

Národný plán bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky na roky 2026 až 2028

Čl. 1

- (1) Národný plán bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky (ďalej len „plán bezpečnosti civilného letectva“), zohľadňujúc osobitný predpis,¹⁾ je neoddeliteľnou súčasťou Národného programu bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky.
- (2) Plán bezpečnosti civilného letectva podľa osobitného predpisu²⁾ „zahŕňa riziká a opatrenia určené v európskom pláne pre bezpečnosť letectva, ktoré sa týkajú príslušného členského štátu“.
- (3) Podrobnejšie požiadavky na monitorovanie rizikových oblastí v rámci plánu bezpečnosti civilného letectva sú uvedené v bode MST.0028 Európskeho plánu bezpečnosti letectva (EPAS) na roky 2022 - 2026, II. zväzok.

Čl. 2

Všeobecné požiadavky na národné plány bezpečnosti civilného letectva

Bezpečnosť civilného letectva sa strategicky riadi na

- a) medzinárodnej úrovni prostredníctvom Globálneho plánu bezpečnosti civilného letectva (GASP)³⁾ a Európskym regionálnym plánom bezpečnosti civilného letectva (EUR RASP),⁴⁾
- b) na úrovni regiónu, ktorý spadá do pôsobnosti európskej a severoatlantickej regionálnej kancelárie Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO EUR/NAT)⁵⁾ prostredníctvom Európskeho regionálneho plánu bezpečnosti civilného letectva (EUR RASP),
- c) úrovni Európskej únie prostredníctvom Európskeho programu bezpečnosti civilného letectva (EASP) a Európskeho plánu bezpečnosti civilného letectva (EPAS),
- d) národnej úrovni prostredníctvom Národného programu bezpečnosti civilného letectva príslušného členského štátu Európskej únie (SSP) a Národného plánu bezpečnosti civilného letectva (SPAS) príslušného členského štátu Európskej únie,
- e) prevádzkovej úrovni prostredníctvom systémov riadenia bezpečnosti (SMS) osôb činných v civilnom letectve.

¹⁾ Čl. 8 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018) v platnom znení.

²⁾ Čl. 8 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/1139 v platnom znení.

³⁾ Súčasná verzia globálneho plánu bezpečnosti civilného letectva je prijatá na roky 2026 – 2028 a vydaná ako ICAO Doc 10004.

<https://www.icao.int/GASP>.

⁴⁾ Vzhľadom na skutočnosť, že vývoj v rôznych oblastiach civilného letectva sa môže v rôznych oblastiach sveta líšiť, Medzinárodná organizácia civilného letectva vypracovala pre región, ktorý spadá do pôsobnosti európskej a severoatlantickej regionálnej kancelárie Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO EUR/NAT, <https://www.icao.int/EURNAT>) vytvorila Európsky regionálny plán bezpečnosti civilného letectva (EUR RASP).

⁵⁾ <https://www.icao.int/EURNAT>.

Medzinárodné civilné letectvo <i>Globálny plán bezpečnosti civilného letectva</i>	<i>Globálny plán bezpečnosti civilného letectva obsahuje iniciatívy na zvýšenie bezpečnosti pre štáty, ktoré sa riešia v slovenskom Národnom pláne bezpečnosti civilného letectva.</i>
Civilné letectvo v rámci Európskej únie <i>Európsky program bezpečnosti civilného letectva</i> <i>Európsky plán bezpečnosti civilného letectva</i>	<i>Európsky program bezpečnosti civilného letectva definuje rámec bezpečnosti letectva (nariadenia a činnosti) na úrovni Európskej únie a poskytuje rámec na úrovni Európskej únie na vykonanie Európskeho plánu bezpečnosti civilného letectva.</i> <i>Európsky plán bezpečnosti civilného letectva je konzultovaný s príslušnými orgánmi členských štátov Európskej únie prostredníctvom poradných orgánov Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva a obsahuje konkrétne opatrenia pre členské štáty Európskej únie, ktoré sú začlenené do tohto Národného plánu bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky.</i>
Civilné letectvo v rámci Slovenskej republiky <i>Národný program bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky</i> <i>Národný plán bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky</i>	<i>Národný program bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky definuje rámec bezpečnosti civilného letectva zavedený v rámci Slovenskej republiky</i> <i>Národný plán bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky je pripravený na roky 2026 až 2028.</i>

Čl. 3

Identifikácia rizika a zber údajov

- (1) Zložitosť celého systému a začleňovanie nových technológií v rámci existujúcej prevádzky môžu spôsobovať skryté riziká, ktoré je potrebné identifikovať, a následne musia byť vyhodnotené a monitorované a musia sa uplatňovať zmierňujúce opatrenia v prípade neuspokojivých výsledkov, napr. prostredníctvom systému ohlasovania udalostí, výkonu štátneho odborného dozoru, analýzou udalostí v civilnom letectve, poskytovaním príslušných informácií osobám činným v civilnom letectve, školeniami a pod.
- (2) S cieľom získať čo najviac informácií a údajov na identifikáciu rizík je dôležité vytvoriť pozitívnu kultúru bezpečnosti s cieľom oznamovať akékoľvek pochybnosti o stanovených postupoch alebo pracovných podmienkach a ich následnou analýzou v rámci riadenia bezpečnostných rizík a prijímaním bezpečnostných opatrení.
- (3) Optimalizáciou rizikových procesov možno dosiahnuť bezpečnejšie vykonávanie činností súvisiacich s civilným letectvom.
- (4) Pre kľúčové rizikové oblasti ovplyvňujúce bezpečnosť civilného letectva je dôležité monitorovať frekvenciu a vplyv výskytu jednotlivých udalostí v civilnom letectve alebo faktorov prispievajúcich alebo vedúcich k zlyhaniu.
- (5) Správnou klasifikáciou a kategorizáciou zozbieraných informácií a údajov sa môžu štatistické hodnotenia konkrétneho javu vykonávať s použitím jedinej taxonómie a vývoj tohto javu sa môže monitorovať v priebehu času, čo môže potvrdiť účinnosť nápravných opatrení prijatých na zmenu systému.

- (6) Presne ustanovené ukazovatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti⁶⁾ (SPI) a ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti⁷⁾ (SPT) sú základným nástrojom na monitorovanie stavu bezpečnosti prevádzkových rizík.

Čl. 4

Globálne ciele

Medzinárodná organizácia civilného letectva určila 6 hlavných cieľov, ktoré usmerňujú zmluvné štáty Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve⁸⁾ pri výkone ich pôsobnosti na budovaní bezpečného leteckého systému na vnútroštátnej úrovni. Týmto hlavnými cieľmi sú:

1. dosiahnutie neustáleho znižovania rizík bezpečnosti civilného letectva (snaha o minimalizáciu počtu udalostí v civilnom letectve na globálnej úrovni),
2. posilnenie kapacity štátov v oblasti dohľadu nad bezpečnosťou (štáty by mali mať vybudované efektívne systémy na kontrolu a reguláciu bezpečnosti),
3. implementácia efektívnych národných programov bezpečnosti civilného letectva (štáty by mali zaviesť a udržiavať funkčné národné programy bezpečnosti civilného letectva podľa požiadaviek Medzinárodnej organizácie civilného letectva),
4. zvýšenie spolupráce na regionálnej úrovni (podpora spoločného postupu a zdieľania zdrojov medzi štátmi v rámci jednotlivých regiónov v pôsobnosti príslušných regionálnych kancelárií Medzinárodnej organizácie civilného letectva na zvýšenie bezpečnosti),
5. rozšírenie využívania priemyselných programov a sietí na zdieľanie informácií (zapojenie osôb činných v civilnom letectve v rámci monitorovania bezpečnosti a zdieľania dôležitých údajov o rizikách),
6. zabezpečenie primeranej infraštruktúry na podporu bezpečnej leteckej prevádzky (zameranie na modernizáciu a dostupnosť technickej infraštruktúry, ktorá je kľúčová pre bezpečnosť).

Čl. 5

Kritické prvky dohľadu nad bezpečnosťou civilného letectva

- (1) Medzinárodná organizácia civilného letectva identifikovala osem kritických prvkov dohľadu nad bezpečnosťou civilného letectva, ktorých dôsledné plnenie zabezpečuje bezpečnosť leteckej prevádzky. Týmto kritickými prvkami sú:
 1. Základné právne predpisy v oblasti civilného letectva (CE-1)
 2. Osobitné prevádzkové predpisy (CE-2)
 3. Národný systém a funkcie dohľadu (CE-3)
 4. Kvalifikovaní členovia leteckého personálu s príslušnou odbornou spôsobilosťou (CE-4)
 5. Technické poradenstvo, nástroje a poskytovanie informácií (CE-5)
 6. Udeľovanie povolení, poverení, osvedčení, prevádzkových licencií a vydávanie dokladov (CE-6)
 7. Štátny odborný dozor (CE-7)
 8. Riešenie rizikových oblastí (CE-8).
- (2) Výkonom štátneho odborného dozoru Slovenská republika kontroluje dodržiavanie povinností vyplývajúcich z príslušných právnych predpisov osobami činnými v civilnom letectve.

⁶⁾ Čl. 3 bod 26 nariadenia (EÚ) 2018/1139 v platnom znení.

⁷⁾ Čl. 3 bod 27 nariadenia (EÚ) 2018/1139 v platnom znení.

⁸⁾ Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.

- (3) Slovenská republika stanovuje a rozvíja päť základných kritických prvkov dozoru nad bezpečnosťou civilného letectva (CE-1 až CE-5). Následne zavádza do praxe tri kritické prvky (CE-6 až CE-8) s cieľom účinne dohliadať nad bezpečnosťou civilného letectva a riadiť ju na vnútroštátnej úrovni.
- (4) Hlavnými oblasťami v rámci dohľadu nad bezpečnosťou civilného letectva sú:
- Právne predpisy (LEG)
 - Systém civilného letectva (ORG)
 - Letecký personál (PEL)
 - Obchodná letecká prevádzka (OPS)
 - Letová spôsobilosť výrobkov leteckej techniky a súčastí výrobkov leteckej techniky (AIR)
 - Bezpečnostné vyšetrovanie (AIG)
 - Letecké navigačné služby (ANS)
 - Letiská a letecké pozemné zariadenia (AGA)
 - Národný program bezpečnosti civilného letectva (SSP).

Čl. 6

Štatistické údaje a prevádzkové výkony civilného letectva v Slovenskej republike

	2024	2025
Prevádzka lietadiel		
Lietadlá v oblasti obchodnej leteckej prevádzky	65	71
Lietadlá v oblasti všeobecného letectva	687	729
Držitelia osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) prevádzkujúci letúne	5	5
Držitelia osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) prevádzkujúci rotorové lietadlá	2	1
Držitelia osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) prevádzkujúci letúne a rotorové lietadlá	1	1
Prevádzkovatelia neobchodnej leteckej dopravy so zložitými motorovými lietadlami	20	17
Držitelia povolenia a osoby, ktoré podali vyhlásenie na vykonávanie špeciálnej prevádzky (SPO)	19	18
Letová spôsobilosť výrobkov leteckej techniky a súčastí výrobkov leteckej techniky		
Údržbové organizácie a kombinované organizácie pre letovú spôsobilosť	14	14
Organizácie riadiace zachovanie letovej spôsobilosti	13	14
Výrobné organizácie	6	6
Licencovanie leteckého personálu		
Obchodný pilot	881	936
Pilot všeobecného letectva	3116	3249
Technik údržby	628	648
Preukazy spôsobilosti riadiaceho letovej prevádzky/študenta	134/24	139/34
Výcvikové organizácie s povolením (letová posádka)		
Výcvikové organizácie, ktoré podali vyhlásenie	39	41
Výcvikové zariadenia na simuláciu letu	4	4
Organizácia na výcvik údržby	4	4
Letiská		
Letiská s osvedčením na prevádzku podľa právne záväzných aktov Európskej únie	4	4
Letiská s prevádzkovým povolením podľa národnej legislatívy	36	36
Letecké navigačné služby		
Poskytovatelia leteckých navigačných služieb s osvedčením	2	2
Poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí podali vyhlásenie	0	0

Čl. 7

Ciele na dosiahnutie príslušnej úrovne bezpečnosti v rámci Slovenskej republiky

- (1) Plnením povinností vyplývajúcich z príslušných právnych predpisov sa Slovenská republika snaží o neustále zlepšovanie bezpečnosti civilného letectva v oblasti systémového riadenia na úrovni štátu a v oblasti prevádzkových rizík.
- (2) V oblasti systémového riadenia na úrovni štátu je potrebné zamerať sa na dosiahnutie týchto cieľov:
 - a) neustále zlepšovanie riadenia bezpečnosti civilného letectva na úrovni štátu,
 - b) integrované riadenie rizík,
 - c) vykonávanie štátneho odborného dozoru založeného na riziku a vykonávanie štátneho odborného dozoru nad skupinovými operáciami a komplexnými obchodnými modelmi,
 - d) zabezpečenie dostatočného počtu odborne spôsobilého personálu na výkon štátneho odborného dozoru,
 - e) digitalizácia,
 - f) systémové riadenia prípravy noviel príslušných právnych predpisov.
- (3) Procesy riadenia bezpečnosti civilného letectva na úrovni štátu vrátane posilnenia výkonu štátneho odborného dozoru nad systémami riadenia bezpečnosti osôb činných v civilnom letectve musia zohľadňovať aktuálne platné a účinné štandardy, odporúčania a postupy prijaté Medzinárodnou organizáciou civilného letectva a platné a účinné právne záväzné akty Európskej únie v oblasti civilného letectva a legislatívou EÚ a musia zohľadňovať aktuálny vývoj civilného letectva. Medzi kľúčové opatrenia v oblasti riadenia bezpečnosti civilného letectva na úrovni štátu patria:
 - a) aktívna spolupráca orgánov štátnej správy Slovenskej republiky s Medzinárodnou organizáciou civilného letectva, orgánmi Európskej únie a orgánmi štátnej správy iných štátov s cieľom pomôcť pri vývoji pravidiel a implementácii usmernení pre systémy riadenia bezpečnosti,
 - b) neustále zlepšovanie procesov na riadenie rizík, monitorovanie výkonnosti v oblasti bezpečnosti a podpora bezpečnosti civilného letectva na vnútroštátnej úrovni,
 - c) zlepšovanie procesov zdieľania informácií o bezpečnosti civilného letectva,
 - d) zlepšovanie kultúry bezpečnosti, vrátane kultúry spravodlivosti, vo všetkých oblastiach civilného letectva Slovenskej republiky,
 - e) dohľad nad plnou integráciou zásad ľudského faktora do systémov riadenia bezpečnosti,
 - f) implementácia fóra na monitorovanie letových údajov (FDM).
- (4) Integrácia riadenia rizík s cieľom riešiť rozhrania medzi bezpečnosťou civilného letectva a bezpečnostnou ochranou letectva je jednou z priorít plánu bezpečnosti civilného letectva v súvislosti s kybernetickou bezpečnosťou a skutočnosťou, že implementácia bezpečnostných opatrení na letiskách a na palubách lietadiel môže mať priamy vplyv na bezpečnosť civilného letectva ako takého.
- (5) Dopravný úrad má a udržiava zavedený komplexný program výkonu štátneho odborného dozoru nad osobami činnými v civilnom letectve a osobami, ktorých činnosť môže mať vplyv na bezpečnosť civilného letectva. Tento program výkonu štátneho odborného dozoru pozostáva z auditov, inšpekcií, testov a kontrolných činností. V súlade s Prílohou 19 k Dohovoru a súvisiacimi usmerneniami je tradičný proces výkonu štátneho odborného dozoru založený na dodržiavaní predpisov, ktorý používa Dopravný úrad, zohľadňujúc prístup založený

na riziku, aby sa zabezpečilo, že Dopravný úrad zameria svoj výkon činnosti na oblasti s vyšším bezpečnostným rizikom. Tento proces závisí od priebežného hodnotenia rizík, profilovania rizík a monitorovania výkonnosti na všetkých úrovniach systému civilného letectva. Výkon štátneho odborného dozoru založený na rizikách by mal byť v čo najväčšej miere založený na rozhodovaní založenom na údajoch a opatreniach definovaných v tomto pláne bezpečnosti civilného letectva, ktoré sú zamerané na vývoj metód a nástrojov zberu a analýzy údajov o ohlásených udalostiach a z kontrolných činností. V rámci vlastného procesu riadenia rizík Dopravný úrad organizuje pracovné stretnutia s osobami činnými v civilnom letectve pôsobiacich v jednotlivých oblastiach civilného letectva Slovenskej republiky s cieľom pomôcť identifikovať a riešiť riziká na rozhraniach medzi týmito oblasťami.

- (6) Letecký priemysel sa neustále vyvíja, čo viedlo k zvýšenej komplexnosti obchodných modelov používaných osobami činnými v civilnom letectve a ku geografickému rozloženiu rozhrania medzi osobami činnými v civilnom letectve a ich službami. Činnosti alebo služby vykonávané alebo poskytované osobami činnými v civilnom letectve v spoločnom zoskupení môžu mať zavedené systémy riadenia bezpečnosti, ktoré sú predmetom výkonu štátneho odborného dozoru rôznymi štátmi podľa rôznych právnych predpisov. Táto rastúca zložitnosť predstavuje zvýšené výzvy na systémy riadenia organizácií, ako aj na výkon štátneho odborného dozoru.
- (7) Orgány štátnej správy v civilnom letectve by mali vytvoriť konkurencieschopné podmienky na udržanie zamestnancov a na prilákanie nových zamestnancov. Dopravný úrad priebežne prehodnocuje dostupné finančné a personálne zdroje v kontexte nových povinností vyplývajúcich z príslušných právnych predpisov, zvyšujúcich sa výkonov v rámci civilného letectva a vzhľadom na povinnosti v oblasti plnenie strategických priorít v oblasti bezpečnosti civilného letectva uvedených v tomto pláne bezpečnosti civilného letectva.
- (8) Projekt digitalizácie je „investícia do budúcnosti“ a mal by umožniť, aby procesy podávania žiadostí o vydanie dokladu alebo podávania vyhlásení a správ a procesy riadenia výkonu štátneho odborného dozoru boli vykonávané elektronicky v reálnom čase a umožnili alebo uľahčili výmenu informácií medzi orgánmi štátnej správy a osobami činnými v civilnom letectve.
- (9) Keďže v oblasti civilného letectva sa rozlišuje medzi niekoľkými „úrovňami“ legislatívnej a právnej úpravy „technickej“ stránky civilného letectva, je potrebné mať nastavený národný systém prípravy noviel právnych predpisov tak, aby boli na jednej strane zohľadnené požiadavky vyplývajúce zo štandardov, odporúčaní a postupov Medzinárodnej organizácie civilného letectva a z právne záväzných aktov Európskej únie a na strane druhej zohľadňovať požiadavky aplikačnej praxe, prevádzkové výkony a komplexnosť systému civilného letectva. Niektoré novely právnych predpisov sú menej rozsiahle a zameriavajú sa na špecifické oblasti. Avšak niektoré novely právnych predpisov predstavujú významné spoločné úpravy viacerých oblastí civilného letectva, čo si vyžaduje lepšiu koordináciu medzi orgánmi štátnej správy v civilnom letectve a osobami činnými v civilnom letectve. Európsky plán pre bezpečnosť civilného letectva aktuálne popisuje aj oblasť osvedčovania nových ekologických technológií a udržateľných leteckých palív. Zohľadňujúc túto oblasť by sa mali orgány štátnej správy v civilnom letectve zamerať na nielen na vplyv klimatických zmien na bezpečnú prevádzku lietadiel a nastavenie pravidiel, ale aj na rozdelenie pôsobností príslušných orgánov štátnej správy a na nastavenie systému výkonu štátneho odborného dozoru nad uvedenými novými „zelenými“ technológiami.

- (10) Prevádzkové riziká, ktoré vyplývajú z prevádzkových činností civilného letectva sú identifikované v tzv. odvetvových registroch rizík vedených Dopravným úradom a opatrenia sú prioritizované na základe posúdenia týchto rizík. Registre rizík vedené Dopravným úradom primerane zohľadňujú riziká identifikované prostredníctvom procesov riadenia rizík na úrovni Európskej únie identifikované v Európskom pláne bezpečnosti civilného letectva na roky 2022 - 2026, III. zväzok. Dopravný úrad posudzuje riziká v týchto oblastiach civilného letectva:
- a) letecká prevádzka letúnov,
 - b) letecká prevádzka vrtuľníkov,
 - c) letecké navigačné služby,
 - d) prevádzka letísk
 - e) letová spôsobilosť výrobkov leteckej techniky a súčastí výrobkov leteckej techniky a ich údržba
 - f) všeobecné letectvo,
 - g) bezpilotné lietadlá a inovatívna letecká mobilita

Čl. 9

Rizikové oblasti systému civilného letectva v Slovenskej republike

- (1) Civilné letectvo ako komplexný dynamicky sa rozvíjajúci systém so sebou prináša veľké množstvo nebezpečenstiev s potenciálnymi katastrofálnymi dôsledkami bez existencie dostatočných účinných opatrení na predchádzanie zlyhaniam. Hlavné rizikové oblasti je potrebné analyzovať, monitorovať a stanoviť vhodné zmiernujúce opatrenia, aby sa zabránilo zlyhaniam alebo najhorším scenárom. Nepretržitá identifikácia, hodnotenie a náprava nedostatkov sú kľúčom k úspešnému riadeniu rizík.
- (2) Predmetom monitorovania musia byť najmä dodržiavanie pravidiel osobami činnými v civilnom letectve a tie udalosti v civilnom letectve, ktoré môžu vo veľkom rozsahu ohroziť bezpečnosť civilného letectva.
- (3) Tento plán bezpečnosti civilného letectva ustanovuje ukazovatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti s cieľom monitorovať účinnosť kvality právnych predpisov, štátneho odborného dozoru, kvantifikovať počet udalostí v civilnom letectve a identifikovať faktory prispievajúce k najzávažnejším typom udalostí v civilnom letectve.
- (4) Cieľom celého monitorovania výkonnosti v oblasti bezpečnosti je zvýšenie úrovne bezpečnosti civilného letectva v Slovenskej republike a udržanie vysokej úrovne bezpečnosti civilného letectva v Slovenskej republike.
- (5) Monitorované ukazovatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti a ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedené v prílohách č. 1 až 3 sú založené na Národnom programe bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky.
- (6) Z pohľadu systémového riadenia bezpečnosti civilného letectva na úrovni štátu je potrebné
 - a) priebežne identifikovať nové riziká vyplývajúce zo zložitosti systému civilného letectva a navrhovať opatrenia na ich zmiernenie,
 - b) ustanoviť požiadavky na zavedenie systému riadenia bezpečnosti civilného letectva pre príslušné osoby činné v civilnom letectve,
 - c) zvyšovať povedomie o bezpečnosti civilného letectva, podporovať vzájomnú komunikáciu a výmenu informácií, organizovať pracovné stretnutia a zúčastňovať sa na medzinárodných konferenciách, workshopoch a pod.,

- d) zabezpečiť dostatočný počet a primerané ohodnotenie kvalifikovaného personálu na vykonávanie dozoru nad organizáciami, jednotlivcami činnými v civilnom letectve,
- e) plniť povinnosti štátu ustanovené príslušnými právnymi predpismi a vykonávať štátny odborný dozor založený na riziku,
- f) pripraviť proces digitalizácie,
- g) nastaviť systém kontroly kvality údajov týkajúcich sa bezpečnosti civilného letectva,
- h) pripravovať podklady pre audity vykonávané Medzinárodnou organizáciou civilného letectva a Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva,
- i) pravidelne vypracovať novelizácie Národného programu bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky a tohto plánu bezpečnosti civilného letectva.

Ukazovatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti a ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti - Strategické ciele

Označenie strategického cieľa	Bezpečnostný cieľ (SO)	Ukazovateľ výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SPI)	Cieľ výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SPT)	Kroky na naplnenie strategického cieľa, zodpovedný orgán štátnej správy v civilnom letectve a aktuálny stav plnenia	Vzťah ku Globálnemu plánu bezpečnosti civilného letectva (GASP) a k Európskemu plánu bezpečnosti civilného letectva (EPAS)
SO-01 Zavedenie Národného programu bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky a systému riadenia bezpečnosti	Integrované a účinné riadenie bezpečnosti na štátnej úrovni a na úrovni osôb činných v civilnom letectve	SPI-SO-01-A Stav zavedenia Národného programu bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky	-	Aktualizácia Národného programu bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky a Národného plánu bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky - Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Dopravný úrad - prebieha	GASP 2026–2028, Goal 3 a Goal 5 EUR-RASP 2026–2028. EPAS MST.0001, MST.0023, MST.0027, MST.0028
		SPI-SO-01-B Podiel osôb činných v civilnom letectve s posúdeným systémom riadenia bezpečnosti na celkovom počte osôb činných v civilnom letectve	-	Aktívna účasť a spolupráca v rámci pracovných skupín a poradných orgánov Medzinárodnej organizácie civilného letectva a orgánov Európskej únie s cieľom zabezpečiť súlad Národného plánu bezpečnosti civilného letectva Slovenskej republiky s Globálnym plánom bezpečnosti a Európskym plánom bezpečnosti - Dopravný úrad - prebieha	

				Zameranie sa na kľúčové riziká ako súčasť riadenia bezpečnosti a výkonu štátneho odborného dozoru • <i>Dopravný úrad</i> • <i>prebieha</i> Zabezpečenie plnej integrácie princípov ľudského faktora do procesov riadenia bezpečnosti. • <i>Dopravný úrad</i> • <i>prebieha</i>	
SO-02 Účinný štátny odborný dozor	Zlepšovať účinnosť a efektívnosť systému štátneho odborného dozoru	SPI-SO-02-A Celková úroveň vykonávania dozoru nad bezpečnosťou civilného letectva podľa ukazovateľa ICAO EI	EI ≥ 75	Analyzovať nálezy z auditov ICAO/EASA, monitorovať plnenie nápravných opatrení a aktualizovať ukazovatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti a cieľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti • <i>Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Dopravný úrad</i> • <i>prebieha</i>	GASP 2026–2028, Goal 2 a Goal 5
		SPI-SO-02-B Celková úroveň vykonávania dozoru nad bezpečnosťou civilného letectva podľa ukazovateľa výkonnosti EASA	úroveň: „operating“ v horizonte 5 rokov pre všetky kľúčové odvetvia civilného letectva		
SO-03 Kultúra spravodlivosti a ohlasovanie udalostí	Zaviesť a podporovať kultúru spravodlivosti a budovať dôveru v systém ohlasovania udalostí	SPI-SO-03-A Podiel analyzovaných hlásení na celkom počte hlásení	Rast kvality a včasnosti hlásení	Posúdenie právneho rámca a vytvorenie legislatívnych podmienok pre kultúru spravodlivosti • <i>Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky</i> • <i>prebieha</i>	GASP 2026–2028, Goal 3 a Goal 6 EPAS MST.0042
		SPI-SO-03-B Počet riešených podaní s podozrením na porušenie kultúry spravodlivosti	Nulová tolerancia odvetných opatrení za hlásenie v súlade s pravidlami		

				Posúdenie zavedenia kultúry spravodlivosti osobami činnými v civilnom letectve • <i>Dopravný úrad</i> • <i>prebieha</i> Komunikácia s orgánmi činnými v trestnom konaní a orgánmi v oblasti dohľadu nad dodržiavaním Zákonníka práce • <i>Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky</i> • <i>prebieha</i> Komunikácia o kultúre spravodlivosti s cieľom zvýšiť povedomie osôb činných v civilnom letectve • <i>Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Dopravný úrad</i> • <i>prebieha</i>	
SO-04 Prechod na výkon štátneho odborného dozoru založeného na riziku (RBO)	Zamerať výkon štátneho odborného dozoru na osoby činné v civilnom letectve a na procesy a riziká, ktoré predstavujú najväčšiu bezpečnostnú hrozbu (namiesto plošného výkonu štátneho odborného dozoru)	SPI-SO-04-A Podiel osôb činných v civilnom letectve s aktuálnym rizikovým profilom na celkom počte kontrolovaných osôb činných v civilnom letectve	-	Schválenie metodiky výkonu štátneho odborného dozoru založeného na riziku a výkonnosti pre jednotlivé oblasti civilného letectva • <i>Dopravný úrad</i> • <i>prebieha</i> Používanie nástroja EASA MS Assessment na meranie výkonnosti	GASP 2026–2028, Goal 2, Goal 3 a Goal 6 EPAS MST.0026
		SPI-SO-04-B Podiel kontrol v rámci výkonu štátneho odborného dozoru na	-		

		základe rizika na celkovom počte kontrol		systému riadenia bezpečnosti osôb činných v civilnom letectve • <i>Dopravný úrad</i> • <i>prebieha</i> Zabezpečenie dostatočného počtu odborne spôsobilých pracovníkov • <i>Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Dopravný úrad</i> • <i>prebieha v rámci prípravy podkladov do návrhu štátneho rozpočtu na príslušný rozpočtový rok</i>	
SO-05 Odborne spôsobilý personál na výkon štátneho odborného dozoru	Zabezpečiť dostatok kvalifikovaných pracovníkov na výkon štátneho odborného dozoru	SPI-SO-05-A obsadenosť pridelených funkčných miest SPI-SO-05-B Podiel absolvovaných školení na celkovom počte naplánovaných školení	úroveň: „operating“ v horizonte 5 rokov pre CE 4 podľa modelu výkonnosti EASA -	Zabezpečenie výkonu štátneho odborného dozoru založeného na riziku a výkonnosti odborne spôsobilým personálom • <i>Dopravný úrad</i> • <i>prebieha</i> Analýza pracovnej záťaže. Plán školení s dôrazom na vykonávanie štátneho odborného dozoru založeného na riziku a výkonnosti • <i>Dopravný úrad</i> • <i>prebieha</i>	GASP 2026–2028, Goal 2 a Goal 5 EPAS MST.0001, MST.0032(a), MST.0032(c), MST.0037

				Zabezpečenie splnenia nových požiadaviek v oblasti ľudského faktora v letectve ustanovených príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie týkajúcich sa odborne spôsobilého personálu vrátane inštruktorov v oblasti ľudský faktor v letectve • <i>Dopravný úrad</i> • <i>prebieha</i> Zabezpečenie dostatočného počtu odborne spôsobilých pracovníkov • <i>Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Dopravný úrad</i> • <i>prebieha v rámci prípravy podkladov do návrhu štátneho rozpočtu na príslušný rozpočtový rok</i>	
SO-06 Digitálna podpora výkonu štátneho odborného dozoru	Zabezpečiť vhodnú, spoľahlivú a bezpečne spravovanú digitálnu podporu kľúčových procesov riadenia systému bezpečnosti na úrovni Dopravného úradu.	SPI-SO-06-A Podiel procesov vykonaných v rámci štátneho odborného dozoru vedených digitálne na celkom počte procesov.	-	Obstaranie systému na podporu výkonu štátneho odborného dozoru a vydávania príslušných dokladov • <i>Dopravný úrad</i> • <i>prebieha</i> Školenia pracovníkov na efektívne využívanie systému na podporu	GASP 2026–2028, Goal 3, Goal 5 a Goal 6

				výkonu štátneho odborného dozoru • <i>Dopravný úrad</i> • <i>prebieha</i>	
--	--	--	--	---	--

**Ukazovatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti a ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti -
Prevádzkové ciele**

Označenie prevádzkového cieľa	Bezpečnostný cieľ (SO)	Ukazovateľ výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SPI)	Cieľ výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SPT)
PT-01 Nehodovosť v obchodnej leteckej doprave	Znížiť nehodovosť a riziko smrteľných následkov v obchodnej leteckej doprave	SPI-PT-01 Počet leteckých nehôd so smrteľným následkom v obchodnej leteckej doprave	udržať súčasný trend
PT-02 Ľudský faktor (Human Factors, HF)	Znížiť systémové chyby a riziká súvisiace s ľudským faktorom	SPI-PT-02 Počet auditných nálezov vo vzťahu k ľudskému faktoru úrovne 1 a 2.	medziročný pokles o 10 %.
PT-03 Vybehnutie lietadla zo vzletovej a pristávacej dráhy (RE)	Znížiť riziko vybehnutia lietadla zo vzletovej a pristávacej dráhy (RE)	SPI-PT-03 Počet hlásených nestabilných priblížení na 1 000 pohybov	≤ 0,5 na 1 000 pohybov alebo narušenie dráhy
PT-04 Vniknutie lietadla na vzletovú a pristávaciu dráhu (RI)	Znížiť riziko vniknutí lietadiel na vzletovú a pristávaciu dráhu	SPI-PT-04 Počet vniknutí lietadiel na vzletovú a pristávaciu dráhu na 10 000 pohybov	≤ 0,3 na 10 000 pohybov
PT-05 Výkon štátneho odborného dozoru	Zabezpečiť realizáciu rizikovo orientovaného a schváleného plánu štátneho odborného dozoru	SPI-PT-05-A Podiel kontrol v rámci výkonu štátneho odborného dozoru na celkovom počte kontrol	100 %
	Nezabezpečenie požadovaného počtu odborne spôsobilých pracovníkov	SPI-PT-05-B Dĺžka obdobia bez požadovaného počtu pracovníkov	≤ 12 mesiacov
	Nezabezpečenie zastupiteľnosti odborne spôsobilých pracovníkov na výkon nepretržitého štátneho odborného dozoru	SPI-PT-05-C Dĺžka obdobia bez možného zastúpenia	≤ 12 mesiacov
PT-06 Kultúra bezpečnosti v rámci Dopravného úradu	Zvyšovanie odbornej spôsobilosti pracovníkov vykonávajúcich štátny odborný dozor v oblasti systému riadenia bezpečnosti	SPI-PT-06 Podiel pracovníkov vykonávajúcich štátny odborný dozor, ktorí absolvovali školenia v oblasti systému riadenia bezpečnosti na celkovom počte pracovníkov vykonávajúcich štátny odborný dozor	≥ 80 %
PT-07 Propagácia bezpečnosti	Zlepšiť dostupnosť informácií o bezpečnosti pre osoby činné v civilnom letectve	SPI-PT-07-A Počet informačných letákov o bezpečnosti, resp. bezpečnostných usmernení	≥ 2 ročne

		SPI-PT-07-B Počet realizovaných pracovných stretnutí vo vzťahu k bezpečnosti civilného letectvo s osobami činnými v civilnom letectve	≥ 1 ročne
PT-08 Analýza dát	Zlepšit' kvalitu a včasnosť spracovania a analýzy hlásení udalostí	SPI-PT-08 Priemerný čas od prijatia hlásenia po jeho overenie a analýzu trendov	≤ 45 dní od prijatia hlásenia o udalosti
PT-09 Podpora dobrovoľných hlásení o udalostiach	Aktívna propagácia systému dobrovoľných hlásení udalostí	SPI-PT-09 Počet realizovaných pracovných stretnutí s osobami činnými v civilnom letectve	hodnotenie raz za 5 rokov

**Ukazovatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti a ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti -
Špecifiká pre jednotlivé oblasti civilného letectva**

Označenie oblasti	Ukazovateľ výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SPI)	Cieľ výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SPT)
Letová prevádzka – letúne	Počet udalostí „Riadený let do terénu“ (CFIT)	$\leq 1/100$ letov
	Počet udalostí „Strata kontroly nad letom“ (LOS)	$\leq 1/1\,000$ letov
	Počet udalostí „Stret lietadiel vo vzduchu“ (NMAC-TCAS)	$\leq 1/1\,000$ letov
	Počet význačných a kritických udalostí podľa systému FDM	$\leq 1/1\,000$ letov
	Podiel predĺžení doby letovej služby o viac ako 1 hodinu na všetkých predĺženiach doby letovej služby	$\leq 5\%$
	Počet Správ o únave vo vzťahu k posádke lietadla	sledovanie trendu
Letová prevádzka-vrtuľníky	Počet udalostí týkajúcich sa zrážky s prekážkami počas vzletu a pristátia	sledovanie trendu
	Počet udalostí „Stret vo vzduchu s iným lietadlom“	$\leq 1/1\,000$ letov
Letecké navigačné služby	Počet udalostí „Stret lietadiel vo vzduchu“	sledovanie trendu
	Počet udalostí týkajúcich sa závažného narušenia rozstupov (SMI) - zníženie rozstupov pod 50%	$3,27 \times 10^{-6}$
	Počet udalostí týkajúcich sa narušenia vzdušného priestoru	$5,5 \times 10^{-5}$
Letiská	Podiel zásahov letiskovej záchrannej a hasičskej služby v príslušnom stanovenom čase na celkovom počte zásahov	$\geq 98\%$
	Počet udalostí týkajúcich sa zrážky lietadla s vtákmi alebo divou zverou	$\leq 3/1\,000$ letov
	Poškodenie lietadla cudzími predmetmi	$\leq 1/1\,000$ pozemných pohybov

Letová spôsobilosť	Počet potvrdených prípadov podvodu počas teoretických a praktických skúšok	sledovanie trendu
Všeobecné letectvo	Počet udalostí „Stret lietadiel vo vzduchu“	sledovanie trendu
	Počet udalostí „Strata kontroly nad letom“ (LOS)	sledovanie trendu
	Počet neúmyselných letov VFR v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov (IMC)	sledovanie trendu
	Počet udalostí týkajúcich sa neštandardného kontaktu so vzletovou a pristávacou dráhou	sledovanie trendu
Bezpilotné lietadlá	Počet udalostí „Stret bezpilotného lietadla vo vzduchu s lietadlom vykonávajúcim let v obchodnej leteckej doprave“	sledovanie trendu
	Počet narušení riadeného okrsku bezpilotným lietadlom bez koordinácie s poskytovateľom letových prevádzkových služieb	sledovanie trendu
	Počet udalostí týkajúcich sa využitia bezpilotného lietadla na činy protiprávneho zasahovania a počet udalostí týkajúcich sa narušenia súkromia	sledovanie trendu
	Počet udalostí týkajúcich sa straty kontroly nad bezpilotným lietadlom vedúcej k vážnemu alebo smrteľnému zraneniu osôb	sledovanie trendu