**Dôvodová správa**

**Všeobecná časť**

V súčasnosti je na národnej úrovni oblasť bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov čiastočne upravená § 7 ods. 2 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.“). Na základe § 7 ods. 2 zákona č. 143/1998 Z. z. vydal Dopravný úrad rozhodnutie, ktorým sa určujú podmienky vykonania letu lietadlom spôsobilým lietať bez pilota a vyhlasuje zákaz vykonania letu určených kategórií lietadiel vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky.

V roku 2019 bolo na úrovni Európskej únie prijaté vykonávacie nariadenie 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 následne v roku 2021 boli prijaté právne záväzné akty Európskej únie vo vzťahu k oblasti vzdušného priestoru U-space, napríklad 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) v platnom znení [ďalej len „vykonávacie nariadenie (EÚ) 2021/664 v platnom znení“].

Príslušným orgánom podľa čl. 17 a 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 je Dopravný úrad, ktorého pôsobnosť Dopravného úradu vo vzťahu bezpilotným lietadlám ustanovuje zákon č. 143/1998 Z. z., konkrétne § 7 ods. 2, § 48 ods. 1 písm. a) piaty bod zohľadňujúc čl. 3 ods. 34 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018) v platnom znení.

Novou právnou úpravou sa zabezpečí, že oblasť bezpilotných lietadiel, bezpilotných leteckých systémov a vzdušného priestoru U-space bude mať komplexnú národnú právnu úpravu pri zohľadnení už upravených oblastí príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie a tých oblastí, ktoré právne záväzné akty Európskej únie neupravujú, čím budú vykonané nielen príslušné právne záväzné akty Európskej únie, ale budú odstránené aj niektoré súčasné prekážky v oblasti civilného letectva.

Návrh zákona, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony (ďalej len ,,návrh zákona“) bude zároveň predstavovať aj čiastočnú implementáciu 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, ktorú schválila vláda Slovenskej republiky uznesením č. 48 z 19. januára 2022.

V súlade s Medzinárodným dohovorom o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v platnom znení a smernicou Európskeho parlamentu a Rady (ES) 2003/25/ES zo 14. apríla 2003 o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro v platnom znení na zabezpečenie jednotnej úrovne špecifických požiadaviek na stabilitu osobných lodí ro-ro, ktoré zlepšujú schopnosť tohto typu plavidla udržať sa na hladine v prípade poškodenia následkom zrážky a zabezpečujú vysokú úroveň bezpečnosti cestujúcich a posádky sa dopĺňa pôsobnosť Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, ktoré plní funkciu námorného úradu.

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

Doplnenie nového údaja zapisovaného do registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov [nový § 45a ods. 6 psím. b)], identifikačné číslo organizácie prevádzkovateľa bezpilotných leteckých systémov, ktorý je fyzickou osobou – podnikateľom, možno považovať za goldplating, ktorý má marginálny vplyv na podnikateľské prostredie. Podľa čl. 14 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení je jedným zo zapisovaných údajov do registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov aj „identifikačné číslo právnických osôb“. Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/947 v platnom znení ako povinný údaj predmetného registra požaduje identifikačné číslo organizácie (ďalej len „IČO“) len právnickej osoby, keďže v tomto vykonávacom nariadení (EÚ) sa nerozlišuje, či je podnikateľom právnická osoba alebo fyzická osoba. Avšak v Slovenskej republike majú IČO povinne pridelené aj fyzické osoby – podnikatelia. Avšak podľa čl. 14 ods. 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení „*môžu členské štáty okrem údajov vymedzených v bode 2 zhromažďovať dodatočné informácie o totožnosti od prevádzkovateľov UAS*“. Podľa § 9 ods. 6 zákona č. 272/2015 Z. z. o registri právnických osôb, podnikateľov a orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov platí „*Ten, komu bolo pridelené identifikačné číslo organizácie a chce podnikať alebo vykonávať činnosť podľa § 2 ods. 2 písm. c), je povinný uvádzať pridelené identifikačné číslo organizácie v úradnom styku s orgánom verejnej moci, ktorý je oprávnený vydať doklad o oprávnení na vykonávanie tejto činnosti; to platí, aj keď skôr vydané oprávnenie na vykonávanie tejto činnosti zaniklo.*“. Údaj o IČO fyzickej osoby – podnikateľa môže byť ako jedinečný identifikátor nápomocný pre úradnú činnosť a je dostupný automatizovane pre orgány verejnej moci z registra právnických osôb, podnikateľov a orgánov verejnej moci, t. j. informačného systému verejnej správy na účely zákona 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.

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**

**K Čl. I**

**K bodu 1**

Vzhľadom na skutočnosť, že niektoré ustanovenia 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.“) sa musia vzťahovať aj na iné ako civilné lety, precizuje sa právna úprava kategorizácie týchto letov zohľadňujúc poznatky z aplikačnej praxe.

**K bodom 2 a 7**

Legislatívno-technická úprava týkajúca sa precizovania textu zohľadňujúc platné právne predpisy upravujúce dané oblasti.

**K bodom 3 až 5**

Legislatívno-technická úprava týkajúca sa precizovania textu vo vzťahu k pôsobnosti stálej medzirezortnej komisie.

Zohľadňujúc veľký nárast v oblasti „bezpilotného letectva“ bude stála medzirezortná komisia oprávnená určovať tzv. vzdušný priestor U-space vrátane jeho obmedzení, či podmienky jeho používania, určovať služby U-space, ktoré sa majú poskytovať vo vzdušnom priestore U-space a v neposlednom rade bude oprávnená aj na určovanie podmienok vykonávania letov bezpilotnými lietadlami alebo bezpilotnými leteckými systémami v riadenom vzdušnom priestore, ak príslušné právne záväzné akty Európskej únie neustanovujú inak.

**K bodom 6 a 37**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s návrhom na úpravu § 48a zákona č. 143/1998 Z. z.

**K bodu 8**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s návrhom na úpravu § 4 zákona č. 143/1998 Z. z.

**K bodu 9**

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, 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).

Pri vyhlasovaní zákazov v oblasti obchodnej leteckej dopravy je potrebné zohľadniť aj príslušné právne záväzné akty Európskej únie, ako napr. čl. 21 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, podľa ktorého „*Členský štát môže zamietnuť, obmedziť alebo uložiť podmienky výkonu prepravných práv v prípade potreby riešenia okamžitých krátkodobých problémov vyplývajúcich z nepredvídateľných a neodvratných okolností. Toto opatrenie rešpektuje zásady proporcionality a transparentnosti a je založené na objektívnych a nediskriminačných kritériách. O opatreniach bezodkladne a s primeraným odôvodnením informuje Komisiu a ostatné členské štáty. Ak problémy vyžadujúce si také opatrenia trvajú viac ako 14 dní, členský štát informuje Komisiu a ostatné členské štáty a môže so súhlasom Komisie predĺžiť opatrenia na ďalšie obdobie najviac 14 dní.*“.

**K bodu 10**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s návrhom nového znenia § 6 a novej deviatej časti zákona č. 143/1998 Z. z.

**K bodu 11**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s návrhom nového § 45e ods. 1 zákona č. 143/1998 Z. z.

**K bodu 12**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s vypustením odsekov 1 a 2.

**K bodu 13**

Vzhľadom na požiadavky vykonávať určité lety 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, sa upravuje podmienky vykonania takýchto letov.

**K bodu 14**

Navrhovaný § 7a predstavuje vykonanie čl. 15v 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 a ustanovuje Dopravný úrad ako príslušný orgán na určovanie zemepisných oblastí UAS. Pojem UAS je zavedený a používaný vykonávacím nariadením (EÚ) 2019/947 v platnom znení a delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2019/945 z 12. marca 2019 o bezpilotných leteckých systémoch a o prevádzkovateľoch bezpilotných leteckých systémov z tretích krajín (Ú. v. EÚ, L 152, 11.6.2019) v platnom znení a predstavuje skratku zloženú zo začiatočných písmen slov „unmanned aircraft system“, teda bezpilotný letecký systém.

S cieľom zabezpečiť sprístupnenie informácií o určených zemepisných oblastiach UAS bude Dopravný úrad spravovať a prevádzkovať na to zriadený informačný systém. Samostatne sa upravuje osobitný postup zriadenia zemepisnej oblasti UAS v prípade bezodkladnej žiadosti určených orgánov štátnej správy na plnenie úloh Policajného zboru, Hasičského a záchranného zboru, Horskej záchrannej služby, Slovenskej informačnej služby, ministerstva obrany, Vojenskej polície, Vojenského spravodajstva, ozbrojených síl Slovenskej republiky a Slovenskej inšpekcia životného prostredia podľa osobitných predpisov.

**K bodu 15**

Upravujú sa požiadavky na jednotného poskytovateľa spoločných informačných služieb zohľadňujúc vykonávacie nariadenie (EÚ) 2021/664 v platnom znení.

Ustanovuje sa pôsobnosť ministerstva spravovať a prevádzkovať informačný systém na poskytovanie spoločnej informačnej služby alebo služby U-space.

**K bodu 16**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca so zmenou názvu ministerstva.

**K bodu 17**

Vzhľadom na skutočnosť, že bezpečnosť civilného letectva je na prvom mieste, je potrebné mať nastavený systém bezpečnosti civilného letectva vrátane vyhodnocovania údajov o ohlásených udalostiach a prijímania príslušných opatrení na zachovanie čo najvyššej úrovne bezpečnosti zohľadňujúc najmä nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 24.4.2014) v platnom znení.

Keďže samotné hlásenia o udalostiach 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 pre bezpečnosť civilného letectva.

**K bodu 18**

Legislatívno-technická úprava poznámky pod čiarou v súvislosti s úpravou viazaných živností „činnosť pilota v oblasti civilného letectva, činnosť pilota na diaľku v oblasti civilného letectva, činnosť inštruktora v oblasti civilného letectva a činnosť v oblasti civilného letectva“ v zákone č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov.

**K bodom 19 a 22**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s návrhom nového § 45d zákona č. 143/1998 Z. z.

**K bodu 20**

Zavedenie definície pojmu „činnosť pilota v oblasti civilného letectva“ vo vzťahu k umožneniu vykonávania podnikania podľa zákona č. 455/1991 Zb.

**K bodu 21**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca so zavedením legislatívnej skratky v návrhu nového § 6 ods. 4 zákona č. 143/1998 Z. z.

**K bodu 23**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s návrhom nového § 45b zákona č. 143/1998 Z. z.

**K bodom 24 až 26**

Uvedenou zmenou sa 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, 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. o správnom konaní v znení neskorších predpisov 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 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. Drobný priestupok na úseku verejného poriadku s pokutou niekoľko eur môže aj pre pilota na diaľku znamenať, že môže byť vyhodnotený ako nespoľahlivá osoba v oblasti civilného letectva a z tohto dôvodu môže mať obmedzené vykonávanie niektorých činností.

**K bodom 27 a 28**

Oblasť bezpečnostnej ochrany je taktiež veľmi dôležitou oblasťou civilného letectva, ktorej je potrebné venovať náležitú pozornosť vzhľadom na prísne požiadavky na jej zabezpečenie. S cieľom prispieť k efektívnemu výkonu bezpečnostnej ochrany bude môcť prevádzkovateľ verejného letiska, z ktorého sa vykonáva obchodná letecká doprava, ktorý je držiteľom povolenia na prevádzkovanie letiska a poskytuje letiskové služby leteckým dopravcom, t. j. letisková spoločnosť podľa zákona 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. v znení neskorších predpisov, na výkon bezpečnostnej ochrany používať aj bezpilotné lietadlá so záznamovým zariadením. Zohľadňujúc požiadavky na ochranu osobných údajov bude možné používať bezpilotné lietadlo so záznamovým zariadením, kamerou, na prenos obrazu na účely zaistenia bezpečnostnej ochrany vo vyhradenom bezpečnostnom priestore letiska bez možnosti archivácie, pričom je potrebné, aby boli evidované informácie o dôvode, dátume, dĺžke trvania letu a trase letu bezpilotného lietadla a o pilotovi na diaľku v rozsahu meno a priezvisko po dobu 1 roka. Cieľom tejto evidencie je aj ochrana prevádzkovateľa letiska o oprávnenosti použitia bezpilotného lietadla so záznamovým zariadením počas konkrétneho dňa napríklad v prípade nejakého podania vo vzťahu k ochrane osobných údajov.

**K bodu 29**

Legislatívno-technická úprava v súvislosti s ďalším používaním legislatívnej skratky „členský štát“ vo vzťahu k bezpilotným lietadlám a bezpilotným leteckým systémom zohľadňujúc právne záväzné akty Európskej únie.

**K bodu 30**

Legislatívno-technická úprava v súvislosti s uvedením správneho názvu príslušného ministerstva.

**K bodu 31**

Legislatívno-technická úprava v súvislosti s rozlišovaním toho, aké lietadlo, t. j. lietadlo, na ktoré sa vzťahujú právne záväzné akty Európskej únie alebo lietadlo, na ktoré sa nevzťahujú právne záväzné akty Európskej únie (t. j. ide o národné prostredie) alebo bezpilotné lietadlo, môže prevádzkovateľ tohto lietadla použiť na výkon uvedených činností.

Letecké práce podľa § 44 zákona č. 143/1998 Z. z. sú činnosti vykonávané lietadlami, na ktoré sa nevzťahujú právne záväzné akty Európskej únie.

Špeciálna prevádzka (analógia s leteckými prácami) 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 sú činnosti vykonávané lietadlami, na ktoré sa vzťahujú právne záväzné akty Európskej únie.

Vykonávanie činností bezpilotnými lietadlami alebo bezpilotnými leteckými systémami upravuje vykonávacie nariadenie 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.

**K bodu 32**

Zriadením registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov podľa § 45a sa zabezpečí vykonanie čl. 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení. Register prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov musí zodpovedať požiadavkám na ochranu informácií a údajov, ktoré register prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov obsahuje v súlade s pravidlami na ochranu osobných údajov. Vzhľadom na „citlivosť“ údajov a informácií obsiahnutých v tomto registri je potrebné presne vymedziť okruh osôb s oprávnením na prístup k takýmto informáciám. Na základe odôvodnenej žiadosti bude zabezpečený automatizovaný prístup do registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov pre orgány štátnej správy taxatívne uvedené v tomto ustanovení v súlade s pravidlami na ochranu osobných údajov na účely plnenia ich úloh, najmä v prípade objasňovania správnych deliktov alebo priestupkov v oblasti bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov. Zároveň sa upravujú povinnosti prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov.

Zriadením registra bezpilotných lietadiel, ktorých projektový návrh podlieha certifikácií podľa § 45b sa zabezpečí vykonanie čl. 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení. Register bezpilotných lietadiel, ktorých projektový návrh podlieha certifikácií musí taktiež zodpovedať požiadavkám na ochranu informácií a údajov, ktoré takýto register obsahuje v súlade s pravidlami na ochranu osobných údajov. Vzhľadom na „citlivosť“ údajov a informácií obsiahnutých v tomto registri je potrebné presne vymedziť okruh osôb s oprávnením na prístup k takýmto informáciám. Na základe odôvodnenej žiadosti bude zabezpečený automatizovaný prístup do registra bezpilotných lietadiel, ktorých projektový návrh podlieha certifikácií pre orgány štátnej správy taxatívne uvedené v tomto ustanovení v súlade s pravidlami na ochranu osobných údajov na účely plnenia ich úloh, najmä v prípade objasňovania správnych deliktov alebo priestupkov v oblasti bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov. Zároveň sa upravujú sa povinnosti vlastníkov bezpilotných lietadiel, ktorých návrh podlieha certifikácií.

Vzhľadom na výrazný nárast v oblasti „bezpilotného letectva“ je potrebné v záujme ochrany práv osôb, ktoré môžu byť dotknuté (poškodené) prevádzkou bezpilotných leteckých systémov zaviesť povinnosť prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov, ktoré sú prevádzkované v príslušných kategóriách prevádzky, uzavrieť zmluvu o poistení za škodu spôsobenú prevádzkou bezpilotného leteckého systému.

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 praktického výcviku. Ustanovenia § 45d zavádzajú povinnosť fyzickej osoby, ktorá má riadiť bezpilotné lietadlo alebo bezpilotný letecký systém, byť držiteľom príslušného preukazu odbornej spôsobilosti pilota na diaľku pre danú kategóriu prevádzky. Register pilotov na diaľku je nevyhnutnou požiadavkou na zabezpečenie vykonávania online teoretických preskúšaní a vedenie evidencie pilotov na diaľku. Register pilotov na diaľku musí taktiež zodpovedať požiadavkám na ochranu informácií a údajov, ktoré takýto register obsahuje v súlade s pravidlami na ochranu osobných údajov. Vzhľadom na „citlivosť“ údajov a informácií obsiahnutých v tomto registri je potrebné presne vymedziť okruh osôb s oprávnením na prístup k takýmto informáciám. Na základe odôvodnenej žiadosti bude zabezpečený automatizovaný prístup do registra pilotov na diaľku pre orgány štátnej správy taxatívne uvedené v tomto ustanovení v súlade s pravidlami na ochranu osobných údajov na účely plnenia ich úloh, najmä v prípade objasňovania správnych deliktov alebo priestupkov v oblasti bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov. Zároveň sa upravujú sa povinnosti pilotov na diaľku, ako aj pôsobnosť poskytovať výcvikový kurz, opakovací výcvik a vykonávať skúšku teoretických vedomostí a praktických zručností pilota na diaľku.

Ustanoveniami § 45e sa zabezpečí vykonanie čl. 16 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení a upravia sa základné požiadavky na klub alebo združenie leteckých modelárov, ktoré môžu požiadať o prevádzkové povolenie.

**K bodom 33 až 36, 38, 40 až 45**

Legislatívno-technická úprava pôsobností príslušných orgánov súvisiaca s úpravami uvedenými v návrhu zákona.

**K bodom 39 a 48**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca so zmenou právne záväzných aktov Európskej únie v oblasti civilného letectva.

**K bodu 46**

Úprava kompetencií Ministerstva obrany Slovenskej republiky vo vzťahu k riadeniu príslušných letov a v oblasti poskytovania leteckých navigačných služieb.

**K bodom 47, 49 až 61**

Upravenie sankcií vo vzťahu k novým úpravám uvedeným v návrhu zákonu.

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. Navrhovaná právna úprava taktiež zavádza za vybrané priestupky aj sankciu zákazu činnosti.

**K bodu 62**

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. Z tohto dôvodu, ako aj z dôvodu, že Dopravný úrad nedisponuje takými personálnymi kapacitami, ktoré by dokázali pokryť na dennej báze celé územie Slovenskej republiky sa navrhuje, 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 bodu 63**

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

**K bodu 64**

Zohľadňujúc ustanovenia zákona č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o e-Governmente) v znení neskorších predpisov (najmä jeho šiestej časti – Referenčné registre) a nadväzujúcu právnu úpravu zákona 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 sa upravuje povinnosť žiadateľov predkladať údaje len vtedy, ak údaje v nich obsiahnuté nemôžu orgány štátnej správy v civilnom letectve získať z informačných systémov verejnej správy.

**K bodu 65**

Ustanovenie § 56a oprávňuje ministerstvo, 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 alebo Dopravný úrad nemôžu splnenie svojich úloh zabezpečiť vlastnými silami a prostriedkami môžu požiadať o súčinnosť Policajný zbor alebo obecnú políciu.

**K bodu 66**

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

**K bodu 67**

Dopĺňa sa zoznam preberaných právne záväzných aktov Európskej únie.

**K Čl. II**

**K bodu 1**

Úprava terminológie v súvislosti vzhľadom na skutočnosť, že v zákona č. 143/1998 Z. z. sa už nepoužíva pojem „letecká škola“. V § 45a sa dopĺňa právna úprava prevádzkovania bezpilotného leteckého systému alebo ľahkého bezpilotného systému v osobitnej kategórii prevádzky na základe prevádzkového povolenia. Tieto činnosti môžu byť vykonávané aj ako podnikanie podľa osobitného predpisu, ktorým je zákon č. 143/1998 Z. z. a nie na základe živnosti. Ustanovenie § 3 ods. 2 písm. u) zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov taxatívne uvádza činnosti v letectve, ktoré sa nepovažujú za výkon živnostenského podnikania. Výpočet leteckých činností vylúčených z pôsobnosti zákona č. 455/1991 Zb. sa rozširuje aj o tie činnosti v letectve, na ktorých výkon sa podľa predloženého návrhu bude vyžadovať osobitné povolenie (podľa zákona č. 143/1998 Z. z.).

**K bodu 2**

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

**K bodu 3**

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.

**K Čl. III**

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 č. 143/1998 Z. z., ktorý upravuje osobitné ustanovenia o správnych deliktoch a priestupkoch.

**K Čl. IV**

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 lietadlami v policajných službách, lietadlami vo vojenských službách a lietadlami v colných službách a na lietadlá, ktoré vykonávajú lety v štátnom záujme.

**K Čl. V**

Návrh nového znenia správnych poplatkov časti IV. Doprava, položky 90, 91e a 92a reflektujú pôsobnosť a kompetencie ministerstva a Dopravného úradu, ako orgánov štátnej správy na úseku civilného letectva, vyplývajúce návrhu zákona a platných právne záväzných aktov Európskej únie.

V prípade prevádzkového povolenia na prevádzku bezpilotného leteckého systému alebo bezpilotného lietadla v osobitnej kategórií prevádzky výška správneho poplatku za jeho vydanie zohľadňuje skutočnosť, že Dopravný úrad bude vyhodnocovať posúdenie rizika a spoľahlivosť opatrení na zmiernenie rizika, ktoré prevádzkovateľ bezpilotného leteckého systému navrhol v záujme bezpečnej prevádzky bezpilotného leteckého systému vo všetkých fázach letu. Dopravný úrad bude vydávať tzv. „všeobecné“ povolenia pre osobitnú kategóriu. To znamená že tieto povolenia nebudú vydávané len na jednu oblasť, ale na jeden typ oblastí v súlade s analýzou rizík.

Prevádzkové povolenie na prevádzku bezpilotného leteckého systému alebo bezpilotného lietadla v osobitnej kategórií prevádzky

**K Čl. VI**

**K bodu 1**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky plní funkciu námorného úradu, v ktorej rámci vydáva osvedčenie potvrdzujúce zhodu so špecifickými požiadavkami na stabilitu osobných lodí ro-ro v súlade s Medzinárodným dohovorom o bezpečnosti ľudského života na mori (SOLAS 1974) v platnom znení a smernicou Európskeho parlamentu a Rady (ES) 2003/25/ES zo 14. apríla 2003 o špecifických požiadavkách na stabilitu osobných lodí ro-ro v platnom znení, ktoré ustanovujú jednotnú úroveň špecifických požiadaviek na stabilitu osobných lodí ro-ro, ktoré zlepšujú schopnosť tohto typu plavidla udržať sa na hladine v prípade poškodenia následkom zrážky a zabezpečujú vysokú úroveň bezpečnosti cestujúcich a posádky. Požiadavky na stabilitu ustanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/946/EÚ z 10. mája 2023, ktorou sa mení smernica 2003/25/ES, pokiaľ ide o začlenenie požiadaviek na zlepšenú stabilitu a zosúladenie uvedenej smernice s požiadavkami na stabilitu vymedzenými Medzinárodnou námornou organizáciou pre osobné lode ro-ro s osvedčením na prepravu najviac 1 350 osôb na palube by sa v prípade určitých konštrukcií lodí ťažko zavádzali. Vlastníci a prevádzkovatelia takýchto lodí na zabezpečovanie pravidelnej dopravy v Európskej únii, by preto mali mať možnosť uplatňovať požiadavky na stabilitu platné pred 5. decembrom 2024; využitie takejto možnosti ale musí správa vlajkového štátu (Ministerstvo dopravy SR) oznámiť Európskej komisii spolu s údajmi týkajúcimi sa dotknutých lodí.

**K bodu 2**

Spresňuje a zosúlaďuje sa ustanovenie s nariadením vlády Slovenskej republiky č. 262/2016 Z. z. o vybavení námorných lodí v znení neskorších predpisov a zákonom č. 56/2018 Z. z. o posudzovaní zhody výrobku, sprístupňovaní určeného výrobku na trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorými bol transponovaný článok 25 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/90/EÚ o vybavení námorných lodí a o zrušení smernice Rady 96/98/ES v platnom znení. Ministerstvo dopravy SR je orgán dohľadu nad vybavením námorných lodí, ktoré sú určenými výrobkami a majú spĺňať požiadavky podľa nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 262/2016 Z. z. Vykonáva dohľad nad vybavením námorných lodí umiestnených na námornej lodi, ktorá je zapísaná v námornom registri Slovenskej republiky a je v prevádzke, ale aj dohľad nad vybavením námornej lode na trhu, ktoré ešte nebolo umiestnené na námornej lodi a má spĺňať požiadavky podľa nariadenie vlády č. 262/2016 Z. z. a kontrolu príslušných hospodárskych subjektov, ktorými sú výrobcovia, splnomocnení zástupcovia, dovozcovia a distribútori vybavenia námorných lodí a spôsobu uvedenia na trh vybavenia námorných lodí.

**K bodu 3**

Dopĺňa sa transpozičná príloha o smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/946 z 10. mája 2023, ktorou sa mení smernica 2003/25/ES, pokiaľ ide o začlenenie požiadaviek na zlepšenú stabilitu a zosúladenie uvedenej smernice s požiadavkami na stabilitu vymedzenými Medzinárodnou námornou organizáciou.

**K Čl. VII**

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 Čl. VIII**

Legislatívno-technická úprava súvisiaca so zavedením definície pojmu „let v štátnom záujme“ v § 1 ods. 3 zákona č. 143/1998 Z. z.

**K Čl. IX**

S cieľom vytvoriť podmienky na efektívnu ochranu stavieb pre bezpečnosť štátu v správe Národného bezpečnostného úradu pred činnosťou bezpilotného lietadla, ktorá predstavuje bezpečnostné riziko, sa ustanovuje zákaz činnosti bezpilotného lietadla v objektoch v správe Národného bezpečnostného úradu a priestore nad nimi. Uvedený zákaz sa nebude vzťahovať na činnosti vykonávané so súhlasom riaditeľa Národného bezpečnostného úradu a na činnosti uskutočňované lietadlami v policajných službách, lietadlami vo vojenských službách a lietadlami v colných službách a na lietadlá, ktoré vykonávajú lety v štátnom záujme.

**K Čl. X**

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 realizácie stavby, uvádzania do prevádzky, 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. Z ekonomických a prevádzkových dôvodov nie je možné lety vo vzdušnom priestore zriadenom na ochranu jadrových zariadení úplne eliminovať. Vždy existujú dôvody, ktoré vyvolávajú potrebu výkonu leteckej činnosti nielen 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.), ale aj priamo držiteľom povolenia podľa § 5 ods. 3 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.“). Z uvedených dôvodov je potrebné zohľadniť tieto skutočnosti a upraviť postup a právomoci viacerých subjektov pri výnimočnom povoľovaní takýchto letov. Držiteľ povolenia je plne zodpovedný za jadrovú bezpečnosť, a to podľa § 23 ods. 1 zákona 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 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 vo vzdušnom priestore na ochranu jadrového zariadenia. Takisto je treba rozlíšiť, či ide o vydávanie stanoviska k letu, ktorý je realizovaný externým subjektom, alebo držiteľom povolenia podľa § 5 ods. 3 atómového zákona s cieľom vykonávať fyzickú ochranu jadrového zariadenia, pokiaľ ide o lety vo vzdušnom priestore zriadenom na ochranu jadrového zariadenia. Doterajšia právna úprava nie je v tomto smere úplne jednoznačná a explicitná a nová právna úprava sa snaží tento nedostatok odstrániť.

**K bodu 1**

Upravujú sa povinnosti pre Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky v súvislosti s vykonávaním letu vo vzdušnom priestore zriadenom na ochranu jadrového zariadenia. Let v takomto priestore nebude možné vykonať bez predchádzajúceho kladného stanoviska Úradu jadrového dozoru Slovenskej republiky. Takisto sa stanovuje povinnosť, aby Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky zverejnil vzor žiadosti na svojom webovom sídle, s cieľom uľahčiť podávanie žiadosti o stanovisko k vykonaniu letu.

**K bodu 2 [§ 10 písm. s)]**

Vyprecizováva sa už existujúce ustanovenie vo vzťahu k držiteľovi povolenia podľa § 5 ods. 3 písm. a) až d) zákona č. 541/2004 Z. z. a jeho povinnostiam pri vykonávaní leteckej činnosti, na základe zmenenej terminológie v navrhovanej novele leteckého zákona.

**K bodom 3 a 4 (§ 8 ods. 3 a § 8 od. 10)**

Tieto dva novelizačné body reflektujú na nesprávne poznámky pod čiarou uvedené v týchto dvoch ustanoveniach v § 8 ods. 3 a § 8 ods. 10. K nesprávnemu zneniu poznámok pod čiarou došlo v minulosti nedopatrením, keď prebiehali súčasne dva legislatívne procesy nezávisle na sebe.

**K bodu 5 (§ 10a)**

Vkladá sa nové ustanovenie do zákona č. 541/2004 Z. z., ktoré podrobne opisuje leteckú činnosť vo vzdušnom priestore zriadenom na ochranu jadrového zariadenia. Tento pojem je novým pojmom vyplývajúcim z úpravy zákona č. 143/1998 Z. z. Pojednáva sa v ňom o povinnostiach držiteľa povolenia podľa § 5 ods. 3 písm. a) až d) zákona č. 541/2004 Z. z. Vymedzujú sa povinnosti medzi držiteľa povolenia a Úrad jadrového dozoru Slovenskej republiky. Zodpovednosť za zabezpečovanie fyzickej ochrany jadrového zariadenia nesie držiteľ povolenia, avšak výkon niektorých činností musí byť schválený Úradom jadrového dozoru Slovenskej republiky. Ustanovenie pojednáva o postupe a lehotách, ktoré musia byť dodržané pred uskutočnením leteckej činnosti vo vzdušnom priestore zriadenom na ochranu jadrového zariadenia. Ustanovenie ďalej rozlišuje, či ide o vykonanie leteckej činnosti subjektom zvonku, alebo samotným držiteľom povolenia podľa § 5 ods. 3 písm. a) až d) zákona č. 541/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov.

**K bodu 6 (§ 26)**

Vkladajú sa nové odseky do ustanovenia o fyzickej ochrane, ktoré budú mať za cieľ realizáciu výkonu leteckej činnosti vo vzdušnom priestore zriadenom na ochranu jadrového zariadenia. Ide o ustanovenia týkajúce sa používania bezpilotných leteckých systémov alebo bezpilotných lietadiel držiteľom povolenia. Ustanovenie poukazuje na používanie bezpilotných lietadiel spôsobom, ktorým sa zabezpečuje prenos obrazu. Na účely fyzickej ochrany stráca použitie bezpilotného lietadla význam, ak uchovanie prenosu obrazu nie je možné. S týmto súvisí aj problematika ochrany osobných údajov, ktorá sa týmto ustanovením upravuje.

Fyzická ochrana (FO) má nasledovné (rozšírené) funkcie: 1. Odstrašenie (Deterrance), 2. Detekcia (Detection), 3. Zdržanie (Delay), 4. Zásah (Response), 5. Miernenie následkov, opätovné získanie (Mitigation, Recovery).

Bezpilotné lietadlá môžu byť výrazne nápomocné hlavne pre druhú a štvrtú funkciu fyzickej ochrany, ale nielen.

Detekcia má všeobecne tri hlavné funkcie: 1. Iniciácia senzorov – poplach, 2. Vyhodnotenie signálov od senzorov – poplachu, 3. Komunikácia so zásahovým tímom.

Po príchode signálu zo senzorov na riadiace centrum operátor vyhodnocuje s použitím kamier inštalovaných v blízkosti zdroja poplachu, či ide o skutočný poplach, skutočné narušenie fyzickej ochrany, alebo ide o falošný poplach, resp. o poruchu senzora či systému. Pri vyhodnocovaní môže, ak je to potrebné, použiť záznam z kamier, aby zistil, čo predchádzalo iniciácii senzora. Po vyhodnotení potom komunikuje výsledok buď ako falošný poplach, alebo ako skutočné narušenie fyzickej ochrany zásahovému tímu.

Zásahové jednotky potom postupujú podľa toho, ako vyhodnotia narušenie, v tomto bode budú potrebovať záznam z kamier (aj z bezpilotného lietadla), aby mohli najlepšie postupovať proti narušiteľovi. Zo záznamu môžu zistiť počet narušiteľov, ich výzbroj, výstroj, smer ich pohybu, a tak zvoliť správnu taktiku, rozmiestnenie zásahovej jednotky, a tým zvýšiť pravdepodobnosť úspešného zásahu.

V prípade skutočného útoku na jadrové zariadenie sú ohrozené zdravie a životy (nielen) zásahového tímu, a preto treba využiť každú dostupnú informáciu, ktorá môže zvýšiť efektívnosť zásahu a ochrániť zdravie a životy zásahovej jednotky, nielen záznam z kamier je takouto informáciou.

Záznam z kamier na bezpilotných lietadlách môže byť použitý na analýzu postupov pri cvičeniach fyzickej ochrany a tiež pre iné účely kontroly budov a zariadení.

Existujúce kamery fyzickej ochrany zaznamenávajú obraz a keďže bezpilotné lietadlá budú začlenené do systému fyzickej ochrany, nemali by mať obmedzenie zaznamenávať snímané oblasti. Záznamy sa uchovávajú v priestoroch riadiaceho centra AKOBOJE. Riadiace centrum AKOBOJE je osobitné pracovisko, ktoré je určené na manipuláciu a na ochranu s utajovaných skutočností podľa § 9 zákona č. 215/2004 Z. z. o ochrane utajovaných skutočností a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

**K bodu 7 (§ 34 ods. 7)**

V súvislosti s porušením povinností sa stanovuje výška sankcie v sankčnom aparáte pre držiteľa povolenia.

**K bodu 8 (§ 35 ods. 1)**

Rozširuje sa výluka z aplikácie zákona č. 71/1967 o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov aj na vydávanie stanoviska Úradom jadrového dozoru Slovenskej republiky k výkonu leteckej činnosti.

**K Čl. XI**

V súvislosti s novou legislatívnou úpravou v oblasti bezpilotných leteckých systémov je potrebné zabezpečiť aj súlad pri využívaní bezpilotných leteckých systémov v oblasti rastlinolekárstva.

Prístup Ministerstva pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR a Ústredného kontrolného a skúšobného ústavu poľnohospodárskeho v Bratislave k údajom o registrovaných prevádzkovateľoch bezpilotných leteckých systémov a o pilotoch na diaľku je potrebné s ohľadom na zabezpečenie efektívnych kontrol dodržiavania ustanovených povinností s cieľom ochrany zdravia ľudí a životného prostredia. Upravujú sa oprávnenia fytoinšpektora, ustanovené v § 10 zákona č.405/2011 Z. z. pri výkone rastlinolekárskej kontroly podľa § 9 zákona uvedeného zákona. Upravujú sa povinnosti fytoinšpektora pri výkone rastlinolekárskej kontroly a monitorovania pri používaní bezpilotných lietadiel so záznamovým zariadením. Zohľadňujúc požiadavky na ochranu osobných údajov bude možné používať bezpilotné lietadlo so záznamovým zariadením, kamerou, na prenos obrazu na účely monitorovania bez možnosti archivácie, pričom je potrebné, aby boli evidované informácie o dôvode, dátume, dĺžke trvania letu a trase letu bezpilotného lietadla a o pilotovi na diaľku v rozsahu meno a priezvisko po dobu 1 roka. Upravujú sa ustanovenia pri použití prípravkov na ochranu rastlín na účely výskumu a vývoja s ohľadom na možnosť využitia bezpilotných leteckých systémov ako inovatívnej aplikačnej techniky súčasne so zabezpečením bezpečnosti ošetrených plodín pre zdravie ľudí (konzumentov).

**K Čl. XII**

S cieľom vytvoriť podmienky na efektívnu ochranu budov a miest vo vzťahu k zasadnutiam a pojednávaniam Ústavného súdu Slovenskej republiky a Kancelárie Ústavného súdu Slovenskej republiky pred činnosťou bezpilotného lietadla, ktorá predstavuje bezpečnostné riziko, sa ustanovuje zákaz činnosti bezpilotného lietadla v priestore nad budovami Ústavného súdu Slovenskej republiky, nad budovami Kancelárie Ústavného súdu Slovenskej republiky a nad miestami, kde Ústavného súdu Slovenskej republiky pravidelne pojednáva alebo zasadá. Uvedený zákaz sa nebude vzťahovať na činnosti vykonávané so súhlasom vedúceho Kancelárie Ústavného súdu Slovenskej republiky a na činnosti uskutočňované lietadlami v policajných službách, lietadlami vo vojenských službách a lietadlami v colných službách a na lietadlá, ktoré vykonávajú lety v štátnom záujme. Vzhľadom oprávnenie Policajného zboru pri zaisťovaní bezpečnosti určených osôb môže Kancelária Ústavného súdu Slovenskej republiky ňou obstarané technické zariadenia alebo systémy na detekciu bezpilotného leteckého systému a na prerušenie činnosti bezpilotného lietadla poskytnúť do užívania Policajnému zboru.

**K Čl. XIII**

Ustanovuje sa účinnosť návrhu zákona.