Občasno oziroma po potrebi se vključi tudi Evropsko sodišče za okrepitev pravnega režima Evropske skupnosti (v nadaljevanju ES). Model predstavlja oblikovanje politik na nadnacionalni ravni. Gre za klasičen prenos moči odločanja z nacionalnega na nadnacionalni nivo odločanja. Upošteva se interes celotne ES in gradi mednarodno zaveznitvo (Wallace in drugi 2005, 80).

Strateško pomemben sektor, ki bistveno prispeva k celotnemu gospodarstvu, predstavlja prav letalska panoga. V EU zaposluje 5,1 milijona ljudi in prispeva 2,4 % k skupnemu evropskemu bruto družbenemu proizvodu (v nadaljevanju BDP). Evropska letališča so postala najbolj obremenjena letališča sveta. Vsako leto preko 440 evropskih letališč potuje 1,4 milijona potnikov, pričakovana pa je še 5 % letna rast. Tehnologija upravljanja zračnega prometa (ATM), ki se uporablja še danes, je bila razvita v 50. letih 20. stoletja. Zaradi enormne rasti prometa ni več učinkovita niti varna. EU, predvsem da bi zagotovila varen, reden in pretočen promet, razvija nove tehnologije in sisteme upravljanja (program SESAR, Galileo). EK v sodelovanju z Eurocontrol-om, EASO, 110. drugimi partnerji in 2000 strokovnjaki razvija tehnologije, programe in politike v smeri oblikovanja enotnega evropskega neba. V sklop tega sodijo enotni letalski predpisi, skupno upravljanje, izboljšanje prilagodljivosti, liberalizacija in sodelovanje s tretjimi državami (European Commission 2012).

V svojem diplomskem delu želim raziskati ukrepe, ki jih je EU sprejela z namenom zagotavljanja

---

<sup>1</sup> Klasični modeli oblikovanja skupnih politik po Wallaceu in drugih (2005, 80): tradicionalni model, alternativni model, distribucijski model, odprta metoda koordinacije in intenzivno medvladno odločanje.

varnosti v civilnem letalstvu. Članstvo v nadnacionalni organizaciji do neke mere zahteva spreminjanje, prilagajanje in modernizacijo. Nacionalne države z vstopom pristanejo na prilagoditve v organiziranosti in delovanju političnega sistema, kar je razumljeno kot evropeizacija (Fink Hafner in Lajh 2005, 24). Evropeizacija je sicer opredeljena na mnogo načinov. Eden izmed vidnejših pa je prav institucionalno prilagajanje. EU za doseg tega cilja uporablja različne mehanizme, ki jih bom v diplomskem delu opredelila. Rdečo nit oziroma analizo problema bosta v diplomskem delu vodili dve hipotezi:

*H1: Proces evropeizacije je privedel do institucionalnega prilagajanja oziroma je spremenil organizacijsko strukturo v civilnem letalstvu.*

Civilno letalstvo je eno izmed področij, ki močno privablja nezakonito vmešavanje. Temu navkljub si nacionalne države, prav tako pa tudi nadnacionalne organizacije to močno prizadevajo preprečiti. Mednarodna harmonizacija pomeni usklajevanje nekaterih minimalnih tehničnih standardov in nacionalnih zakonodaj. Predstavlja skladno celoto, enake minimalne obveznosti vsake države članice. S tem je zagotovljen preskok raznih ovir in medsebojno spoštovanje pravil o varnosti.

*H2: Evropeizacija je pripeljala do mednarodne harmonizacije javnih politik na področju civilnega letalstva in s tem zagotovila večjo varnost.*

## **1.2 Metode in tehnike raziskovanja**

V diplomskem delu so uporabljene naslednje metode strokovnega in znanstvenega raziskovanja:

- analiza primarnih virov oziroma formalnih in pravnih dokumentov, v prvi vrsti zakonodaje EU s področja civilnega letalstva. Pregled pravnih predpisov, direktiv oziroma zakonodaje je pripomogel k razumevanju institucionalnega prilagajanja ter prilagajanja in izvajanja javnih politik;
- analiza sekundarnih virov je prispevala predvsem k razumevanju teoretičnih izhodišč, pojmov oziroma konceptov. Temelj tega so znanstveni članki in monografske publikacije, ki omogočajo globlji vpogled v polje raziskovanja in razumevanje procesov;

- družboslovni intervju kot ena izmed primernejših metod je neposreden in posledično tudi globinski vir informacij. Pomembno je namreč dejstvo, da pridemo v stik z osebo, vpleteno v problematiko raziskovalnega področja. Intervjuji so prispevali predvsem k razumevanju organizacijske strukture oziroma k razumevanju koordinacije na nadnacionalnem nivoju.

### **1.3 Struktura diplomskega dela**

Diplomsko delo je razdeljeno na sedem poglavij. Prvo predstavlja opredelitev raziskovalnega področja s pripadajočima hipotezama, ki sta vodilo skozi celotno raziskovanje. Sledi opis uporabljenih metod in tehnik znanstvenega raziskovanja. Delo se nadaljuje s predstavitvijo evropske prometne politike in konceptom evropeizacije. Evropeizacija in njeni mehanizmi so služili kot teoretična podlaga za tretje in četrto poglavje, kjer so predstavljene ključne organizacije in ukrepi EU na področju zagotavljanja varnosti v civilnem letalstvu. Sledi še pregled izbranih podatkov, ki prikazujejo stanje varnosti v civilnem letalstvu, zaključek ter pregled uporabljene literature in virov. Na koncu so dodane priloge.

## 2 EVROPSKA PROMETNA POLITIKA

Promet je izredno pomemben za gospodarstva in družbo. Omogoča gospodarsko rast in ustvarja nova delovna mesta. To pa je razlog, da je zasnovan trajnostno (Evropska Komisija 2011). Evropska prometna politika je ena izmed prvih politik ES. Države članice so že v Rimskih pogodbah (1957) poudarile pomembnost sodelovanja in si zadale vzpostaviti skupni prometni trg. (Evropski parlament 2013a). Evropa dolgo ni bila zmožna uresničevati zastavljenih ciljev, ker Svet EU ni bil zmožen prevesti predlogov EK v dejanja (Kampoš Jerenec v Kajnč in Lajh 2009, 321). Leta 1985 je bila izdana Bela knjiga o oblikovanju notranjega trga s tremi pomembnimi smernicami: oblikovanje prostega trga, izgradnja infrastrukture in izboljšanje varnosti (Evropski parlament 2013a). S popravki političnih, institucionalnih in proračunskih temeljev prometne politike je Maastrichtska pogodba kasneje privedla do napredka. EK je napravila korak naprej z oblikovanjem oziroma zapisom dolgoročnih strateških političnih ukrepov EU na področju prometa v Beli knjigi o prihodnjem razvoju skupne prometne politike leta 1992. Leta 2001 je sledila nadgradnja in izdana je bila druga bela knjiga z naslovom Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitev. Knjiga navaja smernice in zakonodajne predloge EU za bolj uravnovešeno prometno politiko po posameznih področjih. Evropski pravni red tako ureja naslednja področja (Kampoš Jerenec v Kajnč in Lajh 2009, 321–322):

- oblikovanje prostega trga prometnih storitev,
- medsebojno priznavanje diplom, certifikatov in kvalifikacij,
- harmonizacija standardov,
- izboljšanje varnosti,
- oblikovanje enotnih konkurenčnih pogojev.

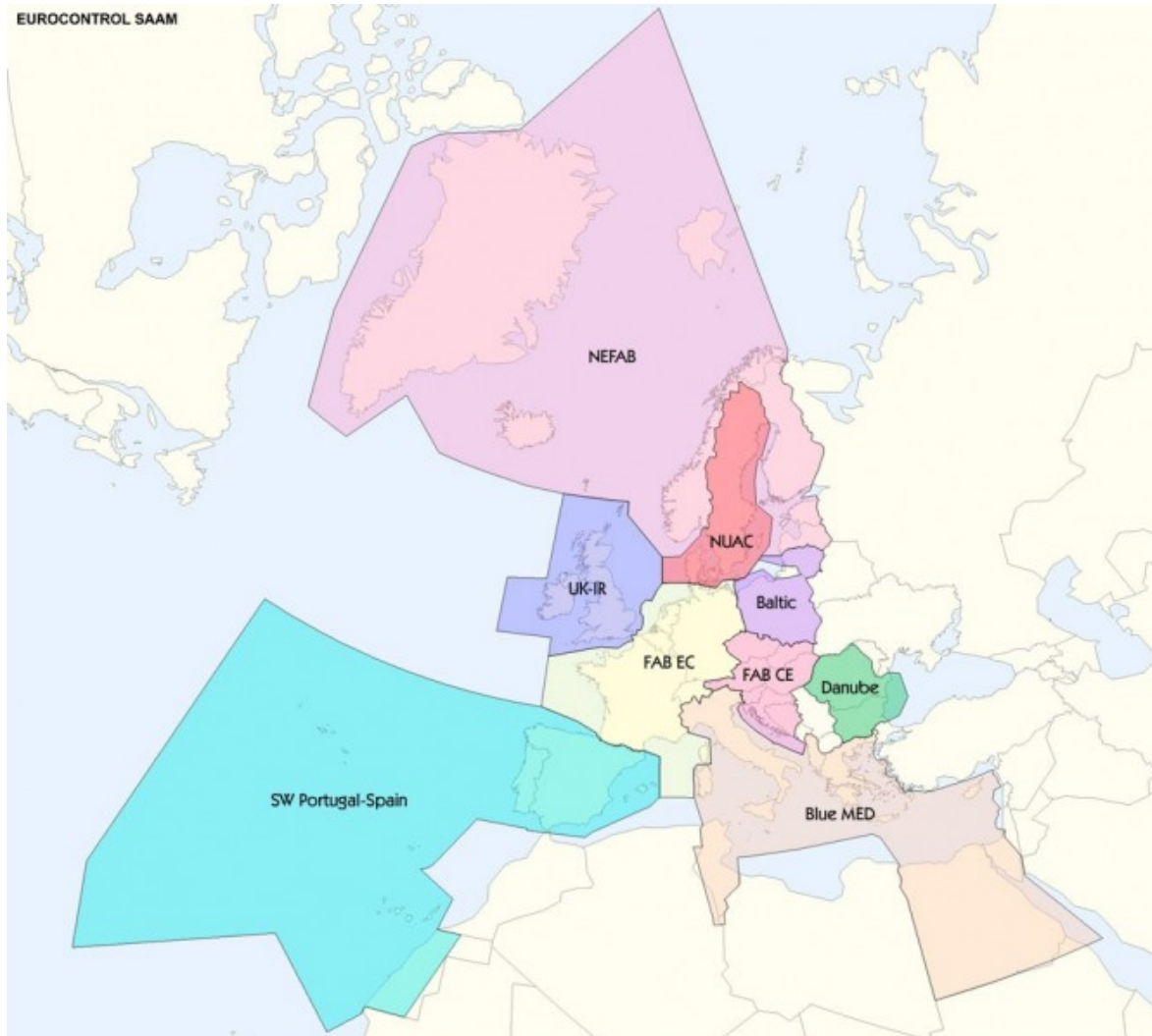
Za enega največjih dosežkov EU se šteje enotni oziroma notranji trg. Evropi je uspelo urediti prost pretok ljudi, blaga, storitev in denarja, ni pa ji uspelo združiti evropskega neba. Sprejela je sporazum o enotnem zračnem prostoru. Zračni promet je postal eden izmed najhitreje rastočih, prav tako tudi najvarnejši promet. To je EU dosegla z modernizacijo in prilagajanjem infrastrukture kot tudi z dogovarjanjem in usklajevanjem zakonskih ureditev v posameznih državah članicah (Evropska Komisija 2013a).

Pobud za ureditev zračnega prometa, predvsem pa varnosti v zračnem prevozu je bilo na ravni ES že mnogo. 13. decembra 1960 je pet evropskih držav podpisalo mednarodno konvencijo o varnosti zračne plovbe. Ta konvencija je bila spremenjena leta 1981, služila pa je tudi za podlago ustanovitve Evropske agencije za varnost zračnega prometa (Evropski parlament 2013a).

## **2.1 Enotno evropsko nebo**

Za eno najpomembnejših reform v politiki zračnega prometa velja načrt za oblikovanje enotnega evropskega neba. Oktobra 2001 je EK predložila načrt za njegovo oblikovanje, kasneje v zakonodajnem postopku pa sta se Svet EU in Evropski parlament (v nadaljevanju EP) dogovorila o tematskem svežnju. Zajema okvirno uredbo o splošnih ciljih ter tri podrobne uredbe o organiziranosti in uporabi evropskih sistemov varnosti zračne plovbe. Cilj uredb je bil oblikovati celotno evropsko nebo z enotnimi načeli in predpisi. Uredba (ES) št. 549/2004 EP in Sveta o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba govori predvsem o optimalni uporabi zračnega prostora, skupnem upravljanju, oblikovanju večjih in učinkovitejših funkcionalnih blokov (bloki zračnega prostora ne bodo več potekali po mejah držav) ter izboljšanju prilagodljivosti civilne in vojaške uporabe zračnega prostora (Evropski parlament 2013a). Enotno evropsko nebo sicer predstavlja prenos upravljanja zračnega prometa z nacionalne ravni na nadnacionalno. To je potrebno zaradi nastalih preteklih upravnih in tehničnih ovir zaradi različnih nacionalnih pristopov. Cilji EU, ki so gonilna sila celotnega projekta, so varnost, zmogljivost ter stroškovna in okoljska učinkovitost. Upravljalavec zračnega omrežja Eurocontrol na centralni ravni načrtuje letalske poti, usklajuje frekvence in prometne tokove. Učinkovitost oziroma splošni cilji bodo doseženi s pomočjo celostnega pristopa oziroma petih medsebojno povezanih stebrov. To so: regulativni okvir, varnostni steber, tehnološki prispevek, človeški dejavnik in optimizacija infrastrukture. Dodana vrednost pri uresničevanju tega projekta EU pa se kaže v mednarodnem sodelovanju, tudi s tretjimi državami in mednarodnimi organizacijami, ICAO in Eurocontrol. Sodelovanje in prisotnost predstavnikov EU v mednarodnih organizacijah zagotavlja celovito usklajenost med dejavnostmi organizacij (Evropska Komisija 2013a).

Slika 2.1: Funkcionalni bloki zračnega prostora



Vir: Eurocontrol (2013b).

Slika 2.1 prikazuje nove meje zračnega prostora, ki niso vezane na zračni prostor posameznih držav članic. Novo upravljanje evropskega zračnega prostora bo sedanji razdrobljeni zračni prostor združilo, posledica tega pa bodo optimalne zračne poti, ki bodo načrtovane za vsako letalo posebej in ne na osnovi značilnosti zračnega prostora. Optimalnost pri načrtovanju zračnih poti privede do zmanjšane porabe goriva in krajših zamud posameznih letov. Iz sedanjih 67 blokov zračnega prostora, ki temeljijo na nacionalnih mejah, se je oblikovalo le devet funkcionalnih blokov: NE-FAB (Estonija, Finska, Latvija, Norveška), Danska–Švedska (Danska, Švedska), BALTIC-FAB (Poljska, Litva), FAB-EC (Francija, Nemčija, Belgija, Nizozemska,

Luksemburg in Švica), FAB-CE (Češka, Slovaška, Avstrija, Madžarska, Hrvaška, Slovenija, Bosna in Hercegovina), DANUBE (Bolgarija, Romunija), BLUE-MED (Italija, Malta, Grčija, Ciper in Egipt, Tunizija, Albanija, Jordanija kot opazovalci ), UK-IR FAB (Združeno kraljestvo, Irska) in SW FAB (Portugalska, Španija) (Eurocontrol 2013b).

Funkcionalni bloki zračnega prostora so opredeljeni v zakonodajnem svežnju Enotno evropsko nebo. Projekt Enotno evropsko nebo z dolgoročnimi cilji predvideva povečanje varnosti s faktorjem deset, trojno povečanje kapacitet zmogljivosti, za polovico zmanjšane stroške in za 10 % zmanjšan vpliv na okolje, zato ga podpirajo vse nacionalne vlade, letalski prevozniki in ostali ključni igralci (Kearns 2013).

## **2.2 Navigacijske službe zračnega prometa**

Izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa ureja Uredba (ES) št. 550/2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa, ki omogoča uporabo skupnih standardov za navigacijske storitve zračnega prometa. Prav tako določa pravila za certificiranje izvajalcev navigacijskih služb. Uredba (ES) št. 551/2004 o zračnem prostoru določa skupne postopke za vzpostavitev, načrtovanje in upravljanje zračnega prometa. Pomembna je še Uredba (ES) št. 552/2004, ki govori o interoperabilnosti, ki ureja medopravilnost med različnimi sistemi evropskega omrežja za upravljanje zračnega prometa (Evropski parlament 2013a).

## **2.3 Galileo in SESAR**

Sistem Galileo predstavlja satelitski navigacijski sistem, SESAR pa tehnološko komponento enotnega evropskega neba, tehnologijo nove generacije evropskega upravljanja zračnega prometa. Prvič ju je leta 1999 predstavila EK, ki želi s tema programoma zagotoviti neodvisno tehnologijo, uvedena pa sta bila z Uredbo (ES) št. 876/2002 (Evropski parlament 2013a).

Program Galileo je izrednega pomena, saj predstavlja osnovno orodje za satelitsko določanje položaja, ki je odločilno za vse oblike prevoza. Do sedaj so imeli globalni satelitski navigacijski sistem na voljo Američani in Rusi (European GNSS Agency 2013). Satelitski navigacijski sistem



Galileo je izjemno natančen, odziven, redundanten in interoperabilen z GPS in Glonass navigacijskim sistemom (ZDA in Rusija). Uporabljal se bo tako za vodenje avtomobilov, vlakov kot tudi letal, predvsem pri pristajanju. Določal bo položaj, hitrost in čas. Sistem je sestavljen iz 27 operativnih in treh rezervnih satelitov, pozicioniranih na področju treh srednjemeljskih tirnic (ESA 2013). Izvajanje programa Galileo je predvideno po naslednjih fazah: opredelitvena faza (1999–2000), razvojna faza (2001–2005), uvajalna faza (2008–2013) in izvedbena faza (po 2014) (European GNSS Agency 2013).

Program SESAR bo Evropi zagotovil visoko učinkovito infrastrukturo za nadzor zračnega prometa. Posodobil bo več desetletij staro opremo in postopke. Predstavlja novo generacijo evropskega sistema upravljanja zračnega prometa. Šteje se za panevropski partnerski program, v katerega so prvič vključeni vsi letalski akterji, ter sistem, ki bo lahko zagotavljal varen in pretočen zračni promet po vsem svetu. Tudi program SESAR je načrtovan v več razvojnih fazah: opredelitvena faza (2005–2007), razvojna faza (2008–2013) in izvedbena faza (2014–2020) (SESAR Joint Undertaking 2013).

## **2.4 Tehnični predpisi in upravni postopek na področju varnosti v civilnem letalstvu**

Visoko raven varnosti v civilnem letalstvu predstavljajo prav usklajeni tehnični ter upravni predpisi in postopki. Prvotne, nezavezujoče skupne letalske predpise (JAR-OPS), ki jih je pripravila JAA, je nadomestila zavezujoča Uredba Sveta (EGS) št. 3922/91 iz leta 1991. Predpisi so tako postali del zakonodaje EU, imenovani EU-OPS. Uredbo sta sicer Svet in EP do danes večkrat revidirala (Evropski parlament 2013a). Omenjeni tehnični predpisi in upravni postopki so zelo podrobna pravila o uporabi in opredelitvi pojmov, certificiranju in nadzorovanju operaterjev, operativnih postopkih, operacijah v pogojih zmanjšane vidljivosti, zmogljivostih, masi in ravnotežju, instrumentih in opremi, komunikacijski in navigacijski opremi, vzdrževanju letal, letalskih posadkah, kabinskem osebju, priročnikih, dnevnikih in zapisih o letenju, omejitvi delovnega časa, zahtevanem počitku, zračnem prevozu nevarnega blaga, varnosti in varovanju (Komisija Evropskih Skupnosti 2008).

## **2.5 Varnost zrakoplovov tretjih držav**

Na letališčih znotraj Skupnosti se na podlagi Direktive 2004/36/ES od aprila 2004 lahko izvaja preverjanje varnostnih standardov zrakoplovov tretjih držav (program SAFA). Varnostni pregled je lahko izveden kljub neutemeljenemu sumu, pogosteje pa se pregleduje letalske prevoznike, ki v preteklosti niso izpolnjevali varnostnih zahtev. Če so pri pregledu ugotovljene pomanjkljivosti, se polet lahko tudi prepove. Država članica, ki te pomanjkljivosti s pregledom odkrije, mora za zagotovitev čim učinkovitejšega nadzora varnostnih standardov te informacije posredovati Komisiji in ostalim državam članicam (Evropski parlament 2013a).

## **2.6 Licenciranje kontrolorjev zračnega prometa EU**

Za pridobitev licence kontrolorja zračnega prometa so z Direktivo 2006/23/ES določeni skupni standardi. Direktiva usklajuje tudi predpise za usposabljanje in pogoje za pridobitev licence. To naj bi povečalo mobilnost kontrolorjev zračnega prometa znotraj Evropske unije (Evropski parlament 2013a).

## **2.7 Ravnanje v primeru nesreč**

V letalstvu informacije o nesrečah in incidentih pomenijo veliko. Preprečujejo ponovitev dogodkov, zato jih je treba primerno voditi in proučevati. Preiskovanje nesreč in incidentov na globalni ravni zapoveduje Čikaška konvencija, podrobne standarde za izvajanje preiskav opredeljuje Aneks 13. EU je skupna pravila za izvajanje preiskav nesreč in incidentov določila v Direktivi 94/56/ES (MZIP 2009), ki pristojnim organom zagotavlja ustrezen pravni okvir. Odgovornost letalskih prevoznikov v primeru nesreč ureja Varšavska konvencija. Ker velja samo za mednarodni promet, je Skupnost sprejela Uredbo št. 2027/97, ki velja tako za mednarodne kot tudi za notranje lete. Kasneje je bila uredba spremenjena z Uredbo št. 889/2002 tako, da je popolnoma skladna z Montrealsko konvencijo (ki govori o odgovornosti letalskih prevoznikov v primeru nesreč) (Evropski parlament 2013a).

## **2.8 Enotno evropsko nebo II**

Komisija je leta 2008 predložila novi sveženj o enotnem evropskem nebu. Predlaga nekaj dopolnitev, te pa so: doseči zavezujoče cilje zmogljivosti navigacijskih služb, upravljanje omrežja in izboljšanje zmogljivosti držav članic glede funkcionalnih blokov. Teži tudi k izvajanju druge faze programa SESAR in predlaga razširitev pristojnosti Evropske agencije za varnost v letalstvu na letališča, navigacijske službe in upravljanje zračnega prometa. Predlaga ustanovitev centra za spremljanje zmogljivosti letališč, obravnava nezadostno zmogljivost oziroma neprimerno infrastrukturo ter usklajevanje slotov oziroma letaliških časovnih rež (Evropski parlament 2013a).

## **2.9 Seznam prepovedanih letalskih prevoznikov**

»Črni seznam« oziroma »evropski letalski varnostni seznam« predstavlja enotni evropski seznam nevarnih letalskih družb. Vzpostavila sta ga Svet in EP z Uredbo št. 2111/2005, posodobljenega pa na tri mesece objavlja EK. Za letalske prevoznike, umeščene na omenjeni seznam, velja prepoved letenja ali druge omejitve delovanja znotraj EU. Izdelan je z namenom, da se zaščiti evropski zračni prostor in državljane, pa tudi kot signal državam in letalskim prevoznikom, da je za varnost treba skrbeti (Evropska komisija 2013b). Če pri inšpekcijskem pregledu ali s strani pristojnih organov pride do dokaza o varnostnih pomanjkljivostih neke letalske družbe, se ta umesti na seznam. Tako dobi prepoved za letenje na celotnem območju EU. Potniki, ki so že kupili vozovnico letalske družbe, ki se je kasneje uvrstila na črni seznam, so upravičeni do povračila stroškov ali enakovrednega potovanja z drugo letalsko družbo (Evropski parlament 2013a).

### 3 PROCES EVROPEIZACIJE IN INSTITUCIONALNO PRILAGAJANJE

Vsaka nacionalna država z vstopom v nadnacionalno strukturo pristane na prilagoditve v organiziranosti in delovanju političnega sistema. Članstvo v EU z ustavnopravnega vidika pravzaprav predstavlja prenos izvajanja dela suverenosti z države članice na nadnacionalno strukturo, v tem primeru na EU. Ta prenos pa ne more potekati drugače kot s prilagajanjem javnopolitičnih igralcev in procesov oblikovanja ter izvajanja skupnih evropskih politik (Fink Hafner in Lajh 2005, 24).

Evropeizacija je med akademiki razumljena in opredeljena na več načinov (Graziano in Vink 2007, 12). Pravzaprav nima nekega enotnega, stabilnega ali natančnega pomena. Praviloma se povezuje s pojmi, kot so inovacija, spreminjanje, modernizacija in prilagajanje (Fink Hafner in Lajh 2005, 19). Označuje predvsem evropsko integracijo (Gwiazda 2002, 5) in proces institucionalnega prilagajanja oziroma prilagajanja javnih politik in izvajanja le-teh (Lajh 2006, 38). Institucionalno prilagajanje je lahko precej kompleksno, zajema namreč spreminjanje postopkov in formalnih ustanov. Evropeizacija sproži pritisk po prilagoditvi, spreminjanje in prilagoditve pa so odvisne od stopnje pritiska (Fink Hafner in Lajh 2005, 24).

Evropeizacija in evropska integracija vplivata na notranjo politiko. Pritiski po prilagoditvah kot posledica evropeizacije privedejo do sprememb na nacionalni ravni. S tem se doseže skladnost med EU in nacionalno ravno. Pritiski po prilagoditvah lahko potekajo v obe smeri, torej od spodaj navzgor (angl. *bottom up*) ali od zgoraj navzdol (angl. *top down*). V tem diplomskem delu se bom osredotočila predvsem na pritiske od zgoraj navzdol. Strokovnjaki, ki izhajajo iz perspektive od zgoraj navzdol, koncept evropeizacije prepoznavajo na dva različna načina:

- »kot opis nastanka in razvoja različnih struktur upravljanja (političnih, pravnih in socialnih institucij), povezanih s političnim reševanjem problemov, ki oblikujejo interakcije med akterji in javnopolitičnimi omrežji, specializiranimi za oblikovanje avtoritativnih pravil« (Risse, Cowles in Caporaso v Börzel in Risse 2000, 3) in
- »kot inkrementalni proces preusmerjanja smeri in oblikovanja politik do mere, da postane politična in gospodarska dinamika ES del organizacijske logike nacionalnih politik« (Ladrech v Börzel in Risse 2000, 3).

Olsen (2002) evropeizacijo v nasprotju z drugimi avtorji definira precej natančno. Izraz sicer uporablja za opisovanje številnih pojavov in procesov sprememb. Avtor se predvsem ne sprašuje, kaj evropeizacija pomeni, ampak ali in kako je izraz lahko koristen za razumevanje dinamike razvijajočih se evropskih politik. To je razumevanje nastanka, razvoja in vpliva evropskega institucionalno vodenega sistema vladanja. Prvi korak k razumevanju evropeizacije je po Olsnu (2002) pravzaprav razumevanje različnih fenomenov, vezanih na ta pojav. Prepoznava pet možnih konceptov evropeizacije (Olsen 2002):

- sprememba zunanjih teritorialnih meja. To se nanaša na sistem vodenja na določenem teritoriju oziroma na stopnjo, na kateri postane Evropa enotni politični prostor, širitev EU z vstopanjem novih držav;
- razvoj institucij na evropski ravni;
- prodor nacionalnih in subnacionalnih sistemov upravljanja;
- širitev oblik političnega sistema preko evropskih meja;
- politični združevalni projekt.

### **3.1 Mehanizmi evropeizacije**

Posamezne države članice se spreminjajo glede na stopnjo evropskega prilagoditvenega pritiska. Spremeni se oblikovanje politik, prav tako se spremenijo in prilagodijo institucije. Knill in Lehmkuhl (1999, 2–3) pravita, da je mogoče zaznati različne evropeizacijske konstelacije z različnimi pripadajočimi mehanizmi. Razlikujeta med tremi idealni tipi oblikovanja evropskih politik:

- pozitivna integracija,
- negativna integracija in
- okvirna integracija (evropska platforma za prenos politik).

EU z apliciranjem svojim politik na nacionalne države sproža določene spremembe. To počne na tri načine. Prva, najbolj eksplicitna oblika poseganja v notranje zadeve se kaže s predpisovanjem konkretnih institucionalnih zahtev, ki jih morajo države članice upoštevati. EU je oblikovala nek institucionalni model, kateremu se morajo države članice oziroma njihove institucionalne strukture prilagoditi. V praksi to pomeni, da se svobodni preudarek oziroma institucionalna

diskrecijska pravica pri odločanju o konkretni zakonodaji omeji. Drugi, bolj impliciten mehanizem se kaže v spremembi nacionalnih priložnostnih struktur. Z vključitvijo novih institucij v nacionalni sistem se viri in moč prerazporedijo med vse vpletene akterje. To privede do sprememb v nacionalnih strukturah. Te spremembe pomenijo porušenje nacionalnega ravnovesja in hkrati postavljajo obstoječe institucije pred nove izzive. Zakonodaja EU posledično spremeni nacionalno. Namen tretjega mehanizma evropeizacije je posredno vplivanje na vrednote in pričakovanja nacionalnih akterjev, kar v praksi vodi v boljše odnose in sodelovanje oziroma ustrezne institucionalne prilagoditve. Pri prenašanju vsake od evropskih politik na nacionalno raven lahko opazimo uporabo vseh treh mehanizmov. Glede na področje urejanja politike prevladuje mehanizem, ki je bolj smotrni (Knill in Lehmkuhl 1999, 2–3).

V nadaljevanju sledi predstavitev organizacij in ukrepov na področju zagotavljanja varnosti v civilnem letalstvu, ki jih je zasnovala EU, specializiranih za oblikovanje verodostojnih pravil, ki so s pomočjo mehanizmov evropeizacije prodrli na nacionalno raven.

## **4 KLJUČNE ORGANIZACIJE ZA VARNO EVROPSKO NEBO**

Zaradi izjemno širokega polja, ki zahteva popolno zbranost in nadzor, se je v ES in kasneje EU ustanovilo nekaj ključnih organov za varno evropsko nebo. Ker je letalska panoga globalna in ker je mednarodno sodelovanje nujno in prispeva k večji varnosti, se ne morem omejiti le na evropske organizacije. Prav je, da omenim najpomembnejšo svetovno organizacijo.

### **4.1 ICAO (International Civil Aviation Organization), Mednarodna organizacija civilnega letalstva**

Že leta 1944 je Organizacija združenih narodov ustanovila specializirano agencijo, Mednarodno organizacijo civilnega letalstva, ICAO, ki naj bi spodbujala varen in reden razvoj mednarodnega civilnega letalstva po vsem svetu. ICAO je v letih svojega obstoja sprejela nekaj še danes mednarodno veljavnih in temeljnih konvencij o letalski varnosti in kaznivih dejanjih v civilnem letalstvu. Njen najvišji pravni akt je Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu oziroma Čikaška konvencija, ki jo je takrat podpisalo 52 držav. Čikaška konvencija predstavlja mednarodni pravni akt, namen in temelje ICAO, to je zagotoviti razvoj mednarodnega civilnega letalstva ter mednarodno poenotenje predpisov, standardov, postopkov in organizacij za civilno letalstvo v korist potnikov in letalske industrije (ICAO 2013a). Cilji ICAO so zagotoviti varen in pravilen razvoj mednarodnega civilnega letalstva, spodbujati razvoj zrakoplovov, letališč, navigacijskih naprav, infrastrukture, zagotoviti, da se pravice držav pogodbenic spoštujejo v celoti, zagotoviti učinkovitost in ekonomičnost, izključiti diskriminacijo, spodbujati varnost in splošen razvoj. ICAO sicer deluje po načelu mednarodnih standardov in priporočenih praks (SARPS – Standards and recommended practices). Minimalni standardi so obvezujoči, priporočene prakse pa le zaželeno (ICAO 2013b).

### **4.2 EASA (European aviation safety agency), Evropska agencija za varnost v letalstvu**

EASA, Evropska agencija za varnost v letalstvu, predstavlja eno izmed ključnih strategij za varnost v letalstvu. Delovati je začela leta 2003 na podlagi Uredbe EP in Sveta št. 1592/2002.

Njena naloga je promovirati najvišje standarde varnosti in varstva okolja v civilnem letalstvu. Dodeljene so ji bile posebne regulativne in izvedbene naloge. EASA je urejena z evropsko zakonodajo, predstavlja neodvisen organ, odgovorna pa je državam članicam in institucijam EU. Sedež ima v Kölnu v Nemčiji, zaposluje pa strokovnjake iz vseh držav članic. Prav tako tesno sodeluje s podobnimi organizacijami po vsem svetu. Med najpomembnejše sodi ICAO, Zvezna uprava za letalstvo (FAA) in letalski organi Kanade, Brazilije, Izraela, Kitajske in Rusije. Namen njihovega sodelovanja je usklajevanje standardov in praks na področju varnosti v letalstvu po vsem svetu (EASA 2013a). Med njene glavne naloge se šteje (EASA 2013a):

- oblikovanje skupnih varnostnih predpisov in ukrepov za proizvode, osebe in organizacije;
- oblikovanje zakonodaje na področju varnosti in strokovno svetovanje EK ter državam članicam;
- izvajanje inšpekcijskih pregledov in preizkusov za zagotavljanje skladnosti z zahtevami;
- zagotavljanje usposabljanja in standardiziranih programov;
- izdajanje potrdil o plovnosti;
- dajanje izvedenskih mnenj;
- zbiranje, analiziranje podatkov in izvajanje raziskav;
- podpora EK pri izvajanju zakonodajne dejavnosti;
- koordiniranje programa SAFA (Safety assessment of foreign aircraft) in
- obveščanje javnosti o ravni varnosti z objavo poročil za vsako leto posebej.

#### **4.3 Eurocontrol (The European Organisation for the safety of Air Navigation), Evropska organizacija za varnost zračnega prometa**

Eurocontrol je mednarodna organizacija, ustanovljena leta 1960. Danes šteje že 39 držav članic in EU (ki je protokol o pristopu EU k Eurocontrolu podpisala 8. oktobra 2001). Ustanovilo jo je šest držav z evropsko naravnostjo, in sicer Nemčija, Francija, Belgija, Združeno kraljestvo, Nizozemska in Luksemburg. Za lažje doseganje zastavljenih ciljev Eurocontrol tesno sodeluje z vsemi državami članicami, navigacijskimi službami, civilnimi in vojaškimi uporabniki zračnega prostora, letališči, letalsko in vesoljko industrijo, strokovnimi organizacijami, medvladnimi organizacijami in evropskimi institucijami (Eurocontrol 2013c). Poslanstvo Eurocontrola je predvsem podpora in usklajevanje držav članic, da bi dosegle varen, učinkovit in okolju prijazen



zračni promet v Evropi oziroma da bi zagotovili maksimalno uporabo zračnega prostora. Sodelovanje z vsemi partnerji naj bi obrodilo enotno evropsko nebo, ki bo prispevalo k še večji varnosti in pripomoglo pri soočanju izzivov v zmogljivosti in učinkovitosti letalstva (Eurocontrol 2013a). Eurocontrol je osredotočen predvsem na (Eurocontrol 2013a):

- SESAR in raziskave (izgradnja panevropske mreže za upravljanje zračnega prometa);
- enotno evropsko nebo (podpora pri oblikovanju pravil in predpisov za evropsko letalstvo);
- upravljanje omrežja (razvoj omrežja za evropsko upravljanje zračnega prometa);
- Maastrichtski nadzorni center (kontrola zračnega prometa);
- določanje in pobiranje pristojbin na zračnih poteh (zaračunavanje storitev v imenu držav članic);
- upravljanje z letalskimi informacijami (informacijski sistem, ki zagotavlja natančne, pravočasne in prilagojene letalske informacije, globalno in interoperabilno);
- vodenje in organizacija zračnega prostora (v sodelovanju z EK, državami članicami in letalsko skupnostjo razvija sistem za izboljšanje zračnih poti, za večjo optimalnost; koncept 2015);
- pretok zračnega prometa in upravljanje zmogljivosti (izboljšuje učinkovitost in varnost zračnega prometa);
- ATM usposabljanja (zagotavlja kakovostno izobraževanje različnih akterjev v letalski skupnosti);
- komunikacija, navigacija in nadzor;
- človeška zmogljivost pri upravljanju zračnega prometa (ATM);
- varnost;
- simulacije ter
- statistični podatki in napovedi.

#### **4.4 ECAC (European Civil Aviation Conference), Evropska konferenca civilnega letalstva**

ECAC je najstarejša in največja evropska organizacija civilnega letalstva. Deluje od leta 1955, in sicer kot medvladna organizacija, katere namen je usklajevanje politik in praks na področju civilnega letalstva. Ker je letalstvo samo po sebi globalno, se ECAC trudi tudi z usklajevanjem politik med državami članicami in drugimi. Dolgoletne izkušnje, znanje, panevropska razširjenost

in tesno sodelovanje z ICAO ji določa edinstven status ter ključno vlogo pri podpiranju držav članic pri vprašanjih, ki zadevajo evropski sektor civilnega letalstva zlasti na področju varnosti, varovanja, okolja, zračnega prostora in gospodarstva. Za optimalno učinkovitost je potrebno tesno sodelovanje z vsemi vpletenimi. ECAC zatorej aktivno sodeluje z drugimi ključnimi člani Evropske skupnosti civilnega letalstva. Sodelovanje poteka preko memorandumov, najpomembnejši akterji pa so EK, EASA, Eurocontrol, JAA TO, ICAO ter Evropski inštitut za varnost v letalstvu (ECAC 2013a). Prednostne naloge ECAC so predvsem pomoč državam članicam pri usklajevanju evropskih politik, umestitvi standardov ICAO ter ostalih pomembnih mednarodnih standardov. Pozitivni odnosi sodelovanja so se tekom časa razvili tudi z nacionalnimi in regionalnimi letalskimi organi. Služi tudi kot center strokovnega znanja za Evropo, saj skupaj z EK razvija in implementira tehnične specifikacije, skupne metode za testiranje varnostne opreme in ocenjuje uspešnost letalske varnosti v Evropi (ECAC 2013b).

Tragični dogodek 11. septembra 2001 je zaznamoval tudi ECAC. Organizacija je nemudoma pričela delati na področjih, kot so nadzor dostopa do pilotske kabine med letom, varnostno osebje, komunikacija zrak-zemlja. Delo je bilo opravljeno v tesnem sodelovanju z EK, ki je leta 2002 prvič izdala regulativo na področju varnosti oziroma varovanja. EK je kot referenčni dokument uporabila prav ECAC-ov dokument 30, del II (ECAC 2013b).

#### **4.5 JAA TO (Joint Aviation Authorities Training Organisation), Združeni letalski organi**

JAA TO je organizacija, ki jo je ustanovila Evropska konferenca civilnega letalstva. Zastopa regulativne organe civilnega letalstva v številnih evropskih državah, ki so se dogovorile za sodelovanje pri razvoju in izvajanju skupnih varnostnih standardov in postopkov. Ponuja vrhunsko usposabljanje na področju varnosti v letalstvu EU. Skrbno izbrani ugledni strokovnjaki z veliko izkušnjami na svojem področju, ki delujejo znotraj organizacije, izobražujejo tako pristojne letalske organe kot tudi osebje v industriji. Izobraževanja izvajajo po vsem svetu, tematike pa se dotikajo celotnega sklopa varnosti v letalstvu (JAA TO 2009). Organizacija sodeluje z vsemi pomembnimi strokovnjaki in drugimi organizacijami. Ni ne v podrejenem ne v nadrejenem položaju. Države članice niso zavezane k opravljanju izobraževanj pri njih, imajo pa ogromno prednost. Vse listine oziroma potrdila o opravljenih izobraževanjih prizna EU (Slana

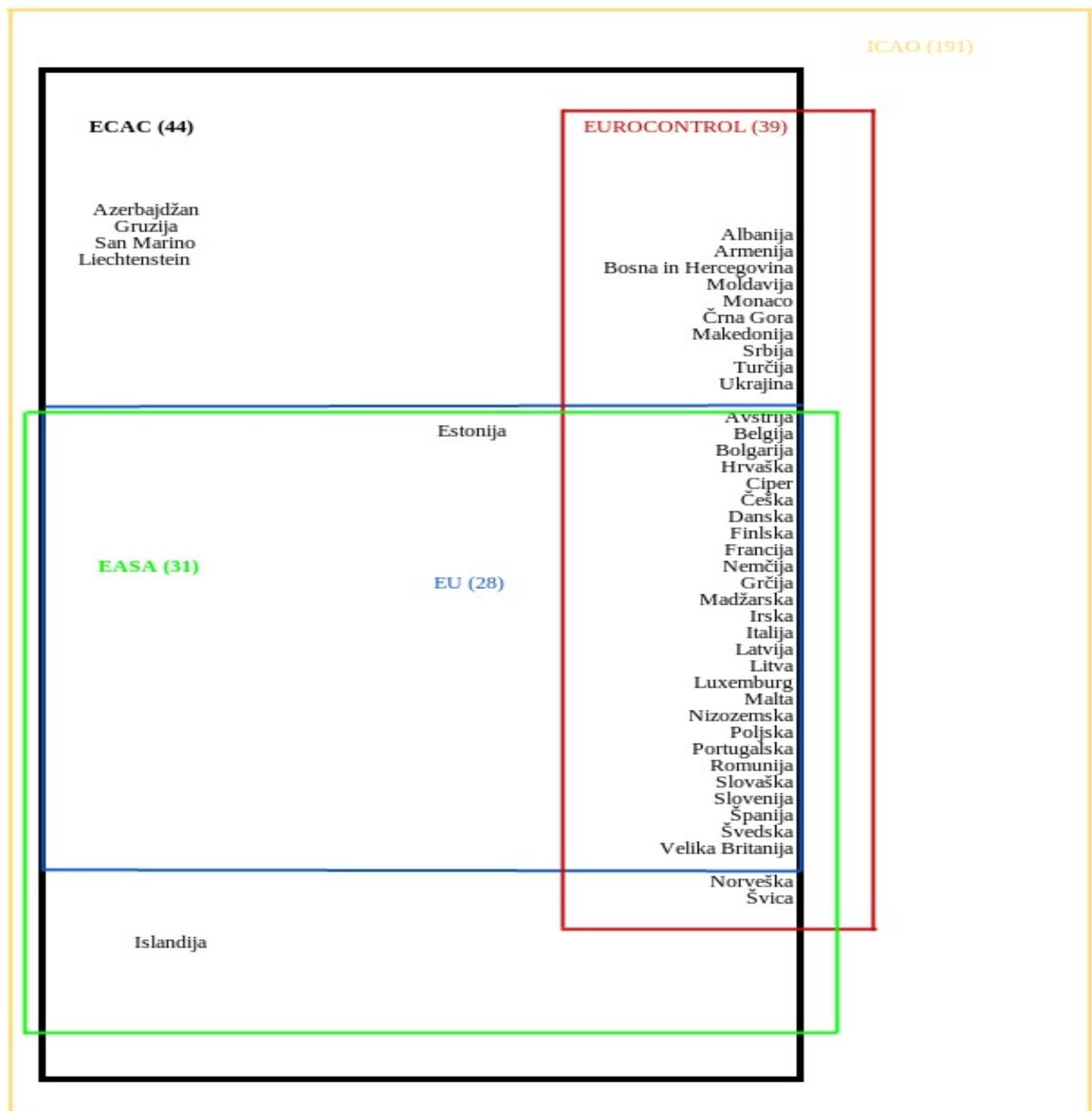
2013).

Poleg omenjenih organizacij, ki sem jih izbrala na podlagi pomembnosti za zagotavljanje varnosti v civilnem letalstvu na evropskem nivoju, obstaja še vrsta drugih, tako regionalnih, nacionalnih in nadnacionalnih organizacij. Vsaka od njih tako ali drugače prispeva k zagotavljanju varnosti. Sodeluje tudi mnogo interesnih skupin<sup>2</sup>, kot so Združenje pilotov, Združenje kabinskega osebja, Združenje kontrolorjev, IATA, ACI EUROPE, FAA in druge.

---

<sup>2</sup> Interesne skupine z uveljavljanjem svojih interesov predstavljajo nekakšno protiutež politiki.

Slika 4.1: Članstvo v organizacijah

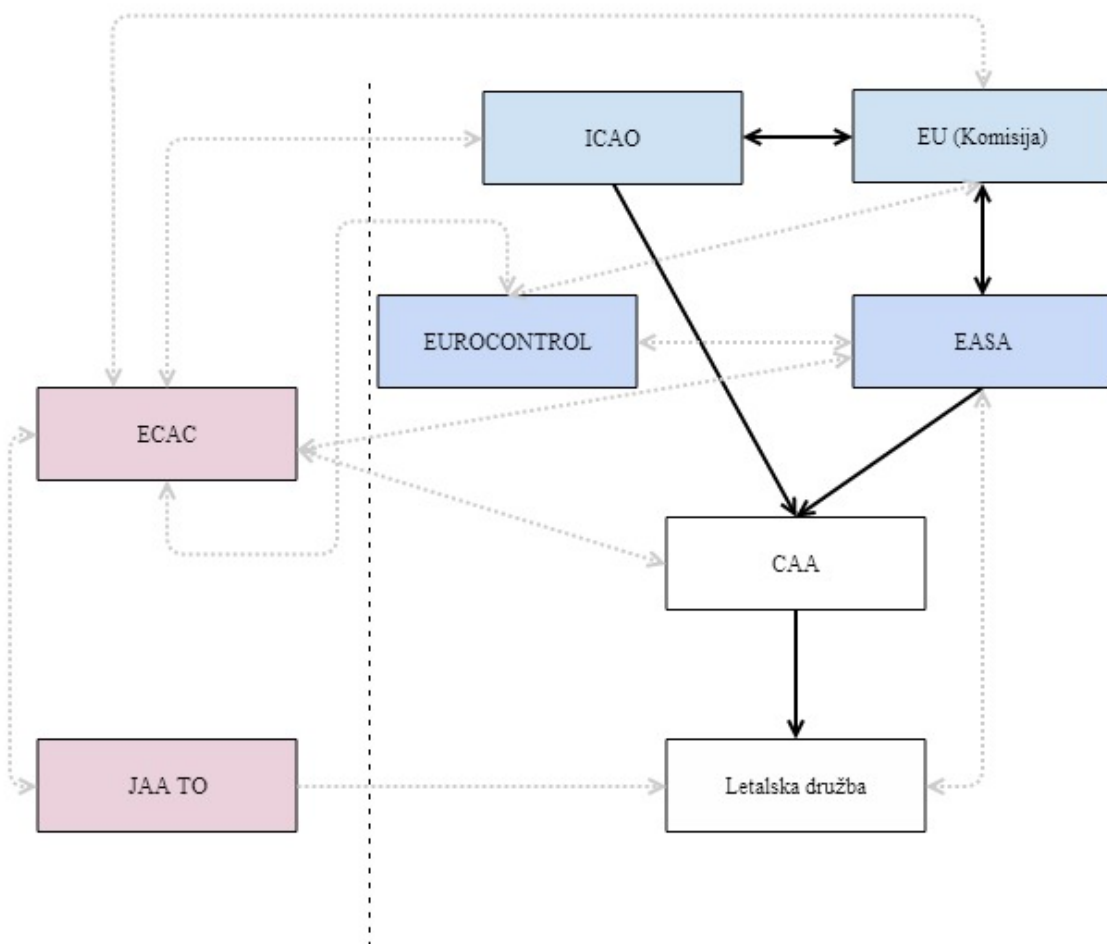


Vir: ECAC (2013b).

Slika 4.1 ponazarja vpliv in razširjenost posameznih organizacij. Standardi in priporočene prakse ICAO so praktično implementirane v vseh državah, sledi članstvo v ECAC in Eurocontrolu.

EASA pa pokriva države članice EU. Predpisi posameznih organizacij morajo tako do neke mere biti adekvatni, da jih je sploh mogoče upoštevati.

Slika 4.2: Sodelovanje za EU pomembnih organizacij v civilnem letalstvu



Vir: Lastna zasnova.

## 5 VARNOST IN VAROVANJE V CIVILNEM LETALSTVU

Varnost je v letalstvu razdeljena na dve komponenti. Prva predstavlja varnost (angl. *safety*) in druga varovanje (angl. *security*).

Varovanje pomeni zaščito pred dejanji nezakonitega vmešavanja v civilno letalstvo. Zaščititi je potrebno tako zrakoplove kot tudi posadke in potnike. Cilj varovanja je preprečiti vnos predmetov (različnega orožja in eksplozivov), ki lahko ogrožajo varnost na zrakoplovu (Evropski parlament 2013b). EU zagotavlja varovanje s predpisanimi minimalnimi standardi, katerim je zavezana vsaka članica. Preko svojih temu namenjenih institucij nadzira stanje, in če posamezna država članica teh standardov ne izpolnjuje, ukrepa (Gabrovec 2013). Skupna pravila, osnovni standardi na področju varovanja civilnega letalstva in mehanizmi za spremljanje skladnosti so opredeljeni v Uredbi (ES) št. 300/2008. Uredba je bila sprejeta zaradi tragičnega dogodka 11. septembra 2001 v Združenih državah, kjer je bilo letalo prvič uporabljeno kot orožje za množično uničenje.

Skupna pravila in standarde kot tudi mehanizme<sup>3</sup> za spremljanje skladnosti potrdira EP in Svet EU. Splošne ukrepe, ki dopolnjujejo uredbe sprejme EK z regulativnim postopkom s pregledom, podrobne ukrepe, potrebne za izvajanje skupnih standardov, pa z regulativnim postopkom (European Parliament 2013).

Skupna evropska politika temelji na zavezujočih skupnih standardih in načelih. Vsaka država članica je odgovorna za varovanje letov z njenega ozemlja (angl. *host state responsibility*), kar določa že ICAO (European Parliament 2013). Regulativni okvir EU ureja vse vidike varovanja v civilnem letalstvu, od infrastrukture do zrakoplova. Sem sodijo skupni osnovni standardi za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja na področju letališč, razmejenih območij na letališčih, zrakoplovov, potnikov in ročne prtljage, oddane prtljage, tovora in pošte, pošte in materiala letalskega prevoznika, zalog za oskrbo med letom, zalog za oskrbo na letališču, ukrepov varovanja med letom, zaposlovanje in usposabljanje osebja in varnostne

---

<sup>3</sup> Uredba (ES) št. 300/2008.

opreme. Določa tudi varnostne ukrepe med letom, dostop do pilotskih kabin in prevoz orožja (Evropski parlament 2013a).

Grožnje ali dejanja nezakonitega vmešavanja v civilno letalstvo se skozi čas spreminjajo in dobivajo nove razsežnosti, prav tako pa tudi varovanje v civilnem letalstvu, ki se bo še naprej odzivalo in prilagajalo okolju, v katerem deluje (Gabrovec 2013). Krovna Uredba (ES) št. 300/2008 je oblikovana tako, da spoštuje in upošteva oziroma ne posega v Prilogo 17 k Čikaški konvenciji, v Konvencijo o kaznivih dejanjih in nekaterih drugih dejanjih, storjenih na letalih (Tokio, 1963), v Konvencijo o zatiranju nezakonite ugrabitve zrakoplovov (Haag, 1970) in v Konvencijo o zatiranju nezakonitih dejanj zoper varnost civilnega letalstva (Montreal, 1971) (Evropski Parlament in Svet 2008a, čl. 7).

EU v svojih uredbah določa zgolj ukrepe skupnih minimalnih, osnovnih, sprejemljivih standardov za varnost, ki jim morajo države članice slediti. Vsaka država članica pa lahko na podlagi ocene tveganja uporablja ukrepe, ki so strožji od skupnih predpisanih, vendar mora o tem obvestiti EK (Evropski Parlament in Svet 2008a, čl. 10).

EU državam članicam za zagotavljanje varovanja nalaga naslednje obveznosti (European Parliament 2013):

- »/i/menovati en sam organ , ki je odgovoren za usklajevanje, spremljanje in izvajanje zakonodaje na področju varovanja civilnega letalstva;
- pripraviti in izvajati 'nacionalni program varovanja civilnega letalstva', ki natančno določa vloge in obveznosti vseh zadevnih z izvajanjem varnostnega zakona;
- oblikovati in izvajati 'nacionalni program za notranji nadzor kakovosti', ki določa stopnjo skladnosti z operaterji in varnostno zakonodajo ter zagotavlja ukrepe za odpravo pomanjkljivosti. Takšen program mora zlasti določiti specifikacije za presojo varnosti in preglede, vključno z njihovo frekvenco;
- naložiti kazni v primeru kršitev preko zgoraj omenjenega organa, pristojnega za varnosti civilnega letalstva, in
- sodelovati z vsemi sredstvi in zagotavljati pomoč EK, kadar ta izvaja inšpekcijske preglede za spremljanje skladnosti s pravili EU. Države članice morajo upoštevati, da je

poročilo o inšpekcijskem pregledu zaupno, in zagotoviti ustrezno kvalificirano osebje za sodelovanje pri inšpekcijskih pregledih EK.«<sup>4</sup>

EK je pristojna za neposredno in nenapovedano izvajanje inšpekcijskega nadzora in za nadzor kakovosti. Predmet nadzora so letališča in izvajalci. Inšpektorji EK imajo pooblastila, da simulirajo dejanja nezakonitega vmešavanja. Inšpekcijski pregledi lahko potekajo v sodelovanju z nacionalnimi organi, lahko pa so nadzorovani tudi ti. Za kršenje določb so predvidene kazni, ki so tako civilnega kot tudi upravnega značaja, morajo pa biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne (Evropski Parlament in Svet 2008a, čl. 23). Področje varovanja civilnega letalstva zajema vsa letališča držav članic, vse operaterje in vse subjekte, ki uporabljajo standarde s področja varovanja civilnega letalstva. Po kakšni formuli delujejo ukrepi za varovanje civilnega letalstva? Manjša kot je grožnja, večja je varnost: *Threat = Intent + Capability*. Grožnje torej predstavlja namen oziroma željo storilca v kombinaciji z zmožnostjo, da neko dejanje stori. Uredbe so usmerjene predvsem v zmanjševanje oziroma preprečevanje spremenljivke »zmožnost« (Gabrovec 2013). Izvedbena pravila s podrobnimi varnostnimi ukrepi so zaupna in se ne objavijo.

Varnost pa se na drugi strani nanaša na ustrezno oziroma neustrezno uporabo pravil o izdelavi in obratovanju letal. Tudi varnostni ukrepi se nenehno razvijajo zaradi novih groženj in razvoja novih tehnologij. V sklop varnosti štejemo projektiranje, proizvodnjo, vzdrževanje in rabo letalskih proizvodov, delov, naprav (vsi instrumenti, aparature, pribor, dodatna oprema, komunikacijska oprema) ter osebje, ki je vključeno v to dejavnost. Enako tudi osebje, ki deluje v operacijah zrakoplovov (Evropski Parlament in Svet 2008b, čl. 5). Področje na nadnacionalnem, evropskem nivoju ureja Uredba (ES) št. 216/2008 EP in Sveta o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu. Podrobno so opredeljeni standardi o plovnosti zrakoplova, bistvene zahteve, ki jih morajo izpolnjevati piloti, zahteve za letalske operacije, nadzor in izvrševanje, priznavanje certifikatov, okoljevarstvene zahteve, odnos s tretjimi državami ter standardi o informacijski mreži in varovanju virov informacij. Poleg glavnega cilja, ki je vzpostaviti visoko stopnjo varnosti civilnega letalstva v Evropi, želi tudi zagotoviti visoko enotno stopnjo varstva okolja, spodbuditi stroškovno

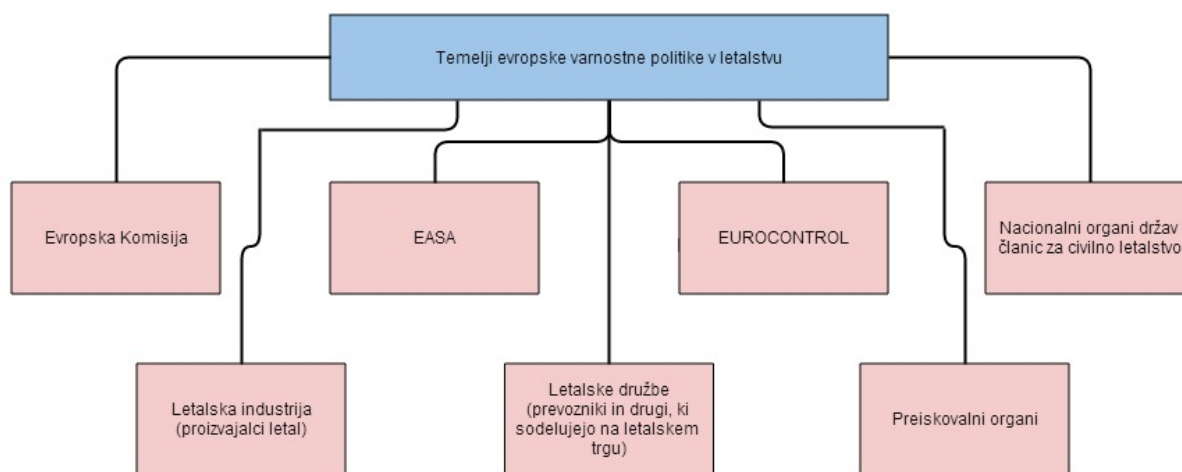
---

<sup>4</sup> Nacionalni inšpektorji pri inšpektorskih pregledih participirajo tudi v drugih državah članicah. S tem povezane stroške krije EK.



učinkovitost in pomagati državam članicam realizirati obveznosti, tudi po Čikaški konvenciji. Za zagotavljanje varnosti v civilnem letalstvu *sine qua non* predstavlja EASA. EU preko zakonodaje standardizira pravila, EASA pa izvaja monitoring v nacionalnih letalskih organih vseh držav članic. Komisiji po potrebi predloži svoje mnenje, izdaja priporočila in certifikacijske zahteve in spremlja uporabo predpisov (Evropski Parlament in Svet 2008b, čl. 18). Varnost v letalstvu sicer sledi formuli: varnostni ukrepi + usposabljanje + nadzor kakovosti.

Slika 5.1: Temelji evropske varnostne politike v letalstvu



Vir: Lastna zasnova.

Omembe vredna je tudi informacijska mreža, ki zagotavlja kroženje informacij med EK, EASO in nacionalnimi organi. Ti si izmenjujejo vse informacije, relevantne za povečanje varnosti v letalstvu.

»Sistem varnosti v civilnem letalstvu namreč temelji na povratnih informacijah in izkušnjah iz nesreč in incidentov, pri katerih je treba strogo uporabljati pravila o zaupnosti, da se zagotovi dostopnost dragocenih virov informacij tudi v prihodnje« (Evropski Parlament in Svet 2010, (22)). V tem smislu bi bilo treba občutljive informacije o varnosti ustrezno zaščititi. Subjekti, ki so jim tovrstne informacije zaupane, imajo pravico dostopati do takšnih informacij. Širjenje informacij poteka po načelu anonimnosti, vira informacij EK ali agencija ne smeta razkriti (Evropski Parlament in Svet 2008b, čl. 16).

Podrobni ukrepi za varnost v civilnem letalstvu so zaupni in se ne objavijo v Uradnem listu EU.

Po uvedbi novih skupnih pravil na področju varnosti<sup>5</sup> v civilnem letalstvu so se države članice soočile s povišanjem stroškov. Novi ukrepi so pripeljali do potreb po naložbah v infrastrukturo, tehnično opremo in človeške vire. Potreba po večjem varnostnem nadzoru je stroške varovanja dvignila v povprečju do 35 % . Pred uvedbo skupnih strožjih ukrepov so ti znašali od 5 do 8 % (Komisija evropskih skupnosti 2009). Infrastruktura se financira iz javnih virov. Ker je med vzhodnim in zahodnim delom Evrope velika razlika, EU stremi k odpravljanju razlik. Vzpostaviti želi »osrednje omrežje«, v katerega bi uvedla orodja informacijske tehnologije, ki poenostavljajo upravne postopke in prinašajo optimizacijo. Omrežje bo z uporabo multimodalnih povezav zagotavljalo učinkovite povezave. Projekte EU izbira glede na namen, ki ga dosegajo. Odražati morajo vizijo EU in poudarjati evropsko dodano vrednost. Sredstva se črpajo iz strukturnih in kohezijskih skladov s cilji prometne politike. Eden izmed vidnejših projektov na področju civilnega letalstva je spodbujanje evropskega sistema upravljanja zračnega prometa, SESAR (Evropska Komisija 2011).

Pred veljavnostjo Maastrichtske pogodbe se je za zakonodajni postopek uporabljal postopek posvetovanja. Kasneje je bil uporabljen postopek sodelovanja, soodločanje pri določanju smernic (Evropski parlament 2013a). Oblikovanje skupnih politik poteka po modelu odprte metode koordinacije. Gre za kolektivni režim oblikovanja politik. Sodelujejo razne organizacije, strokovnjaki in interesne skupine, ki si delijo znanje in izkušnje (European Parliament 2013). Regulatorni proces se začne z EK, ki pripravi predloge za nove predpise s področja varovanja v civilnem letalstvu. Sledi razprava, za katero je odgovoren Varnostni odbor EU. Ta je sestavljen iz enega člana iz vsake države članice. Odbor je odgovoren za razpravo o izvajanju predpisov v civilnem letalstvu po vsej Evropi. Sodelujejo tudi s skupino SAGAS (The Stakeholders Advisory Group on Aviation Security), ki predstavlja letalsko industrijo. SAGAS sestavljajo predstavniki držav članic EU in zagotavljajo nekakšen dialog med industrijo in Regulatornim odborom EU. EK na rednih sestankih sodeluje in se posvetuje s predstavniki letalske industrije o razvoju zakonodaje. EK osnutek zakonodaje predstavi EP in Svetu. Če je osnutek zadovoljiv, ga Svet potrdi. Sledi uredba, ki je za države članice zavezujoča in prične veljati neposredno (Gabrovec

---

<sup>5</sup> V tem primeru tako varnosti kot varovanja.

2013).

Oblikovanje politik s področja varnosti v civilnem letalstvu poteka v sodelovanju z EASO. Direktorat agencije za oblikovanje predpisov prispeva k oblikovanju celotne zakonodaje in implementacijskega gradiva o varnosti v civilnem letalstvu v EU. EASA predloži mnenja EK, prav tako se mora z njo posvetovati o vseh tehničnih vprašanjih. Agencija je prav tako odgovorna za mednarodno sodelovanje. Strokovnjaki v okviru direktorata posredujejo znanje in imajo neposreden stik z vsemi zainteresiranimi stranmi, letalsko industrijo in nacionalnimi državnimi upravami po vsej Evropi (EASA 2013b).

Varnost civilnega letalstva je v agendi EU na zelo pomembnem mestu. Za doseganje ciljev je potreben celovit pristop, ki ga je treba še dodatno konsolidirati, predvsem s sodelovanjem glavnih mednarodnih partnerjev (Evropska Komisija 2011). Celovit pristop zajema politike, zakonodajo, spremljanje oziroma monitoring varnosti letalskega prometa, prilagoditve na nove sisteme in mednarodno sodelovanje s pomembnimi partnerji.

EU temelji in deluje na principu vladavine prava. V praksi to pomeni, da vsak ukrep temelji na pogodbah, ki jih potrdijo in ratificirajo države članice. Pogodba predstavlja zavezujoč dogovor med državami članicami. Določa cilje in pravila za institucije, postopke odločanja ter odnos med EU in državami članicami (Evropska unija 2013a).

EU svoje cilje dosegata preko različnih pravnih aktov. Kot mnoga druga področja civilnega letalstva ureja preko večinoma zavezujočih dokumentov. *Inter alia* z direktivami in uredbami. Direktive predstavljajo zakonodajne akte z določenim ciljem za države članice EU. Pri tem imajo države članice svobodno voljo, kako priti do uresničevanja. Uredbe pa so na drugi strani pravno zavezujoč akt, ki se v celoti uporabljajo v vseh državah članicah (Evropska unija 2013b).

Spremembe, prilagajanja, modernizacija in inovacije v EU lahko razumemo kot proces evropeizacije. EU zahteva razvoj institucij po evropskem pravnem redu in tako smo tudi v Sloveniji dobili nekaj sprememb v domači organizacijski strukturi ter nadzor s strani Agencije za

varnost v letalstvu, EASA. EASA sicer še nima regionalnih organizacij, verjetnost, da jih bo v prihodnje imela, pa je zelo velika. Območje EU je namreč zelo veliko in z regionalnimi organizacijami je nadzor mnogo lažji. EASA kot neodvisni nadzorni organ nadzoruje nacionalne organe za civilno letalstvo, Javno agencijo za civilno letalstvo RS. EU prav tako zahteva nacionalni nadzorni organ in prilagajanje zakonodaje evropski, kar pa je zapisano že v pristopnih aktih (Slana 2013).

Zakaj oblikovati skupne politike, standarde oziroma pravila EU? Standardizacija enotnih pravil in politik omogoča predvsem lažji nadzor, pripelje do neke skladne celote, enakih minimalnih obveznosti vsake države članice. S tem je zagotovljen preskok raznih ovir ter medsebojno spoštovanje pravil o varnosti. Oblikovanje skupnih politik oziroma standardov zagotovi razvoj potrebnega regulativnega materiala, ki omogoča ukrepanje v primeru nepravilnosti oziroma pomanjkljivosti in ustvarja ustrezno okolje za varno letalsko industrijo.

V osnovi skupni evropski predpisi niso veliko spremenjeni oziroma izboljšani od predhodnih posameznih nacionalnih. Prinesli so predvsem medsebojno priznavanje in prepoznavanje licenc, diplom, certifikatov in kvalifikacij. Poleg tega natančno določajo postopke, po katerih so izdane listine. Torej so te listine v vseh državah članicah enakovredne (zahteva se enako stopnjo izobrazbe, enak postopek pridobivanja listin) (Slana 2013).

Določbe EU so vzpostavile strogo izvajanje nadzora. Izvajati se mora enako na vseh letališčih držav članic. Tudi pregledi potnikov, oddane in ročne prtljage, posadk in njihove prtljage, tovora morajo biti opravljeni po enakem postopku na celotnem ozemlju EU. Prav tako veljajo enaka pravila o projektiranju, proizvodnji, vzdrževanju in rabi letal, letalskih proizvodov, delov in naprav. Vzpostavil se je tudi sistem nenapovedanih inšpekcijskih pregledov, nacionalni programi varnosti in skupni standardi za opremo.

Medsebojno sodelovanje specializiranih organizacij, EU in držav članic, zbiranje, obdelava in izmenjava informacij *per se* vodi k uspehu. Evropski prostor je postal enoten. Od predhodnih bilateralnih in multilateralnih sporazumov med posameznimi državami smo prešli k bilateralnim in multilateralnim sporazumom med EU in ostalimi. EU konstruktivno sodeluje z vsem svetom.

Dejavnosti EU za zagotavljanje varnosti in varovanja v civilnem letalstvu se lahko konceptualno razdeli v komplementarne funkcije (Slana 2013):

- oblikovanje skupnih politik, standardov, pravil (tako za institucije kot tudi izvajalce),
- medsebojno sodelovanje, ki zagotavlja celovito usklajenost med dejavnostmi organizacij.
- EASA,
- nadzor in inšpekcijski pregledi,
- zagotavljanje potrebnih strokovnih izkušenj in znanj,
- sledljivost (zbiranje, analiza, deljenje informacij),
- uporaba instrumentov (preklic medsebojnega priznavanja in denarne sankcije),
- promocije varnostnih priporočil in spodbujanje raziskav na posameznih področjih.

Politična dinamika ES je na ozemlju EU postala del organizacijske logike nacionalnih politik. Gre za naraščajoč proces preoblikovanja nacionalnih politik (Ladrech v Börzel in Risse 2000, 3). Politike oziroma ukrepe s področja varnosti v civilnem letalstvu lahko razumemo kot posledico procesa evropeizacije. Predhodno nacionalno zakonodajo je postopoma nadgrajevala skupna evropska. Direktive predstavljajo temelj evropske integracije. Evropsko politiko oziroma ukrepe EU za zagotavljanje varnosti v civilnem letalstvu lahko umestimo v Olsnov (2002) koncept evropeizacije. Z uvedbo enotnega evropskega neba so se spremenile zunanje meje v smislu enotnega političnega prostora. Projekt predstavlja odpravo zračnih državnih meja in oblikuje funkcionalne bloke, ki niso vezani na posamezne države članice. Prav tako so se razvile institucije na evropski ravni, izstopata predvsem EASA in Eurocontrol. Z uvedbo programa SESAR bodo podprli nadnacionalni sistemi upravljanja, kar pa ni nujno najboljše. Po besedah sogovornika Jožefa Slane (priloga A) bo EU dosegla ukinitve malih ponudnikov kontrole zračnega prometa, kar konkretno za Slovenijo in nekatere druge manjše države članice pomeni izgubo določenega znanja in predvsem povečanje stroškov. Storitve se bo morala namreč plačevati. Podobno se bo zgodilo z ostalimi dejavnostmi, vezanimi na letalstvo (kot so meteorološka služba, letalska informacijska služba, komunikacija, radarski nadzor). Stremenje k večji varnosti, učinkovitosti in naravnosti k varstvu okolja si delijo vse evropske države. Projekti, ki jih vodi EU, tako predstavljajo tudi politični združevalni projekt.

Pritiski po prilagoditvah se kažejo predvsem v zahtevah po določenih različnih strukturah upravljanja. Na področju civilnega letalstva potekajo pritiski po prilagoditvah predvsem od zgoraj navzdol. Seveda pa velja, da pritiski po prilagoditvi nastopijo, kadar obstaja neujemanje med evropskimi in nacionalnimi politikami, procesi in institucijami. Evropeizacija je posledica neujemanja javnih politik in/ali institucij (Börzel v Börzel in Risse 2000, 5).

Na tej točki se lahko osredotočim na spremembo organizacijske strukture v Sloveniji. Po vstopu v EU, natančneje leta 2010, je Slovenija dobila Javno agencijo za civilno letalstvo. CAA RS je bila ustanovljena za opravljanje regulativnih, razvojnih, strokovnih in nadzorstvenih nalog (Vlada RS 2010, 6. čl. drugega poglavja). Po 9. členu drugega poglavja Sklepa o ustanovitvi Javne agencije za civilno letalstvo RS (2010) mora agencija sodelovati v mednarodnih zadevah z mednarodnimi organizacijami s področja civilnega letalstva. Posebej opredeljeno je sodelovanje z drugimi nadzornimi organi in Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (EASA) v skladu z določbami letalskih predpisov EU. 28. člen petega poglavja istega dokumenta pravi, da se morajo pri pripravi letnega programa dela ter petletne strategije razvoja agencije upoštevati vsi strateški dokumenti Evropske agencije za varnost v letalstvu (Vlada RS 2010).

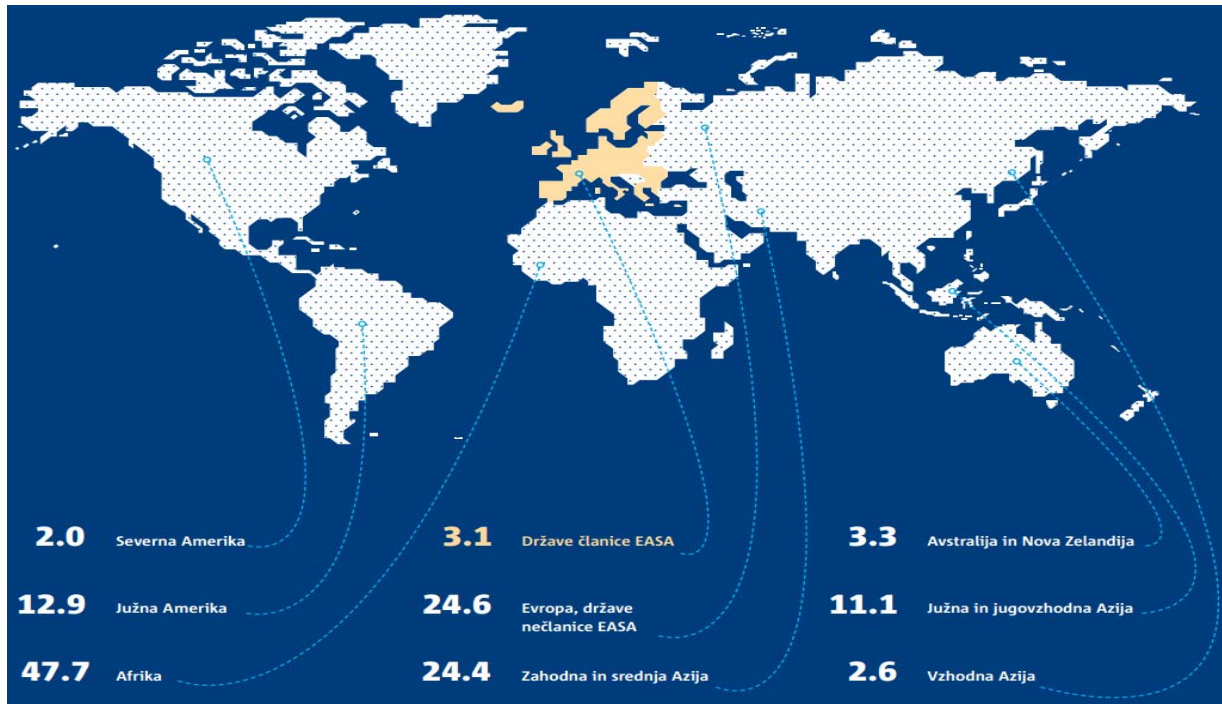
Tudi Zakon o letalstvu (Zakon o letalstvu 2010), ki v Sloveniji predstavlja temeljni akt letalske zakonodaje, vsebuje kar nekaj določb, vezanih na EU. Že v 3. členu prvega poglavja je določeno, da se Slovenija iz razlogov varnega in tekočega zračnega prometa vključuje v mednarodne organizacije. 15. člen govori o posredovanju informacij drugim državam, pomembnih za varen in tekoč promet. Pomemben je tudi 54. člen, ki govori o usposabljanju posadk. Programi usposabljanja in izdelave priročnikov morajo biti v skladu s Čikaško konvencijo in predpisi ES. Pomemben je še 197. člen o uporabi letalskih standardov in priporočil. V Zborniku letalskih predpisov so tako zajeti standardi in priporočila, ki jih izdaja ICAO, Skupni letalski predpisi JAA, standardi evropske organizacije za varnost zračne plovbe Eurocontrol in priporočila ECAC (Zakon o letalstvu 2010).

## **5.1 Pregled izbranih podatkov o varnosti v civilnem letalstvu**

V nadaljevanju prikazani statistični podatki vključujejo podatke različnih virov, ki analizirajo

nesreče in resne incidente. V sklop uporabljenih podatkov so zajeti podatki nacionalnih letalskih organov: EASA, SAGAS, Eurocontrol, ICAO, EUROSTAT in drugi (EASA 2012).

Slika 5.2: Stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami na 10 milijonov letov po regijah sveta (2000–2010, redni potniški in tovorni promet)



Vir: EASA (2010).

Slika 5.2 prikazuje, kako velika je razlika na področju varnosti v civilnem letalstvu med posameznimi regijami sveta. Severna Amerika v omenjenem obdobju predstavlja najvarnejšo regijo, sledi ji EU (države članice EASA), najnevarnejša pa je Afrika. Cilj EU je bil postati najvarnejša regija na svetu. Z oblikovanjem primernih politik in implementacijo kompatibilnih imperativov v vseh državah članicah je to tudi postala. Slednje prikazuje slika 5.3.

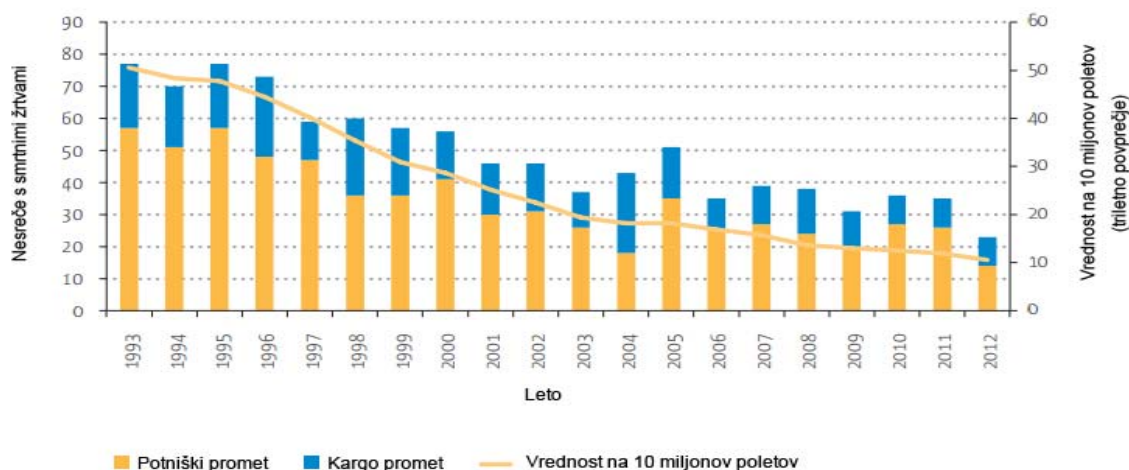
Slika 5.3: Stopnja nesreč s smrtnimi žrtvami na 10 milijonov letov po regijah sveta (2003–2012 redni potniški in tovorni promet)



Vir: EASA (2012).

Splošno znano je, da letalstvo predstavlja najvarnejši transport. Kljub temu panoga še vedno stremi k izboljšavam in preprečevanju nesreč in incidentov. Slika 5.4 predstavlja znaten trend upadanja nesreč oziroma izboljšanje varnosti, ki se meri s smrtnimi žrtvi na 10 milijonov poletov.

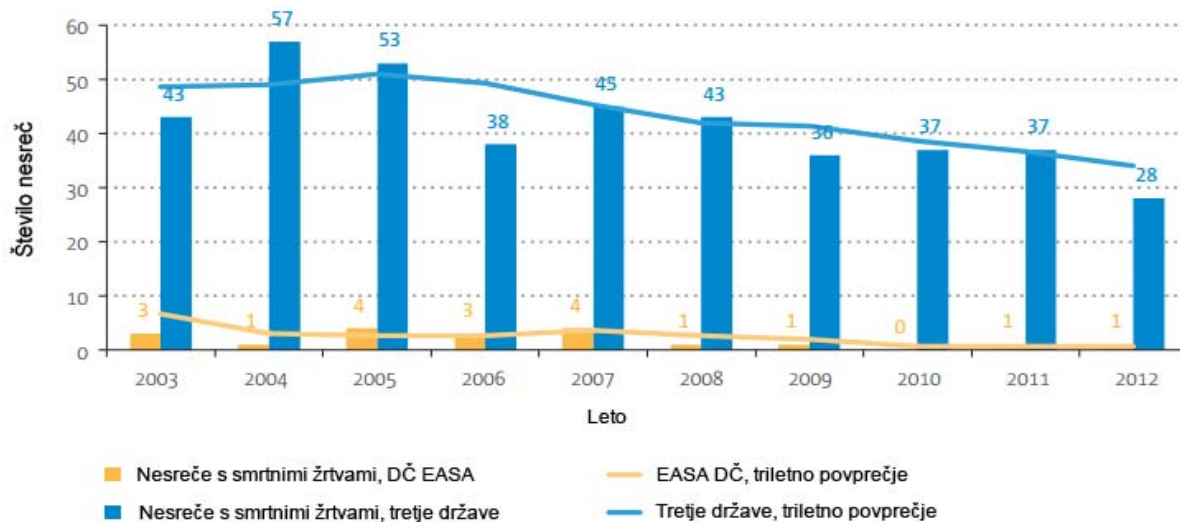
Slika 5.4: Število in delež nesreč s smrtnimi žrtvami, 1993–2012 po vsem svetu



Vir: EASA (2012).



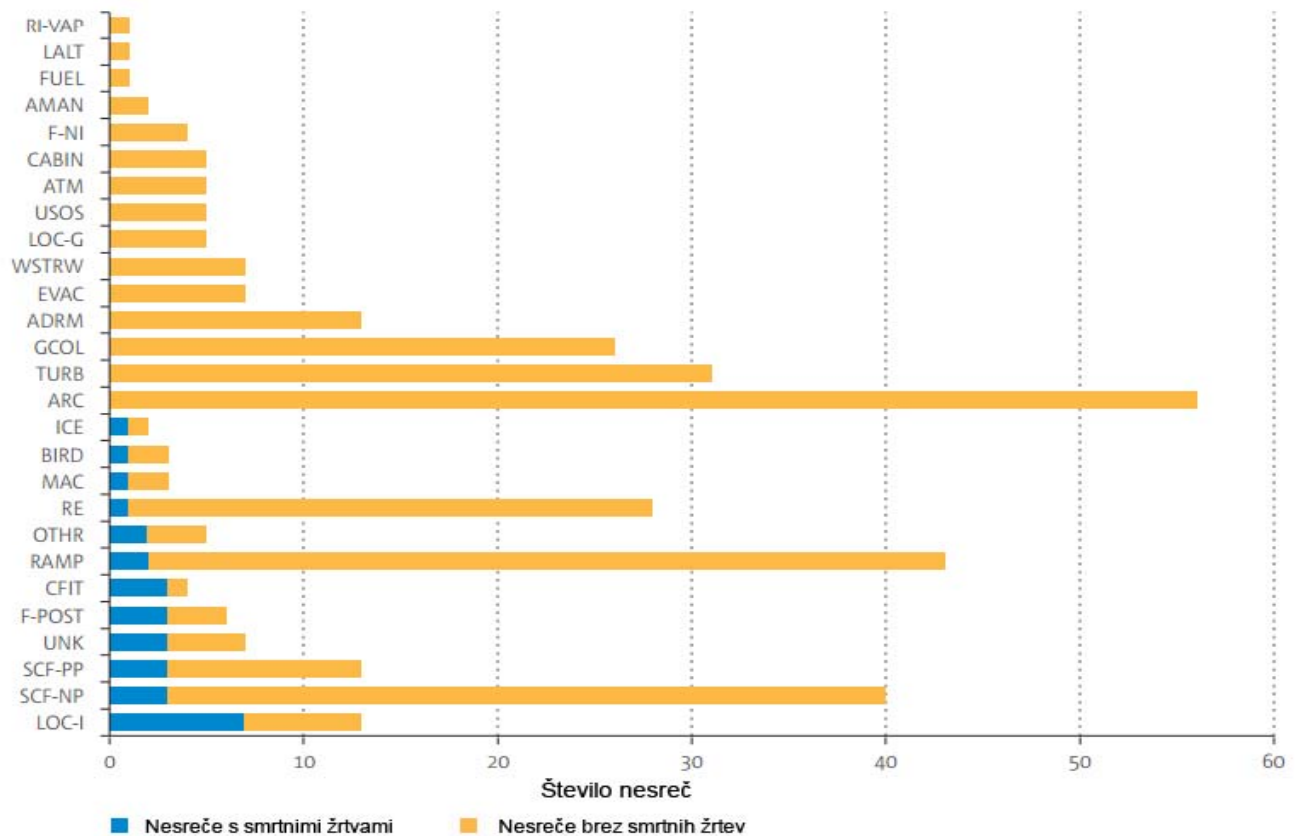
Slika 5.5: Število nesreč s smrtnimi žrtvami v državah članicah EASA in tretjih državah



Vir: EASA (2012).

Slika 5.5 prikazuje delež nesreč s smrtnimi žrtvami v državah članicah EASA in delež nesreč s smrtnimi žrtvami tretjih držav. Nesreče s smrtnimi žrtvami so mnogo manj pogoste v državah članicah EASA, kjer od leta 2007 ne presega ene. Sicer je zmanjšano število nesreč tudi v tretjih državah, vendar je delež še vedno pomenljivo višji.

Slika 5.6: Število nesreč s smrtnimi žrtvami in brez smrtnih žrtev v državah članicah EASA po kategorijah, 2003–2012



Vir: EASA (2012).

Razlogov za nesreče v letalstvu je veliko. Slika 5.6 prikazuje najpogostejše in tiste, zaradi katerih so se zgodile nesreče s smrtnimi žrtvami.

## 6 ZAKLJUČEK

Diplomsko delo predstavlja pregled celostnega pristopa k zagotavljanju varnosti (varnosti in varovanja) v civilnem letalstvu. Osredotočila sem se predvsem na ukrepe EU, saj je njen cilj postati oziroma biti najvarnejša regija na svetu. Za doseganje zastavljenih ciljev je potrebno sodelovanje mnogih organizacij, agencij oziroma institucij. EU je stopnjo varnosti dosegla prav s sinergijo zakonodaj, skladnostjo strategij, tehnološkim razvojem in z doslednim inšpekcijskim nadzorom.

Varnost in varovanje v civilnem letalstvu predstavljata dva izjemno pomembna segmenta. Kljub enormni ekspanziji letalstva in težkemu obvladovanju oziroma upravljanju zračnega prometa je Evropa našla pravo pot in dosegla svoje cilje. Postala je najvarnejša regija v civilnem letalstvu na svetu.

Skladno s hipotetičnima predpostavkama, sta me skozi diplomsko delo vodili dve vprašanji: ali je *proces evropeizacije privedel do institucionalnega prilagajanja oziroma je spremenil organizacijsko strukturo v civilnem letalstvu*, in ali je *evropeizacija pripeljala do mednarodne harmonizacije javnih politik na področju civilnega letalstva in s tem zagotovila večjo varnost*.

Prva hipoteza se nanaša na sposobnost prevzemanja obveznosti članstva držav članic EU. Da je država članica sposobna prevzeti neko zakonodajo, mora seveda prilagoditi institucionalni okvir. Hix in Goetz (v Fink Hafner in Lajh 2005, 19) »proces sprememb v nacionalnih institucionalnih in javnopolitičnih praksah, ki so posledica evropskega povezovanja« opredeljujeta kot proces evropeizacije.

Börzelova (v Fink Hafner in Lajh 2005, 19) pa pravi, da je evropeizacija »proces, v katerem nacionalna javnopolitična področja vedno bolj postajajo podvržena procesu oblikovanja skupnih evropskih politik.«

Da je moč nadzirati takšen prostor, kot je EU, morajo v osnovi biti uvedena enaka pravila in

postopki. Za uveljavljanje in nadzor nad določenimi pravili in postopki pa so potrebne temu namenjene institucije. EU je v ta namen izoblikovala institucionalni model, ki se je postopno razširil po celotni EU. Spremembo v organizacijski strukturi v prvi vrsti predstavlja EASA, ki ima nadzor nad vsemi nacionalnimi agencijami za civilno letalstvo v Evropi. Predstavlja tudi desno roko EK, kateri strokovno svetuje, oblikuje varnostne predpise in ukrepe tako za proizvode, osebe kot tudi za organizacije. Institucionalno prilagajanje pa je različno od države članice do države članice. V Sloveniji smo tako pridobili Javno agencijo za civilno letalstvo RS, ki je pred tem nismo poznali, in zahtevo za oblikovanje Letalskega varnostnega programa RS ter akcijskih načrtov. Prvo hipotezo na tej točki lahko potrdim. EU, kjer je potrebno, torej na področjih, kjer obstaja neujemanje med evropskimi in nacionalnimi politikami, procesi in institucijami, izvede pritisk po prilagoditvi. Prilagoditi pa se morajo tako institucije kot politike in igralci.

Druga trditev pa je nekako komplementarna prvi. Kljub temu da je treba evropeizacijo ločevati od harmonizacije (Fink Hafner in Lajh 2005, 19), tudi drugo hipotezo lahko potrdim. Logična posledica institucionalne prilagojenosti ali organizacijske strukture je implementacija enakih pravil, standardov in strategij. S pomočjo EU so se standardizirali ukrepi na področju varnosti in varovanja v civilnem letalstvu. EU predpiše uredbe, ki so zavezujoče za vse države članice, te jih implementirajo, potem pa se začne izvajati nadzor. Preko nadzornih oziroma regulativnih institucij EU izvaja napovedane in nenapovedane inšpekcijske nadzore in po potrebi ukrepa.

Evropeizacija je posredno pripeljala do mednarodne harmonizacije javnih politik na področju civilnega letalstva in s tem dvignila varnost v civilnem letalstvu. Do neprimerno večjega vpliva na varnost je pripeljal enak nadzor, enak regulativni okvir in postopki izdajanja listin (ki jih je predpisala EU) kot pa kakovostnejši predpisi (Slana 2013).

Za konec naj še omenim, da je na področju zagotavljanja varnosti v civilnem letalstvu zaznati vse tri mehanizme evropeizacije (Knill in Lehmkuhl 1999, 2). Pozitivna integracija se kaže v konkretnih institucionalnih zahtevah (zahteva po organu, ki je odgovoren za usklajevanje, spremljanje in izvajanje zakonodaje na področju varnosti civilnega letalstva), negativna integracija (ustanovitev EASA, ki ima moč in nadzor nad nacionalno agencijo za civilno

letalstvo) in okvirna integracija (pričakovanja, vrednote in prepričanja nacionalnih akterjev so se dvignila, posledično tudi zaradi mednarodnega sodelovanja).

## 7 LITERATURA

1. Börzel, Tanja in Thomas Risse. 2000. When Europe Hits Home: Europeanization and Domestic Change. *European Integration online Papers* 4 (15): 1–24.
2. EASA. 2010. *Analiza varnosti za leto 2010*. Dostopno prek: [https://www.easa.europa.eu/communications/docs/annual-safety-review/2010/RZ\\_EASA\\_ASR10\\_SL\\_120415.pdf](https://www.easa.europa.eu/communications/docs/annual-safety-review/2010/RZ_EASA_ASR10_SL_120415.pdf) (10. oktober 2013).
3. --- 2012. *Annual safety review*. Dostopno prek: <http://www.easa.europa.eu/-communications/docs/annual-safety-review/2012/EASA-Annual-Safety-Review-2012.pdf> (10. Oktober 2013).
4. --- 2013a. *More about EASA*. Dostopno prek: <http://easa.europa.eu/more-about-EASA.php> (27. avgust 2013).
5. --- 2013b. *Rule making Directorate*. Dostopno prek: <http://easa.europa.eu/rulemaking//rulemaking-directorate.php> (27. avgust 2013).
6. ECAC. 2013a. *About ECAC*. Dostopno prek: [https://www.ecac-ceac.org//about\\_ecac](https://www.ecac-ceac.org//about_ecac) (5. julij 2013).
7. --- 2013b. *ECAC in focus 2013*. Dostopno prek: [https://www.ecac-ceac.org/publications/\\_events\\_news/ecac\\_documents/ecac\\_in\\_focus\\_2013\\_en](https://www.ecac-ceac.org/publications/_events_news/ecac_documents/ecac_in_focus_2013_en) (30. september 2013).
8. ESA. 2013. *Galileo: A constellation of 30 navigation satellites*. Dostopno prek: [http://www.esa.int/Our\\_Activities/Navigation/The\\_future\\_\\_Galileo/Galileo\\_a\\_/constellation\\_of\\_30\\_navigation\\_satellites](http://www.esa.int/Our_Activities/Navigation/The_future__Galileo/Galileo_a_/constellation_of_30_navigation_satellites) (28. avgust 2013).
9. Eurocontrol. 2013a. *Activities*. Dostopno prek: <http://www.eurocontrol.int/articles/activities> (28. avgust 2013).
10. --- 2013b. *FABs*. Dostopno prek: <http://www.eurocontrol.int/dossiers/fabs> (30. september 2013).

11. --- 2013c. *About us. Working together to deliver the single european sky*. Dostopno prek: <http://www.eurocontrol.int/content/about-us> (28. avgust 2013).
12. European Commission. 2012. *Mobility and transport. Air. What do we want to achieve?* Dostopno prek: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/index_en.htm) (20. oktober 2013).
13. European GNSS Agency. *Galileo is the european global satellite – based navigation system*. Dostopno prek: <http://www.gsa.europa.eu/galileo-0> (10. september 2013).
14. European Parliament. 2013. *The EU regulatory framework applicable to civil aviation security*. Dostopno prek: <https://bookshop.europa.eu/en/the-eu-regulatory-framework-applicable-to-civil-aviation-security-pbBA0313077/> (20. oktober 2013).
15. Evropska Komisija. 2011. *Bela knjiga. Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SL:PDF> (10. avgust 2013).
16. --- 2013a. *Pogosta vprašanja. Enotno nebo: Komisija želi odpraviti preobremenjenost evropskega zračnega prostora*. Dostopno prek: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-13-525\\_sl.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-525_sl.htm) (30. september 2013).
17. --- 2013b. *Varnost v letalstvu: Evropska komisija je posodobila seznam prepovedanih letalskih prevoznikov*. Dostopno prek: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-662\\_sl.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-662_sl.htm) (1. oktober, 2013).
18. Evropski parlament. 2013a. *Prometna politika: splošno*. Dostopno prek: [http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact\\_sheets/info/data/policies/transport/article\\_7262\\_sl.htm](http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/transport/article_7262_sl.htm) (22. avgust 2013).
19. --- 2013b. *Zračni promet: Varovanje v civilnem letalstvu*. Dostopno prek: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches\\_techniques/2012/040607/04A\\_FT\(2012\)040607\\_SL.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/fiches_techniques/2012/040607/04A_FT(2012)040607_SL.pdf) (3. oktober 2013).
20. Evropski Parlament in Svet. 2008a. *Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega Parlamenta in*

- Sveta o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002.* Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ//LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:097:0072:0084:SL:PDF> (20. september 2013).
21. --- 2008b. *Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES.* Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ//LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2008R0216:20091214:SL:PDF> (2. oktober 2013).
22. --- 2010. *Uredba (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES.* Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:295:0035:0050:SL:PDF> (2. oktober 2013).
23. Evropska unija. 2013a. *Pogodbe EU.* Dostopno prek: [http://europa.eu/eulaw//treaties/index\\_sl.htm](http://europa.eu/eulaw//treaties/index_sl.htm) (20. september 2013).
24. --- 2013b. *Uredbe, direktive in drugi akti.* Dostopno prek: [http://europa.eu/eulaw/decision-making/legal-acts/index\\_sl.htm](http://europa.eu/eulaw/decision-making/legal-acts/index_sl.htm) (25. september 2013).
25. Fink Hafner, Danica in Damjan Lajh. 2005. *Proces evropeizacije in prilagajanje političnih ustanov na nacionalni ravni.* Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
26. Gabrovec, Barbara. 2013. Intervju z avtorico. Brnik, 26. september.
27. Graziano, Paolo in Maarten P. Vink. 2007. *Europeanisation: New research Agendas.* Besingstoke: Palgrave Macmillan.
28. Gwiazda, Anna. 2002. *Europeanization in candidate countries from central to eastern Europe.* Dostopno prek: <http://aei.pitt.edu/737/> (10. oktober 2013).
29. ICAO. 2013a. *Foundation of the international civil aviation organisation.* Dostopno prek: <http://www.icao.int/about-icao/pages/foundation-of-icao.aspx> (23. avgust 2013).



30. --- 2013b. *Vision&Mission*. Dostopno prek: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/vision-and-mission.aspx> (10. Oktober 2013).
31. JAA TO. 2009. *Background*. Dostopno prek: <https://jaato.com/page/101/> (7. september 2013).
32. Kajnč, Sabina in Damjan Lajh. 2009. *Evropska unija od A do Ž*. Ljubljana: Javno podjetje Uradni list Republike Slovenije.
33. Kearns, Helen. 2013. *Single European sky – what it is?* Dostopno prek: <http://www.youtube.com/watch?v=b7ACOVNFSg0> (20. oktober 2013).
34. Knill, Christoph in Dirk Lehmkuhl. 1999. How Europe Matters. Different Mechanisms of Europeanization. *European Integration online Papers* 3 (7): 1–20.
35. Komisija Evropskih Skupnosti. 2008. *Uredba Komisije (ES) št. 859/2008 z dne 20. avgusta 2008 o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 glede skupnih tehničnih predpisov in upravnih postopkov, ki se uporabljajo za komercialni prevoz z letali*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:/254:0001:0238:SL:PDF> (30. september 2013).
36. --- 2009. *Poročilo Komisije o financiranju varovanja v letalstvu*. Dostopno prek: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0030:FIN:SL:PDF> (1. oktober 2013).
37. Lajh, Damjan. 2006. *Evropeizacija in regionalizacija*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
38. MZIP. 2009. *Vlada za predlog Uredbe o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu*. Dostopno prek: [http://www.mzip.gov.si/si/medijsko\\_sredisce/novica/browse/5/article/799/6290/cae0482571791251217836a2e5014751/?tx\\_ttnews%5Byear%5D=2009](http://www.mzip.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/browse/5/article/799/6290/cae0482571791251217836a2e5014751/?tx_ttnews%5Byear%5D=2009) (30. september 2013).
39. Olsen, Johan P. 2002. The many faces of Europeanization. *JCMS* 40 (5): 921–52.

40. SESAR Joint Undertaking. 2013. *Background on single european sky*. Dostopno prek: <http://www.sesarju.eu/about/background> (10. september 2013).
41. Slana, Jožef. 2013. Intervju z avtorico. Ljubljana, 13. september.
42. Vlada RS. 2010. *Sklep o ustanovitvi Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije*. Ur. l. RS 81/2010. Dostopno prek: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid/=201081&stevilka=4373> (10. oktober 2013).
43. Wallace, Helen, William Wallace in Mark A. Pollack. 2005. *Policy Making in the European Union: Fifth Edition*. Oxford: Oxford University Press.
44. *Zakon o letalstvu (ZLet-UPB4)*. Ur. l. RS 81/2010. Dostopno prek: <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=201081&stevilka=4332> (10. oktober 2013).

## **PRILOGE**

### **PRILOGA A: Slana, Jožef. 2013. Intervju z avtorico. Ljubljana, 13. september.**

(Ministrstvo RS za promet, Direktorat za civilno letalstvo, sekretar, vodja delegacije)

#### **Ali je vstop Slovenije v EU iz vidika institucionalnega prilagajanja prinesel katere novosti?**

Da, EASO, članstvo v Eurocontrol-u pa smo imeli že prej. Prav tako v ICAO, 1992 smo le na novo ratificirali aktivno sledstvo, nasledili SFRJ akte, ratificirali določene protokole v RS. Članstvo smo tudi že imeli v ECAC-u. EU zahteva nacionalni nadzorni organ in prilagajanje zakonodaje evropski. To pa je določeno že v pristopnih aktih, sam vstop v EU pomeni določeno izgubo suverenosti.

#### **Organigram**

Globalni nadzor na letalstvom ima ICAO, kljub temu EU oziroma Komisija nima do ICAO-ja pravzaprav nobene odgovornosti. Imajo jo posamezne države članice, ki so članice tudi v ICAO. Predlagatelj predpisov oziroma zakonodaje je EK, to kar sprejemata EP in Svet EU, predlaga EK, ki je predlagatelj, sprejema pa tudi izvedbene predpise, v okviru pooblastil, ki jih ima. Komisije nič ne zavezuje k spoštovanju Čikaške konvencije in pripadajočih aneksov, formalno tega ni dolžna spoštovati. Razen splošna načela, da mora slediti mednarodnemu javnemu pravu. Čeprav te listine opredeljujejo bistvo. Države članice (tako ICAO-ja, kot tudi EU) so zato tu v malo nerodnem položaju, saj morajo spoštovati oboje, kar je včasih težko, saj vsak zahteva svoje. Evropa je v splošnem še malo nerodna, saj je neizkušena administracija, nima refleksa državnosti, evropsko uradništvo bolj stoji v zraku, ni državniške pripadnosti, ni zavez, kot sicer uradništvo po nacionalnih državah. Zato Evropa nekako sledi temelju globalnega civilnega letalstva. Evropska unija to gleda skozi svoj inštrument, ki temelji predvsem na skupnem trgu, ekonomiji. Kljub vsemu si EU ne more privoščiti spodrseljajev, saj je vzpostavljen sistem, t.j. poročanje ICAO-ju o stanju in implementaciji standardov, kar se sicer dogaja mimo EU. EU ima predpise napisane malo drugače, tudi definicije malenkost odstopajo, zato je potrebno biti izredno pazljiv. Na koncu zaradi tega izpade, da države EU slabše implementirajo standarde ICAO-ja, kot sicer druge države. Kar meče slabo luč na države članice EU. Vsako vrstico Čikaške konvencije

je potrebno primerjati z nacionalno zakonodajo, ki mora biti oblikovana po Evropskih predpisih. Obstaja tudi sistem vpisovanja implementiranih predpisov ICAO-ja, do katerega imajo dostop vse članice. Kar je lahko izredno slabo za posamezno članico EU-ja, npr. vse države članice ICAO-ja vedo, da Slovenija nečesa ni implementirala (ker zaradi EU predpisov tega ni bilo mogoče implementirati, saj le ta zahteva nekaj drugače). Unifikacija vseh pravil je nerealna. Ker tu stojijo ZDA, Azija, Evropa ... sicer se stvari premikajo na bolje. EU je sklenila sporazume o partnerstvu z ICAO-jem, kamor je poslala tudi nekaj svojih strokovnih uradnikov. To pomeni da EU ubira podobno pot kot ZDA. Pripraviš nekaj, ugotoviš ali je to dobro, nato poizkušaš to zriniti v aneks Čikaške konvencije, nato tolčeš vse po vrsti – to moraš implementirati. Trenutno je EU v nekem prehodnem stanju, ki v resnici ni najboljše.

### **Kako pa je sicer s stanjem varnosti glede na vse spremembe, ki jih je prinesla EU?**

Stanje varnosti se je kljub sledenju ekonomiji grozovito izboljšalo. Ne glede na to, da se klesti vsepovsod, krajše zamude, manj časa za pripravo letala, posadke, se redno izvajajo izobraževanja, ki jih nadzorujejo. Znanje pa je tisto, ki zagotavlja pravilne ukrepe v določenih situacijah in to prinaša varnost. Med ICAO-jem, Evropo oz. EASO se vzpostavlja nek partnerski odnos, države članice imajo svoje obveznosti do vsakega posebej in sočasno imajo obveznost implementirati predpise EU. Znotraj tega kroga se iščejo najustreznejše rešitve. Vzpostavljeno je neko skupno omrežje, kjer se na ravni EU usklajujejo spremembe aneksov k Čikaški konvenciji. Komisija ali EASA kot strokovni organ, pripravlja dokumente, ki jih države članice pogledajo in podajo svoje mnenje, specifikke. Tako se evropska zakonodaja oziroma evropska ideja razvoja varnosti skozi posamezna mnenja za spremembe aneksov v ICAO-ju obravnava in če je večina za, se nek ukrep tudi sprejme. To prispeva k večji varnosti. Podajanje mnenj posameznih držav članic, oblikovanje nekaterih alternativnih rešitev, za katere večina glasuje za in so tudi dobre za večino. ICAO sicer tudi izvaja nadzor nad posameznimi državami članicami, ni sicer neke zavezanosti, pomanjkljivosti pa so izredno indikativne. Znotraj držav EU se točno ve kdo je varen in kdo ne.

### **Delovanje EASE v nacionalnih državah?**

EASA zaenkrat še nima regionalnih organizacij. Bo jih pa verjetno v naslednjem obdobju dobila, ker se ravno pripravlja sprememba uredbe 216/2008, osnovne uredbe o varnosti. Torej bo

naknadno dobila regionalne pisarne. Nekaj podobnega, kot ima EFA v ZDA. Območje je veliko in zato je nekako lažje spremljati stanje varnosti v primeru decentralizacije. Problem predstavlja tudi koncentracija potrebnih strokovnjakov na eno mesto. EASA ima zaposlenih približno 600 ljudi in skoncentrirati takšno število letalskih strokovnjakov na eno mesto je zelo težko. S tem pa tudi osiromašiš države, regije. Čeprav je po drugi strani skoncentrirano tudi vse znanje in izkušnje, to potem predstavlja možnost neposredne komunikacije. EASA tako stremi k ustanovitvi regionalnih pisarn. EASA sicer zaposluje strokovnjake iz vseh držav članic, tudi Slovenije. Trenutno tam delujejo trije Slovenci.

### **Kako so medsebojno povezani EASA, CAA in AA?**

Direktne povezave EASE in letalske družbe ni. EASA je nadzorni organ, ki v imenu Komisije izvaja nadzor nad agencijami (agencija CAA). CAA mora poročati o stanju varnosti po posameznih področjih. EASA v skladu s programom inšpekcijskega nadzora nadzoruje agencijo, pa tudi odgovorno ministrstvo. CAA pa je zadolžena za nadzor na nacionalno letalsko družbo AA. V primeru incidenta osebje na letalu to zabeleži, poroča agenciji, ta poročilo analizira in v skladu s svojimi pristojnostmi ukrepa, poročilo pošlje nacionalnemu preiskovalnemu organu pri ministrstvu in on je trenutno skrbnik vnosa podatkov v evropsko omrežje. To je sistem poročanja (occurrence reporting system). Nadzor poteka stopničasto, od zgoraj navzdol. Vsak je odgovoren za sebe in poroča višjemu. EASA, ki izvaja nadzor v imenu Komisije, CAA in nazadnje družbe, AA. Področje varovanja (security) neposredno nadzoruje Komisija. Komisija ima svojo inšpekcijo za varovanje. Komisija neposredno nadzoruje agencijo, letališča, prevoznike. V tem se varovanje razlikuje od varnosti.

EASA, ki nadzoruje safety, varnost, v bistvu nadzoruje agencijo, in sicer z vprašanji; ali imate vzpostavljen nadzor? Imamo. Kako nadzirate? Zahteva postopke, procese, dokumentiranost postopkov, sledljivost postopkov, in to potem preveri še v praksi. V tem primeru v Adrii, kjer preverijo ali predstavljena dejstva agencije sovpadajo z dejstvi v letalski družbi. Letalska družba predloži dokumentacijo iz katere je razvidno kaj se ja nadzorovalo oziroma pregledovalo. Preverjajo ali predložena dejstva agencije sovpadajo z dejstvi letalske družbe in ali je bil ukrep pravilno izbran. EASA torej nadzoruje izključno agencijo in ne letalsko družbo, v kateri preverja delo agencije.

### **Se izvajajo kakšni posebni pritiski na CAA s strani EASE?**

EASA deluje v vseh državah enako. Je zelo nevtralna. Vsi pritiski so izvedeni le do te mere, da se ugotovijo neskladnosti in se jih potem tudi odpravi. V kolikor se neskladnosti ne odpravljajo, nastopi Evropska Komisija s svojimi inštrumenti. Ti inštrumenti pa so na primer preklic medsebojnega priznavanja znotraj EU, kar pomeni, da bi naši nacionalni dokumenti prenehali veljati v drugih državah članicah in potem bi morala vsaka država članica (kar se v bistvu ne ve kako točno bi zgledalo, ker takega primera še nimamo) to nacionalno državo obravnavati kot »tretjo državo«, kot nekoga, ki ni član EU. Problem bi nastopil z nacionalnimi listinami, npr. licence osebja, plovnost zrakoplova... saj so te osnovane na podlagi evropske zakonodaje in v kolikor bi prišlo do preklica medsebojnega priznavanja, nacionalna država sploh ne ve kakšne listine naj izdaja, saj je zakonodaja vezana na evropsko in nimamo razvitega nekega svojega sistema. V bistvu to postane grozovit zakonodajni, administrativni problem. Drug ukrep je npr., da Komisija sproži ustrezne postopke, tožbo proti Republiki Sloveniji, ker ne izvaja Evropske zakonodaje. Denarna sankcija.

### **Kaj pa vloga ECAC-a?**

Moč ECAC-a je velika, čeprav je na videz nepomembna institucija. Ta javnosti prikaže podatke. ECAC ima na dnevnem redu, ko se zberejo generalni direktorji nacionalnih civilnih letalskih oblasti, vprašanja, ki so pereča oziroma okrog katerih se ne da doseči konsenza iz takšnih ali drugačnih razlogov (političnih, gospodarskih...) Znotraj ECAC-a se obravnava, diskutira o idejah, ki bi lahko odpravile nepravilnosti, izboljšale stanja ... alternativne rešitve. Predlogi, ideje, pripombe so popolnoma svobodne, brez posledic, brez sankcij, zamer. Ti pogovori in ta način dela rodi najboljše sadove, konkretne rešitve v okviru kreiranja politik držav, kot tudi EASE in Evropske Komisije. Komisija se sicer v začetku ni udeleževala teh sestankov. Kasneje so ugotovili, da je to grozoviti stroj, pri katerem lahko vse ideje Komisije predhodno testirajo. Vidijo predhodne reakcije vseh direktorjev civilnih oblasti. Komisija tako lahko še malo skorigira svoje predloge, da ne trči direktno v zid. V kolikor državam članicam predstavi predlog, ki je logičen in predstavlja izboljšave, bo seveda uspel in bo tudi implementiran.

### **Eurocontrol**

Eurocontrol po drugi strani trenutno malo izgublja svojo funkcijo, kar se tiče normativnega dela,

priprave skupnih regulativnih standardov, zahtev. Čedalje bolj postaja strokovni organ, ki pripravlja predloge predpisov za Komisijo, sodeluje na področju varnosti z EASO in postali so upravljavec omrežja v Evropi. Znotraj programa Enotno Evropsko nebo. Pričakovati je, da se bo počasi pretvoril v izvajalca določenih navigacijskih služb zračnega prometa. Vprašanje varnosti počasi prehaja v roke EASE. EASA bo inšpektor, Eurocontrol pa izvajalec, še vedno pa bodo s svojo strokovnostjo podpirali »celo Evropo«. Manjši problem predstavljajo države, ki niso članice EU, so pa članice Eurocontrol-a, saj jih nekako zanemarjajo in potisnjene na stran. S plačevanjem članarin, pravzaprav plačujejo Evropo, saj Eurocontrol dela za potrebe Komisije oziroma EASE.

## **JAA TO**

Trenutno podoba JAA ni niti približno to kar je bila. Pravzaprav so ukinjeni oziroma so po novem fundacija (po nizozemski zakonodaji), katere osnovno poslanstvo je trening, usposabljanja. So tisti, ki jim rečemo skrbnik znanja. Razširjanje znanja v Evropi, kar zelo dobro obvladujejo. So organizacijski stroj, predavatelji prihajajo iz držav članic, pogodbenic. Predstavljajo strokovnjake, ki sestavljajo pakete predavanj, vaj, tečajev. To izvajajo po celem svetu, po naročilu. JAA je sicer popolnoma neodvisna organizacija, ki sodeluje z vsemi (ICAO, EASA, Eurocontrol, posamezne države ...), vendar ni ne v podrejenem ne v nadrejenem položaju z ostalimi. EU na JAA pravzaprav nima nobenega vpliva, tudi države članice niso zavezane k opravljanju oziroma pridobivanju znanja pri njih. Res pa je, da EU priznava vse listine oziroma tečaje, prav tako tudi posamezne države članice.

## **Nacionalna organizacijska struktura?**

Vse države članice EU so strukturirane zelo podobno. Imamo zakonodajni organ in nadzorni organ. Zakonodajni je ministrstvo z direktoratom za infrastrukturo, potem pa sektor za letalstvo. Ker gre za mednarodne operacije že malo vleče na diplomacijo. Ne gre ravno za prosto trgovino sladoleda in piva. Ne nazadnje je bila zato sprejeta Čikaška konvencija. Vse ostalo pade na Javno Agencijo za civilno letalstvo. Ta je v resnici Nacionalni nadzorni organ. Naslednja v vrsti pa je že letalska družba in fizične osebe.

**Glede na pomembnost informacij v letalstvu, ali obstaja znotraj EU baza podatkov z opisanimi incidenti, predlogi o rešitvah, ki je dostopna vsem vpletenim?**

Baza obstaja, dostop do nje pa imajo nacionalni nadzorni organi, preiskovalni organi in zakonodajni organi. Tudi nekaj drugih, vendar je vse točno določeno s specifičnimi pravili. Do določenih podatkov, s posebnimi gesli, lahko pridejo tudi zainteresirana javnost, to so letalski prevozniki. Letalski prevozniki morajo sicer vzdrževati svojo bazo podatkov in nimajo prostega dostopa do skupnih. Lahko pa uporabi instrumente za pridobitev podatkov (direktive, uredbe).

**V kolikšni meri se upošteva nacionalne interese oziroma potrebe pri oblikovanju in sprejemanju politik na Evropski ravni (konkretno v letalstvu)?**

Vsaka država je omejena s skupnim interesom. Ta omejitev se kaže v tem, da se o določenih vprašanjih glasuje ena na ena, to je ena država en glas, pri drugih vprašanjih pa so ponderirani glasovi. To v resnici povozi nacionalni interes. V določenih primerih ga povozi v celoti. To se trenutno dogaja z navigacijskimi službami, ker bo Evropa dosegla ukinitve vseh malih ponudnikov, na trgu pa bodo ostali le veliki. Na ta način se izniči nacionalni interes. Tako npr. Slovenija izgubi kontrolo zračnega prometa, posledično izgubi znanja. Kontrola bo sicer ostala v vojaške namene. Ampak, če potegnemo črto, to za državo, konkretno za Slovenijo, pomeni ogromno povečanje stroškov. To je en slab rezultat evropskega prostora. Seveda je tu v prvi vrsti ekonomija, liberalizacija trga. Močnejši zmaga. Sem spada tudi letalska meteorološka služba, letalska informacijska služba, komunikacija, navigacija, radarski nadzor, vse stremi k liberalizaciji.

**Za zagotavljanje varnosti so zelo pomembna tudi denarna sredstva. Ali EU prispeva kaj v ta namen?**

Res je, vendar se na to vprašanja sploh ne oziramo več. Stvari so same po sebi postale varne. Grozovito veliko dela je bilo opravljenega. In sicer na usposabljanju, na tehničnih sistemih, na zanesljivosti delovanja, predvsem pa usposabljanje letalskih posadk, simulatorji, treningi, enako pri kontrolorjih. Predvsem to je dvignilo raven varnosti. Človeški faktor. Tako so začeli Američani, trening, trening, trening. To pa je zniževalo št. letalskih nesreč, žrtev. EU ne prispeva nobenih financ v ta namen, ne financira projektov, niti ne izobraževanj oziroma raznovrstnih usposabljanj. Za države članice EU tega denarja ni, obstajajo pa programi za države, ki niso



članice, kajti tudi te prihajajo oziroma pristajajo v države članice EU. Zato želimo, da so varne. Sicer je uvrstijo na črni seznam, vendar je tudi to težko, ker so ogromne razlike (npr JAT in neka afriška letalska družba). Za takšne na meji mogoče izločijo le eno letalo. Tudi infrastruktura se ne financira več iz evropskih sredstev. Trenutno je v izvajanju zadnji paket, ki je bil financiran s strani EU. Nekaj je bilo, počasi se ustavljajo ti projekti, čedalje manj bo tega. Tisto kar pa bo, bo izključno za odpravo ozkih grl in toplogrednih izpuhov. Pa smo zopet pri ekonomiji in okoljevarstvu (kar je trenutno moderno), zmanjšanje zamud, zmanjšanje finančnega izpada, ne pa v smislu zagotavljanja varnosti. Navigacijski sistem Galileo sicer gre iz skupnega proračuna oziroma konzorcija, vendar bodo morale po vsej verjetnosti države kasneje plačevati za storitve. Sicer pomaga tudi pri realizaciji projektov, npr. SESAR, zmanjšanje zamud in izpuhov, povečati varnost, itd...To je financirano s strani EU.

### **Kdo podeljuje licence osebam, ki licencirajo osebe na nacionalni ravni in kako je to nadzorovano?**

Iz posameznih držav članic prihajajo kandidati na opravljanje usposabljanj v EASO, kjer pridobijo licenco za posamezno področje. Seveda jo pridobijo z opravljanjem izpitov. Ti predstavljajo kompetentne osebe za podeljevanje licenc na nacionalni ravni. Tako za varnost, kot tudi za varovanje.

### **Kdo je opravljal ves ta nadzor nad Slovenijo predno smo vstopili v EU?**

Nihče. Državna uprava nad letalsko družbo. Vsaka država je bila sama zase. Sicer so bil nek nadzor ECAC-a za varovanje, pa tudi ICAO. To so začetki zunanjega nadzora. Mislim, da so bili prvič tu leta 2005. Listine je v Sloveniji pred tem pregledoval PIRS in prometni inšpektorat. Da pa si to lahko opravljal, si potreboval le univerzitetno izobrazbo in 10 let delovnih izkušenj, vseeno kje. Torej je to lahko delal tudi novinar.čista bedarija. To je tragedija slovenske javne uprave. Sedaj ni več tako, ker EU predpisuje pogoje za opravljanje tovrstnega dela.

### **Kako je EU prispevala k zagotavljanju varnosti?**

EU je prispeval k varnosti, predvsem s svojimi zahtevami. Sicer evropski predpisi niso dosti boljši, kot so bili nacionalni. Prinesla je medsebojno prepoznavanje in priznavanje licenc, diplom, certifikatov in kvalifikacij. Harmonizirala je standarde. Zahteva pa predvsem enak nadzor, ki ga

je potrebno spoštovati. Spoštovati je potrebno postopke po katerih izdaš listine. To je pripeljalo do neprimerno večjega vpliva na varnost, kot pa kvalitetnejši predpisi. V resnici ti procesi izdajanja listin, nadzor, zahteve za nadzorno osebje, to je dalo tisti plus, da smo sedaj izenačeni glede varnosti v ZDA. V kolikor Slovenija ne bi vstopila v EU, bi še vedno vsak, ki je končal univerzo lahko izvajal nadzor, lahko usposabljal posadke, še vedno bi bilo tako. Sedaj pa ni več, predvsem ker imamo zunanjega nadzornika. Komisija tudi zelo sledi ali države pripravljajo akcijske načrte, kar preverjajo. V primeru pomanjkljivosti zahtevajo poročilo, kasneje seveda ponovno preverjajo. Če na primer manjka neko navodilo, tega je potrebno pripraviti in se začne uporabljati. Postopek se zaključi. V kolikor nepravilnost ni odpravljena, pritiskajo, grozijo z vsemi silami, toliko časa, da se države ne vdajo in popravijo kar je za popraviti. Zato je v Sloveniji tudi nastala Agencija.

### **Kaj se zgodi ob ugotovljeni nepravilnosti?**

Ob nepravilnosti, se zahteva ukrepe. V letalski družbi se preveri ali je vse po predpisih glede varnosti in varovanja. Preveri se tudi ali so posadke primerno usposobljene, ali je bilo dovolj časa, da se delo primerno opravi in še kaj. Sprejeti so morali ukrepe, (npr. dodatno izobraževanje) jih napisati in poslati agenciji. Ta celotni postopek preveri in oceni zadostnost ukrepov. Seveda čez čas ponovno preveri situacijo, ali je pomanjkljivost odpravljena. V kolikor gre za nameren prekršek, se kaznujejo osebe, gre za namerno opuščanje dolžnega nadzora. Check liste so sicer izključno v rokah prevoznika, vendar izhaja iz minimalnih zahtev predpisov. Kar se tiče varovanja (security) inšpekcijske nadzore neposredno izvaja Evropska Komisija. Preverja tudi check liste, ali so pravilno sestavljene. Pri varnosti (safety) pa se nadzoruje Nacionalno agencijo, če je ona opravila vse svoje dolžnosti. Preverijo tudi industrijo ali je vse pravilno zasnovano.

**PRILOGA B: Gabrovec, Barbara. 2013. Intervju z avtorico. Brnik, 26. september.**

(vodja letalskega varovanja v Adria Airways)

**Security v letalstvu predstavlja predvsem boj proti terorizmu. Namen le-tega je preprečiti vnos orožja (eksplozivov, bomb, pištol, hladnih orožij, itd. ) na letala. S strani EU so bili sprejeti standardi, postopki in ukrepi, ki to zagotavljajo. Kateri konkretno so to (kaj točno spada pod security)?**

Spoštovani, varovanje civilnega letalstva je namenjeno varovanju pred dejanji nezakonitega vmešavanja, kamor sicer terorizem tudi spada, vendar pa imejte v mislih naslednjo enačbo: Terorizem je dejanje nezakonitega vmešavanja; Dejanje nezakonitega vmešavanja pa ni nujno terorizem, lahko pa je.

S strani EU je bila po 9/11 sprejeta Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2320/2002 z dne 16. decembra 2002 o določitvi skupnih pravil na področju varnosti civilnega letalstva, ki je skupaj z Uredbo komisije (ES) št. 622/2003 z dne 4. aprila 2003 o določitvi ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varnost letalstva, predstavljala glavno podlago za varovanje v civilnem letalstvu. Od leta 2008 dalje pa je pričela veljati Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002. Tudi ta je bila v tem času večkrat spremenjena z različnimi dopolnitvenimi uredbami. Na tej povezavi si lahko ogledate konsolidirano verzijo implementacijske Uredbe (ES) št. 185/2010 in seznam vseh uredb, ki jo dopolnjujejo. Uredba 185/2010 je implementacijska uredba za Uredbo 300/2008. V njej najdete tudi odgovor na vaše vprašanje, kaj točno spada pod varovanje v civilnem letalstvu.

**Sistem varnostnih ukrepov je bil v grobem izgrajen že leta 1944 (ICAO in aneks 17) V letalstvu ločimo varnost (safety) in varovanje (security). Oboje se izvaja po določenih postopkih, check listah. V kolikšni meri je te postopke določila oziroma nadgradila EU?**

EU, žal, ne določa nikakršnih tako imenovanih check list, v svojih uredbah določa zgolj ukrepe za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varnost letalstva. To ste lahko razbrali že iz konsolidirane Uredbe (ES) št. 185/2010. Check liste v ta segment ne spadajo in so zgolj domena letalskega prevoznika in njegove ureditve operativnega segmenta dela. EU vedno določi

minimalni sprejemljivi standard, ki mu morajo zadostiti države članice oz. nek cilj, ki ga potem lahko članice dosegajo znotraj svojih zakonodajnih okvirov.

**Koliko je EU s svojimi direktivami in uredbami prispevala k varovanju? Se je nivo «varnosti» bistveno izboljšal?**

Ko govorimo o varnosti in »nivoju« varnosti, se je potrebno zavedati tega, da je to neizmerljiv podatek oz. da gre pri tem v veliki večini za percepcijo varnosti. Manjša kot je grožnja/nevarnost, večja je varnost, ne pa nujno tudi občutek varnosti. Enačba za grožnjo je naslednja: Threat = Intent + Capability. To pomeni, da želja storilca v kombinaciji z njegovo zmožnostjo, da neko dejanje v resnici stori, predstavljata dejansko stopnjo grožnje, ki obratno sorazmerno vpliva na varnost. Uredbe so se usmerile v zmanjševanje oz. preprečevanje spremenljivke Capability v tej enačbi, v kateri smeri začetni izvajati ukrepe pa jih je podučila pestra zgodovina proučevanja incidentov ter nesreč od leta 1931 dalje.

Nivo varnostnih ukrepov se je definitivno dvignil, in če primerjate Uredbo (ES) št. 2320/2002 ter Uredbo (ES) št. 300/2008 (ter obe implementacijski uredbi), boste zaznali številne spremembe in dopolnitve, ki so sledile dogodkom po svetu, preko katerih so se pokazale pomanjkljivosti ali sistemske slabosti predhodne organizacije in izvajanja varovanja v civilnem letalstvu.

**Vemo, da so tudi finance pomemben element za zagotavljanje varovanja (izobraževanja, nadzora..). Ali EU (EASA, Eurocontrol, ECAC ...) zagotavlja sredstva v ta namen?**

Obstajajo razni centri in ponudniki za usposabljanja, tudi evropska komisija, ki vrši nadzor s področja varovanja v civilnem letalstvu, vendar natančno njihovega vira financiranja ne poznam.

**Varovanje temelji na treh stebrih; varnostnih ukrepih, usposabljanju in nadzorom kakovosti. Se je nivo varovanja (konkretno v AA) dvignil od vstopa Slo v EU? V kolikšnem obsegu je s strani EU poskrbljeno za izobraževanja?**

Težko odgovorim na to vprašanje, saj sem v oddelku šele po vstopu Slovenije v EU, tako da situacije pred tem ne poznam v celoti. Vem, da smo v tistem času dobili prvi LVPRS (Letalski varnostni program Republike Slovenije), ki je nekakšen »priročnik«, ki zajema tako skupne osnovne standarde, ki jih določa EU, kot tudi vse dodatne zahteve, ki jih je določila Republika

Slovenija za področje varovanja v civilnem letalstvu. Vse ostalo se je potem spreminjalo/nadgrajevalo s pomočjo Uredb ES.

### **Kaj konkretno EU stori za zagotavljanje varovanja?**

Predpiše minimalne skupne osnovne standarde, katerim je zavezana vsaka članica, nato pa preko svojih za to namenjenih institucij nadzira stanje ter ukrepa, v kolikor država teh standardov ne izpolnjuje.

### **Ali in na kakšen način EU vključuje vpletene v aviacijo v svoje procese (za razvoj standardov, postopkov in ukrepov)?**

To najlaže predstavim skozi regulativni proces. Začniva z Evropsko komisijo: Evropska komisija je odgovorna za pripravo predlogov za nove predpise in spremljanju obveznosti držav članic, ki izhajajo iz Uredb (ES) 300/2008 in 272/2009. Prav tako opravlja nenapovedane obvezne preglede letališč (inšpekcije).

Varnostni odbor EU je sestavljen iz 1 člana iz vsake države članice. Predseduje mu Evropska komisija.

Odbor je odgovoren za razpravo, ki poteka glede izvajanja predpisov za varovanje v civilnem letalstvu po vsej Evropi. To storijo po posvetovanju s skupino SAGAS.

Skupina SAGAS (the Stakeholders Advisory Group on Aviation Security) predstavlja letalsko industrijo. Sestavljajo jo predstavniki držav članic EU, in zagotavlja nekakšen dialog med industrijo in Regulativnim odborom EU. Z rednimi sestanki se Evropska komisija posvetuje s predstavniki letalske industrije o razvoju zakonodaje na področju varovanja v civilnem letalstvu. Skupina je bila ustanovljena z Uredbo ES 300/2008 in Evropska komisija jo obvešča o vseh relevantnih zadevah skozi celoten regulativni proces.

Evropska komisija nato predstavi osnutek zakonodaje Evropskemu parlamentu in Evropskemu svetu, ki pregledata osnutek in ga nato, če se z njim strinjata, ga Evropski svet potrdi. Lahko ga tudi ovrže, a če ga potrdi, potem dobimo Uredbo, ki prične v državah članicah veljati neposredno.

Upam, da se da razbrati, kako predstavniki letalske industrije vplivajo na vsebino zakonodaje.

### **Delovanje letalske družbe in interakcija s pristojnimi EU organi za varnost v civilnem**

**letalstvu?**

Neposrednih kontaktov s pristojnimi EU organi na področju varovanja v civilnem letalstvu niti ni (razen v procesu inšpekcijskih nadzorov), ker z organi EU komunicira v večini Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije.

**Nadzor in inšpekcijski pregledi. Kako pogosti so, ali se je pri nadzoru kaj bistveno spremenilo po vstopu Slovenije v Skupnost?**

Kar se nadzorov tiče, je bila s strani EU sprejeta Uredba komisije (EU) št. 18/2010 z dne 8. Januarja 2010 o spremembi Uredbe (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta glede specifikacij za nacionalne programe za nadzor kakovosti na področju varovanja civilnega letalstva. O spremembah težko govorim, ker pred vstopom v EU še nisem bila v tem oddelku.

**Se je z vstopom v Skupnost v Adrii Airways spremenila organizacijska struktura? Kako?**

Vstop v EU ni imel vpliva na organizacijsko strukturo oddelka Letalsko varovanje.

**Komu vse mora AA posredovati podatke o incidentih? Ali so organizirana kakšna srečanja s strani EU, kjer se o incidentih debatira, oblikuje alternativne rešitve?**

AA je dolžna podatke posredovati JACL, ki nato po potrebi obvešča ICAO in vse ostale pristojne institucije, ki spremljajo trende in oblikujejo smernice za reševanje/preprečevanje določenih dogodkov.

Posvetovanja so (z vidika AA) organizirana znotraj organizacij kot npr. IACA, IATA, ACI, AEA, ERA ..., ki zastopajo svoje člane na srečanjih z ICAO, ECAC, EU, Eurocontrol. Prav tako te organizacije (IATA, IACA ...) svojim članicam posredujejo vse relevantne informacije, ki jih njim posredujejo ICAO, ECAC idr.

**Organigram (Letalska družba AA – CAA – EU institucije)? Kako poteka sodelovanje, kaj je prinesla EU?**

Glej odgovora pot točko 10 in 11.

**Kakšne so napovedi za prihodnost? Je 11. september prinesel pretirane ukrepe, ki bodo v**

### **prihodnosti umaknjeni (npr. vnos tekočin na letalo, body skenerji, itd)?**

Ne razumem, zakaj ostajamo pri letu 2001, ko pa je bilo samo od 9/11 do junija leta 2010 zabeleženih skoraj 100 primerov nezakonitega vmešavanja v civilno letalstvo, ki so bolj pereči.

Med drugim recimo:

- Richard Reid, december 2001 – Shoe Bomber
- DHL v Bagdadu, november 2003 – letalo ob vzletu obstreljeno z MANPAD.
- Turkish, oktober 2006 – ugrabitelj v Albaniji zahteval politični azil.
- Glasgow, junij 2007 – dva moška z avtom, polnim propana in bencina zapeljeta v letališko zgradbo in jo zažgeta.
- Darfur Sudan, avgust 2008 – Boeing 737 prevoznika Sun Air ugrabi moški, ki je pri sebi imel nož. Letalo zaradi pomanjkanja goriva ne leti v Cairo, kot je zahteval ugrabitelj, ampak pristanejo v al-Khufrah v Libiji, kjer se vse konča s pogajanjem.
- Amsterdam, december 2009 – Abdul Mutallab, Exploding Pants.
- Dubaj in London, oktober 2010 – IED najdene v kartušah za tiskalnike.
- Tripoli, avgust 2011 – uporniki so zavzeli letališče v Tripoliju in ob tem uničili tri letala.

Hočem povedati, da se stvari na področju varovanja v civilnem letalstvu niso ustavile v letu 2001, ampak se razvijajo tudi v skladu z dogodki, ki so se zgodili PO 9/11. Omenjeni primer je res da najbolj odmeven zaradi številnih žrtev in dejstva, da je bilo letalo prvič uporabljeno kot orožje za množično uničenje.

Napoved za prihodnost bi bila: Varovanje v civilnem letalstvu se bo še naprej odzivalo in prilagajalo okolju, v katerem deluje.

(Odpravljanje ali uvajanje nove tehnologije pa je, tako kot povsod, v veliki večini odvisno od raznih lobijev in interesov.)

**Bi dodali še kaj, kar je pomembno za razumevanje celostne slike ureditve zračnega prometa na področju varovanja s strani EU?**

/

## **PRILOGA C: Occurrence Categories (EASA, Annual safety review 2012)**

ARC Abnormal runway contact

AMAN Abrupt manoeuvre

ADRM Aerodrome

ATM/CNS Air Traffic Management/Communication Navigation Surveillance

BIRD Collision / near Collision with bird(s)

CABIN Cabin safety event

CFIT Controlled flight into or toward terrain

CTOL Collision with obstacle(s) during take-off and landing

EVAC Evacuation

EXTL External load related occurrence

F-NI Fire/smoke (non-impact)

F-POST Fire/smoke (post-impact)

FUEL Fuel related

GCOL Ground collision

GTOW Glider towing related event

RAMP Ground handling

ICE Icing

LOC-G Loss of control — Ground

LOC-I Loss of control — In-flight

LOLI Loss of lifting conditions en-route

LALT Low altitude operation

MAC Airprox/TCAS alert/loss of separation/near midair collisions/midair collision

OTHR Other

RE Runway excursion

RI-A Runway incursion — Animal

RI-VAP Runway incursion — Vehicle, aircraft or person

SEC Security related



SCF-NP System/component failure or malfunction (non-powerplant)

SCF-PP System/component failure or malfunction (powerplant)

TURB Turbulence encounter

UIMC Unintended Flight in IMC

USOS Undershoot/overshoot

UNK Unknown or undetermined

WSTRW Windshear or thunderstorm