**Dôvodová správa**

**Všeobecná časť**

Návrh zákona o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len ,,návrh zákona“) predstavuje právnu úpravu v oblasti civilného letectva, ktorá vychádza z platnej vnútroštátnej právnej úpravy, t. j. zo zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 143/1998 Z. z.) pri zohľadnení už upravených oblastí príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie a tých oblastí, ktoré právne záväzné akty Európskej únie neupravujú. Novou právnou úpravou sa zabezpečí, že príslušné oblasti civilného letectva budú mať svoju právnu úpravu, či už na národnej úrovni alebo na úrovni Európskej únie. Zároveň nová právna úprava zohľadňuje meniacu sa legislatívu v oblasti civilného letectva na úrovni Európskej únie, čím budú vykonané nielen príslušné právne záväzné akty Európskej únie, ale budú odstránené niektoré aj súčasné prekážky v oblasti civilného letectva.

Návrh zákona v oblasti civilného letectva upravuje najmä oblasť využívania vzdušného priestoru, poskytovania leteckých navigačných služieb, leteckej prevádzky, obchodnej leteckej dopravy, bezpilotných leteckých systémov a bezpilotných lietadiel, licencovania leteckého personálu, výrobkov leteckej techniky, bezpečnostnej ochrany civilného letectva, ohlasovania a bezpečnostného vyšetrovania udalostí v civilnom letectve, lietajúcich športových zariadení, sankcií, pôsobnosti orgánov štátnej správy v civilnom letectve a výkonu štátneho odborného dozoru.

Návrh zákona upravuje aj pôsobnosť Ministerstva obrany Slovenskej republiky a Ministerstva vnútra Slovenskej republiky vo vzťahu k lietadlám vo vojenských službách, lietadlám v policajných službách, lietadlám vykonávajúcim lety v štátnom záujme a súvisiacich oblastí a činností. Návrh zákona taktiež upravuje aj pôsobnosť Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí a využívanie vzdušného priestoru Slovenskej republiky lietadlami vykonávajúcimi lety v záujme cudzieho štátu.

V oblasti civilného letectva sa rozlišuje medzi niekoľkými „úrovňami“ legislatívnej a právnej úpravy civilného letectva.

„Najvyššiu úroveň“ predstavujú štandardy a odporúčania a postupy medzinárodných organizácií v oblasti civilného letectva, najmä Medzinárodnej organizácii civilného letectva (ICAO). Medzinárodná organizácia civilného letectva prostredníctvom Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve a jeho príloh (tzv. Annex, ktorých je v súčasnosti 19 a niektoré sa ešte členia na tzv. zväzky) a k nim vypracovaných postupov (tzv. PANS) a odporúčaní (tzv. Doc.) upravuje na medzinárodnej úrovni príslušné oblasti civilného letectva. V súlade s Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve sú zmluvné štáty tohto dohovoru povinné zabezpečiť implementáciu predmetných štandardov a odporúčaní a postupov do ich vnútroštátneho právneho poriadku.

Vzhľadom na členstvo Slovenskej republiky v Európskej únii, zohľadňujúc čl. 7 ods. 2 Ústavy Slovenskej republiky, „strednú úroveň“ tvoria právne záväzné akty Európskej únie, ako aj prostriedky preukázania zhody a poradenský materiál vydávané Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť civilného letectva (EASA). Právne záväzné akty Európskej únie však neupravujú komplexne všetky oblasti civilného letectva, ale upravujú len určité oblasti do určitej úrovne. Hlavný právny rámec pôsobnosti Európskej únie v oblasti legislatívnej a právnej úpravy civilného letectva predstavuje tzv. základné nariadenie, t. j. 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 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018) v platnom znení [ďalej len „nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení“]. Nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení určuje, aké oblasti sú upravené právne záväznými aktmi Európskej únie, ktoré nie sú upravené a ktoré môžu byť upravené členský štátmi Európskej únie (využitím tzv. „opt-out“ mechanizmu).

Keďže právne záväzné akty Európskej únie komplexne neupravujú oblasť civilného letectva, je Slovenská republika povinná zabezpečiť legislatívnu a právnu úpravu týchto „nepokrytých oblastí“, resp. oblasti, v prípade ktorých uplatnila mechanizmus „opt-out“.

Nový zákon vychádza z platnej vnútroštátnej právnej úpravy, t. j. najmä zo zákona č. 143/1998 Z. z. pri zohľadnení už upravených oblastí právne záväznými aktmi Európskej únie a tých oblastí, ktoré právne záväzné akty Európskej únie neupravujú. Týmto sa zabezpečí, že všetky oblasti civilného letectva, ktoré by mali byť právne upravené, budú mať svoju právnu úpravu, či už na národnej úrovni alebo na úrovni Európskej únie. Novou právnou úpravou budú vykonané nielen príslušné právne záväzné akty Európskej únie, ale bude nimi upravené aj národné prostredie, ktoré nie je upravené právom Európskej únie.

Návrh zákona predpokladá pozitívne vplyvy na rozpočet verejnej správy a zároveň aj negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy a pozitívne vplyvy na informatizáciu. Návrh zákona taktiež predpokladá pozitívne vplyvy na podnikateľské prostredie a zároveň aj negatívne vplyvy na podnikateľské prostredie, ako aj pozitívne a aj negatívne sociálne vplyvy. Návrh zákona nepredpokladá vplyvy na služby pre občana, vplyvy na manželstvo, rodičovstvo a rodinu a ani vplyvy na životné prostredie. Uvedené vplyvy sú bližšie špecifikované v doložke vybraných vplyvov a príslušných analýzach.

Návrh zákona je v súlade s Ústavou Slovenskej republiky, ústavnými zákonmi, s nálezmi Ústavného súdu Slovenskej republiky, inými právnymi predpismi Slovenskej republiky, medzinárodnými zmluvami a inými medzinárodnými dokumentmi, ktorými je Slovenská republika viazaná a s právom Európskej únie.

**Osobitná časť**

**Čl. I**

**K § 1**

Ustanovuje sa rozsah zákona o civilnom letectve. Okrem oblastí civilného letectva zákon o civilnom letectve upravuje aj pôsobnosť Ministerstva vnútra Slovenskej republiky a Ministerstva obrany Slovenskej republiky vo vzťahu k lietadlám vo vojenských službách, lietadlám v policajných službách a príslušným lietadlám vykonávajúcim lety v štátnom záujme a ich príslušnému leteckému personálu. Zákon o civilnom letectve upravuje aj oblasť vykonávania letov v záujme cudzie štátu vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky.

**K § 2**

Vysvetlenie základných pojmov použitých v zákone o civilnom letectve vytvára nevyhnutný rámec na náležité vykonávanie zákona a tvorbu vykonávacích predpisov. Pri formulovaní definícií sa do značnej miery vychádzalo, hlavne pri technických definíciách, z medzinárodnej normotvorby, právne záväzných aktov Európskej únie v oblasti civilného letectva a z poznatkov získaných pri používaní pojmov obsiahnutých v doterajšom zákone č. 143/1998 Z. z.

**K § 3**

Ústava Slovenskej republiky, ako aj právne predpisy iných štátov a zásady medzinárodného práva, ustanovujú, že každý štát úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom. Vzájomné uznanie medzi štátmi „úplnej a výlučnej“ zvrchovanosti nad vzdušným priestorom obsahuje tiež článok 1 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve. Zo zásady úplnej a výlučnej zvrchovanosti vyplýva aj právo štátov kontrolovať vykonávanie letov v ich vzdušnom priestore, vrátane možnosti obmedziť alebo zakázať vykonávanie letov. Medzinárodná úprava týchto otázok je založená hlavne na článku 9 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

**K § 4**

Využitie vzdušného priestoru je v medzinárodnej civilnej leteckej prevádzke ovplyvnené medzinárodnými zmluvami a systémom regulácie založenej na činnosti Medzinárodnej organizácie civilného letectva a v priestore Európskej únie je upravovaná príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie v oblasti civilného letectva, či príslušnými národnými právnymi predpismi. V jednotlivých štátoch sa na určovaní podmienok na využitie vzdušného priestoru, štruktúry vzdušného priestoru a na riadení letovej prevádzky spravidla podieľajú rezort dopravy a rezort obrany. Táto spoločná zodpovednosť sa vykonáva za podmienok harmonizácie, koordinácie a integrácie rozvinutých v rôznom stupni a používajúca rôzne metódy a technické prostriedky.

S cieľom optimálneho využitia ľudských a materiálnych zdrojov sa vytvára vhodná štruktúra pre vzťahy a spoluprácu medzi civilným letectvom a vojenským letectvom, rámec na určovanie štruktúry vzdušného priestoru a pravidiel využívania určených častí vzdušného priestoru, vyčleňovanie príslušnej časti vzdušného priestoru a na koordináciu súvisiacich činností.

**K § 5**

Odsek 1 implementuje článok 15 v spojení s čl. 2 bod 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/947 z 24. mája 2019 o pravidlách a postupoch prevádzky bezpilotných lietadiel (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2019) v platom znení [ďalej len „vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/947 v platnom znení] a ustanovuje Dopravný úrad ako príslušný orgán na určovanie zemepisných oblastí UAS. Vo veci rozhodovania o určení zemepisnej oblasti UAS sa vzťahuje zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 71/1967 Zb.“) okrem prípadov podľa odseku 11, keď žiadosť podá Policajný zbor, Hasičský a záchranný zbor, Slovenská informačná služba alebo ministerstvo obrany, pričom správne konanie môže byť začaté na návrh žiadateľa, ktorým môže byť fyzická osoba, právnická osoba, ako aj orgán štátnej správy. Správne konanie môže byť začaté aj z vlastného podnetu Dopravného úradu, t. j. ex offo, to napríklad v prípade hrozby alebo existencie ohrozenia bezpečnosti civilného letectva.

Odsek 2 je kompetenčným ustanovením, ktoré ustanovuje Dopravný úrad príslušným orgánom pre určovanie tých zemepisných oblastí UAS, v ktorých sa na prevádzku bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov nevzťahujú niektoré z požiadaviek stanovených príslušnými ustanoveniami vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení na otvorenú kategóriu prevádzky (t. j. pravidlá vykonávania letov a požiadavky na vykonávanie letov). Vo veci rozhodovania o určení takejto zemepisnej oblasti UAS sa vzťahuje zákon č. 71/1967 Zb. Správne konanie môže byť začaté na návrh žiadateľa, ktorým môže byť fyzická osoba, právnická osoba, ako aj orgán štátnej správy. Správne konanie môže byť začaté aj z vlastného podnetu Dopravného úradu, t. j. ex offo. Podkladom na rozhodnutie vo veci určenia zemepisnej oblasti UAS podľa odseku 1, bez ktorého Dopravný úrad nemôže rozhodnúť vo veci, je súhlas Ministerstva obrany Slovenskej republiky, keďže Ministerstvo obrany Slovenskej republiky je štátnym orgánom, v ktorého kompetencii je zabezpečovanie ochrany vzdušného priestoru a aj súhlas Ministerstva vnútra Slovenskej republiky, keďže Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky je štátnym orgánom, v ktorého kompetencii je zabezpečovanie vnútorného poriadku. Dopravný úrad po začatí takéhoto konania požiada o súhlas so zriadením takejto zemepisnej oblasti UAS Ministerstvo obrany Slovenskej republiky a Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky, pričom bez súhlasného stanoviska Ministerstva obrany Slovenskej republiky a bez súhlasného stanoviska Ministerstva vnútra Slovenskej republiky nie je možné takúto zemepisnú oblasť UAS zriadiť.

V prípade, ak konanie bolo začaté na návrh, t. j. nie ex offo Dopravným úradom, procesné postupy a úkony správneho konania vo veci, ako napr. oznámenie rozhodnutia navrhovateľovi, taxatívny výpočet subjektov, ktorým sa takéto rozhodnutie oznamuje a obligatórnu náležitosť takéhoto rozhodnutia – vysporiadanie sa s pripomienkami subjektov ustanovuje odsek 4.

Odseky 4 až 7 upravujú procesné podrobnosti doručovania a zverejňovania rozhodnutia o zriadení zemepisnej oblasti UAS spolu s postupom Dopravného úradu pre vysporiadanie sa so zjavne nedôvodným návrhom na určenie zemepisnej oblasti UAS.

Odsek 8 upravuje postup na zmenu a zrušenie zemepisnej oblasti UAS, keďže požiadavky na využívanie vzdušného priestoru sú v čase sa rýchlo meniace a prispôsobujú sa najmä technickým možnostiam a spoločenským reáliám.

Odsek 9 zakladá povinnosť pre Dopravný úrad spravovať a prevádzkovať informačný systém o zemepisných oblastiach UAS, ktorého výstupom je digitálna mapa. Digitálna mapa má v závislosti od technických možností sprostredkúvať užívateľom najmä informácie o využití vzdušného priestoru, zemepisných oblastiach UAS, inej „pilotovanej“ či bezpilotnej leteckej prevádzke a meteorologické informácie a ktorá má tvoriť základ systému riadenia bezpilotnej prevádzky (UTM, z anglického Unmanned Traffic Management) a okrem iného v budúcnosti umožniť poskytovanie služieb U-Space. Ďalej toto ustanovenie upravuje podrobnosti o prístupe k digitálnej mape vzdušného priestoru.

Odsek 10 upravuje osobitný postup zriadenia zemepisnej oblasti UAS z dôvodov uvedených v § 10 zákona.

Odsek 11 upravuje osobitný postup zriadenia zemepisnej oblasti UAS v prípade bezodkladnej žiadosti určených orgánov štátnej správy na plnenie úloh Policajného zboru, Hasičského a záchranného zboru, Slovenskej informačnej služby, úloh ministerstva obrany, úloh Vojenskej polície, úloh Vojenského spravodajstva a úloh ozbrojených síl Slovenskej republiky podľa osobitných predpisov. Z dôvodu bezodkladnosti sa v tomto prípade zriadenia zemepisnej oblasti UAS neuplatňujú ustanovenia zákona č. 71/1967 Zb.

**K § 6**

Ustanovujú sa pravidlá, aké platia v priestore prístupnom pre civilné lietadlá. Pri vykonávaní letu je potrebné dodržiavať základné zásady tak, aby nebola ohrozená bezpečnosť cestujúcich a posádky lietadla, iných lietadiel, či osôb a majetku na zemi a aby nebola ohrozená bezpečnosť a suverenita Slovenskej republiky.

**K § 7**

Pravidelné letecké dopravné služby sa zvyčajne vykonávajú na základe bilaterálnych leteckých zmlúv, horizontálnych zmlúv alebo komplexných zmlúv. Na vykonávanie nepravidelnej leteckej dopravy zákon zavádza inštitút povolení v podstate jednorazového charakteru.

**K § 8**

V záujme komplexnosti musí nová právna úprava pamätať tiež na iné činnosti cudzích civilných lietadiel v slovenskom vzdušnom priestore, ako je letecká doprava, či už sa tieto činnosti vykonávajú za odplatu, alebo nie. Pri letoch vykonávaných inak než za odplatu, sa zavádza v súlade s Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve len oznamovacia povinnosť. Pre bezpečnosť leteckej prevádzky na území Slovenskej republiky je nutné, aby bolo umožnené Dopravnému úradu povoliť, obmedziť alebo zakázať takýto let, ktorý je vykonávaný v režime osobitnej alebo rizikovej prevádzky, alebo let, lietadlo alebo jeho posádka nie je vykonávaný alebo príslušné dokumenty nie sú vydané v súlade s medzinárodnou zmluvou.

**K § 9**

Prelety a pristátia cudzích štátnych lietadiel v záujme cudzieho štátu cez/na území Slovenskej republiky podliehajú predchádzajúcemu súhlasu zo strany príslušných štátnych orgánov. Ustanovuje sa, ktorý let sa na účely tohto zákona rozumie letom v záujme cudzieho štátu, ako aj zásady, že vykonanie letu v záujme cudzieho štátu nesmie byť v rozpore so zahraničnopolitickými záujmami a medzinárodnými záväzkami Slovenskej republiky, a že takýto let nesmie byť vykonaný civilným lietadlom prevádzkovaným leteckým dopravcom, na ktorého sa vzťahuje zákaz vykonávania obchodnej leteckej dopravy v rámci Európskej únie.

Let v záujme cudzieho štátu je možné vykonať na základe medzinárodnej zmluvy, ktorou je Slovenská republika viazaná, na základe uznesenia vlády Slovenskej republiky alebo na základe súhlasu so žiadosťou, ktorú diplomatickou cestou predkladá Ministerstvu zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky zastupiteľský úrad cudzieho štátu. Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky požiada o stanovisko k žiadosti dotknuté orgány verejnej moci, najmä Ministerstvo obrany Slovenskej republiky, Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky a v prípade potreby ďalšie orgány, aby v rozsahu ich pôsobnosti zaujali v určenej lehote stanovisko k predloženej žiadosti. Ustanovuje sa prezumpcia, že ak dožiadaný orgán verejnej moci nedoručí svoje stanovisko v určenej lehote, má sa za to, že s vykonaním letu z hľadiska ním sledovaných záujmov súhlasí.

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky oznamuje súhlas s vykonaním letu diplomatickou cestou žiadajúcemu zastupiteľskému úradu cudzieho štátu, resp. ak niektorý z dožiadaných orgánov uviedol vo svojom stanovisku podmienky na vykonanie letu, v súhlase súčasne uvedie podmienky, za ktorých je možné let v záujme cudzieho štátu uskutočniť.

**K § 10**

Podľa čl. 9 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectva každý zmluvný štát tohto Dohovoru môže z dôvodu vojenských potrieb alebo verejnej bezpečnosti jednotne obmedziť alebo zakázať lietanie nad určitými oblasťami svojho územia alebo nad celým svojím územím. Rozdelením pôsobnosti medzi Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Dopravný úrad a vládu Slovenskej republiky sa zabezpečí to, že každý z týchto orgánov bude vyhlasovať zákazy alebo obmedzenia v konkrétnych situáciách vyplývajúcich z ich pôsobnosti.

Zákaz alebo obmedzenie vykonávania určených letov civilných lietadiel v určenej časti vzdušného priestoru pri ohrození verejného zdravia sa vyhlasuje na základe uznesenia vlády Slovenskej republiky najmä v prípade, ak ide o ohrozenie verejného zdravia II. stupňa, resp. ak ide o zákazy alebo obmedzenia, ktoré sa majú týkať všetkých civilných letov. Zákaz alebo obmedzenie vykonávania určených letov civilných lietadiel v určenej časti vzdušného priestoru pri ohrození verejného zdravia sa vyhlasuje na základe žiadosti Ministerstva zdravotníctva Slovenskej republiky napríklad v prípade konkrétneho pravidelného leteckého spojenia medzi územím Slovenskej republiky a cudzím štátom).

**K § 11**

Vzhľadom na rôzny „charakter“ leteckých dní, leteckých súťaží či leteckých podujatí sa rozlišuje, či sú alebo nie sú prístupné verejnosti. Pod pojmom „prístupné verejnosti“ sa rozumie, ak sa konajú pre individuálne neurčených návštevníkov bez ohľadu na to, či sú tieto osoby prítomné súčasne alebo postupne. Za individuálne neurčených návštevníkov leteckých dní, leteckých súťaží alebo leteckých podujatí sa považujú osoby, ktoré nemožno zahrnúť medzi organizátora leteckých dní, leteckých súťaží alebo leteckých podujatí, účastníkov leteckých dní, leteckých súťaží alebo leteckých podujatí, im blízke osoby [§ 116 Občianskeho zákonníka] alebo iné osoby v priateľskom alebo rodinnom pomere.

Vykonávanie ohňostrojných prác môže ovplyvniť letiskovú prevádzku riadeného letiska a z tohto dôvodu sa vyžaduje vydanie súhlasného stanoviska Dopravného úradu.

Vzhľadom na požiadavky na vykonávanie určitých letov vo vzdušnom priestore zriadenom na ochranu jadrového zariadenia, napríklad v prospech osoby, ktorá je správcom alebo prevádzkovateľom jadrového zariadenia alebo nácvik zložiek integrovaného záchranného systému (napr. monitorovacie lety, špeciálna prevádzka pri stavbe alebo údržbe výškových stavieb, nácvik bezpečnostných zložiek a podobne), ustanovenie odseku 5 upravuje katalóg činností, ktoré sa môžu vykonávať v takýchto vzdušných priestoroch. Zároveň sa ustanovujú náležitosti, ktoré je potrebné splniť na to, aby prevádzka v takomto vzdušnom priestore bola vykonávaná v súlade s týmto zákonom a osobitnými predpismi na úseku civilného letectva.

Keďže vykonávanie letov v riadenom vzdušnom priestore, v porovnaní s neriadeným vzdušným priestorom, sa vyznačuje množstvom osobitostí, a zároveň vykonávanie letov v riadenom vzdušnom priestore nie je upravené prostredníctvom vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení, toto ustanovenie splnomocňuje Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky na vydanie všeobecne záväzného právneho predpisu, ktorý bližšie upraví podmienky vykonávania letov bezpilotnými lietadlami a bezpilotnými leteckými systémami v riadenom vzdušnom priestore, a to jednak v otázke pravidiel lietania, ako aj v otázke technického vybavenia bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov, osobitnej odbornej spôsobilosti pilotov na diaľku a vo veci určenia prevádzkových postupov pre vykonávanie letov v riadenom vzdušnom priestore.

**K § 12**

Vzhľadom k meniacej sa legislatíve Európskej únie, a v konečnom dôsledku prijatím vykonávacieho 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, vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 62, 8.3.2017) v platnom znení, je potrebné upraviť osvedčovanie poskytovateľov služieb ATM/ANS a ich poverovanie výkonom týchto činností, podávanie vyhlásenia poskytovateľom letovej informačnej služby, možnosť povolenia poskytovania príslušných leteckých navigačných služieb bez osvedčovania v súlade s čl. 7 ods. 5 nariadenia 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) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004; Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8) v platnom znení.

Upravujú sa kompetencie vydávania katalógu leteckých údajov a leteckých informácií, ktorým sa určujú požiadavky na ich kvalitu a zodpovednosti osôb, ktoré tieto dodávajú, odsúhlasujú a schvaľujú.

Za prideľovanie frekvencií pre leteckú pohyblivú službu je zodpovedný Úrad pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb, pričom Dopravný úrad ako dotknutý orgán vydáva stanovisko a zároveň zabezpečuje medzinárodnú koordináciu v oblasti civilného letectva.

Taktiež sa upravuje pôsobnosť Dopravného úradu pri prideľovaní individuálneho kódu módu S odpovedača sekundárneho prehľadového radaru a kódu núdzového vysielača polohy.

**K § 13**

Ustanovenie určuje zloženie a spôsobilosť leteckého personálu, pričom sa vychádzalo z potrieb civilného letectva a položil sa dôraz na zosúladenie Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve a jeho príloh (Annex) s príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie v oblasti osvedčovania (resp. licencovania) leteckého personálu. Uvedené požiadavky, podmienky a postupy reagujú na aplikačnú prax a na ich predchádzajúcu nedostatočnú úpravu a zároveň boli doplnené aj kompetencie Dopravného úradu.

Nová právna úprava ustanovuje podmienky na vydávanie osvedčení pre palubných sprievodcov, pričom nová právna úprava umožňuje palubným sprievodcom vykonávať prácu aj v prevádzke obchodnej leteckej dopravy lietadiel.

Dopravný úrad je oprávnený poveriť fyzickú osobu (napríklad examinátora, hodnotiteľa) posudzovaním zručností, výkonom praktických skúšok a preskúšania odbornej spôsobilosti alebo hodnotenia spôsobilosti leteckého personálu, čím sa táto právna úprava zosúladila s príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie s prílohou 1 a vysvetľujúcimi materiálmi k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

Dopravný úrad môže uznať preukazy spôsobilosti vydané treťou krajinou na uskutočňovanie činností na palubách lietadiel zapísaných v registri lietadiel Slovenskej republiky na základe splnenia príslušných požiadaviek.

Vydanie alebo uznanie platnosti preukazu spôsobilosti zahŕňa tiež právo Dopravného úradu odmietnuť vydanie alebo uznanie, ale tiež vydaný preukaz alebo uznanie zrušiť, obmedziť alebo odňať za podmienok stanovených v tomto zákone.

Kompetencia na oprávnenie vydávať skúšobný poriadok s možnosťou zakázať účasť na ďalšej skúške na obdobie najmenej 12 mesiacov umožní Dopravnému úradu zosúladiť pravidlá skúšok jednotlivých odborností leteckého personálu a zároveň bude flexibilne a efektívne reagovať na nedodržiavanie skúšobného poriadku, čím sa zohľadnia skúšobné pravidlá ustanovené príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie v oblasti civilného letectva a Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve.

Osnovy teoretickej výučby a letového výcviku pre jednotlivé kategórie leteckého personálu bude možné po dlhšej dobe aktualizovať tak, aby reflektovali na požiadavky a zmeny v legislatíve a nových moderných technológiách.

Právomocou Dopravného úradu osvedčiť osobu overovaním jazykovej spôsobilosti a zároveň určiť rozsah a podmienky overovania jazykovej spôsobilosti sa rieši doterajšia absencia národnej legislatívy v tejto oblasti. Požiadavky vychádzajú z odporúčania ICAO Doc 9835 Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements.

Určením osôb, ktoré sú oprávnené na základe osvedčenia vydaného Dopravným úradom posudzovať zdravotnú spôsobilosť člena leteckého personálu a určením podmienok ich osvedčovania došlo k zosúladeniu s príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie. Pri vydávaní, osvedčovaní a obnovovaní platnosti dokladu o zdravotnej spôsobilosti zákon harmonizuje požiadavky príslušných právne záväzných aktov Európskej únie na zdravotnú spôsobilosť a osvedčovanie osôb a organizácií, ktoré sú oprávnené posudzovať zdravotnú spôsobilosť, zároveň preberá prax odporučenú v prílohe 1 (Annex 1) k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve a príslušných vysvetľujúcich materiáloch, napr. odporúčanie ICAO Doc 8984 Manual of Civil Aviation Medicine. Požívanie alkoholu alebo inej návykovej látky počas vykonávania povinností alebo funkcií nie je z dôvodu bezpečnosti leteckej prevádzky povolené a je riešené v súlade s platnou medzinárodnou legislatívou. Navrhnuté ustanovenia rešpektujú postavenie lekára v týchto veciach, ako aj dôvernosť poskytovaných informácií.

Ustanovenie odseku 15 upravuje možnosť využívania oprávnení držiteľov preukazu spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel [ďalej iba „preukaz LAPL(A)“] na území Slovenskej republiky aj na lietadle s dokladom osvedčujúcim jeho letovú spôsobilosť vydaným podľa tohto zákona alebo medzinárodnej zmluvy, ktorou je Slovenská republika viazaná. Držitelia preukazu LAPL(A) mohli podľa platnej legislatívy tento preukaz využívať iba na tzv. EASA lietadlách, t. j. na lietadlách s typovým certifikátom EASA, keďže preukaz LAPL(A) nespĺňa štandardy Medzinárodnej organizácie civilného letectva, čo má jeho držiteľ uvedené na 1. strane preukazu. V prípade, ak chcel držiteľ preukazu LAPL(A) využívať svoje oprávnenia na iných, ako tzv. „EASA lietadlách“, musel absolvovať rozdielový výcvik na získanie preukazu PPL(A) v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011) v platnom znení [ďalej len „nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 v platnom znení]. Cieľom je, aby držiteľ preukazu LAPL(A) mohol lietať s lietadlami osvedčenými podľa legislatívy Európskej únie; lietadlami ktorým bolo vydané osvedčenie letovej spôsobilosti podľa štandardov a odporúčaní a postupov Medzinárodnej organizácie civilného letectva; lietadlami, ktorým bolo vydané osvedčenie letovej spôsobilosti s obmedzeniami (napr. tzv. experimentálne) a na lietajúcich športových zariadeniach.

Vzhľadom na vykonávanie niektorých činností členmi leteckého personálu, najmä letovou posádkou, ako podnikateľskej činnosti, definuje sa, čo sa rozumie činnosťou pilota v civilnom letectva vo vzťahu k podnikaniu podľa zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov.

**K § 14**

Toto ustanovenie ukladá členom leteckého personálu (veliteľovi lietadla, členom posádky lietadla, riadiacim letovej prevádzky a pod.) povinnosť zabrániť možnému ohrozeniu lietadla a cestujúcich na palube, alebo v situácii, keď už k ohrozeniu došlo, vykonať všetky opatrenia na záchranu života. Široká formulácia umožňuje, aby letecký personál v prípade potreby, na rozdiel od bežnej situácie, kedy sú jeho pracovné postupy vysoko formalizované, mohol použiť i neštandardné postupy, pokiaľ tým nedôjde k inému ohrozeniu. Navrhnutý text vychádza s určitými menšími zmenami z § 19 zákona č. 47/1956 Zb. o civilnom letectve (letecký zákon) v znení neskorších predpisov.

Dôvodom na zaradenie tohto ustanovenia je výnimočnosť postavenia a zodpovednosti veliteľa lietadla počas letu. Okrem zdôraznenia zodpovednosti veliteľa lietadla za vlastné vykonanie letu a bezpečnosť lietadla, vrátane bezpečnosti osôb a vecí na palube lietadla, je potrebné potvrdiť tiež právomoc veliteľa lietadla v prípadoch ohrozenia poriadku na palube. V lietadle nemôžu počas letu zakročiť orgány zvyčajne zodpovedné za zachovanie verejného poriadku a zabránenie trestným činom. Znenie navrhovaných odsekov 3 a 4 bolo prevzaté z doterajšej právnej úpravy.

Povinnosti a právomoci veliteľa lietadla v prípade spáchania trestných a niektorých iných činov na palube lietadla upravuje Dohovor o trestných a niektorých iných činoch na palube lietadla podpísaný 14. septembra 1963 v Tokiu.

**K § 15**

Ľudský činiteľ má v civilnom letectve podstatný vplyv na bezpečnosť prevádzky, preto je dôvodné, aby mali orgány štátnej správy v civilnom letectve primeraný vplyv na odbornú prípravu členov leteckého personálu. Uvedeným ustanovením zákon preberá prax odporučenú v prílohe 1 (Annex 1) k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve a príslušných vysvetľujúcich materiáloch (napr. odporúčania ICAO Doc 9842 Manual on the Approval of Training Organization, ICAO Doc 9859 Safety Management Manual, ICAO Doc 9683 Human Factors Training Manual), harmonizuje požiadavky s príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie v oblasti osvedčovania výcvikových organizácií a dohľadu nad nimi a určuje kompetencie Dopravného úradu.

**K § 16**

Právna úprava vychádza z aplikácie ustanovení čl. 29, 31, 33 a 54 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve a jeho príloh 6, 8 (Annex 6 a Annex 8) a odporúčania ICAO Doc 9760 pre oblasť letovej spôsobilosti, a z požadovaných dokumentov na palube lietadla a jeho označenia. Zároveň reflektuje na ustanovenia príslušných právne záväzných aktov Európskej únie s cieľom harmonizovania prístupu k požiadavkám na lietadlá vylúčené z pôsobnosti týchto právne záväzných aktov Európskej únie, napríklad lietadlá uvedené v prílohe I nariadenia (EÚ) 2018/1139 v platnom znení.

Odsek 2 navrhovaného ustanovenia určuje podmienky, za splnenia ktorých umožňuje vykonanie letu aj lietadlám, ktoré nespĺňajú štandardy určené odseku 1.

Odsek 3 kategorizuje druhy osvedčení letovej spôsobilosti vydávané Dopravným úradom na základe preukázanej úrovne bezpečnosti výrobku určenej typovým osvedčovaním alebo inou formou preukázania zhody s konštrukčným návrhom.

Pre lety lietadiel nespĺňajúcich preukázanie zhody s konštrukčným návrhom, lietadlám s dočasnou stratou letovej spôsobilosti alebo lietadlám pôvodne určeným pre vojenské účely je možné vydať letové povolenie, ak takéto lietadlo je preukázateľne schopné vykonať bezpečný let za podmienok a stanovených obmedzení. Obmedzenia určené Dopravným úradom sa vzťahujú na spôsob prevádzkového použitia, použitia vzdušného priestoru a na rýchlostné a násobkové obmedzenia.

V prípade lietadiel, ktoré sú predmetom prevodu medzi registrami lietadiel zmluvných štátov Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, Dopravný úrad vydáva exportné osvedčenie.

Odsek 5 vymedzuje povinnosti osoby prevádzkujúcej lietadlo dodržiavať zásady zachovania letovej spôsobilosti a starostlivosti o technickú bezpečnosť.

**K § 17**

Dopravný úrad doteraz vykonával hodnotenia výcvikových zariadení na simuláciu letu a organizácií, ktoré takéto zariadenia prevádzkujú a monitoruje tieto organizácie len podľa nariadenia (EÚ) 1178/2011 v platnom znení. V prípade požiadavky na osvedčenie výcvikového zariadenia na simuláciu letu pre národné prostredie (pre lietadlá typovo osvedčované mimo prostredia Európskej únie, napr. Mi8, Mi171 a pod.) by Dopravný úrad nebol oprávnený vykonať takéto hodnotenie.

Ustanovujú sa kompetencie Dopravného úradu, upravujú sa požiadavky a postupy na vydanie osvedčenia o kvalifikácii výcvikového zariadenia na simuláciu letu, ktoré vychádzajú z Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve a príslušného odporúčania ICAO Doc 9625 Manual for qualification of flight Simulation Training Devices, ako aj povinnosti osoby, ktorá výcvikové zariadenie prevádzkuje.

**K §18**

Ustanovenie o vývoji, údržbe a zachovaní letovej spôsobilosti výrobku leteckej techniky a súčastí výrobkov leteckej techniky obsahuje harmonizované princípy vykonávania činností ako je vývoj, výroba a údržba výrobkov leteckej techniky podľa príslušných právne záväzných aktov Európskej únie - nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení, nariadenie (EÚ) č. 748/2012 v platnom znení a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (prepracované znenie) (U. v. EÚ L 362, 17. 12. 2014) v platnom znení, s národným prostredím. Právna úprava umožňuje subjektom zjednodušené možnosti vývoja a výroby výrobkov leteckej techniky, ktoré nie sú predmetom úpravy podľa príslušných právne záväzných aktov Európskej únie - nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení, nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012) v platnom znení [ďalej len „nariadenie (EÚ) č. 748/2012 v platnom znení], nahradením povoľovacieho procesu inštitútom vyhlásenia. Zároveň ustanovenie reflektuje na zásady stanovené v prílohe 8 (Annex 8) k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve a príslušnom odporúčaní ICAO Doc. 9760 Airworthiness Manual. Vývoj a výroba výrobkov leteckej techniky je výlučne obmedzená len na výrobky určené pre rekreáciu a šport s hmotnostným a rýchlostným rozsahom, t. j. obmedzením určeným nariadením (EÚ) 2018/1139 v platnom znení.

**K §19**

Ustanovuje podmienky používania výrobku leteckej techniky a súčasti výrobku leteckej techniky v civilnom letectve, ktorých systémové schválenie zaručuje a preukazuje ich bezpečné používanie počas celého ich životného cyklu. Princíp systémového schvaľovania v národnom prostredí je harmonizovaný s princípmi podľa príslušných právne záväzných aktov Európskej únie - nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení a nariadenie (EÚ) č. 748/2012 v platnom znení. Výsledkom osvedčovania sú technické zistenia a vydávanie požadovaných štandardizovaných dokumentov Dopravným úradom umožňujúcich uznávať takéto lietadlá aj členskými štátmi Európskej únie, ktoré pristúpili k uplatňovaniu čl. 2 ods. 3 písm. d) a ods. 8 nariadenia (EÚ) 2018/1139 v platnom znení alebo aj príslušným orgánom tretích krajín. Právna úprava zároveň umožňuje, aby sa pri projekte motora lietadla alebo projekte vrtule lietadla, ktoré sú schválené ako súčasť projektu lietadla, nevyžadovalo ich samostatné osvedčovanie.

S cieľom dosiahnutia flexibility, konkurencieschopnosti výrobkov leteckej techniky a zavádzania inovácií v leteckom priemysle v Slovenskej republike je podľa odseku 3 Dopravný úrad oprávnený vydať certifikačné špecifikácie, ktoré tvoria certifikačnú základňu typového osvedčenia výrobku leteckej techniky. Zároveň Dopravný úrad môže uznať ako certifikačnú základňu typového osvedčovania výrobku leteckej techniky aj certifikačné špecifikácie vydané príslušným orgánom alebo inou oprávnenou osobou cudzieho štátu alebo agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva.

V národnom prostredí je na základe právnej úpravy možné použiť v civilnom letectve aj výrobky leteckej techniky a súčasti výrobku leteckej techniky, ktoré budú navrhnuté a vyrobené na základe vyhlásenia predloženého Dopravnému úradu o súlade projektu s certifikačnými špecifikáciami a tieto nepodliehajú osvedčovaniu, ktorého výsledkom je vydanie typového osvedčenia.

**K § 20**

Zriadenie registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov predstavuje implementáciu čl. 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení. Platí, že v prípade tohto registra sa registrujú prevádzkovatelia bezpilotných leteckých systémov.

Keďže register prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov obsahuje množstvo citlivých informácií a osobných údajov, platí že register je v zásade neverejný. Register prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov je jednou zo súčastí systému riadenia bezpilotnej prevádzky (UTM, z anglického Unmanned Traffic Management) a služieb U-Space a obsahuje informácie a údaje, ktorými je možné stotožniť prevádzkovateľa bezpilotného leteckého systému a ich pilotov na diaľku na účely vymáhania práv, prevádzkovateľ registra. Z tohto dôvodu je potrebné zabezpečiť ochranu informácií a údajov, ktoré register prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov obsahuje v súlade s pravidlami na ochranu osobných údajov.

Na základe odôvodnenej žiadosti bude zabezpečený prístup (prihlasovacie meno a heslo) do registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov pre orgány štátnej správy taxatívne uvedené v tomto ustanovení v súlade s pravidlami na ochranu osobných údajov [napríklad prístup do registra bude logovaný, orgány štátnej správy budú musieť vedieť v každom jednom prípade (keď to bude potrebné preukázať) takýto prístup do registra náležite odôvodniť] na účely plnenia ich úloh podľa tohto zákona a osobitných predpisov, najmä v prípade objasňovania správnych deliktov alebo priestupkov v oblasti bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov. Zabezpečím prístupu do registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov sa zabezpečí aj čiastočná implementácia Stratégie ochrany pred neoprávneným používaním bezpilotných lietadiel v oblasti kritickej infraštruktúry, ochrany súkromia, neoprávneného monitorovania objektov štátneho záujmu, ochrany objektov osobitnej dôležitosti a ďalších dôležitých objektov, nedovoleného prekročenia štátnej hranice alebo narušenia obmedzených a zakázaných vzdušných priestorov na území Slovenskej republiky schválenej uznesením vlády Slovenskej republiky č. 48 z 19. januára 2022.

Poskytovateľovi služieb U-Space a spoločnej informačnej služby, ako aj poskytovateľovi letových prevádzkových služieb majú uvedené informácie slúžiť na poskytovanie príslušných služieb.

Na základe čl. 14 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení, podľa ktorého „*Členské štáty zabezpečia, aby boli systémy registrácie digitálne a interoperabilné a aby umožňovali vzájomný prístup a výmenu informácií prostredníctvom registra uvedeného v článku 74 nariadenia (EÚ) 2018/1139.*“ budú mať prístup k informáciám uvedeným v registri prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov aj členské štáty Európskej únie, Európska komisia a Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva.

Na základe odôvodnenej žiadosti, ak je to nevyhnutné a primerané, bude môcť Dopravný úrad poskytnúť informácie z registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov prevádzkovateľovi letiska, heliportu, heliportu HEMS alebo osobitného letiska alebo poskytovateľovi letových prevádzkových služieb, ak nie je poskytovateľom služieb U-space alebo spoločnej informačnej služby na účely výkonu činnosti podľa zákona a osobitných predpisov.

Upravuje sa povinnosť prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov zapísaných v registri prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov vo vzťahu ku zmenám údajov zapísaných v registri prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov, a zároveň aj upravuje procesné podrobnosti vykonania takejto zmeny. Taktiež sa upravuje povinnosti prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov zapísaných v registri prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov vo vzťahu k ukončeniu ich prevádzkovania a výmazu z registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov. Zároveň toto ustanovenie upravuje postup v prípade smrti alebo vyhlásenia prevádzkovateľa bezpilotného leteckého systému za mŕtveho a procesné podrobnosti výmazu z registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov.

Upravujú sa aj podrobnosti týkajúce sa podávania žiadosti o udelenie prevádzkového povolenia a vyhlásenia o prevádzke bezpilotného leteckého systému v osobitnej kategórií prevádzky.

**K § 21**

Zriadenie registra bezpilotných lietadiel, ktorých projektový návrh podlieha certifikácií predstavuje implementáciu čl. 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení. Platí, že v prípade tohto registra sa registrujú vlastníci bezpilotných lietadiel, ktorých projektový návrh podlieha certifikácií.

Keďže register bezpilotných lietadiel, ktorých projektový návrh podlieha certifikácií obsahuje množstvo citlivých informácií a osobných údajov, platí že register je v zásade neverejný.

Na základe odôvodnenej žiadosti bude zabezpečený prístup (prihlasovacie meno a heslo) do registra bezpilotných lietadiel, ktorých návrh podlieha certifikácií pre orgány štátnej správy taxatívne uvedené v tomto ustanovení v súlade s pravidlami na ochranu osobných údajov [napríklad prístup do registra bude logovaný, orgány štátnej správy budú musieť vedieť v každom jednom prípade (keď to bude potrebné preukázať) takýto prístup do registra náležite odôvodniť] na účely plnenia ich úloh podľa tohto zákona a osobitných predpisov, najmä v prípade objasňovania správnych deliktov alebo priestupkov v oblasti bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov.

Na základe čl. 14 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení, podľa ktorého „*Členské štáty zabezpečia, aby boli systémy registrácie digitálne a interoperabilné a aby umožňovali vzájomný prístup a výmenu informácií prostredníctvom registra uvedeného v článku 74 nariadenia (EÚ) 2018/1139.*“, budú mať prístup k informáciám uvedeným v registri bezpilotných lietadiel, ktorých návrh podlieha certifikácií aj členské štáty Európskej únie, Európska komisia a Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva.

Upravuje sa povinnosť vlastníkov bezpilotných lietadiel, ktorých návrh podlieha certifikácií zapísaných v registri bezpilotných lietadiel, ktorých návrh podlieha certifikácií vo vzťahu ku zmenám údajov zapísaných v registri bezpilotných lietadiel, ktorých návrh podlieha certifikácií, a zároveň aj upravuje procesné podrobnosti vykonania takejto zmeny. Taktiež sa upravuje povinnosti vlastníkov bezpilotných lietadiel, ktorých návrh podlieha certifikácií zapísaných v registri bezpilotných lietadiel, ktorých návrh podlieha certifikácií vo vzťahu k ukončeniu ich prevádzkovania a výmazu z registra bezpilotných lietadiel, ktorých návrh podlieha certifikácií.

**K § 22**

Keďže prevádzkové výkony v oblasti bezpilotnej leteckej prevádzky sú v súčasnosti veľmi významné, pričom sa objektívne čakáva aj ich ďalší nárast, v záujme ochrany práv tretích osôb, ktoré môžu byť dotknuté (poškodené) prevádzkou bezpilotných leteckých systémov, ako aj v záujme ochrany ich právnej istoty, toto ustanovenie zakladá povinnosť prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov, ktoré sú prevádzkované v podkategóriách A2 a A3 otvorenej kategórií prevádzky, v osobitnej kategórií prevádzky, a v osvedčenej kategórií prevádzky podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení mať uzavretú zmluvu o poistení za škodu spôsobenú prevádzkou bezpilotného leteckého systému a aj takúto zmluvu plniť.

Vydanie prevádzkového povolenia modelárskemu klubu alebo združeniu leteckých modelárov môžu nasledovať ďalšie oprávnenia takéhoto klubu [napríklad možnosť vykonávať registráciu prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov, ktoré sú modelmi lietadiel v zmysle príslušných ustanovení vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení, či možnosť stanoviť modelárskemu klubu zemepisnú oblasť UAS, v ktorej sa nebudú uplatňovať niektoré z požiadaviek na otvorenú kategóriu prevádzky] výkon ktorých môže byť za určitých okolností spôsobilý spôsobiť škodu tretím osobám, zavádza sa týmto ustanovením povinnosť takéhoto modelárskeho klubu alebo združenia leteckých modlárov uzavrieť zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu a zároveň aj takúto zmluvu plniť.

Keďže v súčasnosti existuje veľké spektrum poistných produktov, ktorých obsah vo vzťahu k bezpilotným leteckým systémom nie je podrobne upravený prostredníctvom zákonných noriem, odsekom 4 sa zavádza povinnosť mať v prípade prevádzkovania bezpilotného leteckého systému v osobitnej a osvedčenej kategórií uzavretú poistnú zmluvu ku každému bezpilotnému leteckému systému samostatne. Odsek 4 zámerne neupravuje požiadavky na poistenie bezpilotných lietadiel, ktorých projektový návrh podlieha certifikácií, keďže tieto sú určené príslušným právne záväzným aktom Európskej únie. V prípade bezpilotných leteckých systémov prevádzkovaných v rámci otvorenej kategórie prevádzky môže jeden prevádzkovateľ uzavrieť iba jednu poistnú zmluvu vzťahujúcu sa na celý súbor bezpilotných leteckých systémov, ktoré tento prevádzkovateľ prevádzkuje.

Odsek 5 zavádza vo vzťahu k poistným zmluvám podľa predchádzajúcich odsekov povinnosť uzavrieť takú poistnú zmluvu, z ktorej bude vyplývať poistné krytie najmenej vo výške poistného krytia určeného pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou menšou ako 500 kg podľa osobitného predpisu, ktorým je v tomto prípade nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel (Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004; Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8) v platnom znení.

**K § 23**

Riadenie lietadla, vrátane bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov, vyžaduje osobitné teoretické znalosti a praktické schopnosti, ktoré nie je možné nadobudnúť bez primeraného vzdelania a výcviku. Odsek 1 zavádza povinnosť fyzickej osoby, ktorá má riadiť bezpilotné lietadlo alebo bezpilotný letecký systém, byť držiteľom príslušného preukazu odbornej spôsobilosti pre danú kategóriu prevádzky a zároveň tento odsek upravuje, čo sa považuje za preukaz odbornej spôsobilosti pilota na diaľku.

Odsek 2 upravuje podrobnosti požiadaviek odbornej spôsobilosti pilota na diaľku v osobitnej kategórií prevádzky, ktoré sú odlišné od požiadaviek v otvorenej kategórií prevádzky.

Odsek 3 určuje príslušný štátny orgán pre vydávanie preukazov spôsobilosti pilotov na diaľku, ktorým je Dopravný úrad. Zároveň sa zavádza pravidlo, že preukazy pilotov na diaľku sa vydávajú elektronicky, bez doručovania samotného rozhodnutia vo veci.

Odsek 4 je implementáciou čl. 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení a zohľadňuje dobré skúsenosti slovenských modelárov a prevádzkovateľov bezpilotných lietadiel s bezpečnosťou vykonávania letov takýchto lietadiel, ktoré sú riadené deťmi a mladistvými, na základe čoho určuje minimálny vek pre pilotov na diaľku v otvorenej kategórií prevádzky.

-Zriaďuje sa informačný systém register pilotov na diaľku, ktorý je nevyhnutnou požiadavkou na zabezpečenie vykonávania online teoretických preskúšaní a vedenie evidencie pilotov na diaľku, a určuje rozsah údajov, ktoré sa do tohto registra zapisujú. Ustanovuje sa neverejnosť registra, keďže register pilotov na diaľku obsahuje množstvo citlivých informácií a osobných údajov,

Odsek 8 upravuje poskytovanie informácií z registra pilotov na diaľku. Na základe odôvodnenej žiadosti bude zabezpečený prístup (prihlasovacie meno a heslo) do registra pilotov na diaľku pre orgány štátnej správy taxatívne uvedené v tomto ustanovení v súlade s pravidlami na ochranu osobných údajov [napríklad prístup do registra bude logovaný, orgány štátnej správy budú musieť vedieť v každom jednom prípade (keď to bude potrebné preukázať) takýto prístup do registra náležite odôvodniť] na účely plnenia ich úloh podľa tohto zákona a osobitných predpisov, najmä v prípade objasňovania správnych deliktov alebo priestupkov v oblasti bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov. Zohľadňujúc vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/947 v platnom znení budú mať prístup k informáciám uvedeným v registri pilotov na diaľku aj členské štáty Európskej únie, Európska komisia a Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva.

Odsek 9 upravuje procesné podrobnosti oznamovania údajov Dopravnému úradu zo strany osôb poverených vydávaním preukazov odbornej spôsobilosti pilotov na diaľku.

Odsek 10 upravuje povinnosti a procesné podrobnosti oznamovania zmien údajov zapísaných v registri pilotov na diaľku vedeného Dopravným úradom.

Odsek 11 ustanovuje, že výcvikový kurz a skúšku teoretických vedomostí pilotov na diaľku, najmä v otvorenej kategórií prevádzky, vykonáva Dopravný úrad, ktorý však môže takýmto výkonom činností poveriť aj inú osobu, ktorá spĺňa požiadavky ustanovené odsekom 12, pričom odsek 12 bližšie špecifikuje podmienky, za ktorých možno osobu považovať za odborne spôsobilú. Odsek 12 zároveň upravuje obligatórnu náležitosť rozhodnutia o poverení na výkon takýchto činností, ktorým je rozsah takéhoto poverenia, postup vyhodnocovania skúšok, a podávania námietok proti výsledkom skúšok a námietok proti výsledkom skúšok.

**K § 24**

Odsek 1 predstavuje implementáciu čl. 16 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení a upravuje základné požiadavky na modelársky klub alebo združenie leteckých modelárov, ktoré môžu požiadať o prevádzkové povolenie. Keďže na vydanie prevádzkového povolenia modelárskemu klubu alebo združeniu leteckých modelárov môže nasledovať vydanie ďalších oprávnení, v záujme zaistenia bezpečnosti civilného letectva je potrebné, aby modelárske kluby a združenia leteckých modelárov, ktoré sú (resp. majú byť) držiteľmi prevádzkového povolenia mali jasnú organizačnú štruktúru s primeranými kontrolnými právomocami a členovia ich štatutárnych a kontrolných orgánov disponovali primeranou praxou v oblasti bezpilotného letectva.

Odsek 2 ukladá Dopravnému úradu povinnosť posudzovať dokumenty podľa odseku 1.

Odsek 3 upravuje náležitosť žiadosti o vydanie prevádzkového povolenia, ktorým je vyhodnotenie rizík spojených s prevádzkou bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov, pričom táto analýza by mala zohľadňovať predovšetkým triedu prevádzkovaných bezpilotných leteckých systémov, alebo katalóg druhov, hmotností, výkonov a navrhovaných druhov prevádzky týkajúcich sa prevádzkovaných bezpilotných lietadiel a leteckých systémov spolu s vyhodnotením vplyvu prevádzkovania takýchto bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov na bezpečnosť letovej prevádzky vo vzdušnom priestore.

Povinnosti klubu alebo združenia leteckých modelárov ustanovujú odseky 4 a 5, pričom majú za cieľ dosiahnuť primeranú úroveň bezpečnosti prevádzky a civilného letectva ako celku a zároveň umožniť Dopravnému úradu efektívne vykonávať štátny odborný dozor v danej oblasti.

**K §25 a 26**

Dopravný úrad vedie register lietadiel Slovenskej republiky, do ktorého sa zapisujú všetky lietadlá, t. j. letúne, rotorové lietadlá, vetrone, padáky, klzáky a pod. Vzhľadom na súčasný systém evidencie lietajúcich športových zariadení a zohľadňujúc register bezpilotných lietadiel, ktorých projektový návrh podlieha certifikácií, bude register lietadiel rozdelený na 3 časti, prvú časť bude tvoriť register bezpilotných lietadiel, ktorých projektový návrh podlieha certifikácii, druhú časť bude tvoriť register lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenia a tretiu časť bude tvoriť register lietajúcich športových zariadení.

O zápise a výmaze lietadla iného ako lietajúce športové zariadenie v registri lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenie vydáva Dopravný úrad osvedčenie.

Zápisom do registra lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenie sa lietadlu prideľuje registrová značka (napr. tri písmená), ktorá sa vyznačí za značkou štátnej príslušnosti, pričom pre Slovenskú republiku je pridelená značka štátnej príslušnosti „OM“, a spolu so spojovníkom medzi nimi tvoria poznávaciu (tzv. imatrikulačnú) značku.

Vývojové a výrobné organizácie v procese vývoja a výroby lietadla v rámci technologického postupu vykonávajú skúšobné lety lietadlami, ktoré nie sú v tejto fáze vývoja alebo výroby zapísané do registra lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenie, avšak je potrebné, aby aj tieto lietadlá boli pri vykonávaní letov vo vzdušnom priestore identifikovateľné. Pridelením špeciálnej registrovej značky vývojovej a výrobnej organizácii a jej vyznačením na lietadle bude možné takéto lietadla jednoznačne identifikovať a zároveň ich odlíšiť od lietadiel, ktoré vykonávajú lety v bežnej prevádzke.

Zohľadňujúc čl. 18 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, na základe ktorého môže byť lietadlo platne zapísané v registri lietadiel len jedného štátu, predbežným pridelením registrovej značky sa umožní prevádzkovateľovi lietadla, ktorého lietadlo je zapísané v registri lietadiel cudzieho štátu, a ktorý zamýšľa lietadlo registrovať v Slovenskej republike, priestor na vybavenie dokladov (napríklad individuálne povolenie pre lietadlovú stanicu) potrebných na zápis takéhoto lietadla do registra lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenie, a tým jeho prevádzkovanie až do okamihu podania úplnej žiadosti o zápis lietadla do registra lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenie.

Taktiež sú zohľadnené čl. 46 a 66 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1862 z 28. novembra 2018 o zriadení, prevádzke a využívaní Schengenského informačného systému (SIS) v oblasti policajnej spolupráce a justičnej spolupráce v trestných veciach, o zmene a zrušení rozhodnutia Rady 2007/533/SVV a o zrušení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1986/2006 a rozhodnutia Komisie 2010/261/EÚ (Ú. v. EÚ L 312, 7.12.2018) v platnom znení, a to tým, že ustanovujú verejnú a neverejnú časť registra lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenie, kategórie dotknutých osôb, účel spracúvania osobných údajov a zoznamu spracúvaných osobných údajov, a ustanovuje aj ďalšie údaje týkajúce sa lietadla a jeho súčastí (motor a vrtuľa) nielen na účel vedenia registra lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenie, ale aj na účel poskytnutia potrebných údajov z tohto registra napríklad Policajnému zboru Slovenskej republiky v prípade, ak zamestnanec Dopravného úradu v procese registrácie lietadla zistí, že po lietadle alebo jeho motore bolo vyhlásené pátranie v Schengenskom informačnom systéme.

Iné skutočnosti o vlastníkovi lietadla, prevádzkovateľovi lietadla, lietadle a jeho súčastiach a o zmene práva k lietadlu a jeho súčastiam, ktoré sú Dopravnému úradu známe, na základe doručenej verejnej listiny predstavujú informácie, na základe ktorých Dopravný úrad neumožní vykonanie napríklad zmenu zápisu alebo výmaz z registra lietadiel iných ako sú lietajúce športové zariadenia.

Ustanovuje sa, že zápisom údajov o záložnom práve a ďalších súvisiacich údajov do registra lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenie v prípade, ak zálohom je lietadlo alebo jeho súčasť (motor alebo vrtuľa), nevzniká ani k lietadlu ani k jeho súčasti záložné právo. Pre vznik záložného práva k súčasti lietadla (motor alebo vrtuľa) je podľa § 151e ods. 1 zákona č. 40/1964 Zb. Občiansky zákonník v znení neskorších predpisov potrebná jeho registrácia v Notárskom centrálnom registri záložných práv.

Z dôvodu zabezpečenia aktuálnosti údajov vedených v registri lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenie sa vlastníkovi lietadla ukladá povinnosť v určenej lehote požiadať Dopravný úrad o zmenu údajov zapísaných v registri lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenie.

Ustanovuje sa aj povinnosť Dopravnému úradu preveriť pred zápisom lietadla do registra lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenie, či je lietadlo alebo motor lietadla alebo vrtuľa v pátraní na základe prístupu do Schengenského informačného systému. Ak sa táto skutočnosť jednoznačne a nepochybne potvrdí, lietadlo v pátraní alebo motor lietadla alebo vrtuľu v pátraní Dopravný úrad nezapíše do registra lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenie. Zároveň sa ustanovuje povinnosť Dopravnému úradu bezodkladne túto skutočnosť a stanovené údaje oznámiť orgánu Policajného zboru Slovenskej republiky.

Údaje z neverejnej časti registra budú slúžiť príslušným orgánom štátnej správy pri objasňovaní niektorých trestných činov, resp. pri konaniach v rozsahu pôsobnosti týchto príslušných orgánov štátnej správy.

**K § 27**

Vydávanie osvedčení leteckému prevádzkovateľovi je vo svete bežne zavedenou metódou, ktorou štát v záujme bezpečnosti lietania vykonáva dozor nad obchodnou leteckou prevádzkou alebo leteckou dopravou. Táto forma kontroly bezpečnosti lietania zo strany orgánov štátnej správy predstavuje jeden z výrazných nových prvkov podporujúcich bezpečnosť leteckej prevádzky. Je žiadúce, aby aj pri inej prevádzke lietadiel ako v obchodnej leteckej doprave bolo vydávané osvedčenie leteckého prevádzkovateľa alebo súhlas s osobitnými podmienkami prevádzky, ak prevádzka (technická náročnosť typu, charakter činnosti a iné) môže výrazným spôsobom ovplyvniť bezpečnosť civilného letectva.

Ustanovenie týchto pravidiel a zjednocovanie administratívnych postupov sú okrem iného jedným z podstatných záväzkov Slovenskej republiky v oblasti dopravy. Navrhované podmienky na udeľovanie osvedčení alebo schválení slovenským prevádzkovateľom v plnej miere korešpondujú s pravidlami na osvedčovanie ustanovenými príslušnými právne záväznými právnymi predpismi Európskej únie.

Ustanovenie pre lety pri zdieľaní nákladov plne odzrkadľuje vývoj v oblasti civilného letectva, a ktorý korešponduje aj s pravidlami určenými legislatívou Európskej únie.

Požiadavka na určenie podmienok pre žiadateľa o osvedčenie leteckého prevádzkovateľa je v súlade s požiadavkami príloh k Medzinárodnému dohovoru o civilnom letectve a napomáha k zvýšeniu bezpečnosti prevádzky.

**K § 28**

Ustanovenie umožňuje flexibilitu leteckého prevádzkovateľa pri zaistení svojich práv a povinností pri vykonávaní obchodnej leteckej dopravy ako z pohľadu možnej prevádzkovej núdze, tak aj s cieľom splniť si obchodné záväzky voči zmluvným partnerom. Keďže príslušné kompetencie štátov registra a prevádzkovateľa sú určené Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve, a aj legislatívou Európskej únie, je nevyhnutné, aby aj táto činnosť bola riadená certifikačným orgánom štátu. Dopravný úrad, aby zaistil svoje povinnosti zohľadňujúc plnenie podmienok a požiadaviek na bezpečnú prevádzku, musí byť o takomto zámere včas informovaný, aby mohol vykonať všetky potrebné opatrenia, vrátane výkonu dohľadu na mieste a zaistenia spolupráce s iným štátom.

Rovnaký princíp je použitý aj pre oblasť nájmu alebo prenájmu vo vzťahu k príslušnému lietadlu.

**K § 29**

V záujme zabezpečenia nárokov na náhradu škody spôsobenú prevádzkou lietadla tretím osobám je účelné ustanoviť povinnosť prevádzkovateľa lietadla uzavrieť poistnú zmluvu vrátane minimálnej výšky poistného krytia pri zohľadnení kategórie lietadiel a charakteru prevádzky, čo budú kritériá pri podrobnejšej úprave vykonávacími predpismi.

**K § 30**

Požiadavky sa postupom času menili a v súvislosti s pokračujúcou automatizáciou je možné očakávať ďalšie zjednodušenia. Nebolo by preto účelné iba vymenovať presný zoznam dokladov, ale je vhodné vytvoriť priestor na očakávané široké uplatnenie palubnej výpočtovej techniky pri poskytovaní informácií o lietadle a lete.

Pre bezpečnosť leteckej prevádzky je nutné, aby posádka lietadla mala na palube lietadla ďalšiu dokumentáciu a informácie, ktorých rozsah je závislý od charakteru letu, priestoru vykonávania letu a pod. Patrí medzi ne napr. letová príručka, prevádzková príručka, podaný letový plán, potvrdenie o údržbe, zoznam núdzových a záchranných prostriedkov, hlukový certifikát, mapové podklady, zoznam vizuálnych signálov používaných „zakročujúcim lietadlom“ a „lietadlom narušiteľom“ a pod.

Povinnosť mať na palube príslušnú dokumentáciu a informácie vyplýva z platných leteckých predpisov.

**K § 31**

Toto ustanovenie ukladá členom leteckého personálu (veliteľovi lietadla, členom posádky lietadla, riadiacim letovej prevádzky a pod.) povinnosť zabrániť možnému ohrozeniu lietadla a cestujúcich na palube, alebo v situácii, keď už k ohrozeniu došlo, vykonať všetky opatrenia na záchranu života. Široká formulácia umožňuje, aby letecký personál v prípade potreby, na rozdiel od bežnej situácie, kedy sú jeho pracovné postupy vysoko formalizované, mohol použiť i neštandardné postupy, pokiaľ tým nedôjde k inému ohrozeniu.

**K §32**

Údaje o určitých oblastiach civilnej leteckej prevádzky (napríklad prevádzkové výkony, ekonomické ukazovatele a pod.) má Slovenská republika predkladať ako súčasť povinností členského štátu Medzinárodnej organizácie civilného letectva. Predmetné zbierané údaje budú slúžiť ministerstvu na účely výkonu štátnej dopravnej politiky a na analytické účely a Dopravnému úradu na analytické účely.

**K § 33**

Odsek 1 demonštratívnym výpočtom ustanovuje katalóg činností, ktoré sa považujú za letecké práce [analógia so špeciálnou prevádzkou podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012) v platnom znení [ďalej len „nariadenie (EÚ) č. 965/2012 v platnom znení“], ak sa na ich vykonávanie používa lietadlo podľa osobitného predpisu, t. j. lietadlo uvedené v prílohe 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 v platnom znení.

V prípade, ak sú letecké práce vykonávané za odplatu, je možné vykonávať takúto činnosť len na základe povolenia Dopravného úradu vydaného podľa odseku 2, pričom takéto povolenie je osobitným oprávnením na výkon podnikateľskej činnosti.

Navrhované znenie odseku 3 upravuje proces a podrobnosti vykonávania zmien vo vydanom povolení na vykonávanie leteckých prác.

Keďže navrhovaná legislatíva bude umožňovať vykonávať letecké práce aj bezodplatne, t. j. mimo rámca výkonu podnikateľskej činnosti, no z pohľadu zaistenia bezpečnosti a zníženia rizika pre tretie osoby, bude možné bezodplatné letecké práce vykonávať len na základe vyhlásenia o výkone takejto činnosti. Vyhlásenie o vykonávaní leteckých prác je podaním, ktoré môže uskutočniť len prevádzkovateľ lietadla, a to do rúk Dopravného úradu. Vyhlásenie o vykonávaní leteckých prác môže byť predmetom výkonu štátneho odborného dozoru.

Odsek 5 ustanovuje postup Dopravného úradu v prípade, ak vyhlásenie o vykonávaní leteckých prác neobsahuje všetky náležitosti určené všeobecne záväzným právnym predpisom, resp. ak z takéhoto vyhlásenia vyplýva, že prevádzkovateľ lietadla nespĺňa predpísané požiadavky na výkon takejto činnosti, pričom odsek 7 ustanovuje prípady, kedy Dopravný úrad koná bezodkladne. Ďalšie procesné postupy ustanovuje odsek 8.

Povinnosti prevádzkovateľa lietadla vo vzťahu ku zmenám vyhlásenia o vykonávaní leteckých prác bezodplatne ustanovuje odsek 7.

Odsek 9 plní úlohu lex specialis vo vzťahu k povinnostiam veliaceho pilota (veliteľa lietadla) počas vykonávania leteckých prác, ktoré zo svojej povahy musia byť upravené zákonnou normou, a nie vykonávacím právnym predpisom.

**K § 34**

Ustanovenie o poskytovaní služieb na odbavenie cestujúcich a nákladu a vykonávania pozemnej obsluhy lietadiel, stanovuje povinnosť pre subjekt, ktorý plánuje poskytovať tieto služby na letiskách osvedčených podľa Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, mať povolenie na vykonávanie tejto činnosti vydané Dopravným úradom. Výnimku z tejto povinnosti majú držitelia osvedčenia pre prevádzkovateľa letiska alebo heliportu, držitelia povolenia pre prevádzkovateľa osobitného letiska alebo letecký dopravca.

Ak sú služby na odbavenie cestujúcich a nákladu a vykonávanie pozemnej obsluhy lietadiel poskytované u letísk osvedčených podľa nariadenia (EÚ) 2018/1139 v platnom znení, Dopravný úrad nevydáva povolenie a poskytovateľ tejto služby postupuje v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139 v platnom znení.

Nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení definuje v čl. 3 bod 23 pojem služby pozemnej obsluhy ako všetky služby poskytované na letiskách, ktoré zahŕňajú činnosti súvisiace s bezpečnosťou v oblasti pozemného dohľadu, odbavenie letov a služby vyvažovania lietadla, vybavenie cestujúcich, vybavenie batožiny, vybavenie nákladu a poštových zásielok, obsluhu lietadla na odbavovacej ploche, služby pre lietadlo, obsluhu paliva a oleja a nakládku cateringu vrátane prípadu, keď prevádzkovatelia lietadiel poskytujú tieto služby pozemnej obsluhy sami sebe (pozemná obsluha pre vlastnú potrebu).

Organizácie zodpovedné za poskytovanie služieb pozemnej obsluhy a služieb riadenia prevádzky na odbavovacej ploche (AMS) na letiskách, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení, podávajú v súlade s čl. 37 tohto nariadenia len vyhlásenie o svojej spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na plnenie povinností spojených s poskytovaním týchto služieb a nie je potrebné vydávanie ďalších povolení.

Právna úpravu oblasti organizácií zodpovedných za poskytovanie služieb riadenia prevádzky na odbavovacej ploche (AMS) je obsiahnutá v nariadení Komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 44, 14.2.2014) v platnom znení [ďalej len „nariadenie (EÚ) č. 139/2014“ v platnom znení].

**K § 35**

Obchodnú leteckú dopravu možno vykonávať len na základe prevádzkovej licencie, ktorú vydáva ministerstvo, ako licenčný úrad, podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008) v platnom znení [ďalej len „nariadenie (ES) č. 1008/2008 v platnom znení“]. Každý žiadateľ o udelenie prevádzkovej licencie musí spĺňať stanovené podmienky, najmä bezúhonnosť, odbornú spôsobilosť stanovené vzhľadom na skutočnosť, že letecká doprava je „najvyššia forma“ v rámci leteckej prevádzky.

Ustanovuje sa kompetencia Ministerstva dopravy Slovenskej republiky rozhodnúť o zmene, pozastavení platnosti alebo zrušení prevádzkovej licencie. Zároveň sa ustanovuje, v akých prípadoch stráca prevádzková licencia platnosť priamo zo zákona.

**K §  36 a 37**

Keďže letecká doprava slúži na leteckú prepravu cestujúcich, ich batožiny, či nákladu, je letecký dopravca povinný dodržiavať stanovené podmienky a požiadavky. Zároveň sa ustanovuje povinnosť cestujúcich sa počas prepravy na palube lietadla, ako aj pred letom a po ňom zdržať všetkého, čo by mohlo ohroziť bezpečnosť a plynulosť obchodnej leteckej dopravy.

Vzhľadom na pravidlá Európskej únie v oblasti služieb vo verejnom záujme (tzv. Public Service Obligation) sa ustanovuje pôsobnosť Ministerstva dopravy Slovenskej republiky ako príslušného orgánu v Slovenskej republiky na uloženie záväzku v súlade s nariadením (ES) č. 1008/2008 v platnom znení.

**K § 38**

Príloha 9 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve založená na čl. 22 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve predpokladá, že v jednotlivých zmluvných štátoch Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve budú vytvorené vhodné nástroje medzirezortnej spolupráce a koordinácie na účely uľahčovania medzinárodného leteckého spojenia a zjednodušovania predpísaných colných, pasových a iných postupov a formalít, najmä na medzinárodných letiskách.

**K § 39**

Toto ustanovenie upravuje zriadenie alebo zrušenie civilných letísk, heliportov a heliportov HEMS a stavieb pre letecké pozemné zariadenia. Podmienkou zriadenia alebo zrušenia civilného letiska, heliportu alebo heliportu HEMS je súhlas Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a zriadenia, vykonania zmeny a zrušenia stavby pre letecké pozemné zariadenia je súhlas Dopravného úradu.

Ustanovenia obmedzujú lehotu platnosti udeleného súhlasu Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a Dopravného úradu na dva roky od jeho právoplatnosti; ak však v tejto lehote bolo začaté konanie na účely, ktorého bol súhlas udelený, rozhodnutie platnosť nestráca ani po uplynutí dvoch rokov odo dňa jeho právoplatnosti.

Upravujú sa podmienky vydávania súhlasu Ministerstva dopravy Slovenskej republiky so zrušením letiska a definuje osoby oprávnené na podanie žiadosti o vydanie súhlasu so zrušením letiska.

Rozhodnutia Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a Dopravného úradu ku zriadeniu, vykonaniu zmeny alebo zrušeniu letiska a stavieb pre letecké pozemné zariadenia sú záväzným stanoviskom pri prerokúvaní územnoplánovacej dokumentácie, v územnom konaní, v stavebnom konaní, v konaní o zmene v užívaní stavby a v konaní o odstránenie stavby.

**K § 40**

Týmto ustanovením sa jednoznačne vymedzuje postavenie, kompetencie a úloha Dopravného úradu ako dotknutého orgánu štátnej správy, pričom sa taxatívne uvádzajú konania, v ktorých Dopravný úrad ako dotknutý orgán štátnej správy uplatňuje záujmy civilného letectva formou záväzného stanoviska.

Dopravný úrad je jednak dotknutým orgánom v konaniach o umiestnení stavieb, ak ide letiskové stavby, stavby pre letecké pozemné zariadenia, stavby v plošnom priemete ochranných pásiem letísk, heliportov, heliportov HEMS, miest verejného záujmu, leteckých pozemných zariadení a ochranných pásiem osobitných letísk a mimo ochranných pásem letísk, heliportov, heliportov HEMS, miest verejného záujmu, leteckých pozemných zariadení a osobitných letísk a v územnom konaní o využití územia pri letiskách, heliportoch, heliportoch HEMS, miest verejného záujmu a osobitných letiskách s trávnatým povrchom a rozhodovaní o využívaní územia v plošnom priemete ochranných pásem letísk, heliportov, heliportov HEMS, miest verejného záujmu a ochranných pásem leteckých pozemných zariadení alebo ochranných pásem osobitných letísk, pri ktorom by mohli byť porušené zákazy alebo obmedzenia určené rozhodnutím o určení ochranných pásem a mimo ochranných pásem letísk, heliportov, heliportov HEMS, miest verejného záujmu, leteckých pozemných zariadení a osobitných letísk.

Dopravný úrad je dotknutým orgánom v stavebnom konaní, v kolaudačnom konaní, v konaní o zmene stavby, v konaní o odstránenie stavby alebo pri povoľovaní stavieb alebo činností v ochranných pásmach letísk, heliportov, heliportov HEMS, miest verejného záujmu, osobitných letísk a v ochranných pásmach leteckých pozemných zariadení. Účelom tohto ustanovenia je zabezpečenie riadnej a legálnej, zákonom upravenej činnosti Dopravného úradu ako dotknutého orgánu v celom povoľovacom procese definovaných stavieb podľa zákona o výstavbe s cieľom zabezpečiť ochranu záujmov civilného letectva vo všetkých konaniach. Týmito ustanoveniami môže Dopravný úrad reagovať na prípady, kedy je už stavba v užívaní a v stavebnom konaní sa povoľuje zvyšovanie stavby alebo montáž zariadení, ktoré by svojou výškou mohli presahovať nad ochranné pásma alebo prekážkové roviny a na takúto stavbu alebo rekonštrukciu stavby nie je potrebné rozhodnutie o umiestnení stavby. V stavebnom konaní Dopravný úrad musí posúdiť aj dokumentáciu pre stavebné povolenie, ktorej súčasťou je projekt organizácie výstavby, s uvedením používaných mechanizmov napríklad žeriavov. Okrem toho musia byť určené podmienky pre priebeh výstavby (napríklad oznamovacia povinnosť termínu použitia žeriavov z dôvodu ich publikácie, ako dočasnej leteckej prekážky) ako aj povinnosti stavebníka po ukončení výstavby (napríklad predloženie geodetického zamerania). Pri mnohých stavbách Dopravný úrad určuje aj podmienky na užívanie stavby (týka sa to najmä údržby leteckého prekážkového značenia), ktoré je nutné zohľadniť v kolaudačnom rozhodnutí. V kolaudačnom konaní Dopravný úrad skontroluje dodržanie ním stanovených podmienok. Taktiež ide o stavby, ktoré podliehajú len ohlasovacej povinnosti. Všetky činnosti Dopravného úradu sú vykonávané s ohľadom na bezpečnosť leteckej prevádzky, a to zabezpečenie leteckého prekážkového značenia prekážok, publikovanie a evidovanie prekážok (dočasných aj trvalých) a v niektorých prípadoch aj informovanie leteckej verejnosti prostredníctvom leteckej informačnej služby.

Dopravný úrad je ďalej dotknutým orgánom v prerokovaní územnoplánovacej dokumentácie, jej zmien a doplnkov. Ochranné pásma letísk, heliportov, heliportov HEMS, miest verejného záujmu, osobitných letísk a leteckých pozemných zariadení sú podkladom na spracovanie územnoplánovacej dokumentácie a ochranné pásma sa určujú v územnoplánovacej dokumentácii ako regulatív priestorového usporiadania a funkčného využitia územia. Dopravný úrad v priebehu obstarávania územnoplánovacej dokumentácie poskytuje obstarávateľovi podklady ochranných pásiem a posudzuje súlad navrhovaného využitia územia s obmedzeniami určenými ochrannými pásmami. Toto ustanovenie je nutné vzhľadom na to, aby schválená územnoplánovacia dokumentácia obsahovala všetky obmedzenia vzhľadom na ochranu záujmov civilného letectva (ochranné pásma). Schválená územnoplánovacia dokumentácia je podkladom pre každú ďalšiu činnosť v území.

Vydané záväzné stanovisko Dopravného úradu je časovo obmedzené na dva roky, pokiaľ sa nezačne konanie, na účely ktorého bolo takéto záväzné stanovisko vydané. Obmedzenie časovej platnosti vydaného záväzného stanoviska Dopravného úradu je nutné vzhľadom na to, že dynamicky dochádza k zmene podmienok, za ktorých bolo rozhodnutie vydané. V mnohých prípadoch vydá Dopravný úrad súhlas s umiestnením stavby, ktorá sa však začne realizovať až po dlhšej dobe (niekedy aj päť a viac rokov). Medzitým však často dôjde k zmene okolitej výstavby a podmienky stanovené pre stavbu sú už niekedy neadekvátne. Z toho dôvodu je potrebné, aby došlo k prehodnoteniu podmienok stanovených Dopravným úradom predovšetkým z hľadiska stanovenia nových podmienok a požiadaviek na prekážkové značenie, ale tiež z hľadiska možnej zmeny ochranných pásiem v danom priestore. Obmedzenie platnosti vydaného záväzného stanoviska dvojročnou lehotou je navrhnuté tak, aby bolo v súlade s dobou platnosti rozhodnutí vydaných podľa stavebného zákona.

**K § 41**

Ustanovuje sa pôsobnosť špeciálneho stavebného úradu Dopravného úradu, a to pre letiskové stavby a stavby pre letecké pozemné zariadenia, ktoré sú jednoznačne zadefinované v základných pojmoch zákona.

Navrhované ustanovenie upravuje časovú postupnosť vydávania rozhodnutí z hľadiska ochrany záujmov civilného letectva vo vzťahu k povoleniu užívania letiskovej stavby alebo súboru letiskových stavieb a stavby pre letecké pozemné zariadenie.

Posledný odsek navrhovaného ustanovenia predstavuje osobitnú právnu úpravu vydávania a podpisovania preukazu zamestnanca špeciálneho stavebného úradu na výkon štátneho stavebného dohľadu.

**K § 42**

Určujú sa podmienky osvedčenia Dopravným úradom pre osoby oprávnené projektovať v súlade so zákonom č. 138/1992 Zb. o autorizovaných architektoch a autorizovaných stavebných inžinieroch v znení neskorších predpisov.

V aplikačnej praxi sa Dopravný úrad stretáva s prípadmi, kedy autorizovaný stavebný inžinier s oprávnením inžiniera pre konštrukcie pozemných stavieb, pre cesty a letiská, so špecifikáciou - miestne komunikácie účelové komunikácie, oprávnený na projektovanie letísk a heliportov, projektuje letiskové stavby bez znalostí špecifík letísk a heliportov (znalosti fyzikálnych charakteristík letísk, heliportov, ochranných pásem, vizuálnych navigačných prostriedkov a vybavenia a prostriedkov nevyhnutných pre zaistenie letiskových prevádzkových služieb, atď.). Z tohto dôvodu osoba oprávnená Dopravným úradom na projektovanie letiskových stavieb, bude musieť preukázať odbornú prax v oblasti civilného letectva a vedomosti z požadovanej oblasti.

**K § 43 až § 45**

V ustanoveniach o ochranných pásmach je stanovená podmienka na vydanie a zachovanie platnosti osvedčenia pre prevádzkovateľa verejného letiska, verejného heliportu, heliportu HEMS a povolenia na prevádzkovanie určeného leteckého pozemného zariadenia, mať určené ochranné pásma a upravuje sa osoba, ktorá znáša náklady na určenie týchto ochranných pásem.

Dopravného úradu je stanovená kompetencia k určeniu, zmene a zrušeniu ochranného pásma letiska, heliportu, heliportu HEMS alebo leteckého pozemného zariadenia.

Dopravný úrad rozhodnutím o určení ochranných pásem určuje ich druhy a rozmery, spôsoby ochrany, zákazy, obmedzenia, spôsob uskutočňovania alebo umiestňovania stavby, konštrukcie alebo zariadenia nestavebnej povahy, výsadby, skládky alebo pestovania porastov a vykonávania iných činností, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť leteckej prevádzky alebo ovplyvniť správnu činnosť leteckého pozemného zariadenia.

Pri určení ochranných pásem sa stanovuje doba platnosti ochranných pásem, ktorú je možné predlžiť na základe žiadosti podanej pred uplynutím doby ich platnosti.

Keďže proces pre vydanie osvedčenia pre prevádzkovateľa letiska, heliportu, heliportu HEMS, povolenia pre prevádzkovateľa osobitného letiska alebo povolenia na prevádzkovanie určeného leteckého pozemného zariadenia, môže byť dlhodobý a počas tejto doby by mohli byť v ich okolí postavené stavby, ktoré nepriaznivo ovplyvnia bezpečnosť budúcej leteckej prevádzky alebo správnu činnosť leteckého pozemného zariadenia, v tomto prípade sa stanovuje platnosť určených ochranných pásem na dva roky. Pokiaľ je v tejto dvojročnej lehote podaná žiadosť o vydanie osvedčenia pre prevádzkovateľa letiska, heliportu, heliportu HEMS, povolenia na prevádzkovanie osobitného letiska alebo povolenia na prevádzkovanie leteckého pozemného zariadenia, nestrácajú ochranné pásma určené Dopravným úradom svoju platnosť.

Ustanovenia k určeniu alebo k zmene ochranných pásem jednoznačne vymedzujú osobu na podanie návrhu, určujú podmienku spracovania dokumentácie k určeniu ochranných pásem odborne spôsobilou osobou, stanovujú povinnosť žiadateľa uhradiť náklady na spracovanie dokumentácie za účelom vyhnúť sa v budúcnosti situáciám, kedy žiadateľ nie je ochotný tieto náklady uhradiť, určujú povinnosť v dokumentácii na určenie ochranných pásem uviesť zoznam osôb, ktoré prichádzajú do úvahy ako účastníci konania, stanovujú postup Dopravného úradu pre určenie ochranných pásem. Ustanovuje sa pôsobnosť Dopravného úradu podať návrh na zápis určených alebo zmenených ochranných pásem do katastra nehnuteľností po nadobudnutí právoplatnosti rozhodnutia o určení alebo o zmene ochranných pásem. Prílohou k návrhu na zápis do katastra nehnuteľnosti je právoplatné rozhodnutie o určení alebo o zmene ochranných pásem a zjednodušený operát geometrického plánu, pričom sa nebude požadovať, aby mali charakter vecného bremena.

Ustanovenia o zrušení ochranných pásem stanovujú postup Dopravného úradu, kedy môže rozhodnúť z vlastného podnetu alebo môže rozhodnúť o zrušení ochranných pásem na návrh jednoznačne vymedzenej osoby. Súčasne ukladá povinnosť osoby, ktorá podala návrh na zrušenie ochranných pásem, podať návrh na výmaz poznámky z katastra nehnuteľností.

**K § 46**

Uvedené ustanovenia definujú stavby, zariadenia nestavebnej povahy a vykonávanie činnosti mimo ochranných pásem letísk, heliportov, heliportov HEMS, miest verejného záujmu a osobitných letísk, ktoré by svojimi vlastnosťami mohli ohroziť bezpečnosť leteckej prevádzky, na ktoré je potrebný súhlas Dopravného úradu.

Ide primárne o stavby, ktoré by mohli svojou výškou negatívne ovplyvniť schválené letové postupy a minimálne letové nadmorské výšky pri poskytovaní letových prevádzkových služieb, môžu negatívne ovplyvniť správnu činnosť leteckých palubných prístrojov a leteckých pozemných zariadení. Na základe poznatkov z praxe, ustanovenia definujú aj potrebu označenia nadzemných elektrických vedení s napätím viac ako 1 000 V umiestnené nad významnými dopravnými ťahmi a údoliami mimo ochranných pásem letísk, heliportov, heliportov HEMS, miest verejného záujmu a osobitných letísk tak, aby boli viditeľné aj za zhoršených meteorologických podmienok pre lety vrtuľníkov vrtuľníkovej leteckej záchrannej služby.

Ak stavby môžu mať negatívny vplyv na bezpečnosť leteckej prevádzky na letiskách alebo na činnosť niektorých leteckých pozemných zariadení, predovšetkým primárne, sekundárne rádiolokátory a rádionavigačné zariadenia, v konaní o vydanie súhlasu si Dopravný úrad vyžiada stanovisko od poskytovateľa služby dizajnu štruktúry vzdušného priestoru, služby dizajnu letových postupov, prevádzkovateľa leteckého pozemného zariadenia alebo prevádzkovateľa verejného letiska určeného na prevádzku prúdových lietadiel.

**K § 47**

Ustanovenie upravuje oblasť leteckého prekážkového značenia, v ktorom Dopravný úrad na zaistenie bezpečnosti leteckej prevádzky letiska, heliportu, heliportu HEMS, miest verejného záujmu alebo osobitného letiska určuje, mení a zrušuje povinnosť pre stavebníkov alebo vlastníkov stavieb na vlastné náklady umiestniť a udržiavať na stavbách alebo zariadeniach nestavebnej povahy funkčné letecké prekážkové značenie. Súčasne stanovuje povinnosť bez zbytočného odkladu oznámiť Dopravnému úradu zmenu prevádzkyschopnosti leteckého prekážkového značenia, keďže v praxi dochádza k tomu, že stavby sú síce označené leteckým prekážkovým značením, ale toto značenie nie je funkčné.

Ak je potreba umiestnenia dodatočného leteckého prekážkového značenia, z dôvodu určenia nových ochranných pásem alebo zmeny ochranných pásem už prevádzkovaného letiska, heliportu, heliportu HEMS, miest verejného záujmu alebo osobitného letiska, náklady na umiestnenie a udržiavanie dodatočného leteckého prekážkového značenia sú znášané prevádzkovateľom letiska, heliportu, heliportu HEMS, miest verejného záujmu alebo osobitného letiska.

**K § 48**

Ustanovenie špecifikuje podmienky týkajúce sa obmedzenia vlastníckych práv na účely prevádzkovania verejného letiska, verejného heliportu, heliportu HEMS, miest verejného záujmu určených na vzlety a pristátia vrtuľníkov používaných na prevádzku HEMS alebo určeného leteckého pozemného zariadenia, z dôvodu zriadenia ich ochranných pásem.

Súčasne sa popisujú otázky zriadenia vecného bremena, vyvlastňovacie konania, platenie náhrad, vstup na cudzie pozemky, vykonávanie nevyhnutných úprav pôdy a jej porastu, odstraňovanie a okliesňovanie stromov a pod., v súlade so zákonom č. 282/2015 Z. z. o vyvlastňovaní pozemkov a stavieb a o nútenom obmedzení vlastníckeho práva k nim a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

**K § 49**

Ustanovenia stanovujú podmienky pre prevádzkovateľa letiska, heliportu alebo heliportu HEMS, a to mať osvedčenie pre prevádzkovanie letiska, heliportu alebo heliportu HEMS vydané Dopravným úradom.

Pred vydaním osvedčenia Dopravným úradom, musia mať prevádzkovatelia letiska, heliportu alebo heliportu HEMS, vysporiadané vlastnícke vzťahy k pozemkom a letiskovým stavbám, ktoré pri prevádzkovaní letiska, heliportu alebo heliportu HEMS tento prevádzkovateľ užíva. Splnenie podmienky vlastníctva k pozemkom a letiskovým stavbám, ktoré pri prevádzkovaní sa využívajú, sa nevyžaduje, ak vlastník nie je známy alebo nie je známy jeho pobyt alebo sídlo, a to do času kým sa nepreukáže opak. Súčasne Dopravný úrad môže od preukázania splnenia podmienky vlastníctva k pozemkom a letiskovým stavbám upustiť, ak vec nie je sporná a žiadateľ preukáže bezvýslednosť pokusu o nadobudnutie vlastníckeho práva alebo iného práva alebo súhlasu vlastníka užívať pohybovú plochu alebo jej pásy, alebo dosadaciu a odpútaciu plochu a plochu konečného priblíženia a vzletu, letiskové stavby alebo nezastavané pozemky alebo ich častí na účel prevádzkovania letiska alebo heliportu. Ak však bude vec ohľadom vlastníckych vzťahov sporná a rozhodnutie o nej bude prekračovať rozsah právomoci Dopravného úradu, Dopravný úrad účastníka konania, budúceho prevádzkovateľa odkáže na súd alebo iný príslušný orgán a konanie preruší. Ustanovenia o vlastníckych vzťahoch neplatia pre letiskové spoločnosti, ktoré boli zriadené v súlade so zákonom č. č. 136/2004 Z. z. o letiskových spoločnostiach a o zmene a doplnení zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 37/2002 Z. z. (ďalej len „zákon č. 136/2004 Z. z.“).

V prechodných ustanoveniach zákona je stanovená pre Dopravný úrad povinnosť, aby po nadobudnutí účinnosti zákona, skúmal splnenie podmienok vysporiadania vlastníckych vzťahov k pozemkom a letiskovým stavbám u budúcich prevádzkovateľov letiska, heliportu alebo heliportu HEMS.

U letiska s osvedčením pre prevádzkovateľa letiska alebo povolením na prevádzkovanie letiska, ktoré nadobudlo právoplatnosť do účinnosti zákona, alebo u o osobitného letiska s rozhodnutím o určení podmienok prevádzkovania osobitného letiska, ktoré nadobudlo právoplatnosť do účinnosti zákona, Dopravný úrad splnenie podmienky vysporiadania vlastníckych vzťahov k pozemkom a letiskovým stavbám skúma len v prípade, že vlastník pohybovej plochy alebo jej pásov u letísk, alebo dosadacej a odpútacej plochy a plochy konečného priblíženia a vzletu u heliportov, letiskových stavieb alebo nezastavaných pozemkov, ktoré sa užívajú na účel prevádzkovania letiska, heliportu alebo osobitného letiska, podá podnet na Dopravný úrad. Avšak to neplatí, ak ide o verejné letisko prevádzkované letiskovou spoločnosťou podľa zákona č. 136/2004 Z. z. V tomto prípade, ak je podaný podnet na Dopravný úrad, prevádzkovateľ letiska, heliportu alebo držiteľ rozhodnutia o určení podmienok prevádzkovania osobitného letiska je povinný Dopravnému úradu preukázať splnenie podmienky vysporiadania vlastníckych vzťahov k pozemkom a letiskovým stavbám do jedného roka odo dňa doručenia výzvy Dopravného úradu na jej preukázanie, inak platnosť osvedčenia pre prevádzkovateľa letiska alebo povolenia na prevádzkovanie letiska alebo rozhodnutia o určení podmienok prevádzkovania osobitného letiska zaniká.

Lehotu pre preukázanie splnenia podmienok vysporiadania vlastníckych vzťahov k pozemkom a letiskovým stavbám (určenú na jeden rok), môže Dopravný úrad pred jej uplynutím na základe odôvodnenej žiadosti prevádzkovateľa letiska, heliportu alebo držiteľa rozhodnutia o určení podmienok prevádzkovania osobitného letiska opakovane predĺžiť.

Súčasne sú stanovené podmienky pre budúceho prevádzkovateľa, ktorý musí byť bezúhonný a odborne spôsobilý, t. j. prevádzkovateľom letiska, heliportu alebo heliportu HEMS môže byť osoba, ktorá nebola v minulosti odsúdená za trestný čin, prípadne sa nedopustila žiadnych priestupkov a spĺňa podmienku „čistého registra trestov“ a má minimálne úplné stredné vzdelanie a najmenej trojročnú odbornú prax v civilnom letectve.

Stanovujú sa povinnosti pre prevádzkovateľa letiska, heliportu alebo heliportu HEMS o uzavretí zmluvy o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou letiska, heliportu alebo heliportu HEMS a o koordinovaní činnosti všetkých právnických osôb a fyzických osôb zúčastnených na prevádzkovaní a používaní letiska, heliportu alebo heliportu HEMS.

Určujú sa kompetencie Dopravného úradu rozhodnúť o dočasnom prerušení alebo obmedzení prevádzky letiska, heliportu alebo heliportu HEMS, ak stav letiska, heliportu alebo heliportu HEMS alebo jeho časti nevyhovujú podmienkam bezpečnej prevádzky a súčasne sa stanovuje povinnosť viesť evidenciu vydaných osvedčení pre prevádzkovateľov letiska, heliportu alebo heliportu HEMS.

**K § 50**

Podľa prílohy IV. ods. 2.1.1. a ods. 2 Kódexu schengenských hraníc musí medzinárodné letisko spĺňať určité štandardy pre vykonávanie hraničnej kontroly súvisiace z bezproblémovým vybavovaním osôb prekračujúcich vonkajšie hranice. Preto je na podmienky Slovenskej republiky upravené postavenie Ministerstva vnútra Slovenskej republiky v procese povoľovania prevádzky medzinárodného (schengenského) letiska Dopravným úradom. Ide o ustanovenie, ktoré priamo Kódex schengenských hraníc neupravuje, ale len odkazuje na vnútroštátnu právnu úpravu členských štátov Európskej únie.

**K § 51**

Predmetné ustanovenia stanovujú podmienky pre prevádzkovateľa osobitného letiska, a to mať povolenie pre prevádzkovanie osobitného letiska vydané Dopravným úradom, mať vysporiadané vlastnícke vzťahy k pozemkom a letiskových stavieb, ktoré pri prevádzkovaní osobitného prevádzkovateľ užíva (tak ako u prevádzkovateľov letísk a heliportov) a ak sa na osobitom letisku vykonáva obchodná letecká doprava, musí byť prevádzkovateľ bezúhonný, t. j. prevádzkovateľom osobitného letiska môže byť osoba, ktorá nebola v minulosti odsúdená za trestný čin, prípadne sa nedopustila žiadnych priestupkov a spĺňa podmienku „čistého registra trestov“ a musí byť odborne spôsobilý, t. j. prevádzkovateľom osobitného letiska môže byť osoba, ktorá má minimálne úplné stredné vzdelanie a najmenej trojročnú odbornú prax v civilnom letectve.

Súčasne sa stanovujú povinnosti pre prevádzkovateľa osobitného letiska o uzavretí zmluvy o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou osobitného letiska a o koordinovaní činnosti všetkých právnických osôb a fyzických osôb zúčastnených na prevádzkovaní a používaní osobitného letiska.

Vzhľadom na sledovanie hlavného „motta“ v oblasti civilného letectva „Safety first“, zavádza s a povinnosť pre prevádzkovateľa osobitného letiska mať zavedený systém vnútornej kontroly ako efektívny nástroj na vykonávanie „dohľadu“ nad činnosťou prevádzkovateľa osobitného letiska, ako aj nad samotnou prevádzkou na osobitnom letisku.

Ochranné pásma nie sú podmienkou na vydanie povolenia pre prevádzkovateľa osobitného letiska. Ochranné pásma osobitného letiska určuje, mení alebo zrušuje Dopravný úrad a postupuje podľa ustanovení § 44 a 45. Ustanoveniami sa jednoznačne sa vymedzuje, kto môže podať návrh na určenie, zmenu a zrušenie ochranných pásem osobitného letiska.

Určujú sa kompetencie Dopravného úradu rozhodnúť o dočasnom prerušení alebo obmedzení prevádzky osobitného letiska, ak stav osobitného letiska alebo jeho časti nevyhovujú podmienkam bezpečnej prevádzky.

**K § 52**

Tento paragraf upravuje podmienky na získanie osvedčenia na vývoj, výrobu, vykonávanie modifikácií, skúšky, inštalovanie a údržbu pre letecké pozemné zariadenia. Osvedčenie vydáva Dopravný úrad za podmienok stanovených vo všeobecne záväznom právnom predpise.

Ustanovenia ďalej upravujú vydanie súhlasu na použitie leteckého pozemného zariadenia v civilnom letectve a podmienky na uznanie obdobného súhlasu vydaného iným členským štátom Európskej únie. Ustanovenia tohto paragrafu sú aj národnou úpravou požiadaviek nariadenia (EÚ) 2018/1139 v platnom znení mimo európskeho prostredia.

Týmto paragrafom sa jednoznačne vymedzuje postavenie, kompetencie a úloha Dopravného úradu ako dotknutého orgánu štátnej správy, pričom sa taxatívne uvádzajú konania, v ktorých Dopravný úrad ako dotknutý orgán štátnej správy uplatňuje záujmy civilného letectva formou rozhodnutí. Súčasne sú stanovené požiadavky na prevádzkovateľa leteckého pozemného zariadenia, čo sa odbornej spôsobilosti a bezúhonnosti týka.

**K § 53**

Miesto prevádzky je inštitútom práva Európskej únie, a to najmä vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové stanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012) v platnom znení a nariadenia (EÚ) č. 965/2012 v platnom znení, ktoré rámcovo upravujú podmienky, za ktorých môže byť vykonaný vzlet a pristátie aj na ploche, ktorá nie je letiskom podľa všeobecne záväzných právnych predpisov. Za vykonanie vzletu a pristátia, z pohľadu bezpečnosti, najmä čo sa týka súladu technických parametrov danej plochy (napr. rozmer, nadmorská výška, sklon a charakter jej povrchu s výkonnostnými obmedzeniami lietadla) zodpovedá veliteľ lietadla a nie vlastník danej plochy. Ustanovenia zákona ďalej spresňujú predmetnú právnu úpravu Európskej únie.

**K § 54**

Miesto verejného záujmu je inštitútom práva Európskej únie, a to najmä nariadenia (EÚ) č. 965/2012 v platnom znení. S cieľom jednoznačného zadefinovania použitia miesta verejného záujmu sa ustanovuje, že na jeho prevádzku je potrebné povolenie od Dopravného úradu. Bezpečnosť prevádzky na mieste verejného záujmu zabezpečujú ochranné pásma, ktoré určuje, mení alebo zrušuje Dopravný úrad.

**Všeobecne k jedenástej časti návrhu zákona**

Zavedením spoločných pravidiel ochrany civilného letectva by sa malo predchádzať činom protiprávneho zasahovania voči civilnému lietadlu, ktoré ohrozujú bezpečnostnú ochranu civilného letectva, aby sa ochránili osoby a tovar v rámci Európskej únie. Tento cieľ by sa mal dosiahnuť stanovením spoločných pravidiel a spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva, ako aj mechanizmov na monitorovanie ich dodržiavania.

Vo všeobecnom záujme bezpečnostnej ochrany civilného letectva je žiaduce poskytnúť základ pre spoločný výklad prílohy 17 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 zo 16. decembra 2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva (Ú. v. EÚ L 355, 30.12.2002) v platnom znení bolo prijaté ako dôsledok udalostí z 11. septembra 2001 v Spojených štátoch amerických. V oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva je potrebný spoločný prístup a mali by sa zvážiť najefektívnejšie spôsoby poskytovania pomoci po teroristických útokoch, ktoré majú závažné následky v oblasti dopravy, a taktiež stanoviť základné princípy toho, aby sa zabezpečila ochrana civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania.

**K § 55**

Definujú sa orgány štátnej správy s pôsobnosťou v oblasti bezpečnostnej ochrany. Na koordináciu postupov a činností orgánov štátnej správy sa zriaďuje stála komisia v oblasti bezpečnostnej ochrany.

**K § 56**

Navrhované odseky 1 až 5 jednoznačne vymedzujú povinnosť leteckého dopravcu, prevádzkovateľa letiska a subjektu, ktorý plánuje vykonávať činnosť v civilnom letectve, vypracovať program bezpečnostnej ochrany a jeho zmenu. Uvedené subjekty, bez programu bezpečnostnej ochrany potvrdeného Dopravným úradom, činnosť v civilnom letectve vykonávať nemôžu. Zároveň sa ustanovuje postup Dopravného úradu, v ktorom posudzuje súlad predloženého návrhu programu bezpečnostnej ochrany s požiadavkami, ktoré na programy bezpečnostnej ochrany ustanovujú príslušné právne záväzné akty Európskej únie. Dopravný úrad na rozdiel od predchádzajúcej právnej úpravy návrhu programu bezpečnostnej ochrany a jeho zmeny neschvaľuje, ale v prípade, ak návrh programu bezpečnostnej ochrany a jeho zmena je v súlade s požiadavkami príslušných právne záväzných akty Európskej únie, Dopravný úrad tento program potvrdí. V prípade, ak tento súlad nie je dosiahnutý, Dopravný úrad ďalej ustanoveným spôsobom komunikuje so žiadateľom za účelom zabezpečenia jeho súladu s príslušnými požiadavkami. Z dôvodu potreby zabezpečiť nevyhnutnú flexibilitu pri prijímaní a zachovávaní opatrení bezpečnostnej ochrany, procesne je uvedený postup vylúčený z režimu všeobecného predpisu o správnom konaní a navrhovaná právna úprava ustanovuje osobitné procesné ustanovenia. Osoby, ktoré sú povinné vypracovať, uplatňovať a zachovávať program bezpečnostnej ochrany, ustanovuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 (Ú. v. EÚ L 097, 9.4.2008) v platnom znení [ďalej len „nariadenie (ES) č. 300/2008 v platnom znení“]. Čl. 12 až 14 tohto nariadenia ustanovujú, že program bezpečnostnej ochrany taktiež zahŕňa ustanovenia o vnútornej kontrole kvality, ktoré opisujú, ako prevádzkovateľ letiska, letecký prevádzkovateľ vrátane leteckého dopravcu a určený subjekt monitoruje súlad s týmito metódami a postupmi.

Právne záväzné akty Európskej únie ustanovujú osobitný postup schvaľovania oprávneného zástupcu, známeho odosielateľa, leteckého dopravcu nákladu alebo poštovej zásielky do Únie z letiska v tretej krajine (ACC3), oprávneného dodávateľa a známeho dodávateľa a jeho zmenu, vrátane požiadavky ich zaznamenania do príslušnej databázy Európskej únie, preto sa navrhovaná právna úprava má vzťahovať na programy bezpečnostnej ochrany týchto osôb, len vtedy ak vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1998 z 5. novembra 2015, ktorým sa stanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva (Ú. v. EÚ L 299, 14.11.2015) v platnom znení [ďalej len „nariadenie (EÚ) 2015/1998 v platnom znení“], neupravuje iný postup vzťahujúci sa na preskúmanie programov bezpečnostnej ochrany týchto osôb.

Vzhľadom na to, že nariadenie (ES) č. 300/2008 v platnom znení nediferencuje osoby, ktoré sú povinné vypracovať, uplatňovať a zachovávať program bezpečnostnej ochrany, na osoby, ktorých program bezpečnostnej ochrany musí byť potvrdený Dopravným úradom a na osoby, ktoré povinnosť predkladať program bezpečnostnej ochrany na potvrdenie Dopravnému úradu nemajú, navrhuje sa aj na vnútroštátnej úrovni toto diferencovanie odstrániť a novú právnu úpravu zosúladiť s európskou legislatívou, ak ide o osoby so sídlom alebo miestom podnikania na území v Slovenskej republike.

Navrhovanými ustanoveniami sa súčasne upravujú podmienky posudzovania plánovanej zmeny programu bezpečnostnej ochrany a jeho uplatňovania v praxi pred účinnosťou tejto zmeny alebo pri inej zmene programu bezpečnostnej ochrany, ktoré prispievajú k rýchlosti posudzovania programu bezpečnostnej ochrany a jeho uplatňovaniu v praxi.

**K § 57**

Na účely zabezpečenia implementácie právne záväzných aktov Európskej únie upravujúcich bezpečnostnú ochranu, v tomto prípade ide najmä o bod 1.2.3. kapitoly 1 a bod 11.1.1. kapitoly 11 prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2015/1998 v platnom znení, ktoré ustanovujú povinnosť držiteľom identifikačného preukazu posádky a držiteľom letiskového identifikačného preukazu a osôb, ktoré vykonávajú alebo sú zodpovedné za vykonávanie detekčnej kontroly, kontroly vstupu alebo iných bezpečnostných kontrol vo vyhradenom bezpečnostnom priestore letiska, úspešne absolvovať rozšírenú previerku osoby.

Navrhovaná požiadavka, že manažér bezpečnostnej ochrany, ktorý nesie zodpovednosť za to, že program bezpečnostnej ochrany a jeho vykonávanie spĺňa všetky požiadavky platných právnych noriem, musí (okrem požiadavky úspešne absolvovať rozšírenú previerku osoby) preukázať najmenej trojročnú odbornú prax v civilnom letectve vyplynula z potrieb aplikačnej praxe. V súčasnosti sú pozície manažéra bezpečnostnej ochrany bežne obsadzované osobami, ktoré nemajú žiadnu prax v akejkoľvek oblasti civilného letectva, čo spôsobuje, že požiadavky európskej a medzinárodnej legislatívy na bezpečnostnú ochranu nie sú plnené; tento stav je z pohľadu zabezpečenia ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania absolútne nežiadúci.

Navrhovaná právna úprava implementuje právne záväzné akty Európskej únie upravujúce bezpečnostnú ochranu, v tomto prípade ide najmä o bod 11.1.2. kapitoly 11 prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2015/1998 v platnom znení, ktoré ustanovujú povinnosť, aby osoby, ktoré vykonávajú alebo sú zodpovedné za vykonávanie detekčnej kontroly, kontroly vstupu alebo iných bezpečnostných kontrol v inom ako vo vyhradenom bezpečnostnom priestore letiska, úspešne absolvovať štandardnú previerku osoby.

Navrhovaná právna úprava určuje podmienky, kedy sa previerky posudzovaných osôb považujú za neúspešné v závislosti od toho, či ide o štandardnú previerku osoby alebo rozšírenú previerku osoby. Ak posudzovaná osoba uspokojivo nesplnení všetky podmienky pri posúdení bezúhonnosti alebo spoľahlivosti alebo bolo zistené bezpečnostné riziko, Dopravný úrad na základe týchto zistení vydá rozhodnutie, ktorým posúdi osobu za nespoľahlivú.

Výpočet trestných činov, v prípade spáchania ktorých, previerku posudzovanej osoby nemožno považovať za úspešnú sa zosúlaďuje s ustanovením bodu 11.0.9. prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2015/1998 v platnom znení, podľa ktorého pri určovaní spoľahlivosti fyzickej osoby podstupujúcej proces opísaný v bodoch 11.1.3. a 11.1.4. prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2015/1998 v platnom znení sú zohľadnené prinajmenšom trestné činy uvedené v prílohe II k smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/681 z 27. apríla 2016 o využívaní údajov zo záznamov o cestujúcich (PNR) na účely prevencie, odhaľovania, vyšetrovania a stíhania teroristických trestných činov a závažnej trestnej činnosti (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016) [ďalej len „smernica (EÚ) 2016/681“] a trestné činy terorizmu uvedené v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/541 z 15. marca 2017 o boji proti terorizmu, ktorou sa nahrádza rámcové rozhodnutie Rady 2002/475/SVV a mení rozhodnutie Rady 2005/671/SVV (Ú. v. EÚ L 88, 31.3.2017) [ďalej len „smernica (EÚ) 2017/541“].

Smernica (EÚ) 2016/681 bola transponovaná zákonom Národnej rady Slovenskej republiky č. 171/1993 Z. z. o Policajnom zbore v znení zákona č. 68/2018 Z. z. (ďalej len „zákon č. 171/1993“). Smernica (EÚ) 2017/541 bola transponovaná zákonom č. 300/2005 Z. z. Trestný zákon v znení zákona č. 161/2018 Z. z. Uvedenou zmenou sa súčasne navrhuje „zmierniť“ účinok skupiny priestupkov a počtu najmenej dvakrát uloženej sankcie, v prípade spáchania ktorých je osoba považovaná za nespoľahlivú a to z toho dôvodu, že v súčasnosti sú za nespoľahlivé osoby vyhodnotené aj tie osoby, u ktorých konanie, za ktoré boli postihnuté podľa zákona č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 372/1990 Zb.“), najmä v blokovom konaní, nepredstavuje ohrozenie bezpečnostnej ochrany civilného letectva. Posúdenie osôb za nespoľahlivé pre prácu v civilnom letectve je v takýchto prípadoch neopodstatnené.

Súčasné znenie § 34a zákona č. 143/1998 Z. z. neumožňuje Dopravnému úradu rozhodnúť podľa vlastnej úvahy o spoľahlivosti/nespoľahlivosti osoby.Dopravný úrad je v danom prípade podľa ustanovenia § 40 ods. 1 zákona č. 71/1967 Zb. rozhodnutím príslušného orgánu viazaný a nemôže si o otázke viny posudzovanej osoby za priestupok urobiť vlastný úsudok. Na podporunavrhovanej právnej úpravy uvádzame, že za nespoľahlivé osoby boli podľa súčasne platnej právnej úpravy zákona č. 143/1998 Z. z. posúdené osoby, ktoré odhodili cigaretový ohorok, papierik, (znečistenie verejného priestranstva), nezabránili voľnému pohybu psa, konzumácia alkoholických nápojov na verejnosti, rušili nočný kľud, kedy bol privolaný príslušník Policajného zboru, odpálenia ohňostroja, ktorý bol narodeninovým darom, blokové konania zaplatené na mieste vo výške sumy od 5,00 eur do 30,00 eur a pod.

Navrhovaná právna úprava ďalej upravuje v súlade s bodom 11.1.7. prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2015/1998 v platnom znení pravidelné intervaly vykonania rozšírenej alebo štandardnej previerky osoby – najviac 12-mesačných pri rozšírených previerkach osoby a najviac 3-ročných pri štandardných previerkach osoby.

V procese posudzovania osôb v súčasnosti platnej právnej úpravy platí, že o posúdenie spoľahlivosti žiada zamestnávateľ, pričom sa však rozhoduje o právach a právom chránených záujmoch zamestnanca, v dôsledku čoho obaja, zamestnávateľ aj zamestnanec, majú postavenie účastníka konania, čo v súčasnej praxi spôsobuje nemalé aplikačné problémy. Dopravný úrad má za to, že previerka osoby v civilnom letectve je obdobné konanie, ako konanie o vydaní cestovného dokladu alebo iných dokumentov, kde ako žiadateľ vystupuje len fyzická osoba, o ktorej právach a právom chránených záujmoch sa rozhoduje. Vzhľadom na to navrhujeme, aby žiadateľom o vykonanie previerky nebol zamestnávateľ ale samotná posudzovaná osoba.

Dopravný úrad si na vykonanie previerky osoby vyžiada o posudzovanej osobe informácie z evidencií Policajného zboru, a ak ide o rozšírenú previerku, aj vyjadrenie alebo informácie z evidencií Slovenskej informačnej služby a Vojenského spravodajstva. O vyjadrenie môže Dopravný úrad požiadať aj iný štátny orgán v rozsahu jeho pôsobnosti, osobu alebo obec, v ktorej sa žiadateľ zdržiava alebo sa v posledných piatich rokoch zdržiaval.

Zároveň sa jednoznačne upravuje povinnosť Dopravného úradu získavať a používať pri svojej úradnej činnosti údaje evidované v informačných systémoch verejnej správy v súlade so zákonom č. 177/2018 Z. z. o niektorých opatreniach na znižovanie administratívnej záťaže využívaním informačných systémov verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon proti byrokracii) v znení neskorších predpisov.

**K § 58**

Zohľadňujúc požiadavky vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2015/1998 v platnom znení sa upravuje oblasť odbornej prípravy z bezpečnostnej ochrany. V súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2015/1998 v platnom znení môže odbornú prípravu z bezpečnostnej ochrany vykonávať fyzická osoba akreditovaná Dopravným úradom, pričom táto príprava sa môže vykonávať v rozsahu schváleného obsahu kurzov.

Vzhľadom na existujúcu právnu úpravu oblasti kybernetickej bezpečnosti, t. j. zákon č. 69/2018 Z. z. o kybernetickej bezpečnosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov a zohľadňujúc požiadavky vyplývajúce z vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2015/1998 v platnom znení vo vzťahu ku kybernetickej bezpečnosti môže odbornú prípravu z kybernetickej bezpečnosti v civilnom letectve vykonávať osoba spĺňajúca obdobné požiadavky ako sú požiadavky na certifikovaného audítora kybernetickej bezpečnosti.

**K § 59**

Navrhovaná právna úprava zakotvuje základnú regulačnú funkciu štátnych orgánov a osôb podieľajúcich sa na bezpečnostnej ochrane.

Ustanovenie určuje zodpovednosť prevádzkovateľa letiska alebo osobitného letiska za zaistenie bezpečnostnej ochrany. Súčasne špecifikuje oprávnenia prevádzkovateľa letiska a osobitného letiska alebo osôb nimi poverených na vykonávanie nevyhnutných úkonov na ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania, ktoré môžu predstavovať rôznu úroveň ohrozenia. Na ich zaisťovaní na letiskách a osobitných letiskách spolupôsobia príslušné ozbrojené (bezpečnostné) zložky Policajného zboru pri zabezpečovaní verejného poriadku; ak bol porušený, robí opatrenia na jeho obnovenie v súlade so zákonom č. 171/1993 Z. z. v znení neskorších predpisov.

Ustanovenie ukladá osobám, ktoré pokiaľ sa zdržiavajú na letisku alebo osobitnom letisku, sú povinné dodržiavať a riadiť sa pokynmi prevádzkovateľa letiska a osobitného letiska alebo osoby nimi poverenej na zabezpečenie bezpečnostnej ochrany. Kľúčovým faktorom ovplyvňujúcim zaistenie bezpečnostnej ochrany prevádzkovateľom letiska a osobitného letiska je rešpektovanie základných práv a slobôd, ochrany života a zdravia, majetku a aby touto činnosťou nevznikla osobe bezdôvodná ujma. Dopravnému úradu sa určuje kompetencia hodnotiť spôsob zaistenia bezpečnostnej ochrany na letiskách a osobitných letiskách ako aj koordináciu činností prevádzkovateľa letiska a osobitného letiska s príslušnými ozbrojenými (bezpečnostnými) zložkami Policajného zboru.

Základným účelom zavedenia spoločných pravidiel bezpečnostnej ochrany civilného letectva je predchádzať činom protiprávneho zasahovania, aby sa ochránili osoby, civilné lietadlá a tovar v rámci Európskej únie. Jedným z cieľov ako dosiahnuť najúčinnejšie opatrenia je ich monitorovanie a hodnotenie spolu s hodnotením rizík, na základe ktorých je možné prijatie nových postupov, opatrení na zlepšenie úrovne bezpečnostnej ochrany na letiskách a osobitných letiskách.

**K § 60**

Nariadenie (ES) č. 300/2008 v platnom znení ukladá povinnosť osobám a cestujúcim , aby sa podrobili kontrolám bezpečnostnej ochrany vrátane detekčnej kontroly pred vstupom do vyhradených bezpečnostných priestorov letiska s výnimkou prepravy diplomatickej pošty. Osobami vykonávajúcimi osobnú kontrolu a kontrolu prinášaných vecí sú osoby uvedené v navrhovanom ustanovení § 55 ods. 9.

Navrhované ustanovenie upravuje opatrenia proti osobám iným ako cestujúci, ktorí okrem nariadenia (ES) č. 300/2008 v platnom znení porušujú aj program bezpečnostnej ochrany prevádzkovateľa letiska, osobitného letiska alebo heliportu, keďže v praxi sa vyskytujú aj prípade, kedy používatelia letísk nedodržiavajú bezpečnostné opatrenia a bez tejto legislatívnej úpravy by zaistenie ich rešpektovania bolo takmer nemožné.

**K § 61**

V súlade s Prílohou 12 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve je štát zodpovedný za vytvorenie systému spolupráce civilných, vojenských, bezpečnostných a zdravotníckych orgánov pri pátraní po lietadlách a záchrane ľudských životov. Zákonom sa ustanovuje, že táto pôsobnosť je za štát vykonávaná Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky.

**K § 62**

Keďže bezpečnosť civilného letectva je na prvom mieste, je potrebné mať k dispozícii údaje a informácie, na základe ktorých je možné prijímať príslušné opatrenia na zachovanie čo najvyššej úrovne bezpečnosti. Jedným z týchto zdrojov informácií je systém ohlasovania udalostí. Vzhľadom na potrebu mať k dispozícii čo najviac informácií priamo od osôb činných v civilnom letectve, rozlišuje sa medzi povinným systémom ohlasovania udalostí a dobrovoľným systémom ohlasovania udalostí v súlade s nariadením 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) v platnom znení. V prípade povinného systému ohlasovania udalostí sa hlásenie o udalosti alebo iných informácií súvisiacich s bezpečnosťou civilného letectva podávajú elektronicky prostredníctvom formuláru zverejneného na webovom sídle alebo prostredníctvom softvéru vytvoreného Európskou komisiou alebo prostredníctvom formuláru (ECCAIRS) zverejneného na webovom sídle správcu softvéru vytvoreného Európskou komisiou na základe prístupu, ktorý majú príslušné osoby činné v civilnom letectve vytvorený orgánom štátnej správy zodpovedným za systém ohlasovania udalostí alebo iných informácií súvisiacich s bezpečnosťou civilného letectva. Vzhľadom na implementáciu tzv. kultúry spravodlivosti je tento orgán štátnej správy povinný zabezpečiť požadovanú ochranu ako osobných, tak aj iných údajov týkajúcich sa osoby podávajúcej hlásenie o udalosti v civilnom letectve alebo, ktoré by mohli viesť k určeniu totožnosti tejto osoby alebo inej dotknutej osoby. Vzhľadom na skutočnosť, že samotné hlásenia nemajú až takú významnú výpovednú hodnotu, je potrebné tieto hlásenia, ako aj iné informácie súvisiace s bezpečnosťou civilného letectva analyzovať a na základe ich analýzy stanoviť tzv. kľúčové ukazovatele výkonnosti (KPI), ktorých sledovanie je nesmierne dôležité pre zabezpečenie čo najvyššej úrovne bezpečnosti. Na analýzu uvedených údajov a informácií, ako aj nastavenie systému bezpečnosti (safety) sa zriaďuje stála komisia v oblasti udalostí.

**K § 63**

Okrem analýzy hlásení o udalostiach alebo iných informácií súvisiacich s bezpečnosťou civilného letectve je veľmi dôležitou súčasťou dosahovania čo najvyššej úrovne bezpečnosti aj bezpečnostné vyšetrovanie udalostí, t. j. „zisťovanie“ príčin leteckých nehôd, vážnych incidentov a v prípade potreby aj incidentov.

Povinnosť bezpečnostného vyšetrovania udalostí je pevne zakotvená v Dohovore o medzinárodnom civilnom letectvo, v práve Európskej únie, ale tiež v národnej legislatíve jednotlivých štátov. § 63 komplexne upravuje systém bezpečnostného vyšetrovania, za ktorý zodpovedá Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky prostredníctvom jeho samostatnej organizačnej zložky.

Ak sa na leteckej nehode podieľajú len „štátne“ lietadlá (napríklad lietadlovo vojenských službách alebo v policajných službách v správe príslušného orgánu štátnej správy), ktoré nie sú zapísané v registri lietadiel, ktorý vedie Dopravný úrad, vyšetrovanie zabezpečuje Ministerstvo obrany Slovenskej republiky alebo ministerstvo vnútra samostatne.

**K § 64**

Lietajúce športové zariadenia sú lietadlá osobitnej kategórie, pričom na ich stavbu, letovú spôsobilosť, prevádzku a odbornú spôsobilosť ich leteckého personálu sa nevzťahujú medzinárodné právne normy, či už Medzinárodnej organizácie civilného letectva alebo právo Európskej únie. Toto ustanovenie obsahuje taxatívny výpočet ustanovení zákona, ktoré sa vzťahujú na oblasť lietajúcich športových zariadení.

**K § 65**

Ustanovenie upravuje základné požiadavky na prevádzku lietajúcich športových zariadení ktoré sa nachádzajú vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť.

Vykonávanie letov alebo zoskokov s cestujúcimi za odplatu v prípade lietajúcich športových zariadení, ktorými sú padáková klzák, motorový padákový klzák, závesný klzák, motorový závesný klzák a športový padák sú jediným prípadom, kedy zákon pripúšťa odchýlku od športového a rekreačného charakteru použitia lietajúcich športových zariadení. Na vykonávanie takejto činnosti zároveň zákon neukladá ich vykonávateľovi povinnosť byť držiteľom osobitného oprávnenia pre výkon takejto činnosti, a to z dôvodu istej osobitosti a zároveň jednoduchosti takejto činnosti. Vykonávateľ takejto činnosti musí však spĺňať podmienky podľa všeobecne záväzného právneho predpisu, ktorý vydá Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky.

**K § 66**

Ustanovenie § 66 určuje podmienky za splnenia ktorých sa môže subjekt stať členom leteckého personálu leteckých športových zariadení, ktoré sa nachádzajú vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť alebo sú evidované v Slovenskej republike.

Odsek 2 upravuje oblasť národnej legislatívy na zdravotnú spôsobilosť člena leteckého personálu lietajúceho športového zariadenia, ktorým je športový padák, padákový klzák, motorový padákový klzák, závesný klzák alebo motorový závesný klzák. Cieľom úpravy je v prvom rade stanoviť adekvátne požiadavky na zdravotnú spôsobilosť tejto skupiny; v druhom rade odstrániť zbytočne vysoké požiadavky na zdravotnú spôsobilosť, ktorú mohol doteraz posudzovať iba lekár s odbornou spôsobilosťou na výkon certifikovaných pracovných činností letecké lekárstvo poskytovateľa zdravotnej starostlivosti, ktorý je na výkon tejto činnosti osvedčený Dopravným úradom, a v treťom rade sprístupniť získanie dokladu o zdravotnej spôsobilosti na základe lekárskej prehliadky u „svojho“ lekára, t. j. lekára, ktorý poskytuje všeobecnú ambulantnú zdravotnú starostlivosť pre dospelých, alebo lekára, ktorý poskytuje všeobecnú ambulantnú zdravotnú starostlivosť pre deti a dorast.

Podľa odseku 3 navrhovaného ustanovenia je Dopravný úrad oprávnený poveriť posudzovaním a overovaním odbornej spôsobilosti člena leteckého personálu lietajúcich športových zariadení, ako aj samotným vydávaním príslušných preukazov odbornej spôsobilosti leteckých športových zariadení právnickú osobu, pričom v poverení na takúto činnosť Dopravný úrad určí rozsah a podmienky výkonu takejto činnosti. Toto ustanovenie je reflexiou dlhoročne zavedeného systému tzv. „poverených organizácií“, ktorý zaisťuje vysokú mieru bezpečnosti a nie je dôvod k jeho legislatívnej zmene.

Dopravný úrad je okrem odseku 3, oprávnený podľa odseku 4 poveriť osobu aj na výcvik člena leteckého personálu lietajúcich športových zariadení a to prostredníctvom povolenia na takúto činnosť, pričom Dopravný úrad zároveň určí rozsah a podmienky výkonu takéhoto výcviku.

**K § 67**

Ustanovenie určuje podmienky na letovú spôsobilosť lietajúcich športových zariadení vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky a to bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť. Zároveň odsek 2 ustanovuje kompetenciu Dopravného úradu na vydanie poverenia pre právnickú osobu na výkon dozoru nad stavbou jednotlivo zhotoveného lietajúceho športového zariadenia, overovaním letovej spôsobilosti lietajúcich športových zariadení a vydávaním príslušných preukazov osvedčujúcich letovú spôsobilosť lietajúcich športových zariadení. V poverení Dopravný úrad vymedzí a určí rozsah a podmienky výkonu takejto činnosti. Ustanovenie je reflexiou dlhoročne zavedeného systému tzv. „poverených organizácií“ ktorý zaisťuje vysokú mieru bezpečnosti a nie je dôvod k jeho legislatívnej zmene.

**K § 68**

Keďže lietajúce športové zariadenia sú lietadlami osobitnej kategórie spĺňajúce štandardy, postupy a odporúčania Medzinárodnej organizácie civilného letectva, sa budú zapisovať do samostatnej časti registra lietadiel podľa § 25. Navrhované znenie umožňuje Dopravnému úradu poveriť registráciou lietajúcich športových zariadení aj právnickú osobu, ktorá takúto činnosť bude vykonávať v rozsahu a za podmienok určených v takomto poverení. V prípade, ak osoba nie je členom organizácie poverenej Dopravným úradom, žiadosť o zápis, zmenu alebo výmaz môže podať priamo vlastník lietajúceho športového zariadenia. Zároveň sa obdobným spôsobom ako v prípade registra lietadiel iných ako lietajúce športové zariadenie ustanovujú podrobnosti o tom, kto alebo čo sa do takéhoto registra môže alebo nemôže zapísať, aký doklad sa o zápise do registra vydáva, aké informácie sa do registra zapisujú, či za akým podmienok nastáva výmaz z registra. Vzhľadom na skutočnosť, že môže nastať situácia, keď poverenie môže stratiť platnosť podľa zákonom definovaných situácií, je potrebné upraviť aj situáciu, čo s registráciou lietajúcich športových zariadení v prípade straty platnosti poverenia.

**K § 69**

Vzhľadom na skutočnosť, že vo vzdušnom priestore vykonávajú lety rôzne kategórie lietadiel, ktoré majú rôznu konštrukciu, ako iné rôzne vlastnosti, ustanovujú sa samostatné podmienky pre niektoré kategórie lietadiel.

**K § 70**

Splnomocňovacie ustanovenie na vydanie všeobecne záväzných právnych predpisov, ktoré vydá Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky.

**K § 71 až 73**

Upravuje sa, ktoré orgány sú orgánmi štátnej správy v civilnom letectve a zároveň sa upravuje ich pôsobnosť.

**K § 74**

Upravuje sa pôsobnosť Ministerstva obrany Slovenskej republiky najmä vo vzťahu k lietadlám vo vojenských službách, ktoré sú majetkom štátu v správe alebo užívaní Ministerstva obrany Slovenskej republiky alebo k lietadlám vykonávajúcim lety v štátnom záujme, ktoré sú majetkom štátu v správe alebo užívaní ministerstva obrany a k ich personálu, ako aj vo vzťahu k dozoru nad poskytovaním leteckých navigačných služieb poskytovaných poskytovateľom podľa § 12 ods. 6 návrhu zákona.

Zároveň sa ustanovuje pôsobnosť Ministerstva obrany Slovenskej republiky vo vzťahu k vykonávaniu riadenia letov pohotovostných lietadiel, letov v príslušnom vzdušnom priestore či vo vzťahu k zaisteniu rozstupov lietadiel.

**K § 75**

Upravuje sa pôsobnosť Ministerstva vnútra Slovenskej republiky vo vzťahu k lietadlám v policajných službách, ktoré sú majetkom štátu v správe alebo užívaní Ministerstva vnútra Slovenskej republiky alebo k lietadlám vykonávajúcich lety v štátnom záujme, ktoré sú majetkom štátu v správe alebo užívaní ministerstva vnútra a k ich personálu.

**K § 76**

Upravuje sa pôsobnosť Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí vo vzťahu k udeľovaniu súhlasu na vykonanie letov v záujme cudzieho štátu podľa § 9.

**K § 77 a 78**

Upravuje sa výkon štátneho odborného dozoru vykonávaný Dopravným úradom.

**K § 79**

Z dôvodu potreby reagovať na naliehavý bezpečnostný problém môže Dopravný úrad vydať príkaz na zachovanie bezpečnosti v civilnom letectve (v právne záväzných aktoch Európskej únie sa používa pojem „bezpečnostný príkaz“), ktorým prikáže alebo zakáže osobám činným v civilnom letectve vykonanie činnosti alebo určí podmienky alebo obmedzenia vykonania činnosti v civilnom letectve na účely zachovania alebo obnovenia bezpečnosti v civilnom letectve.

**K § 80 až 82**

Ustanovenia zosúlaďujú doterajšiu legislatívnu úpravu na úseku správneho trestania s priamo uplatniteľnými nariadeniami Európskej únie, ktoré rozlišujú postup uplatňovaný voči organizáciám a voči osobám. Navrhovaná právna úprava používa viac legislatívne zaužívaný pojem „právnická osoba a fyzická osoba-podnikateľ“ namiesto pojmu „organizácia“ pre subjekty iných správnych deliktov uvedených. Subjektom priestupkov je fyzická osoba.

Nová právna úprava sankcií zavádza možnosť, aby sa pri určovaní výšky pokuty zohľadňovali okolnosti, za ktorých k porušeniu povinnosti došlo, najmä závažnosť následkov, trvanie protiprávneho stavu, ako aj to, či ide o opakované konanie alebo opomenutie.

Pri fixne stanovených sadzbách pokút Dopravný úrad fakticky nemal možnosť moderovať výšku ukladanej pokuty, čo nebolo v súlade s ustálenou judikatúrou ústavných súdov z ktorej vyplýva povinnosť rozlišovať závažnosť protiprávneho správania a podľa nej diferencovať výšku sankcií.

Maximálna sadzba pokút, ktoré možno uložiť v rozkaznom konaní (t. j. do 250 eur) podľa zákona č. 372/1990 Zb. sa po zvýšení sadzieb za spáchanie priestupkov podľa doterajšej právnej úpravy javí ako nedostatočná. Nová právna úprava, ako lex specialis vo vzťahu k zákonu č. 372/1990 Zb., ktorá umožňuje Dopravnému úradu uložiť v rozkaznom konaní pokutu do výšky 1 000 eur zabezpečí takúto zjednodušenú formu konania pre viac prípadov. Navrhovaná zmena je zároveň v súlade s požiadavkou vyplývajúcou zo základných pravidiel konania, t. j. aby konanie prebiehalo hospodárne a bez zbytočného zaťažovania účastníkov konania a iných osôb.

Navrhovaná právna úprava zavádza za vybrané priestupky aj sankciu zákazu činnosti a sankciu prepadnutia veci, keďže doterajšia možnosť zrušenia, obmedzenia alebo odňatia dokladov sa javila ako nedostatočná. (poznámka: po zrušení dokladu nič nebránilo bezodkladne požiadať o vydanie nového a pokiaľ žiadateľ spĺňal zákonné požiadavky, nezostala by úradu iná možnosť ako mu ho vydať.)

**K § 83**

Vzhľadom na skutočnosť, že v oblasti bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov nastáva veľký „boom“, sú orgánmi štátnej správy, ako aj poskytovateľom letových prevádzkových služieb a prevádzkovateľmi letísk mesačne evidované stovky porušení spáchaných bezpilotnými lietadlami alebo bezpilotnými leteckými systémami a z tohto dôvodu sa navrhlo, aby aj príslušné orgány štátnej správy, ako sú orgány Policajného zboru, orgány Vojenskej polície alebo orgány Zboru väzenskej a justičnej stráže, boli oprávnené objasňovať priestupky a správne delikty vo vzťahu k bezpilotným lietadlám alebo bezpilotným leteckým systémom.

Keďže nie vždy je možné jednoznačne identifikovať, kto ovládal bezpilotné lietadlo alebo bezpilotný letecký systém, navrhuje sa inštitút tzv. objektívnej zodpovednosti prevádzkovateľa bezpilotných leteckých systémov za splnenia kumulatívnej podmienky.

Správny delikt prevádzkovateľa bezpilotného leteckého systému bude možné prejednať a uložiť zaň pokutu aj vtedy, ak dôkaz o spáchaní správneho deliktu bude získaný a zaznamenaný na diaľku elektronickým zariadením alebo elektronickým systémom, ktoré používa poverený poskytovateľ letových prevádzkových služieb, osvedčený poskytovateľ služieb U-space, poverený poskytovateľ spoločnej informačnej služby, Dopravný úrad, Policajný zbor, Vojenská polícia, Vojenské spravodajstvo, ozbrojené sily Slovenskej republiky, Slovenská informačná služba alebo Zbor väzenskej a justičnej stráže.

**K § 84**

Okrem uloženia peňažnej sankcie alebo sankcie zákazu činnosti a sankcie prepadnutia veci, sa upravuje, ako samostatné konanie, oprávnenie na zrušenie, alebo obmedzenie platnosti alebo pozastavenie platnosti alebo stratu platnosti dokladov a poverení a zrušenie registrácie prijatých vyhlásení, ktoré vydalo Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Dopravný úrad, Národný bezpečnostný úrad alebo v stanovených prípadoch aj osoba, ktorú Dopravný úrad poveril podľa § 12 ods. 15, § 13 ods. 2, § 23 ods. 3 a 11, § 66 ods. 3, § 67 ods. 2 alebo § 68 ods. 3.

Zároveň sa ustanovuje, že na zrušenie dokladu, pozastavenie platnosti dokladu alebo obmedzenie platnosti dokladu vydaného podľa príslušného právne záväzného aktu Európskej únie v oblasti civilného letectva, sa vzťahuje tento zákon, ak príslušné právne záväzné akty Európskej únie v oblasti civilného letectva neustanovujú inak.

**K § 85**

Vzhľadom na potrebnú operatívnosť a charakter rozhodovania sa v niektorých prípadoch navrhuje neuplatňovať zákon o správnom konaní.

V prípadoch, kedy je rozhodnutím príslušného orgánu štátnej správy sankcionovanej osobe uložené opatrenie, ktorým je doklad alebo oprávnenie vydané týmto orgánom zrušené, odňaté alebo jeho platnosť je pozastavená alebo obmedzená, je vylúčenie odkladného účinku opravných prostriedkov priamo zo zákona prostriedkom na zaistenie bezpečnosti leteckej prevádzky.

Nová úprava umožní zjednodušenie vydávania dokladov uvedených v § 84 ods. 6. Navrhovaná zmena je v súlade s požiadavkou vyplývajúcou zo základných pravidiel konania, t. j. aby konanie prebiehalo hospodárne a bez zbytočného zaťažovania účastníkov konania a iných osôb.

**K § 86**

Ustanovenie odkazuje na aplikáciu generálneho zákona o službách na vnútornom trhu vo vzťahu k procedúre, ktorá predchádza vydaniu povolenia vo vzťahu k právam, ale najmä povinnostiam poskytovateľov služieb.

**K § 87**

Ustanovuje sa povinnosť príslušných osôb uhradiť preukázané cestovné výdavky a preukázané výdavky na ubytovanie, ktoré vznikli Dopravnému úradu s vydaním dokladu, prijatím vyhlásenia alebo vydaním osvedčenia pre výcvikové zariadenie mimo územia Slovenskej republiky.

**K § 88**

V medzinárodnom civilnom letectve je normotvorba ovplyvňovaná zásadným spôsobom činnosťou Medzinárodnej organizácie civilného letectva a do národného právneho poriadku členských štátov tejto medzinárodnej organizácie sa poväčšine preberajú štandardy, odporúčania a postupy len s nevyhnutnými rozdielmi, ktoré sa v súlade s Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve vzhľadom na ich charakter nahlasujú medzinárodnej organizácii. Vzhľadom na záväzky zmluvných štátov Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve je potrebné predmetné štandardy, odporúčania a postupy implementovať alebo v plnom rozsahu prevziať do právneho systému zmluvných štátov, pričom prostredníctvom § 87 sa vytvorí mechanizmus tejto implementácie.

Ak sú štandardy a odporúčania a postupy určené úzkemu okruhu osôb činných v civilnom letectve (v niektorých prípadoch sú to max. 3 osoby, ktorých hlavným komunikačným jazykom v príslušnej oblasti je anglický jazyk a celá dokumentácia vrátane školení je v anglickom jazyku), Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky môže prijať tieto štandardy a odporúčania a postupy v anglickom jazyku a takto ich uverejniť na webovom sídle.

**K § 89**

Vzhľadom na spoločný charakter niektorých konaní príslušných orgánov sa v § 89 ustanovuje spoločná právna úprava vo vzťahu k spracovávaniu osobných údajov, jazyku komunikácie, predkladaniu žiadostí, využívaniu údajov a informácií z existujúcich informačných systémov verejnej správy. Vzhľadom na skutočnosť, že mnohé doklady vydávané orgánmi štátnej správy v civilnom letectve sú používané na preukazovanie sa aj v zahraničí, ustanovuje sa zoznam dokladov, ktoré nebudú vydávané prostredníctvom ústredného portálu verejnej správy, alebo budú vydávané alebo udeľované a doručované výlučne v listinnej podobe.

Vzhľadom na skutočnosť, že anglický jazyk je medzinárodne používaným jazykom v komunikácii v civilnom letectve a jeho používanie je podmienené úrovňou znalosti vo väčšine kvalifikácií priznávaných pre rozličné odbornosti v rámci civilného letectva je dôvodné a zároveň v súlade s princípom zabezpečenia požadovanej úrovne bezpečnosti akceptovať v odôvodnených prípadoch dokumentáciu, najmä doklady priložené k žiadostiam, v anglickom jazyku s možnosťou jej následného posúdenia a schválenia. Z doterajšej praxe vyplýva, že je nevyhnutné, aby letecký personál konal v súlade so schválenou dokumentáciou a aby táto dokumentácia bola pre letecký personál zrozumiteľná. Je nepraktické vytvárať a schvaľovať jej rôzne jazykové mutácie a časť terminológie je aj problematické prekladať, keďže slovenský jazyk nemusí poskytovať významovo zhodné ekvivalenty anglických termínov. Zároveň je častým a povinným javom potvrdzovanie skutočností týkajúcich sa kompetencií (priznané kvalifikácie, vydané povolenia, certifikáty, osvedčenia, atď.) Dopravného úradu vo vzťahu k iným leteckým úradom cudzích štátov, ktorá taktiež prebieha len v anglickom jazyku. Promptná a pochopiteľná komunikácia medzi národnými leteckými úradmi je nevyhnutná pre bezpečnú leteckú prevádzku v medzinárodnom priestore, preto je dôvodné akceptovať anglický jazyk ako komunikačný jazyk. Výkon určitých typov štátneho odborného dozoru, ako napríklad výkon inšpekcií na odbavovacej ploche v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 v platnom znení je možné zo strany inšpektorov vykonávať len v anglickom jazyku, keďže kontrolovaným subjektom je zahraničný prevádzkovateľ lietadla s inojazyčnou posádkou a v súlade s princípom využívania anglického jazyka ako medzinárodného leteckého jazyka, ktorého úroveň (min. ELP 4) je pre posádky lietadiel povinná, prebiehajú tieto kontroly len v anglickom jazyku, čo opäť zabezpečuje vzájomné porozumenie a spôsob overenia zachovania požadovanej úrovne bezpečnosti v civilnom letectve.

**K § 90**

Vzhľadom na potrebu vykonávanie prijatých reštriktívnych opatrení sa bližšie upravuje pôsobnosť Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a Dopravného úradu vo vzťahu k neumožneniu vykonania vzletu, pristátia alebo preletu vzdušného priestoru Slovenskej republiky, ak to vyplýva z prijatých reštriktívnych opatrení. Zároveň sa upravuje otázka zápisu do registra lietadiel či zmena údajov zapísaných v registri lietadiel alebo výmaz z registra lietadiel v prípade lietadla, na ktoré sa vzťahujú reštriktívne opatrenia alebo ktoré je sankcionovaným majetkom. Vzhľadom na potrebuje umožniť vykonanie určených letov sa umožňuje ministerstvu udeliť výnimku z reštriktívnych opatrení a ustanovuje sa procesný postup pri udeľovaní výnimky z reštriktívnych opatrení.

**K § 91**

Ustanovenia § 91 oprávňujú Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Dopravný úrad alebo príslušnú stálu komisiu požadovať od príslušných osôb doklady, písomnosti, vyjadrenia, stanoviská alebo informácie a súčinnosť a tieto osoby sú povinné ju poskytnúť v stanovenej lehote. Taktiež ak Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky alebo Dopravný úrad nemôžu splnenie svojich úloh zabezpečiť vlastnými silami a prostriedkami môžu požiadať o súčinnosť Policajný zbor alebo obecnú políciu.

**K § 92**

Vzhľadom na skúsenosti so situáciou týkajúcou sa výskytu prenosného ochorenia COVID-19 sa návrhom zákona umožňuje orgánom štátnej správy v civilnom letectve pristúpiť k obmedzeniu podávania žiadostí o prijímanie žiadostí o schválenie, vydanie alebo udelenie dokladov. Na základe tohto ustanovenia budú mať orgány štátnej správy v civilnom letectve možnosť pristúpiť k takýmto obmedzeniam, avšak rozhodnutie o ich uplatnení bude závisieť od aktuálnej situácie.

Z dôvodu obmedzených možností absolvovať napríklad teoretické a praktické odborné prípravy, školenia, výcviky a pod. počas krízovej situácie sa v odseku 2 navrhuje predĺžiť platnosť dokladov, až do uplynutia 4 mesiacov od odvolania krízovej situácie. Platnosť týchto dokladov sa predĺži o 4 mesiace, počas ktorých bude musieť držiteľ tohto dokladu splniť všetky zákonné povinnosti, aby mohol byť následne vydaný nový doklad alebo predĺžená jeho platnosť.

Návrhom zákona nebudú lehoty na vydávanie dokladov počas krízovej situácie plynúť. Prerušenie týchto lehôt je v prospech žiadateľov o schválenie, vydanie alebo udelenie dokladu. Taktiež je v niektorých prípadoch potrebné zabezpečiť, aby orgány štátnej správy vybavovali podania, ktorých vybavenie je nevyhnuté na plnenie úloh počas krízovej situácie.

Vzhľadom na požiadavky v oblasti bezpečnostnej ochrany, najmä na letiskách najmä vo vzťahu k členom personálu bezpečnostnej ochrany aj v krízovej situácii a zohľadňujúc potenciálnu možnosť nariadenia karantény alebo izolácie, navrhuje sa v nevyhnutných prípadoch možnosť upustiť od splnenia podmienky preukázať teoretické znalosti a praktické schopnosti na výkon činnosti člena bezpečnostného personálu skúškou odbornej spôsobilosti. Veľmi dôležitým dokladom pri posudzovaní žiadosti bude aj vyjadrenie osoby, ktoré poskytla odbornú prípravu z bezpečnostnej ochrany v potrebnom rozsahu. Ak má osoba, ktorá počas krízovej situácii mala odpustené absolvovať skúšku, vykonávať povinnosti ako člen personálu bezpečnostnej ochrany aj po odvolaní krízovej situácie, musí túto skúšku absolvovať najneskôr do dvoch mesiacov od odvolania krízovej situácie.

**K § 93 až 98**

Ide o prechodné ustanovenie k úpravám účinným od dňa nadobudnutia účinnosti zákona, keďže dochádza k zmene právneho základu, ako aj k zmene systému v niektorých oblastiach.

Uvedené ustanovenie zohľadňuje prechod pôsobnosti v oblasti bezpečnostnej ochrany z Ministerstva dopravy Slovenskej republiky na Dopravný úrad.

Zároveň ide o prechodné ustanovenia vo vzťahu k v súčasnosti platným a účinným všeobecne záväzným právnym predpisom, leteckým predpisom a záverom stálej medzirezortnej komisie vydaných na základe zákona č. 143/1998 Z. z.

Upravuje sa aj oblasť miest verejného záujmu určených na vzlety a pristátia vrtuľníkov HEMS a s tým súvisiace činnosti, ktoré sú zriadené pri zdravotníckom zariadení alebo na inom mieste v územnom obvode obce a boli používané pred nadobudnutím účinnosti zákona.

**K § 99**

Transpozičné ustanovenie o prebratí smernice uvedenej v prílohe k návrhu zákona.

**K § 100**

Vzhľadom na vypracovanie novej právnej úpravy je potrebné zrušiť príslušné platné právne predpisy, ktoré sú obsiahnuté v návrhu zákona.

**Čl. II**

**K bodom 1, 2, 3, 5, 6, 7 ,8**

Legislatívno-technická úprava súvisí s úpravou pojmov v návrhu zákona o civilnom letectve a správnou terminológiou v o oblasti civilného letectva.

**K bodu 4**

Vzhľadom na špecifickosť letiskových stavieb a stavieb pre letecké pozemné zariadenia sa navrhuje, aby pôsobnosť orgánu vo veciach územného konania vykonával obvodný úrad v sídle kraja.

**Čl. III**

**K bodu 1**

Upravuje sa prechodné ustanovenie vo vzťahu k novej úprave niektorých činností vykonávaných členmi leteckého personálu ako viazaných živností.

**K bodu 2**

Vzhľadom na vykonávanie niektorých činností členmi leteckého personálu, najmä letovou posádkou, ako podnikateľskej činnosti, je potrebné tieto činnosti istým spôsobom regulovať z pohľadu podnikateľskej činnosti. Z tohto dôvodu sa dopĺňajú príslušné činnosti medzi viazané živnosti.

**Čl. IV**

V súvislosti s rozšírením rozsahu úloh Vojenskej polície o objasňovanie vybraných správnych deliktov v oblasti civilného letectva sa navrhuje úprava § 3 ods. 2 a doplnenie odkazu na príslušné ustanovenie zákona o civilnom letectve, ktorý upravuje osobitné ustanovenia o správnych deliktoch a priestupkoch.

**Čl. V**

S cieľom vytvoriť podmienky na efektívnu ochranu stavieb pre bezpečnosť štátu v správe, nájme alebo vo výpožičke Slovenskej informačnej služby pred činnosťou bezpilotného lietadla, ktorá predstavuje bezpečnostné riziko, sa ustanovuje zákaz činnosti bezpilotného lietadla vo vymedzenom vzdušnom priestore nad stavbami pre bezpečnosť štátu v správe, nájme alebo vo výpožičke Slovenskej informačnej služby. Uvedený zákaz sa nebude vzťahovať na činnosti vykonávané so súhlasom riaditeľa Slovenskej informačnej služby a na činnosti uskutočňované vo verejnom záujme lietadlami spôsobilými lietať bez pilota, ktoré vykonávajú lety v štátnom záujme.

**Čl. VI**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s nahradením pojmu „lietadlo spôsobilé lietať bez pilota“ pojmom „bezpilotné lietadlo“.

**Čl. VII**

Návrh nového znenia správnych poplatkov časti IV. Doprava, položky 90 až 92a reflektujú pôsobnosť a kompetencie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a Dopravného úradu, ako orgánov štátnej správy na úseku civilného letectva, vyplývajúce z návrhu zákona a platných právne záväzných aktov Európskej únie.

**Čl. VIII**

**K bodom 1, 2, 3 a 5**

Keďže v oblasti civilného letectva sú rôznymi právnymi predpismi upravené požiadavky na referenčné systémy, ako aj požiadavky v oblasti geodézie a kartografie, je potrebné upraviť pôsobnosť Dopravného úradu v oblasti vykonávania geodetických a kartografických činností a v určovania geodetických systémov a kvalitatívnych podmienok na vykonávanie geodetických činností pre potreby civilného letectva.

Pre potreby katastra nehnuteľností platí pri vykonávaní geodetických a kartografických činností právna úprava obsiahnutá v zákone č. 215/1995 Z. z. o geodézii a kartografii v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 215/1995 Z. z.“) a vo vykonávacej vyhláške a geometrický plán pre potreby katastra nehnuteľností nebude v rozpore s navrhovaným § 4 ods. 10 písm. b) zákona č. 215/1995 Z. z.

**K bodom 4 a 6**

Legislatívno-technická úprava zohľadňujúca systém civilného letectva a zmenu názvu Ministerstva dopravy Slovenskej republiky.

**Čl. IX**

**K bodom 1 a 2**

Legislatívno-technická úprava súvisia s novou úpravou systému bezpečnostného vyšetrovania v oblasti civilného letectva.

**K bodom 3 a 4**

Legislatívno-technická úprava súvisia s prijatím smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/993 z 8. júna 2022 o minimálnej úrovni prípravy námorníkov (kodifikované znenie).

**Čl. X**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s nahradením pojmu „lietadlo spôsobilé lietať bez pilota“ pojmom „bezpilotné lietadlo“.

**Čl. XI**

**K bodu1**

Vzhľadom na skutočnosť, že v rámci integrované záchranného systému sa používajú lietadlá, ktoré sú majetkom štátu v správe alebo užívaní ministerstva vnútra aj na podporu a výkon činností základných záchranných zložiek integrovaného záchranného systému, upravuje sa pôsobnosť Ministerstva vnútra Slovenskej republiky vo vzťahu k zabezpečovaniu prevádzky týchto lietadiel.

**K bodom 2 a 3**

Toto ustanovenie začleňuje Policajný zbor medzi základné záchranné zložky. Zaradenie Policajného zboru medzi základné záchranné zložky kompletizuje súbor základných záchranných zložiek s celoštátnou pôsobnosťou a vytvára predpoklad rozvíjania vzájomných vzťahov na základe rovnakého postavenia základných záchranných zložiek.

**Čl. XII**

Legislatívno-technická úprava súvisia s úpravou pojmov v návrhu zákona.

**Čl. XIII**

Na bezpečnosť jadrových zariadení vplývajú viaceré faktory, resp. tzv. ohrozenia (vo väzbe na „nuclear safety“) a hrozby (vo väzbe na „nuclear security“). Ohrozenia delíme na vonkajšie (external hazards) a vnútorné (internal hazards). Podľa požiadaviek Medzinárodnej agentúry pre atómovú energiu (MAAE/IAEA: International Atomic Energy Agency; ďalej len „MAAE“), vplyvy vonkajších i vnútorných ohrození na bezpečnosť jadrových zariadení majú byť vyhodnocované počas celej životnosti jadrových zariadení, t. j. od začiatku prevádzky až po vyradenie jadrových zariadení. Vonkajšími ohrozeniami sú podľa „Nuclear Safety and Security Glossary“ MAAE (ďalej len „slovník MAAE“) také ohrozenia, ktoré majú pôvod mimo lokality jadrového zariadenia a  ktoré nespadajú pod aktivity, ktoré sú pod kontrolou prevádzkujúcej organizácie a nad ktorými má prevádzkujúca organizácia slabú alebo žiadnu kontrolu, avšak ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť jadrových zariadení alebo súvisiacich aktivít. Vnútornými ohrozeniami sú podľa MAAE také ohrozenia bezpečnosti jadrových zariadení, ktoré majú pôvod v lokalite jadrového zariadenia a sú spojené so zlyhaniami na zariadeniach alebo v činnostiach, ktoré sú pod kontrolou prevádzkujúcej organizácie. Všetky externé a interné ohrozenia sa musia zohľadniť v bezpečnostnej dokumentácii jadrových zariadení (napr. v jednotlivých stupňoch bezpečnostnej správy - predbežná, predprevádzková a v ich zmenách, v limitách a podmienkach bezpečnej prevádzky, v pláne fyzickej ochrany a podobne). Popri ohrozeniach definujeme v súvislosti s bezpečnosťou jadrových zariadení ďalšiu kategóriu, tzv. hrozby (anglický termín „threats“), ktoré sa viažu na úmyselné konanie/sabotáž a voči ktorým sú jadrové zariadenia zabezpečované prostredníctvom tzv. fyzickej ochrany jadrových zariadení.

Letecká činnosť vo vzdušnom priestore zriadenom na ochranu jadrových zariadení sa radí medzi vonkajšie ohrozenia, resp. medzi hrozby. Pád resp. úmyselný náraz lietadla do jadrového zariadenia v prípade licencovania napr. jadrového zariadenia Mochovce 34 bol často pertraktovaný subjektami zapojenými do rozhodovacieho procesu. Držiteľ povolenia si na základe pripomienok účastníka rozhodovacieho konania nechal vypracovať analýzu vonkajšieho ohrozenia – nárazu lietadla do jadrového zariadenia, ako aj pravdepodobnostnú analýzu náhodného pádu lietadla na jadrové zariadenie Mochovce 34. Posudzovanie možného nárazu lietadla do jadrového zariadenia je akcentované aj Európskou komisiou v stanovisku podľa čl. 41 - 43 Zmluvy Euratom z roku 2008.

Z ekonomických a prevádzkových dôvodov nie je možné lety v blízkosti a nad jadrovým zariadením úplne eliminovať. Vždy existujú dôvody, ktoré vyvolávajú potrebu výkonu leteckej činnosti v okolí jadrových zariadení (napr. letecké ošetrovanie poľnohospodárskych plodín, vojenské a policajné cvičenia, mapovanie a iné kartografické letecké práce, reálne zásahy ozbrojených zborov a pod.). Z uvedených dôvodov je potrebné zohľadniť tieto skutočnosti a upraviť postup a právomoci viacerých subjektov pri výnimočnom povoľovaní takýchto letov. Držiteľ povolenia podľa atómového zákona je plne zodpovedný za jadrovú bezpečnosť, a to podľa § 23 ods. 1 zákona č. 541/2004 Z. z. o mierovom využívaní jadrovej energie (atómový zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 541/2004 Z. z.“), podľa smernice Rady 2009/71/Euratom z 25. júna 2009, ktorou sa zriaďuje rámec Spoločenstva pre jadrovú bezpečnosť jadrových zariadení (Ú. v. EÚ L 172, 2.7.2009) v platnom znení, ako aj podľa Dohovoru o jadrovej bezpečnosti (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 163/1997 Z. z.). Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky, ktorý je zodpovedný za výkon dozoru nad jadrovou bezpečnosťou jadrových zariadení, ale zároveň nemá pôsobnosť nad inými subjektami zapojenými do procesu povoľovania letu. Treba preto explicitne rozlíšiť, kto je priamo rozhodovací subjekt a kto je dotknutý subjekt v konaní o udelenie súhlasu na let v priestore nad jadrovým zariadením a v jeho blízkosti. Doterajšia právna úprava nie je v tomto smere úplne jednoznačná a explicitná a nová právna úprava sa snaží tento nedostatok odstrániť, jednak v návrhu zákona a jednak prostredníctvom novely zákona č. 541/2004 Z. z. Podľa súčasného stavu nie sú explicitne legislatívne stanovené povinnosti pre držiteľa povolenia požiadať Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky o vydanie stanoviska pre výkon predmetných leteckých činností, ako ani požiadavka ich vykonania len v súlade s kladným stanoviskom vydaným Úradom jadrového dozoru Slovenskej republiky. Predmetnou zmenou sa preto ustanoví kvalitnejší právny rámec, ktorý bude zároveň podkladom na výkon inšpekcie Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky k leteckej činnosti v priestore nad jadrovým zariadením a v jeho blízkosti. Takisto momentálne absentuje ustanovenie, ktoré by zanedbanie tejto povinnosti sankcionovalo.

**K bodu 1**

V § 3 zákona č. 541/2004 Z. z. sa stanovujú všeobecné zásady využívania jadrovej energie. Toto ustanovenie je prierezové a týka sa všetkých, nie len držiteľa povolenia. Keďže jednou z najprioritnejších zásad je fyzická ochrana, stanovuje sa novým odsekom možnosť vykonania letu nad jadrovým zariadením, avšak len na základe kladného stanoviska Úradu jadrového dozoru Slovenskej republiky. Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky a držiteľ povolenia musia bezpodmienečne vedieť, čo sa deje vo vzdušnom priestore nad ním. Výška a šírka vzdušného priestoru budú stanovené stálou komisiou pre oblasť využívania vzdušného priestoru. Tento orgán podľa § 4 návrhu zákona rozhodne uznesením a ním aj stanoví rozmery tohto vzdušného priestoru. Táto oblasť bude preto kľúčovou pre stanovovanie pravidiel letov nad jadrovým zariadením a na rozsah právomoci na vydávanie stanoviska Úradom jadrového dozoru Slovenskej republiky.

**K bodu 2**

Toto ustanovenie je kľúčové na stanovovanie kompetencií a rozsah výkonu činností Úradom jadrového dozoru Slovenskej republiky. Ustanovením sa rozširuje právomoc Úradu jadrového dozoru Slovenskej republiky vydávať stanovisko pre držiteľa povolenia, ktorý požiada Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky o vydanie tohto stanoviska v záujme vydania súhlasu k vykonaniu letu pre prevádzkovateľa lietadla. Prevádzkovateľ lietadla požiada držiteľa povolenia o vydanie súhlasu s vykonaním letu. Ten mu ho však smie umožniť a udeliť prevádzkovateľovi lietadla súhlas len na základe kladného stanoviska Úradu jadrového dozoru Slovenskej republiky. Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky preverí bezpečnosť vykonania tohto letu. Bez tohto kladného stanoviska nebude možné let vo vzdušnom priestore zriadenom na ochranu jadrového zariadenia vykonať. Vykonanie takéhoto letu bez kladného stanoviska Úradu jadrového dozoru Slovenskej republiky alebo v rozpore s ním bude sankcionované na základe ustanovení návrhu zákona a zákona č. 541/2004 Z. z.

S cieľom umožniť zjednodušenie takejto žiadosti Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky zverejní na svojom webovom sídle náležitosti potrebné pre vydanie tohto stanoviska. V tomto zmysle bude musieť žiadosť o stanovisko Úradu jadrového dozoru Slovenskej republiky obsahovať informácie, ktoré budú relevantné pre Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky s cieľom mať možnosť vykonať riadne kontrolu týchto činností a hlavne overiť, či sú v súlade s plánom fyzickej ochrany jadrového zariadenia, či oblasť preletu nebude vykonávaná nad najkritickejšími objektami jadrového zariadenia, ako aj overenie iných kritérií dôležitých vo vzťahu k jadrovej bezpečnosti. Oznámenie týchto konkrétnych parametrov nie je ničím novým v Slovenskej republike.

**K bodu 3**

Vykonanie letu je možné len po vydaní kladného stanoviska Úradu jadrového dozoru Slovenskej republiky a následného vydania súhlasu držiteľom povolenia. Držiteľ povolenia podá žiadosť o vydanie stanoviska na ÚJD SR. Stanovuje sa mu povinnosť podať túto žiadosť minimálne 15 dní pred vykonaním letu. Držiteľovi povolenia bude žiadosť o súhlas s vykonaním letu zaslaná prevádzkovateľom lietadla najmenej 20 dní vopred. Držiteľ povolenia bude mať teda lehotu cca 5 dní podať žiadosť na Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky, a to v súlade s náležitosťami žiadosti uverejnenými na webovom sídle Úradu jadrového dozoru Slovenskej republiky. Tým sa mu celý proces zjednoduší. Keďže sa táto agenda týka len obmedzeného počtu subjektov, pôjde len o držiteľa povolenia na stavbu jadrového zariadenia, držiteľa povolenia na uvádzanie do prevádzky jadrového zariadenia, držiteľa povolenia na prevádzku jadrového zariadenia a držiteľa povolenia na vyraďovanie. V praxi sa to týka v podmienkach Slovenskej republike len dvoch subjektov, a to spoločnosti Slovenské elektrárne, a.s., a spoločnosti Jadrová a vyraďovacia spoločnosť, a.s. Nepožiadanie o vydanie takéhoto stanoviska je sankcionované podľa ustanovení § 34 zákona č. 541/2007 Z. z..

**K bodu 3**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizáciou § 10 ods. 1 zákona č. 541/2004 Z. z.

**K bodu 5**

Ustanovuje sa sankcia za nepožiadanie o vydanie stanoviska k vykonaniu letu, resp. za nesplnenie príslušnej časovej lehoty. Subjektom týchto sankcií bude môcť byť len držiteľ povolenia uvedený v § 5 ods. 3 písm. a) až d) zákona č. 541/2004 Z. z. Sankcia sa stanovuje ako dôvod zanedbania povinnosti voči Úradu jadrového dozoru Slovenskej republiky, ktorý by v prípade vykonania letu bez toho, že by nemal o ňom vedomosť nemal možnosť mať dozor nad fyzickou ochranou jadrového zariadenia a tak plne plniť dozorné funkcie.

**K bodu 6**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novelizáciou § 34 zákona č. 541/2004 Z. z.

**K bodu 7**

Ustanovuje sa výluka z aplikácie zákona č. 71/1967 Zb. na činnosti súvisiace s vydávaním stanoviska pre vykonanie letu nad vzdušným priestorom zriadenom na ochranu jadrového zariadenia. Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky bude v tomto prípade postupovať v rámci svojej dozornej činnosti a podľa svojej kompetencie ustanovenej v § 4 ods. 2 písm. i) zákona č. 541/2004 Z. z. Aplikovať tieto ustanovenia sa zdá byť v takto prípade nepodstatné. Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky si uvedomuje, že prevádzkovateľ lietadla bude podávať žiadosť 20 dní pred vykonaním letu, a to držiteľovi povolenia, ktorý bude žiadať Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky o stanovisko najmenej 15 dní pred vykonaním letu. Tento časový rámec bude brať Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky na vedomie pri vydávaní stanoviska k nemu.

**Čl. XIV**

**K bodom 1, 2, 3, 6, 7, 8, 17, 23**

Legislatívno-technická úprava súvisia s úpravou pojmov v návrhu zákona o civilnom letectve a správnou terminológiou v oblasti civilného letectva.

**K bodom 4, 9**

Právna úprava týkajúca sa uplatňovania zákona o pracovnom čase v doprave aj na ďalších zamestnancov zohľadňujúc čl. 8 ods. 2 až 4 nariadenia (EÚ) č. 965/2012 v platnom znení.

**K bodu 5**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novým zákonom o civilnom letectve.

**K bodu 10**

Legislatívno-technická úprava vzhľadom na zavedenie poznámky pod čiarou k odkazu 3b.

**K bodom 11, 13, 14, 16, 19**

Vzhľadom na špecifickosť vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby (HEMS) je potrebné samostatne upraviť tie oblasti, ktoré sa týkajú výkonu len tejto služby. Ide najmä o skutočnosť, že v prípade vykonávanie vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby sa pracovný čas bude počítať vo vzťahu k počtu zásahov a nie počtu letov z dôvodu, že v prípade 1 zásahu môže vrtuľník vykonať niekoľko vzletov (napríklad 1. vzlet z operačnej základne, 2. vzlet z miesta zásahu, 3. vzlet od zdravotníckeho zariadenia). Zároveň vzhľadom na špecifickosť výkonu tejto služby (napríklad počas pracovného času nemusí byť vykonaný žiadny zásah resp. môže byť vykonaných niekoľko zásahov) sa upravuje aj celkový pracovný čas vrátane času pracovnej pohotovosti na pracovisku a možnosť zvýšenia času pracovnej pohotovosti len na základe dohody medzi zamestnávateľom a zástupcami zamestnancov alebo na základe dohody zamestnávateľa so zamestnancom.

**K bodom 12, 15, 18**

Legislatívno-technická úprava súvisia s rozlišovaním pojmov „letecké práce“ a „špeciálna prevádzka“. Pojem „letecké práce“ je používaný pre oblasť národného prostredia, pojem „špeciálna prevádzka“ je používaný pre činnosti vykonávané podľa príslušného právne záväzného aktu Európskej únie.

**K bodu 20**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca so zmenou názvu ministerstva v nadväznosti na prijatie zákona č. 172/2022 Z. z.

**K bodom 21 a 22**

Legislatívno-technická úprava súvisia s úpravou pojmov v návrhu zákona o civilnom letectve a správnou terminológiou v oblasti civilného letectva v spojení s rozšírením požiadaviek uvedených v § 37 ods. 1 písm. c) a § 37 ods. 3 písm. d) aj na členov posádky balóna, ktorý prevádzkuje, členov posádky lietadla pri výkone leteckých prác alebo špeciálnej prevádzky a aj

členov letovej posádky a členom technickej posádky3 vrtuľníkov používaných v obchodnej leteckej doprave na prevádzku vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby.

**K bodu 24**

Legislatívno-technická úprava s uplatňovaním podčasti FTL prílohy III nariadenia (EÚ) č. 965/2012.

**Čl. XV**

**K bodom 1, 5, 7, 8, 13, 19, 20, 21, 32, 33, 57**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca so zrušením zákona č. 143/1998 Z. z. a nahradením návrhom zákona.

**K bodom 2, 12, 14,16, 17, 22, 26, 30**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca so zrušením vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 390/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií (Ú. v. EÚ L 128, 9.5.2013) a vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 391/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 128, 9.5.2013).

**K bodom 3, 4, 9, 15, 36, 37, 41, 43, 44, 45, 51, 53, 55, 54, 58, 59, 69, 71, 72,**

Legislatívno-technická úprava týkajúca sa precizovania textu, úprav súvisiacich s navrhovanými zmenami a aplikačnej praxe.

**K bodom 6, 42, 70**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca so zrušením zákona č. 143/1998 Z. z. a nahradením novou právnou úpravou návrhom zákona, podľa ktorej na prevádzkovanie letiska bude potrebné osvedčenie pre prevádzkovateľa letiska (upúšťa sa od pojmu „prevádzkové povolenie“) zohľadňujúc terminológiu nariadenie (EÚ) č. 139/2014 v platnom znení.

**K bodu 10**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca so zrušením zákona č. 136/2001 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení zákona Slovenskej národnej rady č. 347/1990 Zb. o organizácii ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov a nahradením novým zákonom č. 187/2021 Z. z. o ochrane hospodárskej súťaže a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

**K bodom 11, 23 až 25, 27 až 29, 31, 35**

Podľa čl. 3 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2021/664 z 22. apríla 2021 o regulačnom rámci pre priestor U-space (Ú. v. EÚ L 139, 23.4.2021) [ďalej len „vykonávacie nariadenie (EÚ) 2021/664] „Všetka prevádzka UAS vo vzdušnom priestore U-space podlieha aspoň týmto povinným službám U-space: a) sieťovej identifikačnej službe uvedenej v článku 8; b) georeferenčnej výstražnej službe uvedenej v článku 9; c) letovej autorizačnej službe UAS uvedenej v článku 10; d) informačnej službe o letovej prevádzke uvedenej v článku 11.“. Podľa čl. 3 ods. 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2021/664 „Členské štáty môžu pre každý vzdušný priestor U-space na základe posúdenia rizika vzdušného priestoru uvedeného v odseku 1 vyžadovať ďalšie služby U-space vybrané spomedzi služieb uvedených v článkoch 12 a 13.“. Vzhľadom na skutočnosť, že v súčasnosti legislatíva EÚ neustanovuje systém spoplatňovania služieb U-space, navrhuje sa, analogicky so systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb (traťových upravených legislatívou EÚ a terminálnych upravených národnou legislatívou) vytvoriť systém na spoplatňovanie služieb U-space a s tým súvisiacu pôsobnosť Dopravného úradu vykonávať dozor nad týmto systémom.

**K bodu 18**

Legislatívno-technická úprava súvisia s úpravou pojmov v návrhu zákona o civilnom letectve a správnou terminológiou v o oblasti civilného letectva.

**K bodom 34 a**

Legislatívno-technická úprava týkajúca sa zahrnutia príslušných právnych predpisov v oblasti štátnej pomoci a minimálnej pomoci.

Vzhľadom na pravidlá Európskej únie v oblasti štátnej pomoci je v prípade účelu prevádzka letiskovej infraštruktúry a účelu investície do letiskovej infraštruktúry výška príspevku, t. j. maximálna intenzita pomoci, obmedzená a je stanovená nielen v nariadení o skupinových výnimkách [GBER, nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy v platnom znení], ale je stanovená najmä v Oznámení Komisie - Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (Ú. v. EÚ C 99, 4. 4. 2014). Oznámenie Komisie - Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti v platnom znení teda špecifikuje podrobné podmienky, ktoré je potrebné pri poskytovaní príspevku zohľadniť.

**K bodu 38**

Doplnenie nových účelov, na ktoré bude možné poskytnúť príspevok v civilnom letectve. Účel „spracovanie, zverejňovanie a sprístupňovanie informácií podľa osobitného predpisu iných ako sú produkty leteckých informačných služieb“ súvisí s § 12 ods. 9 návrhu zákona, na základe ktorého bude môcť Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky poveriť príslušnú osobu poskytovaním nielen leteckých údajov a leteckých informácií, ale aj iných informácií v civilnom letectve s cieľom zabezpečiť určitú kompenzáciu vo vzťahu k vzniknutým nákladom za poskytovanie týchto informácií.

Druhý účel „riešenie situácie spôsobenej nepredvídateľnými okolnosťami alebo vyššou mocou vo vzťahu k poskytovaniu letových prevádzkových služieb a súvisiacich činností“ súvisí s možnosťou poskytnúť príspevok v civilnom letectve poskytovateľovi letových prevádzkových služieb na kompenzáciu nákladov, ktoré nebude schopný pokryť z dôvodu výpadku príjmov. Takýto výpadok príjmov môže nastať, keď niektoré okolité štáty obmedzia kapacitu ich vzdušného priestoru alebo sa zakáže vykonávanie niektorých letov. Ide o situácie, ktoré poskytovateľ letových prevádzkových služieb nevedel ovplyvniť alebo nemohol predpokladať, že nastanú. Typickým príkladom takejto situácie je vznik pandémie prenosného ochorenia COVID-19 alebo napríklad situácia na Ukrajine a pod.

**K bodom 39, 47, 48, 49, 50, 52, 56**

Právna úprava týkajúca sa stanovenia podmienok vo vzťahu k novému účelu „riešenie situácie spôsobenej nepredvídateľnými okolnosťami alebo vyššou mocou vo vzťahu k poskytovaniu letových prevádzkových služieb a súvisiacich činností“. Legislatívno-technická úprava týkajúca sa precizovania textu, úprav súvisiacich s navrhovanými zmenami a aplikačnej praxe. Úprava vo vzťahu k prílohám v nadväznosti na možnosť predkladať žiadosti v elektronickej podobe.

**K bodom 40, 46, 47, 48, 49, 52, 56**

Právna úprava týkajúca sa stanovenia podmienok vo vzťahu k novému účelu „spracovanie, zverejňovanie a sprístupňovanie informácií podľa osobitného predpisu iných ako sú produkty leteckých informačných služieb“.

**K bodom 60 až 68**

Vzhľadom na doplnenie nových účelov, na ktoré by mohol byť poskytnutý príspevok v civilnom letectve a vzhľadom na novú aplikačnú prax v oblasti štátnej pomoci a minimálnej pomoci a rozhodovanie súdneho dvora Európskej únie v tejto oblasti sa navrhuje všeobecná právna úprava vo vzťahu k štátnej pomoci a minimálnej pomoci, t. j. nielen oblasti prevádzkovej pomoci a investičnej pomoci, ktorá sa v čase pandémie spôsobenej prenosným ochorením COVID-19 ukázala ako žiaduca.

**Čl. XVI**

Ustanovuje sa účinnosť návrhu zákona.