



**PRIEBEŽNÉ MONITOROVANIE
BEZPEČNOSTI ANS
VRÁTANE ATFM A ASM
A STANOVENIE PRIORÍT DOHLĽADU**

DRUH A ČÍSLO:	SMERNICA 62/2014		
ČÍSLO ZÁZNAMU:	053003/2020/RSR-7		
VYDANIE:	tretie	ÚČINNOSŤ OD:	01.02.2020
ZNAK HODNOTY A LEHOTA ULOŽENIA:	A2	ČÍSLO VÝTLAČKU:	1
SPRACOVAL/A: FUNKCIA:	Ing. Richard Galbička, v. r.	DÁTUM:	31. 01. 2020
	štátny radca	PODPIS:	
SCHVÁLIL/A: FUNKCIA:	Pavol Hudák, MSc, v. r.	DÁTUM:	31. 01. 2020
	predseda Dopravného úradu	PODPIS:	

OBSAH

Názov		Číslo str.
Titulná strana		1
Záznam o zmenách		2
Obsah		3
1. Skratky a definície		4
1.1	Skratky	4
1.2	Definície	4
2. Úvodné ustanovenia		6
2.1	Účel	6
2.2	Súvisiaca dokumentácia	6
3. Monitorovanie bezpečnosti		8
3.1	Monitorovanie v ATM	8
3.2	Klasifikácia hlásených udalostí v ATM	8
3.3	Hlásené udalosti v ATM	8
3.4	Prijateľné úrovne bezpečnosti	9
3.5	Informácie poskytované agentúre	10
3.6	Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém	11
4. Záverečné ustanovenia		12
4.1	Zrušovacie ustanovenie	12
4.2	Záväznosť	12
4.3	Nadobudnutie platnosti a účinnosti	12
Prílohy		
1.	Klasifikačná schéma závažnosti	13
2.	Klasifikačná schéma závažnosti podľa schopnosti poskytovať bezpečne ATM služby	14
3.	Postup činnosti OLNS	15

1 SKRATKY A DEFINÍCIE

1.1 Skratky

ANS	Air Navigation Services	Letecké navigačné služby
ASM	Airspace management	Spravovanie vzdušného priestoru
AST	Annual Summary Template	Ročná hodnotiaca správa
ATC	Air Traffic Controller	Riadiaci letovej prevádzky
ATFM	Air Traffic Flow Management	Usporiadanie toku letovej prevádzky
ATM	Air Traffic Management	Manažment letovej prevádzky
ATS	Air Traffic Services	Letové prevádzkové služby
CFIT	Controlled flight into terrain	Riadený let do terénu
CNS	Communication, Navigation, Surveillance Services	Komunikačné , navigačné a sledovacie služby
NIL	None	Žiadny
OLNS	Air Navigation Service Department	Odbor leteckých navigačných služieb
RWY	Runway	Vzletová a pristávacia dráha
SLNSL	Air Navigation Service and Aerodrome Section	Sekcia leteckých navigačných služieb a letísk
ECCAIRS	European Co-ordination centre for Accident and Incident Reporting Systems	Európske koordinačné centrum pre systém ohlasovania nehôd a incidentov
NoA	Network of Analyses	

Poznámka: Skratky organizačných útvarov v texte sú použité v súlade s platným organizačným poriadkom Dopravného úradu.

Za účelom implementovania rodovej rovnosti v podmienkach Dopravného úradu sa pod pomenovaním funkcie v mužskom rode rozumie aj pomenovanie funkcie v ženskom rode, tým však nie sú dotknuté osoby ženského pohlavia.

1.2 Definície

1.2.1 Bezpečnostný cieľ

Kvalitatívne alebo kvantitatívne vyjadrenie, ktoré definuje maximálnu frekvenciu alebo pravdepodobnosť, pri ktorej možno očakávať výskyt nebezpečenstva.

1.2.2 Cieľová úroveň bezpečnosti

Stanovenie, do akej miery sa má bezpečnosť sledovať v danom kontexte posudzovanom vo vzťahu k prijateľnému alebo tolerovateľnému riziku.

1.2.3 Nebezpečenstvo

Akákoľvek situácia, udalosť alebo okolnosť, ktorá môže spôsobiť škodlivý účinok.

1.2.4 Manažment letovej prevádzky (ATM)

Zoskupenie vzdušných a pozemných funkcií (ATS, ASM, ATFM) požadovaných na zaručenie bezpečného a efektívneho pohybu lietadla počas všetkých fáz prevádzky.

1.2.5 Cieľ výkonnosti v oblasti bezpečnosti

Je plánovaný alebo zamýšľaný cieľ na účely splnenia ukazovateľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti počas daného časového obdobia

1.2.6 Ukazovateľ výkonnosti v oblasti bezpečnosti

je parameter používaný na monitorovanie a hodnotenie výkonnosti v oblasti bezpečnosti.

1.2.7 Požiadavky na bezpečnosť

Prostriedky na zmiernenie rizika definované v stratégii zmiernovania rizika, ktorými sa dosiahne príslušný cieľ bezpečnosti, vrátane organizačných, prevádzkových, procedurálnych, funkčných, výkonnostných požiadaviek a požiadaviek na interoperabilitu alebo vlastnosti prostredia.

1.2.8 Organizácia

Poskytovateľ leteckých navigačných služieb alebo subjekt poskytujúci službu ATFM alebo službu ASM alebo iné sieťové funkcie.

1.2.9 Overenie

Potvrdenie prostredníctvom poskytnutia objektívneho dôkazu, že požiadavky sú splnené.

1.2.10 Systém ATM/ANS

Súbor palubných a pozemných komponentov, ako aj kozmické zariadenie, ktoré poskytuje podporu leteckým navigačným službám vo všetkých fázach letu.

Poznámka 1: Systém ATM zahŕňa tri základné prvky: ľudské zdroje, postupy a vybavenie (hardvér a softvér).

Poznámka-2: Systém ATM predpokladá existenciu podporného systému CNS.

2 ÚVODNÉ USTANOVENIA

2.1 Účel

- 2.1.1 Táto smernica určuje postupy Dopravného úradu pri monitorovaní bezpečnosti v ANS vrátane ATFM a ASM a stanovenie priorít dohľadu tak, ako to požaduje vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373 z 1.marca 2017, ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/ leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č.482/2008, vykonávacieho nariadenia (EÚ) č.1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011 v platnom znení, (ďalej len „nariadenie 2017/373“).
- 2.1.2 V súlade s nariadením 2017/373 príslušným orgánom zodpovedným za presadzovanie vo vzťahu k poskytovateľom služieb a dohľad nad nimi, je národný dozorný orgán, uvedený v článku 4 nariadenia (ES) č. 549/2004, pokiaľ nie je podľa článku 80 nariadenia (EÚ) 2018/1139 príslušným orgánom agentúra. Národným dozorným orgánom v zmysle požiadaviek vyplývajúcich zo SES regulácie je v Slovenskej republike Dopravný úrad. Podľa Organizačného poriadku Dopravného úradu v platnom znení (ďalej len „Organizačný poriadok“) úlohy vyplývajúce zo SES regulácie vykonáva divízia civilného letectva (ďalej len „DCL“).
- 2.1.3 Podľa ust. ATM/ANS.AR.C.001, písm. a) nariadenia 2017/373 príslušné orgány pravidelne monitorujú a posudzujú výkonnosť poskytovateľov služieb, ktorí sú pod ich dohľadom, v oblasti bezpečnosti.
- 2.1.4 Podľa ust. ATM/ANS.AR.C.001, písm. b) nariadenia 2017/373 príslušné orgány používajú výsledky monitorovania výkonnosti v oblasti bezpečnosti predovšetkým pri svojom dohľade založenom na sledovaní rizík.

2.2 Súvisiaca dokumentácia

2.2.1 Interné predpisy

- a) Organizačný poriadok Dopravného úradu v platnom znení (ďalej len „organizačný poriadok“)
- b) Podpisový poriadok Dopravného úradu v platnom znení
- c) Registratúrny poriadok a registratúrny plán Dopravného úradu v platnom znení (ďalej len „registratúrny poriadok a registratúrny plán“)
- d) Smernica 1/2020 Postupy OLNS - Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373
- e) Smernica 56/2014 Vydávanie bezpečnostných príkazov
- f) Smernica 3/2020 Vykonávanie dohľadu nad riadením zmien u poskytovateľov služieb a výcvikových organizácií pre riadiacich letovej prevádzky
- g) Smernica 2/2020 Vykonávanie auditov odborom leteckých navigačných služieb

2.2.2 Externé dokumenty

- a) Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 661/2005 Z. z. o ohlasovaní udalostí v civilnom letectve
- b) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373 z 1.marca 2017 ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/ leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete

manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 482/2008, vykonávacieho nariadenia (EÚ) č.1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011

- c) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. Októbra 2010 o vyšetovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES
- d) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007
- e) ICAO Annex 13
- f) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1018 z 29. júna 2015, ktorým sa stanovuje zoznam s klasifikáciou udalostí v civilnom letectve, ktoré sa majú povinne hlásiť podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014
- g) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) v platnom znení
- h) Zákon č. 143/1998 Z. z. z 2. apríla 1998 o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „letecký zákon“)

3 Monitorovanie bezpečnosti

3.1 Monitorovanie v ATM

3.1.1 OLNS na pravidelnej báze monitoruje:

- Hlásené udalosti v oblasti ATM doručené Dopravnému úradu prostredníctvom povinného systému hlásenia
- Úroveň bezpečnosti na základe záverečných správ z auditov
- Hodnotenia výkonnosti v oblasti bezpečnosti porovnávaním stanovených cieľových úrovní bezpečnosti „TLS“ s aktuálnymi dosiahnutými úrovňami bezpečnosti „ALS“
- Akýkoľvek obdržaný vstup majúci vplyv na bezpečnosť (hlásenie od pasažierov a iné hlásenia, ktoré nie sú zahrnuté v systéme povinných hlásení atď.)
- Výročné správy poskytovateľov leteckých navigačných služieb a poskytovateľov, ktorí zabezpečujú manažment toku letovej prevádzky

3.2 Klasifikácia hlásených udalostí v ATM

3.2.1 Na klasifikáciu hlásených udalostí v ATM sa uplatňujú dve klasifikačné schémy závažnosti, a to:

- Klasifikačná schéma závažnosti, ktorá umožňuje klasifikáciu udalostí podľa závažnosti vplyvu na bezpečnú prevádzku lietadla a pasažierov (príloha č. 1 tejto smernice)
- Klasifikačná schéma závažnosti, ktorá umožňuje klasifikáciu udalostí podľa závažnosti vplyvu na schopnosť poskytovať bezpečne služby ATM (príloha č. 2 tejto smernice)

Poznámka: Rozdiel medzi uvedenými klasifikačnými schémami závažnosti spočíva v podstate hlásenej udalosti.

3.3 Hlásené udalosti v oblasti ATM

3.3.1 Doručené hlásenia príslušný zamestnanec referátu bezpečnosti a súladu s predpismi zapíše do distribučnej tabuľky a do systému ECCAIRS.¹

3.3.2 Úroveň bezpečnosti je monitorovaná aj vo vzťahu k počtu prijatých hlásení o udalostiach. Ak je nárast hlásení o udalostiach väčší ako 10% v porovnaní s predchádzajúcim obdobím, príslušný zamestnanec OLNS iniciuje postup opísaný v prílohe č. 3 tejto smernice.

3.3.3 Systém hlásení je pravidelne monitorovaný s cieľom uistiť sa, že systém funguje účinne a efektívne. Toto monitorovanie je dosiahnuté požadovaním relevantných informácií od poskytovateľa služieb (napr. množstvo zaslaných hlásení) a vykonávaním auditov s cieľom overiť, či:

- a) existujú formálne postupy na systematické a konzistentné podávanie hlásení akoukoľvek osobou,
- b) každá udalosť je jednoznačne označená, všetky relevantné údaje sú zaznamenané a bezpečne uchované spôsobom, ktorý zabezpečí ich kvalitu a dôvernosť,

¹ Tabuľka predstavuje databázu udalostí získanú prostredníctvom systému hlásenia udalostí v Slovenskej republike

- c) existujú formálne postupy na vyšetrovanie udalostí a ich posúdenie personálom s požadovanými znalosťami,
 - d) je zavedený proces
 - i. na okamžité vyšetrovanie udalostí majúcich bezprostredný/vážny dopad na bezpečné vykonanie letu alebo schopnosť poskytovať letecké navigačné služby a
 - ii. na vykonanie okamžitej nápravy,
 - e) je posudzovaná závažnosť každej udalosti, klasifikované riziko a či sú výsledky zaznamenávané,
 - f) sa vykonala analýza toho, akým spôsobom systém poskytovateľa služieb prispel k vzniku udalosti, alebo mohol redukovať spôsobené riziko a či sú výsledky zaznamenávané,
 - g) je zavedený proces vypracovávania odporúčaní, intervencií a nápravných opatrení na zvýšenie bezpečnosti a či sú zaznamenávané (ak je to potrebné) a či ich implementácia je monitorovaná.
- 3.3.4 Taktiež akýkoľvek prijatý vstup majúci vplyv na bezpečnosť (hlásenie od pasažierov a iné hlásenia, ktoré nie sú zahrnuté v systéme povinných hlásení atď.), ako aj výročné správy poskytovateľov leteckých navigačných služieb musia byť posúdené s cieľom identifikácie nepriaznivého trendu majúceho vplyv na bezpečnosť.
- 3.3.5 Hlásenia o udalostiach v civilnom letectve spolu s nálezmi z auditov slúžia ako začiatok posúdenia s cieľom, že:
- zistené údaje a informácie sa môžu opraviť, objasniť alebo umožňujú zistiť možné zlyhania,
 - identifikujú najdôležitejšie možné zlyhania a
 - identifikujú možnosti redukcie rizika.
- 3.3.6 Takáto informácia musí byť zdieľaná s poskytovateľom leteckých navigačných služieb, aby mal možnosť zlepšiť úroveň bezpečnosti v jeho organizácii. Na tento účel OLNS v spolupráci s organizačným útvarom bezpečnosti príslušného poskytovateľa služieb na polročnej báze spolupracuje na príprave hlásení AST/NoA o udalostiach.
- 3.3.7 Ak je identifikované zhoršenie výkonnosti v určitej oblasti bezpečnosti, náprava môže byť dosiahnutá:
- a) zameraním monitorovania a inšpekčného programu na oblasť možných zlyhaní, ktoré predstavujú najväčšie riziko pre bezpečnosť,
 - b) zvýšenými kontrolami/ sledovaním, cielenými výcvikovými programami, pravidelnými auditmi bezpečnosti, zbieraním údajov a ich následnou analýzou, používaním dostupných databáz údajov (napr. ECCAIRS) atď.
- 3.3.8 Monitorovanie bezpečnosti musí byť chápané ako proaktívny spôsob odhaľujúci príležitosti na zlepšenie, pri ktorom sa vyžaduje stanovená priorita.

3.4 Prijateľné úrovne bezpečnosti

- 3.4.1 V súlade s ustanovením 2.27 predpisu L 11 Letové prevádzkové služby Dopravný úrad stanovuje prijateľné úrovne bezpečnosti pre poskytovateľa letových prevádzkových služieb.

- 3.4.2 Ciel'ové úrovne bezpečnosti sa stanovujú pre udalosti kategórie – vážny incident, veľký incident a významný incident. Podľa triedy závažnosti predstavujú maximálny prípustný počet udalostí s priamym príspevom ATM na 1 000 000 pohybov (pozri obr. 1).
- 3.4.3 Stanovené počty sú monitorované OLNS na ročnej báze. V zmysle ustanovenia ATM/ANS.AR.C.001 písm. a) OLNS pravidelne monitoruje a posudzuje výkonnosť poskytovateľov služieb v oblasti bezpečnosti. Jedným spôsobom monitorovania je posudzovanie „SAFETY SURVEY²“, ktoré poskytovatelia ATS pred odoslaním agentúre predkladajú na odsúhlasenie OLNS.

Ďalším nástrojom je porovnávanie stanovených prijateľných úrovní bezpečnosti „TLS“ s aktuálnymi dosiahnutými úrovňami bezpečnosti „ALS“ za dané obdobie.

Typ udalosti	Trieda závažnosti	Stanovené prijateľné úrovne bezpečnosti TLS na 3. referenčné obdobie 2020-2024
Letecká nehoda		N/A
Vážny incident	A	$3,27E-06$ ($3,27*10^{-6}$)
Veľký incident	B	$6,54E-06$ ($6,54*10^{-6}$)
Významný incident	C	$2,71E-05$ ($2,71*10^{-5}$)

Obrázok 1. Príklad stanovenia TLS pre poskytovateľa ATS

3.5 Informácie poskytované agentúre

- 3.5.1 ATM/ANS.AR.A.020(a) - OLNS informuje agentúru v prípade akýchkoľvek závažných problémov s plnením príslušných ustanovení nariadenia (EÚ) 2018/1139³ a jeho vykonávacích predpisov alebo nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004, ktoré sa vzťahujú na poskytovateľov služieb.
- 3.5.2 ATM/ANS.AR.A.020(b) - OLNS poskytuje agentúre informácie dôležité z hľadiska bezpečnosti, ktoré vyplývajú z prijatých hlásení o udalostiach⁴.
- 3.5.3 Nasledujúce informácie by sa mali považovať za informácie dôležité z hľadiska bezpečnosti vyplývajúce zo správ o udalostiach:

Analýzy bezpečnosti, ktoré sumarizujú údaje o jednotlivých udalostiach a poskytujú hĺbkové posúdenie bezpečnostného problému. Tieto bezpečnostné analýzy môžu slúžiť pre agentúru ako vstup na úpravu regulácie alebo na činnosti zamerané na podporu bezpečnosti.

ODPORÚČANÝ OBSAH ANALÝZY BEZPEČNOSTI

- a) V analýzach bezpečnosti by sa mal uviesť tento obsah:

² [ED Decision 2014/035/R](#)

³ NARIADENIE 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

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 24.4.2014, s. 18).

- (1) *podrobný opis bezpečnostného problému obsahujúci scenár, v ktorom sa problém bezpečnosti vyskytuje; a*
 - (2) *označenie používateľov, ktorých sa týka otázka bezpečnosti, vrátane druhu služieb.*
- b) *Obsah takýchto bezpečnostných analýz môže prípadne obsahovať aj tieto informácie:*
- (1) *posúdenie rizika, ktoré kvantifikuje závažnosť a frekvenciu výskytu nebezpečenstva;*
 - (2) *informácie o existujúcich bezpečnostných bariérach, ktoré sú zavedené, aby sa zabránilo výskytu pravdepodobných dôsledkov z hľadiska bezpečnosti;*
 - (3) *akékoľvek zmierňujúce opatrenia, ktoré sa už uplatňujú alebo vyvíjajú na riešenie otázky bezpečnosti;*
 - (4) *odporúčania pre budúce opatrenia na zmiernenie hláseného problému bezpečnosti; a*
 - (5) *akýkoľvek iný prvok, ktorý OLNS považuje za nevyhnutný na to, aby agentúra mohla riadne posúdiť problém bezpečnosti.*
-
- c) *Údaje o jednotlivých udalostiach, ak je agentúra príslušným orgánom.*

KRITÉRIÁ PODÁVANIA SPRÁV O BEZPEČNOSTNÝCH INFORMÁCIÁCH VYPLÝVAJÚCICH ZO SPRÁV O UDALOSTI, KDE JE AGENTÚRA PRÍSLUŠNÝ ORGÁN

V prípade udalostí týkajúcich sa organizácií certifikovaných agentúrou, OLNS oznámi agentúre informácie dôležité z hľadiska bezpečnosti vyplývajúce zo správ o udalostiach, ak:

- a) *udalosť je definovaná ako udalosť podliehajúca hláseniu pre organizácie certifikované ako paneurópski poskytovatelia služieb a poskytovatelia služieb vo vzdušnom priestore tých území, na ktoré sa vzťahuje Zmluva o Európskej únii, a ktorí majú svoje hlavné miesto prevádzky alebo prípadne svoje registrované sídlo mimo územia, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia Zmluvy o Európskej únii; a*
- b) *OLNS dospel k záveru, že:*
 - (1) *organizácia certifikovaná agentúrou, ktorej sa udalosť týka, nebola o udalosti informovaná; alebo*
 - (2) *udalosť nebola riadne vyriešená alebo ju organizácia, ktorá získala osvedčenie od agentúry, nechala bez povšimnutia.*

Takéto údaje o udalostiach sa oznamujú vo formáte kompatibilnom s Európskym koordinačným strediskom pre systémy hlásenia nehôd a incidentov (ECCAIRS) a musia poskytovať všetky relevantné informácie na ich posúdenie a analýzu.

3.5.4 Koordinátorom, ktorý si bude vymieňať informácie významné z hľadiska bezpečnosti medzi orgánom oznamujúcim udalosť a agentúrou je V/OLNS.

3.6 Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém

3.6.1 ATM/ANS.AR.A.025(a) - Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) č. 376/2014, OLNS v spolupráci s referátom bezpečnosti a súladu s predpismi (CMS) zhromažďuje, analyzuje a šíri bezpečnostné informácie.

3.6.2 ATM/ANS.AR.A.025(c) - OLNS po získaní informácií zo systému hlásenia udalostí, alebo získaných iným spôsobom prijme primerané opatrenia na riešenie bezpečnostného problému, vrátane vydania bezpečnostného príkazu v súlade so Smernicou 56/2014 Vydávanie bezpečnostných príkazov. Po vydaní bezpečnostného príkazu OLNS informuje poskytovateľa služieb a agentúru, a ak sú potrebné spoločné opatrenia, informuje aj ostatné dotknuté príslušné orgány.

4 ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

4.1 Zrušovacie ustanovenie

4.1.1 Zrušuje sa druhé vydanie smernice Dopravného úradu č. 62/2014 Priebežné monitorovanie bezpečnosti ANS vrátane ATFM a ASM a stanovenie priorít dohľadu.

4.2 Záväznosť

4.2.1 Táto smernica je záväzná pre zamestnancov Dopravného úradu vykonávajúcich dohľad nad poskytovateľmi služieb.

4.3 Platnosť a účinnosť

4.3.1 Táto smernica nadobúda platnosť dňom jej podpisu predsedom Dopravného úradu na titulnej strane a účinná je dňom 01.02.2020.

Klasifikačná schéma závažnosti

Trieda závažnosti ⁵		Vplyv/Definícia
	<p>Nehoda (Úplná strata bezpečnosti)</p>	<p>ICAO Annex 13/L 13 Úprava č. 1/2012 Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky z 25. júna 2012, ktorou sa vydáva predpis L 13 Vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov: Udalosť spojená s prevádzkou lietadla, ku ktorej došlo v čase odkedy ktorákolvek osoba nastúpila na palubu lietadla s úmyslom vykonať let do času kedy takáto osoba lietadlo opustila a pri ktorej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - došlo k smrteľnému alebo vážnemu zraneniu osoby následkom... - lietadlo bolo zničené alebo poškodené... - lietadlo je nezvestné alebo na neprístupnom mieste... <p>Letecké nehody vo vzťahu k ATS zahŕňajú najmä zrážky lietadiel, zrážky lietadiel s prekážkami (vrátane vozidiel, osôb, zvierat a objektov), riadený let do terénu (CFIT) a stratu kontroly nad lietadlom v dôsledku meteorologických podmienok alebo mechanickej turbulencie (vírenia).</p>
<p>A</p>	<p>Vážny incident (Veľmi veľké zhoršenie bezpečnosti)</p>	<p>ICAO Annex 13/L 13 Úprava č. 1/2012 Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky z 25. júna 2012, ktorou sa vydáva predpis L 13 Vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov: Incident, ktorého okolnosti naznačujú, že mohlo dôjsť k leteckej nehode. Rozdiel medzi leteckou nehodou a vážnym incidentom je len v dôsledkoch. Vážne incidenty vo vzťahu k ATM zahŕňajú najmä kritické nebezpečenstvo zrážky lietadiel, zrážky lietadiel s prekážkami, kritické nebezpečenstvo riadeného letu do terénu (CFIT) a kritické nebezpečenstvo straty kontroly nad letom v dôsledku meteorologických podmienok alebo mechanickej turbulencie (vírenia).</p> <ul style="list-style-type: none"> — situácia, pri ktorej takmer došlo ku kolízii a ktorá si vyžaduje vyhýbací manéver, alebo keď by bol býval vyhýbací manéver adekvátny, — riadený let do terénu, ktorému sa zabránilo v poslednej chvíli, — prerušený vzlet na uzavretej alebo obsadenej vzletovej dráhe, rolovacej dráhe s výnimkou povolených operácií vrtuľníkov alebo z nepridelenej vzletovej dráhy, — vzlet na uzavretej alebo obsadenej vzletovej dráhe, rolovacej dráhe s výnimkou povolených operácií vrtuľníkov alebo z nepridelenej vzletovej dráhy, — pristátie alebo pokus o pristátie na uzavretej alebo obsadenej pristávacej dráhe, rolovacej dráhe s výnimkou povolených operácií vrtuľníkov alebo z nepridelenej pristávacej dráhy, — celkové zlyhanie pri dosahovaní určeného výkonu počas štartu alebo počiatočného stúpania,
<p>B</p>	<p>Veľký incident (Veľké zhoršenie bezpečnosti)</p>	<p>Incident spojený s prevádzkou lietadla, pri ktorom mohla byť ohrozená bezpečnosť lietadla, ktorý viedol k nebezpečenstvu zrážky lietadiel, zrážky lietadiel s terénom alebo s prekážkami (bezpečnostné medze neboli dodržané). Veľké incidenty vo vzťahu k ATM zahŕňajú najmä nebezpečenstvo zrážky lietadiel, nebezpečenstvo zrážky lietadiel s prekážkami a nebezpečenstvo riadeného letu do terénu (CFIT).</p>
<p>C</p>	<p>Významný incident (Mierne zhoršenie bezpečnosti)</p>	<p>Incident zahŕňajúci okolnosti, ktoré naznačujú, že mohlo dôjsť k leteckej nehode, vážnemu incidentu alebo veľkému incidentu, keby riziko nebolo riadené v medziach bezpečnosti, alebo keby bolo v blízkosti iné lietadlo. Významné incidenty vo vzťahu k ATM zahŕňajú najmä situácie, v ktorých by pri iných podmienkach mohlo dôjsť k zrážke alebo k nebezpečenstvu zrážky.</p>
<p>E</p>	<p>Neurčené</p>	<p>Informácie, ktoré boli k dispozícii, neboli dostatočné na určenie rizika alebo neúplné, alebo rozporné dôkazy neumožnili určiť závažnosť.</p>
<p>D</p>	<p>Žiadny bezprostredný vplyv na bezpečnosť</p>	<p>Incident, ktorý nemal žiadny vplyv na bezpečnosť.</p>

⁵ Triedu závažnosti určuje najhorší vierohodný dôsledok v prostredí prevádzky

Klasifikačná schéma závažnosti podľa schopnosti poskytovať bezpečne služby ATM

Trieda závažnosti	Dopad na schopnosť poskytovať bezpečne služby ATM	Opis
AA	Totálna/úplná neschopnosť	Udalosť asociovaná s úplnou neschopnosťou poskytovať akýkoľvek stupeň ATM služieb v súlade s aplikovateľnými bezpečnostnými požiadavkami, keď <ul style="list-style-type: none"> - nastane situácia náhlejšej a neriadenej totálnej straty ATM služieb alebo prehľadu o vzdušnej situácii, - je úplne prerušená služba ATM alebo informácia poskytovaná ATS personálu.
A	Vážna neschopnosť	Udalosť asociovaná so skoro úplnou a náhlou neschopnosťou poskytovať akýkoľvek stupeň ATM služieb v súlade s aplikovateľnými bezpečnostnými požiadavkami, keď <ul style="list-style-type: none"> - nastane situácia indikujúca, že schopnosť poskytovať služby ATM je kriticky znížená a má možný dopad na bezpečnú prevádzku veľkého množstva lietadiel počas významného časového úseku.
B	Čiastočná neschopnosť	Udalosť asociovaná s náhlou a čiastočnou neschopnosťou poskytovať ATM služby v súlade s aplikovateľnými bezpečnostnými požiadavkami.
C	Schopnosť poskytovať bezpečné ale degradované služby ATM	Udalosť zahrňujúca situáciu indikujúcu, že úplná, vážna a čiastočná neschopnosť poskytovať bezpečné a nedegradované ATM služby mohla nastať, ak by riziko nebolo manažované/kontrolované ATS personálom v súlade s aplikovateľnými bezpečnostnými požiadavkami, napriek tomu, že mala za následok obmedzenia v poskytovaní ATM služieb.
E	Neurčené	Informácie, ktoré boli k dispozícii, neboli dostatočné na určenie rizika alebo neúplné, alebo rozporné dôkazy neumožnili určiť závažnosť.
D	Žiadny bezprostredný vplyv na služby ATM	Udalosti, ktoré nemajú žiadny vplyv na schopnosť poskytovať bezpečné a nedegradované služby ATM.

