

Dôvodová správa

Všeobecná časť

Návrh zákona o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (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 (tzv. prostredie „Európskej únie“), leteckými predpismi (tzv. prostredie „ICAO“) a tých oblastí, ktoré právne záväzné akty Európskej únie alebo letecké predpisy neupravujú (tzv. „národné“ prostredie).

Návrhom zákona sa zabezpečí, že príslušné oblasti civilného letectva budú mať svoju právnu úpravu, či už na národnej úrovni alebo na úrovni Európskej únie. Zároveň sa v navrhovanej právnej úprave zohľadňuje meniacia sa legislatíva v oblasti civilného letectva na úrovni Európskej únie, čím sa zabezpečí vykonanie nielen príslušných právne záväzných aktov Európskej únie, ale aj odstránenie niektorých súčasných prekážok v oblasti civilného letectva.

Návrh zákona v oblasti civilného letectva upravuje najmä oblasť využívania vzdušného priestoru, poskytovania leteckých navigačných služieb, licencovania leteckého personálu, výrobkov leteckej techniky a súčastí výrobkov leteckej techniky, leteckej prevádzky, obchodnej leteckej dopravy, bezpečnostnej ochrany civilného letectva, letísk, heliportov, vertiportov, heliportov HEMS, osobitných letísk, ohlasovania udalostí v civilnom letectve 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 záujme Slovenskej republiky a súvisiacich oblastiach a činnosti. 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, ako aj pôsobnosť Národného bezpečnostného úradu v oblasti kybernetickej bezpečnosti vo vzťahu k civilnému letectvu.

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

„Najvyššiu úroveň“ predstavujú štandardy a odporúčania a postupy medzinárodných organizácií v oblasti civilného letectva, najmä Medzinárodnej organizácie 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. V rámci Slovenskej republiky je táto implementácia zabezpečovaná prostredníctvom leteckých predpisov.

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 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 členskými štátmi Európskej únie (využitím tzv. „opt-out“ mechanizmu).

Zohľadňujú rozsah štandardov a odporúčaní a postupov Medzinárodnej organizácie civilného letectva a vzhľadom na skutočnosť, že právne záväzné akty Európskej únie v civilnom letectve komplexne neupravujú všetky oblasti civilného letectva a taktiež vo väčšine prípadov neupravujú „procesnú“ stránku, ako napríklad procesný postup vydania dokladu, je Slovenská republika povinná, zohľadňujúc princípy transparentnosti a nediskriminácie, a predovšetkým hlavné „motto“ v oblasti civilného letectva „Safety first“, t. j. bezpečnosť je na prvom mieste, zabezpečiť legislatívnu úpravu týchto „nepokrytých oblastí“, ako aj oblastí, v prípade ktorých uplatnila mechanizmus „opt-out“. Táto národná legislatívna úprava predstavuje „najnižšiu úroveň“ legislatívnej a právnej úpravy „technickej“ stránky civilného letectva.

Podľa čl. 33 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve „Osvedčenia o spôsobilosti k letu, osvedčenia spôsobilosti a preukazy vydané alebo uznané za platné zmluvným štátom, v ktorom je lietadlo zapísané do registra musia byť ostatnými zmluvnými štátmi uznané za platné za predpokladu, že podmienky, za ktorých tieto osvedčenia alebo preukazy boli vydané alebo uznané za platné, sú rovnaké ako minimálne podmienky, ktoré môžu byť priebežne zavedené na základe tohto Dohovoru, alebo sú prisnejšie.“. Podľa čl. 40 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve „Žiadne lietadlo ani člen personálu, ktoré majú osvedčenia alebo letecké preukazy s poznámkami sa nesmú zúčastňovať medzinárodného lietania, iba ak so súhlasom štátu alebo štátov, na ktorých územie vstupujú. Zápis do registra alebo použitie takéhoto lietadla alebo súčasti lietadla s osvedčením v inom štáte, než v ktorom bolo osvedčenie pôvodne vydané, záleží na vôli štátu, na území ktorého sa lietadlo alebo jeho súčasť importujú.“. V nadväznosti na uvedené články 33 a 40 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, a zohľadňujúc „úroveň“ legislatívnej a právnej úpravy „technickej“ stránky civilného letectva, doklady vydané na základe národnej právnej úpravy, zohľadňujúc čl. 3 Ústavy Slovenskej republiky, majú platnosť na území Slovenskej republiky. V prípade vykonávanie letov lietadlami zapísanými v registri civilných lietadiel Slovenskej republiky alebo v evidencii lietajúcich športových zariadení vo vzdušnom priestore cudzieho štátu s dokladmi vydanými podľa „národnej“ právnej úpravy, alebo vykonávania činnosti člena leteckého personálu s odkladom vydaným podľa „národnej“ právnej úpravy na území cudzieho štátu je možné len na základe súhlasu alebo povolenia cudzieho štátu, alebo na základe „automatického uznania“ takéhoto dokladu na základe právnej úpravy cudzieho štátu. Obdobnú situáciu vo vzťahu k vzdušnému priestoru Slovenskej republiky alebo územiu Slovenskej republiky upravuje aj tento návrh zákona.

Návrhom zákona by sa so zohľadnením aplikačnej praxe z uplatňovania zákona č. 143/1998 Z. z., ako aj na základe požiadaviek osôb činných v civilnom letectve vznesených nielen v rámci verejných konzultácií konaných k tomuto návrhu zákona, malo dosiahnuť

- zjednodušenie niektorých procesov a zníženie administratívnej záťaže (napríklad tým, že na výkon niektorých činností nebude potrebné povolenie, schválenie, ale bude stačiť podať vyhlásenie o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov alebo len oznámenie Dopravnému úradu),

- „zmiernenie“ niektorých podmienok, po splnení ktorých je možné vydať príslušný doklad na výkon činnosti v civilnom letectve (napríklad ak odbornú spôsobilosť nebude vedieť štatutárny orgán splniť, ustanoví zodpovedného zástupcu, ktorý bude spĺňať podmienku odbornej spôsobilosti alebo zodpovedného riadiaceho pracovníka alebo riadiaceho pracovníka zodpovedného za bezpečnostné záležitosti),
- podpora vývozu výrobkov leteckej techniky alebo súčastí výrobkov leteckej techniky do cudzích krajín (napríklad zosúladením právnej úpravy „národného“ prostredia s prostredím „Európskej únie“, ako aj prostredím „ICAO“, a to najmä v oblasti vydávaných dokladov a procesných postupov),
- podpora priemyslu, výskumu a inovácií vytvorením jednoznačných a zbytočne nekomplikovaných pravidiel a procesných postupov (napríklad v prípade jednotlivo skonštruovaného lietadla, resp. experimentálneho, s cieľom podporiť výskum a aplikáciu nových technológií),
- zníženie nákladov na výkon činnosti (napríklad tým, že sa umožní vykonávanie niektorých leteckých činností pre vlastnú potrebu, alebo ich vykonávanie priamo vlastníkom lietadla alebo držiteľom príslušného preukazu s príslušnou kvalifikáciou),
- „odstránenie“ duplicity (napríklad uznaním príslušných dokladov vo vzťahu k výrobkom leteckej techniky, ako je typové osvedčenie, vydaných orgánom cudzieho štátu, t. j. dovozcom a prevádzkovateľmi lietadiel nebudú musieť opakovane preukazovať zhodu, ktorá už bola overená orgánom cudzieho štátu, alebo držiteľom preukazu spôsobilosti vydaného v rámci prostredia „Európskej únie“ sa umožní využívať oprávnenia vyplývajúce z tohto preukazu spôsobilosti aj na lietadle v rámci „národného“ prostredia, t. j. nebudú musieť absolvovať ďalší výcvik na vydanie preukazu spôsobilosti).

Vytvorením vnútroštátnej právnej úpravy analogickej s právnou úpravou Európskej únie, v niektorých prípadoch aj zjednodušenej, možno dosiahnuť ľahšie uznávanie dokladov vydaných podľa vnútroštátnej právnej úpravy v zahraničí, resp. osoby činné v civilnom letectve v prípade, ak vykonávajú jednu činnosť na základe dokladu vydaného podľa vnútroštátnej právnej úpravy a ďalšiu obdobnú činnosť podľa právnej úpravy Európskej únie, budú vykonávať tieto činnosti na základe obdobných podmienok, v niektorých prípadoch zjednodušených, čím možno dosiahnuť nižšie náklady na výkon predmetných činností. Taktiež navrhovaná právna úprava umožní vykonávať niektoré činnosti, ktoré v súčasnosti platná a účinná vnútroštátna právna úprava neumožňuje. Ako príklad možno uviesť oblasť leteckých prác. V súčasnosti sa za letecké práce považujú letecké činnosti v príslušných oblastiach (poľnohospodárstvo, energetika, stavebníctvo a pod.) vykonávané za odplatu na základe povolenia vydaného Dopravným úradom (§ 44 zákona č. 143/1998 Z. z.). Navrhovanou právnou úpravou sa bude rozlišovať medzi leteckými prácami, ktoré budú vykonávané za odplatu na základe povolenia a leteckými prácami, ktoré prevádzkovateľ lietadla môže vykonávať pre vlastnú potrebu na základe vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na vykonávanie leteckých prác podaného Dopravnému úradu (analógia s právnou úpravou Európskej únie v oblasti špeciálnej prevádzky).

Podľa návrhu zákona sa lietadlom rozumie „zariadenie schopné pohybu v atmosfére následkom iných reakcií vzduchu, ako sú reakcie vzduchu voči zemskému povrchu“. Z uvedenej definície vyplýva, že lietadlom sa rozumie „takmer čokoľvek“, čo z pohľadu civilného letectva je schopné vykonávať let vo vzdušnom priestore. Zohľadňujúc klasifikáciu lietadiel (príslušne kategórie lietadiel) podľa prílohy č. 1a leteckého predpisu L 7 Značky štátnej príslušnosti a registrové značky lietadiel sa na účel návrhu zákona považuje za lietadlo nielen letún (motorové lietadlo ťažšie ako vzduch), vrtuľník (rotorové motorové lietadlo ťažšie ako vzduch), vírnik (rotorové motorové lietadlo ťažšie ako vzduch), vetroň (nemotorové lietadlo ťažšie ako vzduch), ale aj lietajúce športové zariadenie (lietadlo špeciálnej kategórie prevádzkované na športové lietanie), vzducholod' (motorové

lietadlo ľahšie ako vzduch), ale aj bezpilotné lietadlo. Z uvedeného dôvodu sa ustanovenia návrhu zákona vo všeobecnosti vzťahujú na lietadlá. V prípade, ak je potrebné rozlišovať medzi lietadlom s posádkou, bezpilotným lietadlom, resp. bezpilotným leteckým systém alebo lietajúcim športovým zariadením, priamo v príslušných ustanoveniach návrhu zákona je táto skutočnosť uvedená. Táto filozofia návrhu zákona sa taktiež vzťahuje aj na lietadlá, ktorými sa vykonávajú lety v colných službách, lety v policajných službách, lety vo vojenských službách alebo lety v záujme Slovenskej republiky.

Niektoré požiadavky na príslušné osoby, najmä osoby činné v civilnom letectve vykonávajúce podnikateľskú činnosť, sú v návrhu zákona zapracované na výslovnú žiadosť týchto osôb. Ako príklad možno uviesť požiadavky vo vzťahu k leteckým pozemným zariadeniam, k ochranným pásmam, k odbornej spôsobilosti na vypracovanie dokumentácie týkajúcej sa ochranných pásem a pod.

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.

Doplnenie nového údaju zapisovaného do registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov [§ 118 ods. 5 písm. 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 Komisie (EÚ) 2019/947 z 24. mája 2019 o pravidlách a postupoch prevádzky bezpilotných leteckých systémov (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2019) v platnom znení [ďalej len „vykonávacie nariadenie (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 podnikat' 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 pri výkone úradnej činnosti 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.

Návrh zákona sa nepredkladá na vnútrokomunitárne pripomienkové konanie.

Osobitná časť

Čl. I

K § 1

Ustanovuje sa rozsah návrhu zákona o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „návrh zákona“).

K § 2

Vysvetlenie základných pojmov použitých v návrhu zákona vytvára nevyhnutný rámec na náležité vykonávanie návrhu zákona a tvorbu vykonávacích právnych 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. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 143/1998 Z. z.“).

K § 3

Ústava Slovenskej republiky, ako aj právne predpisy iných štátov a zásady medzinárodného práva, ustanovujú, že každý štát má úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom. Vzájomné uznanie medzi štátmi „úplnej a výlučnej“ zvrchovanosti nad vzdušným priestorom obsahuje tiež čl. 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 čl. 9 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

Okrem návrhu zákona, všeobecne záväzných právnych predpisov vydaných na jeho základe, leteckých predpisov je vzdušný priestor prístupný za podmienok ustanovených aj právne záväznými aktmi Európskej únie v oblasti civilného letectva, napríklad nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8; Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004) [ďalej len „nariadenie (ES) č. 785/2004“] v platnom znení, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 344 27.12.2005) v platnom znení, 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 97, 9.4.2008) v platnom znení [ďalej len „nariadenie (ES) č. 300/2008 v platnom znení“], vykonávacie nariadenie 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 [ďalej len vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení“], nariadenie Komisie (EÚ) č. 452/2014 z 29. apríla 2014, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letovej prevádzky prevádzkovateľov z tretích krajín podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 133, 6.5.2014) v platnom znení, nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení.

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. Na tento účel sa zriaďuje stála komisia pre vzdušný priestor, ktorá prostredníctvom uznesení prijíma závery záväzné pre osoby činné v civilnom letectve a prevádzkovateľov lietadiel vykonávajúcich lety v colných službách, policajných službách alebo vo vojenských službách a lietadiel vykonávajúcich lety v záujme Slovenskej republiky alebo v záujme cudzieho štátu.

Zohľadňujúc veľký nárast v oblasti „bezpilotného letectva“, komisia pre vzdušný priestor bude 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. Vzhľadom na skutočnosť, že v niektorých prípadoch bude potrebné zakázať alebo obmedziť aj vykonávanie letov bezpilotnými lietadlami v colných službách, v policajných službách, vo vojenských službách, v záujme Slovenskej republiky alebo v záujme cudzieho štátu, stála komisia pre vzdušný priestor Slovenskej republiky bude, oprávnená určiť, zmeniť, alebo zrušiť zemepisné oblasti UAS. V prípade potreby určenia „špeciálnych podmienok“ vykonávania akýchkoľvek letov akýmkoľvek bezpilotnými lietadlami v riadenom vzdušnom priestore Slovenskej republiky bude stála komisia pre vzdušný priestor Slovenskej republiky taktiež oprávnená určiť, zmeniť, alebo zrušiť zemepisné oblasti UAS.

Zohľadňujúc čl. 15 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/947 z 24. mája 2019 o pravidlách a postupoch prevádzky bezpilotných leteckých systémov (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2019) v platom znení [ďalej len „vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/947 v platom znení“], ako aj charakter účelu, bude stála komisia pre vzdušný priestor Slovenskej republiky v prípade potreby oprávnená určiť, zmeniť, alebo zrušiť zemepisné oblasti UAS na ochranu prírody a krajiny, ochranu jadrového zariadenia alebo ochranu osobných údajov (ako časť oblasti ochrany súkromia).

K § 5 a § 6

Vzhľadom na požiadavky na vykonávanie určitých letov „okolo jadrového zariadenia“ alebo „nad príslušnými chránenými územiami“ bude možné zriadiť príslušný vzdušný priestor, napríklad obmedzený vzdušný priestor, na vykonávanie letov lietadlami s posádkou a príslušnú zemepisnú oblasť UAS na vykonávanie letov bezpilotnými lietadlami a zároveň sa ustanovujú podmienky, na základe ktorých je možné lety vykonávať.

Zohľadňujúc povahu civilného letectva, ako aj štruktúru vzdušného priestoru Slovenskej republiky, nebude možné vždy striktné dodržať pri zriadení príslušnej časti vzdušného priestoru Slovenskej republiky alebo určení príslušnej zemepisnej oblasti UAS podaný návrh na jej zriadenie alebo určenie. Z tohto dôvodu bude Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, prostredníctvom stálej komisie pre vzdušný priestor Slovenskej republiky oprávnené sa od podaného návrhu odchýliť, a to len po dohode s navrhovateľom.

K § 7 až § 10

Návrh zákona upravuje aj vykonanie čl. 15 v spojení s čl. 2 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom 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 začiatkových písmen slov „unmanned aircraft system“, teda bezpilotný letecký systém.

Podľa čl. 15 ods. 1 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení môžu „členské štáty z dôvodov bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, ochrany súkromia alebo životného prostredia určením zemepisných oblastí UAS zakázať určité alebo všetky prevádzky UAS, vyžadovať osobitné podmienky pre určité alebo všetky prevádzky UAS alebo požadovať predchádzajúce letové povolenie pre určité alebo všetky prevádzky UAS“. Vzhľadom na zjednodušenie systému zákazu alebo obmedzenia „vykonávania civilných letov bezpilotnými lietadlami“, upúšťa sa od systému ich vyhlasovania nastaveného zákonom č. 143/1998 Z. z., t. j. už sa nebudú vydávať rozhodnutia o zákaze alebo obmedzení ich vykonávania a rozhodnutie o určení zemepisnej oblasti UAS, ale Dopravný úrad už bude určovať len zemepisné oblasti UAS v súlade s účelom podľa čl. 15 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení.

Vzhľadom na charakter určovania zemepisných oblastí UAS navrhovaná právna úprava upravuje procesný postup konania o určení zemepisnej oblasti UAS. V rámci konania Dopravný úrad návrh rozhodnutia o určení zemepisnej oblasti UAS oznámi stanovenému okruhu účastníkov, pričom lehota na rozhodnutie o určení zemepisnej oblasti neplynie odo dňa oznámenia návrhu rozhodnutia prvému účastníkovi.

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 záchranej služby, Slovenskej informačnej služby, ministerstva obrany, Vojenskej polície, Vojenského spravodajstva, ozbrojených síl Slovenskej republiky a Slovenskej inšpekcie životného prostredia podľa osobitných predpisov.

Podľa čl. 15 ods. 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/947 v platnom znení musia byť informácie o zemepisných oblastiach UAS vrátane obdobia ich platnosti sprístupnené verejnosti v jednotnom jedinečnom digitálnom formáte. S cieľom zabezpečiť sprístupnenie informácií o určených zemepisných oblastiach UAS bude Dopravný úrad povinný zverejniť informácie o určených zemepisných oblastiach na svojom webovom sídle. Zároveň s cieľom zjednodušiť „grafické zobrazenie“ zemepisných oblastí UAS, bude Dopravný úrad oprávnený zriadiť informačný systém o zemepisných oblastiach UAS. Informácie o určených zemepisných oblastiach UAS bude možné sprístupniť prostredníctvom informačného systému Európskej únie o zemepisných oblastiach UAS, a to požiadaním správcu takéhoto systému o ich sprístupnenie verejnosti alebo v prípade vytvorenia prístupu pre Dopravný úrad do takéhoto systému priamym sprístupnením zo strany Dopravného úradu.

K § 11

Navrhovaná právna úprava ustanovuje minimálny technický štandard detekcie bezpilotných lietadiel prostredníctvom systému prijímu signálu priamej diaľkovej identifikácie (Remote ID). Ide o technicky realizovateľné a ekonomicky primerané riešenie, keďže pasívne prijímače Remote ID predstavujú bežne dostupné hardvérové vybavenie v dostupných cenových reláciách na jednu lokalitu. Ministerstvo obrany Slovenskej republiky už v súčasnosti prevádzkuje viaceré systémy detekcie bezpilotných leteckých systémov. Prepojenie systémov prevádzkovateľov letísk a poskytovateľov

služieb U-space na existujúce rozhranie umožní efektívnejšie spracúvanie a zdieľanie údajov, pričom predmetné údaje budú využívané na plnenie zákonom ustanovených úloh.

K § 12

Navrhovaná právna úprava ustanovuje, kto je zodpovedný za navrhovanie štruktúry vzdušného priestoru Slovenskej republiky.

K § 13

Ustanovujú sa, ktoré pravidlá platia v priestore prístupnom pre civilné lietadlá. Vzhľadom na skutočnosť, že vzdušný priestor Slovenskej republiky sa nachádza vo „vzdušnom priestore Európskej únie“, je potrebné zohľadňovať aj právne záväzné akty Európskej únie, najmä vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení a nariadenie (EÚ) 2018/1139 v platnom znení a pod. 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. Zároveň sa ustanovuje povinnosť veliteľa lietadla dodržiavať pokyny stanovišťa letových prevádzkových služieb v prípade, ak sa lietadlo pohybuje vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky v rozpore s týmto návrhom zákona, právne záväznými aktmi Európskej únie v oblasti civilného letectva, leteckými predpismi, uzneseniami stálej komisie pre vzdušný priestor Slovenskej republiky alebo medzinárodnými zmluvami.

K § 14

Pravidelné lety v rámci obchodnej leteckej dopravy (pravidelné letecké dopravné služby) sa zvyčajne vykonávajú na základe bilaterálnych leteckých zmlúv, horizontálnych zmlúv alebo komplexných zmlúv. Avšak v niektorých prípadoch je potrebné aj na vykonanie takýchto letov povolenie, tzv. preletové povolenie alebo povolenie na pristátie na príslušnom letisku na území Slovenskej republiky. Na vykonávanie nepravidelných letov v rámci obchodnej leteckej dopravy (nepravidelné letecké dopravné služby) návrh zákona zavádza inštitút povolení v podstate jednorazového charakteru. Na vydávanie povolení sa v rámci medzinárodného civilného letectva využíva buď sieť AFTN, t. j. letecká pevná telekomunikačná sieť alebo v poslednom období viac preferovaná elektronická pošta. V prípade takýchto povolení nie je možné uplatniť „štandardný“ spôsob doručovania tak, ako je to v prípade iných konaní.

Vzhľadom na skutočnosť, že vo väčšine prípadov sa povolenie vydáva leteckým dopravcom, ktorým prevádzkovú licenciu alebo obdobný doklad nevydalo Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, sa takéto povolenie vydáva výlučne v anglickom jazyku.

K § 15

Okrem letov v rámci obchodnej leteckej dopravy návrh zákona upravuje aj iné civilné lety vykonávané lietadlom prevádzkovateľa lietadla tretej krajiny, ktorý sa vykonáva vzdušným priestorom Slovenskej republiky alebo vo vzťahu k územiu Slovenskej republiky, ako sú lety v rámci obchodnej leteckej dopravy, či už vykonávajú za odplatu, alebo nie. Na vykonanie takýchto letov je z dôvodu bezpečnosti civilného letectva potrebné povolenie vydané Dopravným úradom.

K § 16

Podľa čl. 9 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve 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. Je pri tom potrebné rozlišovať, či ide o let s lietadla s posádkou alebo let bezpilotného lietadla.

S cieľom zjednotiť systém vyhlasovania zákazov a obmedzení vykonávania určených civilných letov lietadlami s posádkou sa ustanovuje, že príslušným orgánom na ich vyhlásenie je Dopravný úrad. Zákazy a obmedzenia vykonávania civilných letov bezpilotnými lietadlami už nebudú vyhlasované

rozhodnutím o vyhlásení zákazu alebo obmedzenia ich vykonávania, tak ako to bolo podľa zákona č. 143/1998 Z. z. ale budú riešené určením zemepisnej oblasti UAS podľa § 7, okrem zemepisných oblastí UAS, ktoré bude určovať stála komisia pre vzdušný priestor Slovenskej republiky.

Zákaz alebo obmedzenie vykonávania určených civilných letov 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.

Vplyv chorôb zo zoznamu a opatrení potrebných na kontrolu týchto chorôb môže byť devastačný pre jednotlivé zvieratá, populácie zvierat, držiteľov zvierat a hospodárstvo. Choroby zo zoznamu môžu mať významný vplyv aj na verejné zdravie a bezpečnosť potravín, pričom sa prenášajú nielen priamym stykom medzi zvieratami alebo medzi zvieratami a ľuďmi, ale môžu sa šíriť aj prostredníctvom leteckej techniky. Vzhľadom na skutočnosť, že choroby zo zoznamu si vyžadujú rôzne riadiace prístupy a v mnohých prípadoch prísne opatrenia na ich bezodkladnú eradikáciu hneď po tom, ako sa vyskytnú na danom území, je potrebné, aby sa zaviedli účinné obmedzenia na zabránenie šírenia pôvodcov týchto vysoko nákazlivých chorôb, vrátane zabránenia ich šírenia prostredníctvom leteckej techniky. Oprávnenie pre Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky požiadať o vyhlásenie zákazu alebo obmedzenia vykonávania určených civilných letov v určenej časti vzdušného priestoru Slovenskej republiky zohľadňuje oprávnenie pre hlavného veterinára Slovenskej republiky nariadiť v núdzových prípadoch, v súlade s § 34 ods. 1 a § 35 ods. 9 zákona č. 39/2007 Z. z. o veterinárnej starostlivosti (ďalej len „zákon č. 39/2007 Z. z.“), núdzové opatrenia, ktoré vzhľadom na závažnosť nebezpečenstva pre zdravie zvierat alebo zdravie ľudí považuje za potrebné. Takéto nariadené núdzové opatrenia potvrdzuje v súlade s § 5 písm. d) zákona č. 39/2007 Z. z. Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky.

Obdobná situácia platí aj v prípade škodcov rastlín, rastlinných produktov a iných predmetov, kedy je taktiež nevyhnutné prijať mimoriadne núdzové opatrenia. Oprávnenie pre Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky požiadať o vyhlásenie zákazu alebo obmedzenia vykonávania určených civilných letov v určenej časti vzdušného priestoru Slovenskej republiky zohľadňuje oprávnenie pre kontrolný ústav nariadiť pri zistení škodcov rastlín, rastlinných produktov a iných predmetov mimoriadne núdzové opatrenia.

V prípade zdolávania požiarov bude v niektorých prípadoch potrebné zabezpečiť „ochranu“ vzdušného priestoru minimálne v rozsahu požiaru, ako aj v prípade mimoriadnej udalosti. Z tohto dôvodu sa Hasičský a záchranný zbor, Horská záchranná služba alebo Policajný zbor oprávňujú podať žiadosť na vyhlásenie zákazu alebo obmedzenia vykonávania určených civilných letov lietadlami s posádkou obdobne, ako je to v prípade potreby bezodkladného určenia dočasnej zemepisnej oblasti.

K § 17

Vzhľadom na meniacu sa legislatívu Európskej únie v oblasti leteckých navigačných služieb, 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 [ďalej len „vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373 v platnom znení“] a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2803 z 23. októbra 2024 o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L, 2024/2803, 11.11.2024) [ďalej len „nariadenie (EÚ) 2024/2803“] sa ustanovujú podmienky na 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.

Vzhľadom na novú právnu úpravu v oblasti „terminálnych“ letových prevádzkových služieb, t. j. letisková služba riadenia a približovacia služba riadenia, sa ustanovuje nová právna úprava, na základe ktorej bude Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky oprávnené povoliť prevádzkovateľovi letiska alebo skupine prevádzkovateľov letísk obstaranie letových prevádzkových služieb v rozsahu letiskovej služby riadenia alebo letových prevádzkových služieb v rozsahu približovacej služby riadenia za trhových podmienok.

K § 18

Umožnením obstarania letových prevádzkových služieb v rozsahu letiskovej služby riadenia alebo letových prevádzkových služieb v rozsahu približovacej služby riadenia za trhových podmienok sa musí upraviť súčasný mechanizmus poverovania na poskytovanie letových prevádzkových služieb. Vzhľadom na „otvorenie“ trhu v oblasti poskytovania letových prevádzkových služieb a zohľadňujúc princíp „jednotného trhu Európskej únie“ je potrebné upraviť aj proces „výberu“ osoby, ktorú Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky poverí poskytovaním letových prevádzkových služieb v rozsahu oblastnej služby riadenia, letových prevádzkových služieb v rozsahu letiskovej služby riadenia alebo letových prevádzkových služieb v rozsahu približovacej služby riadenia, ak osoba založená Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky na účel poskytovania letových prevádzkových služieb nespĺňa príslušné podmienky alebo ak zanikne. Keďže nariadenie (EÚ) 2024/2803 výslovne neustanovuje postup pri výbere osoby, ktorú Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky poverí, ustanovuje sa postup výberového konania na poskytovateľa letových prevádzkových služieb.

K § 19

Poskytovanie leteckých navigačných služieb, ako aj vykonávanie niektorých pracovných činností, ktoré majú priamy vplyv na bezpečnosť letovej prevádzky, predstavujú vo všeobecnosti náročnú pracovnú činnosť. V prípade riadiacich letovej prevádzky poskytujúcich letové prevádzkové služby sú podmienky ustanovené napríklad nariadením Komisie (EÚ) 2015/340 z 20. februára 2015, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa preukazov a osvedčení riadiacich letovej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 a ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 a zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 805/2011 (Ú. v. EÚ L 63, 6.3.2015) v platnom znení, pričom výkon ťažkej duševnej práce s vysokou intenzitou práce upravuje zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov. Keďže výkon pracovnej činnosti ďalších osôb, ako napríklad vedúci zmeny stanovišťa riadenia letovej prevádzky, inštruktori a pod., môže mať v konečnom dôsledku vplyv na bezpečnosť letovej prevádzky, ustanovuje sa pre takéto osoby splňať podmienku psychickej spôsobilosti.

K § 20

V oblasti leteckej informačnej služby sa uplatňuje obdobný princíp ako v prípade letových prevádzkových služieb, t. j. leteckú informačnú službu bude môcť poskytovať len osoba, ktorá bude držiteľom osvedčenia a rozhodnutia o poverení. Aj napriek skutočnosti, že legislatíva Európskej únie výslovne neupravuje otázku poverenia na poskytovanie leteckej informačnej služby, Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky bude, zohľadňujúc Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve a skutočnosť, že Slovenská republika prostredníctvom Ministerstva dopravy Slovenskej republiky zodpovedá za zabezpečenie leteckej informačnej služby, takéto poverenie vydávať vzhľadom na záujem štátu „mať pod kontrolou“ vydávanie produktov leteckej informačnej služby.

Pre používateľov vzdušného priestoru Slovenskej republiky z cudzích štátov sú produkty leteckej informačnej služby „hlavným“ zdrojom informácií o pravidlách, podmienkach a predpisoch, ktoré sa uplatňujú vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky.

K § 21

V oblasti meteorologickej služby sa uplatňuje obdobný princíp, ako v prípade letových prevádzkových služieb a leteckej informačnej služby, t. j. meteorologickú službu bude môcť poskytovať len osoba, ktorá bude držiteľom osvedčenia a rozhodnutia o poverení.

Vzhľadom na skutočnosť, ako aj aplikačnú prax, je potrebné upraviť proces výberu poskytovateľa meteorologickej služby, ak o jej poskytovanie v rovnakom rozsahu a na rovnakom letisku, heliporte, heliporte HEMS alebo vertiporte alebo v rovnakej časti vzdušného priestoru Slovenskej republiky by mohli mať záujem viaceré osoby. V takomto prípade bude môcť Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky vyhlásiť výberové konanie na poskytovanie meteorologickej služby podľa princípu výberového konania na poskytovateľa letových prevádzkových služieb.

K § 22 a 23

V oblasti komunikačných, navigačných a prehľadových služieb (podľa zákona č. 143/1998 Z. z. označované ako letecké telekomunikačné služby) sa upúšťa od zaužívaného systému, podľa ktorého poskytovateľom takýchto služieb môže byť len osoba, ktorá okrem osvedčenia musí byť aj držiteľom povolenia, ktoré podľa zákona č. 143/1998 Z. z. vydávalo Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky. Upustenie o vydávania povolenia zohľadňuje legislatívu Európskej únie v oblasti leteckých navigačných služieb.

Zároveň sa upravuje sa pôsobnosť Dopravného úradu a Ministerstva dopravy Slovenskej republiky vo vzťahu k výzovému kódom módu S.

K § 24

Upravujú sa požiadavky na jednotného poskytovateľa spoločných informačných služieb zohľadňujúc vykonávacie nariadenie 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. Zároveň sa ustanovuje pôsobnosť Ministerstva dopravy Slovenskej republiky spravovať a prevádzkovať informačný systém na poskytovanie spoločnej informačnej služby alebo služieb U-space.

K § 25

V oblasti služby navrhovania letových postupov sa uplatňuje obdobný princíp, ako v prípade letových prevádzkových služieb, leteckej informačnej služby a meteorologických služieb, t. j. službu navrhovania letových postupov bude môcť poskytovať len osoba, ktorá bude držiteľom osvedčenia a rozhodnutia o poverení, keďže podľa čl. 3 ods. 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/373 v platnom znení má členský štát Európskej únie zodpovednosť za zabezpečenie udržiavania a pravidelného preskúmania letových postupov na letiskách a vo vzdušnom priestore, za ktorý zodpovedajú. Na tieto účely členský štát Európskej únie „určí osoby alebo organizácie, ktoré budú zodpovedať za uvedené úlohy“.

K § 26

Ustanovujú sa všeobecné povinnosti pre členov leteckého personálu byť spôsobilí na právne úkony v plnom rozsahu, odborne spôsobilí na výkon činnosti, pričom členovia posádky lietadla a riadiaci letovej prevádzky musia byť na výkon svojej činnosti aj zdravotne spôsobilí. V prípade členov letovej posádky, ktorí pri výkone svojej činnosti používajú rádiatelefonné zariadenie a riadiaci letovej prevádzky musia byť navyše aj jazykovo spôsobilí.

K § 27

Návrh právnej úpravy odbornej spôsobilosti členov leteckého personálu reaguje na aplikačnú prax s cieľom zosúladiť požiadavky vyplývajúce z Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve s príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie v oblasti licencovania leteckého personálu. V súlade s týmto cieľom sa upravuje pôsobnosť Dopravného úradu vydávať príslušné preukazy spôsobilosti a podmienky na ich vydanie, taktiež upravuje pôsobnosť Dopravného úradu vo vzťahu k príslušným právne záväznými aktmi Európskej únie v oblasti licencovania leteckého personálu a vykonáva tieto právne záväznými aktmi Európskej únie v oblasti licencovania leteckého personálu, avšak zároveň ustanovuje národnú právnu úpravu oblasti licencovania leteckého personálu, na ktorého sa príslušné právne záväzné akty Európskej únie v oblasti licencovania leteckého personálu nevzťahujú.

K § 28

Vzhľadom na skutočnosť, že dopravný pilot a obchodný pilot vykonávajú svoju činnosť najmä v medzinárodnom prostredí, ustanovuje sa povinnosť pre žiadateľov o vydanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota, obchodného pilota a žiadateľov, ktorí žiadajú o zapísanie prístrojovej kvalifikácie, aby vykonali skúšku teoretických vedomostí v anglickom jazyku.

Skúška teoretických vedomostí je dôležitou súčasťou procesu licencovania leteckého personálu a zároveň od budúcich držiteľov preukazu spôsobilosti budú „závisieť“ aj životy ľudí nachádzajúcich sa na palube lietadla alebo na zemi. Z tohto dôvodu sa upravuje povinnosť žiadateľa o vydanie preukazu spôsobilosti alebo o zapísanie prístrojovej kvalifikácie riadiť sa pokynmi Dopravného úradu a nebude dodržiavať skúšobný poriadok. V prípade, ak sa žiadateľ nebude riadiť pokynmi Dopravného úradu alebo nedodržiava skúšobný poriadok, t. j. bude napríklad podvádzať, Dopravný úrad uloží zákaz účasti na ďalšej skúške teoretických vedomostí v konaní upravenom týmto ustanovením.

K § 29

Zohľadňujúc medzinárodný rozmer civilného letectva sa oprávňuje Dopravný úrad uznať preukazy spôsobilosti členov posádky lietadla vydané príslušným orgánom tretej krajiny na uskutočňovanie činností na palubách lietadiel zapísaných v registri civilných lietadiel Slovenskej republiky alebo ich uznať v súlade s príslušnými právne záväznými aktmi Európskej únie.

Navrhovanou právnou úpravou sa umožní využívať oprávnenia držiteľov preukazu spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel [ďalej iba „prekaz LAPL(A)“], t. j. preukazu spôsobilosti „Európskej únie“ na území Slovenskej republiky aj na lietadle s „národným“ dokladom osvedčujúcim jeho letovú spôsobilosť. Držitelia preukazu LAPL(A) mohli podľa platných právnych predpisov tento prekaz využívať iba na tzv. „EASA“ lietadlách, t. j. na lietadlách s typovým certifikátom vydaným Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva, keďže prekaz LAPL(A) nespĺňa štandard Medzinárodnej organizácie civilného letectva, čo je uvedené na prvej strane tohto preukazu. V prípade, ak chcel držiteľ preukazu LAPL(A) využívať svoje oprávnenia na iných, ako „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.

K § 30

V rámci právnej úpravy „národného“ prostredia sa upravuje inštitút examinátora, ktorý ako držiteľ osvedčenia vydaného Dopravným úradom bude oprávnený vykonávať praktickú skúšku žiadateľa o vydanie preukazu spôsobilosti pilota a držiteľa preukazu spôsobilosti pilota, na ktorý sa nevzťahujú príslušné právne záväzné akty Európskej únie.

K § 31

V nadväznosti na úpravu povinnosti členov posádky lietadla a riadiacich letovej prevádzky musia byť na výkon svojej činnosti aj zdravotne spôsobilí sa upravuje spôsob a podmienky preukázania ich zdravotnej spôsobilosti, pričom sa rozlišuje, či ide o prostredie „Európskej únie“ alebo o „národné prostredie“.

Obdobne ako v prípade odbornej spôsobilosti, aj v prípade zdravotnej spôsobilosti príslušných členov leteckého personálu sa ustanovuje oprávnenie pre tých členov leteckého personálu, ktorí splnili podmienky podľa príslušných právne záväzných aktov Európskej únie v oblasti licencovania leteckého personálu a sú držiteľmi osvedčenia zdravotnej spôsobilosti budú oprávnení preukázať splnenie podmienok zdravotnej spôsobilosti podľa „národného“ prostredia takýmto osvedčením zdravotnej spôsobilosti „európskej únie“, ak toto osvedčenie zodpovedá oprávneniam, ktoré sa majú zapísať do „národného“ preukazu spôsobilosti alebo sú zapísané v preukaze spôsobilosti.

K § 32

Z pohľadu jazykovej spôsobilosti príslušných členov leteckého personálu sa ustanovujú podmienky, po splnení ktorých Dopravný úrad zapíše do preukazu spôsobilosti doložku jazykovej spôsobilosti, pričom sa opäť rozlišuje, či ide o prostredie „Európskej únie“ alebo o „národné prostredie“.

Právomocou Dopravného úradu osvedčiť osobu overovaním jazykovej spôsobilosti a zároveň určiť rozsah a podmienky overovania jazykovej spôsobilosti sa rieši doterajšia absencia národnej legislatívy sa zohľadňuje odporúčanie Doc 9835 Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve.

K § 33

Zavádza sa definícia pojmu „činnosť pilota v oblasti civilného letectva“ a upravujú sa činnosti, ktoré sa môžu vykonávať aj ako podnikanie podľa zákona č. 455/1991 Zb. o živnostenskom podnikaní (živnostenský zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 455/1991 Zb.“).

K § 34

Ustanovuje sa povinnosť pre veliteľa lietadla a pilota na diaľku vykonať nevyhnutné opatrenia s cieľom zabrániť možnému ohrozeniu lietadla a cestujúcich na palube, alebo v situácii, keď už k ohrozeniu došlo, vykonať všetky opatrenia na záchranu života. Počas letu lietadla s posádkou má veliteľ lietadla veľmi špecifické postavenie. Okrem zodpovednosti za vykonanie letu a bezpečnosť lietadla, vrátane bezpečnosti osôb a vecí na palube lietadla, je veliteľ lietadla oprávnený konať aj v prípadoch ohrozenia poriadku na palube, keďže vo väčšine prípadov, ak sa nezohľadňuje prítomnosť tzv. sky marshall na palube lietadla, nie sú na palube lietadla prítomní príslušníci orgán zvyčajne zodpovedných za zachovanie verejného poriadku a zabránenie trestným činom. Okrem uvedených právomocí sú povinnosti a právomoci veliaceho pilota v prípade spáchania trestných a niektorých iných činov na palube lietadla upravené aj Dohovorom o trestných a niektorých iných činoch na palube lietadla podpísaný 14. septembra 1963 v Tokiu (vyhláška ministra zahraničných vecí č. 102/1984 Zb.).

K § 35

Ľudský činiteľ má v civilnom letectve podstatný vplyv na bezpečnosť leteckej prevádzky. Z tohto dôvodu musia mať príslušné orgány štátnej správy v civilnom letectve primeraný vplyv na výcvik členov leteckého personálu. Aj v oblasti sa opäť rozlišuje, či ide o prostredie „Európskej únie“ alebo o „národné prostredie“.

Výcvik žiadateľa o vydanie „národného“ preukazu spôsobilosti člena leteckého personálu môže poskytovať len osoba, ktorá je držiteľom osvedčenia na poskytovanie výcviku člena leteckého personálu vydaného Dopravným úradom v rozsahu a obsahu výcvikových kurzov schválených Dopravným úradom.

K § 36

Ustanovujú sa požiadavky na osvedčenie výcvikového zariadenia na simuláciu letu a podmienky, ktoré musí spĺňať prevádzkovateľ takého zariadenia.

K § 37

Ustanovenie definuje druhy dokladov, ktoré preukazujú letovú spôsobilosť lietadla v závislosti od príslušného prostredia („národné“ prostredie, prostredie „ICAO“, prostredie „Európskej únie“) a účelu použitia lietadla. Rozlišuje sa „osvedčenie letovej spôsobilosti“ v prostredí „Európskej únie“ zohľadňujúc príslušné právne záväzné akty Európskej únie alebo v prostredí „ICAO“ zohľadňujúc príslušné letecké predpisy a „zvláštne osvedčenie letovej spôsobilosti“ (pre lietadlá, na ktoré sa nevzťahujú právne záväzné akty Európskej únie a ktoré nespĺňajú všetky štandardné požiadavky prostredia „ICAO“, avšak sú bezpečné na leteckú prevádzku, napr. amatérske stavby alebo historické lietadlá) a „letové povolenie“ (pre časovo a prevádzkovo obmedzené alebo špecifické účely) v „národnom prostredí“.

S cieľom uľahčiť vývoz „slovenských“ výrobkov leteckej techniky (lietadiel), na ktoré sa nevzťahujú právne záväzné akty Európskej únie, na zahraničné trhy, zavádza sa oprávnenie pre Dopravný úrad vydať exportné osvedčenie letovej spôsobilosti, ak ide o lietadlo, ktoré sa prevádza z registra civilných lietadiel Slovenskej republiky do registra lietadiel cudzieho štátu, ak vydanie tohto osvedčenia požaduje príslušný orgán tohto štátu.

K § 38

Upravuje sa proces overovania letovej spôsobilosti lietadiel a osoby, ktoré sú po splnení podmienok oprávnené takéto overovanie vykonávať. Okrem samotného Dopravného úradu môže túto činnosť vykonávať aj osoba, ktorá je držiteľom povolenia na overovanie letovej spôsobilosti lietadla, avšak len v prípade lietadla, na ktoré sa nevzťahujú právne záväzné akty Európskej únie. Ustanovujú sa prísne, no transparentné požiadavky, ktoré musí splniť žiadateľ (bezúhonnosť, materiálne vybavenie, odborne spôsobilý personál) a podmienky, ktoré musí spĺňať držiteľ takéhoto povolenia. Platnosť povolenia sa navrhuje na tri roky, čím by sa mala zabezpečiť pravidelná kontrola kvality držiteľov povolenia na overovanie letovej spôsobilosti lietadla.

K § 39 a 40

Detailne sa upravuje proces samotnej „kontroly“ lietadla. Dôraz sa kladie na kombináciu kontroly dokumentácie (záznamy o údržbe, životnosť dielov, aplikácia príkazov na zachovanie letovej spôsobilosti) a fyzickej prehliadky lietadla. Cieľom je zabezpečiť, aby lietadlo v čase prehliadky zodpovedalo schválenej typovej konštrukcii, boli odstránené všetky nedostatky, bola vykonaná predpísaná údržba a bolo bezpečné na vykonávanie letov. Ustanovenie zavádza lehotu, v ktorej je Dopravný úrad alebo držiteľ povolenia na overovanie letovej spôsobilosti lietadla povinný vykonať „kontrolu“, t. j. overenie letovej spôsobilosti lietadla, čím sa zlepšujú podmienky v rámci procesu plánovania prevádzky lietadiel.

K § 41

S cieľom podporiť oblasť všeobecného letectva a amatérskeho staviteľstva sa ustanovujú podmienky pre tzv. „amateur-built“ lietadlá zhotovené zo stavebnice, pričom sa vyžaduje, aby podiel práce staviteľa predstavoval najmenej 51 % (tzv. pravidlo 51 %). Zároveň sa ustanovuje povinnosť schválenia projektu stavby a programu skúšok Dopravným úradom, čím sa má zabezpečiť, že aj „doma“ postavené lietadlá budú spĺňať nevyhnutné bezpečnostné štandardy pred uvedením do prevádzky. Zároveň sa umožňuje stavba prototypov, tzv. „letových demonštrátorov“ a iných účelových lietadiel naprojektovaných alebo upravených na výskumné, experimentálne alebo vedecké účely a s predpokladom výroby vo veľmi obmedzenom počte.

K § 42

Zohľadňujúc Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve sa ustanovuje zodpovednosť prevádzkovateľa lietadla za trvalé zachovanie letovej spôsobilosti. Prevádzkovateľ lietadla je povinný zabezpečiť, aby sa lety vykonávali len na technicky spôsobilom lietadle, aby bola vykonaná predpísaná údržba a aby boli hlásené všetky udalosti v civilnom letectve vo vzťahu k ním prevádzkovanému lietadlu.

K § 43 až 45

Navrhovaná právna úprava predstavuje prínos pre letecký priemysel v „národnom“ prostredí pre typovo osvedčované lietadlá do maximálnej vzletovej hmotnosti 600 kg, ak ide o letúny, ktoré nie sú spôsobilé vykonať vzlet alebo pristátia na vodnej hladine. Ustanovujú sa podmienky na vydanie povolenia na „profesionálny“ vývoj výrobkov leteckej techniky alebo určených súčastí výrobkov leteckej techniky a povolenie na „profesionálnu“ výrobu výrobkov leteckej techniky alebo určených súčastí výrobkov leteckej techniky. Vyžaduje sa zavedenie systému riadenia kvality a organizačnej štruktúry. Cieľom navrhovanej právnej úpravy je priblížiť sa k medzinárodným štandardom v tejto oblasti a uľahčiť uznávanie „slovenských“ výrobkov leteckej techniky alebo súčastí výrobkov leteckej techniky v zahraničí.

Ustanovenia upravujú vývoj výrobkov leteckej techniky alebo súčastí výrobkov leteckej techniky a výrobu výrobkov leteckej techniky alebo súčastí výrobkov leteckej techniky na základe vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov predstavuje zjednodušenie niektorých administratívnych a technologických procesov s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť na trhu s lietadlami považovanými za lietajúce športové zariadenia. Pre určité kategórie výrobkov (kde to umožňuje miera rizika) sa nahrádza zložitý proces osvedčovania inštitútom tzv. „vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov“. Výrobca alebo vývojár deklaruje zhodu s požiadavkami a zavedenie systému kvality bez nutnosti zdĺhavého schvaľovacieho procesu vopred, pričom podlieha následnému dohľadu zo strany Dopravného úradu.

K § 46 a 47

V nadväznosti na vývoj výrobkov leteckej techniky alebo súčastí výrobkov leteckej techniky a výrobu výrobkov leteckej techniky alebo súčastí výrobkov leteckej techniky sa ustanovujú podmienky, kto je oprávnený vykonávať údržbu lietadiel v „národnom“ prostredí. Okrem držiteľa povolenia na údržbu a vykonávanie činnosti na zachovanie letovej spôsobilosti výrobkov leteckej techniky alebo súčastí výrobkov leteckej techniky sa umožňuje vykonávať údržbu výrobkov leteckej techniky alebo súčastí výrobkov leteckej techniky a činnosti na zachovanie ich letovej spôsobilosti aj držiteľovi preukazu spôsobilosti technika údržby lietadiel s triednou kvalifikáciou alebo s typovou kvalifikáciou zodpovedajúcou triede alebo typu lietadla, ktoré je predmetom údržby, ak ide o lietadlo určené výlučne na športové lietanie (pri jednoduchších kategóriách) a v obmedzenom rozsahu (napríklad vizuálne prehliadky) aj samotným držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý je vlastníkom lietadla, ak ide o lietadlo, ktoré používa výlučne pre vlastnú potrebu.

K § 48

S cieľom dosiahnuť požadovanú úroveň bezpečnosti sa vyžaduje, aby každé lietadlo bolo udržiavané podľa schváleného programu údržby lietadla. V tejto súvislosti sa ustanovuje proces schvaľovania tohto programu Dopravným úradom alebo držiteľom povolenia na overovanie letovej spôsobilosti lietadiel. Program údržby je „živý“ dokument, ktorý musí reflektovať aktuálne požiadavky držiteľa typového osvedčenia lietadla a prevádzkové podmienky.

K § 49

Ustanovuje sa proces typového osvedčovania pre výrobky leteckej techniky a súčasti výrobkov leteckej techniky v „národnom prostredí“. Zavádza sa požiadavka na preukázanie zhody so zvolenou „certifikačnou základňou“ (technickými predpismi). Významným prvkom je možnosť uznávania zahraničných typových osvedčení (tzv. „validácia“), čo eliminuje duplicitu skúšok pri dovoze lietadiel zo zahraničia. Ustanovenie tiež rieši schvaľovanie zmien (modifikácií) formou doplnkového typového osvedčenia a schvaľovanie súčastí výrobkov leteckej techniky.

K § 50

Výrobky leteckej techniky musia spĺňať požiadavky v oblasti hluku.

K § 51

Vydávanie osvedčení leteckému prevádzkovateľovi (tzv. AOC) 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 zo strany orgánov štátnej správy predstavuje jeden z výrazných nových prvkov podporujúcich bezpečnosť leteckej prevádzky. Ustanovuje sa pôsobnosť Dopravného úradu vo vzťahu k osvedčeniam leteckého prevádzkovateľa ako aj vo vzťahu k vyhláseniu o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov pri vykonávaní obchodnej leteckej prevádzky balónom alebo vetroňom, na ktoré sa vzťahujú právne záväzné akty Európskej únie v oblasti leteckej prevádzky.

K § 52

Ustanovuje sa pôsobnosť Dopravného úradu vo vzťahu k vyhláseniu o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov pri vykonávaní neobchodnej leteckej prevádzky zložitým motorovým lietadlom, na ktoré sa vzťahujú právne záväzné akty Európskej únie v oblasti leteckej prevádzky.

Ustanovenie pre lety pri zdieľaní nákladov lietadlom, na ktoré sa nevzťahujú právne záväzné akty Európskej únie v oblasti leteckej prevádzky, zohľadňuje najnovší vývoj v oblasti civilného letectva a zodpovedá obdobnej právnej úprave uvedenej v príslušných právne záväzných aktoch Európskej únie v oblasti leteckej prevádzky.

K § 53

Ustanovujú sa podmienky vykonávania špeciálnej prevádzky lietadlom, na ktoré sa vzťahujú právne záväzné akty Európskej únie v oblasti leteckej prevádzky, a to na základe povolenia alebo na základe vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov.

K § 54 a 55

Zatiaľ, čo v rámci prostredia „Európskej únie“ môže letecký prevádzkovateľ vykonávať lietadlom, na ktoré sa vzťahujú právne záväzné akty Európskej únie v oblasti leteckej prevádzky, tzv. špeciálnu prevádzku, tak v rámci „národného“ prostredia sa umožňuje leteckému prevádzkovateľovi vykonávať lietadlom, na ktoré sa nevzťahujú právne záväzné akty Európskej únie v oblasti leteckej prevádzky letecké práce. Letecké práce sa umožňujú vykonávať za odplatu na základe povolenia, ktoré je osobitným oprávnením na výkon podnikateľskej činnosti, alebo pre vlastnú potrebu na základe podaného vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na vykonávanie leteckých prác, ktoré je potrebné z pohľadu zaistenia bezpečnosti leteckej prevádzky a zníženia rizika pre tretie osoby.

Ustanovujú sa podmienky na získanie povolenia na vykonávanie leteckých prác, povinnosti, ktoré musí letecký prevádzkovateľ, ako držiteľ tohto povolenia, spĺňať počas celej doby platnosti povolenia, ako aj povinnosti pre členov leteckého personálu.

Obdobne sa upravujú podmienky, ktoré musí letecký prevádzkovateľ, ktorý podal vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na vykonávanie leteckých prác, spĺňať počas celej doby

vykonávania leteckých prác na základe tohto podaného vyhlásenia, ako aj povinnosti pre členov leteckého personálu. Zároveň sa upravuje procesný postup Dopravného úradu vo vzťahu k podanému vyhláseniu o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na vykonávanie leteckých prác.

K § 56

Vzhľadom na skutočnosť, že vykonávanie leteckých prác možno zaradiť medzi letecké činnosti s vyšším rizikom, ustanovujú sa ďalšie povinnosti pre veliteľa lietadla počas vykonávania leteckých prác.

K § 57 až 59

Vzhľadom na skutočnosť, že letecký prevádzkovateľ nemusí vždy vlastniť veľký počet rôznych kategórií alebo typov lietadiel, umožňuje sa mu prevádzkovateľ lietadlá, na ktoré sa nevzťahujú právne záväzné akty Európskej únie v oblasti leteckej prevádzky a ktorú zapísané v registri lietadiel cudzieho štátu, avšak len na základe súhlasu Dopravného úradu a súhlasu príslušného orgánu štátu registrácie lietadla.

S cieľom umožniť vykonávanie leteckej činnosti a prevádzku mimo územia Slovenskej republiky, je „slovenský“ letecký prevádzkovateľ povinný oznámiť Dopravnému úradu zriadenie tzv. základne, pričom musí splniť ustanovené podmienky. Uvedené oznámenie umožní Dopravnému úradu plniť si svoje povinnosti štátu prevádzkovateľa a v prípade potreba zabezpečiť, zohľadňujúc Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, spoluprácu so štátom, v ktorom sa nachádza predmetná základňa

Zároveň sa ustanovujú podmienky nájmu a prenájmu lietadla.

K § 60

V záujme zabezpečenia nárokov na náhradu škody spôsobenú prevádzkou lietadla tretím osobám je sa ustanovuje, v súlade s medzinárodným leteckým právom, ako aj právne záväznými aktmi Európskej únie, povinnosť prevádzkovateľa lietadla uzavrieť zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla podľa príslušnej kategórie lietadla a charakteru prevádzky. Zohľadňujúc čoraz vyššiu mieru vykonávania leteckých činností bezpilotnými lietadlami, ako aj čoraz väčší počet bezpilotných lietadiel vykonávajúcich lety vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky, sa ustanovuje povinnosť aj pre prevádzkovateľa bezpilotného leteckého systému uzavrieť zmluvu o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou bezpilotného lietadla.

K § 61

Na zaistenie požadovanej úrovne bezpečnosti leteckej prevádzky je nutné, aby sa na palube lietadla nachádzala dokumentácia 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.

K § 62

Ustanovujú sa povinnosti členov leteckého personálu zabrániť možnému ohrozeniu lietadla a cestujúcich na palube, alebo v situácii, keď už k ohrozeniu došlo, vykonať všetky opatrenia na záchranu života.

K § 63

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

K § 64

Miesto prevádzky je inštitút upravený nariadením, 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“], pričom sa stanovujú dodatočné podmienky s cieľom zaistiť požadovanú úroveň bezpečnosti leteckej prevádzky. 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 výkonnosťnými obmedzeniami lietadla) zodpovedá veliteľ lietadla. Ustanovené dodatočné podmienky sa vzťahujú aj na miesto činnosti HEMS a miesto prevádzky VEMS.

K § 65

Vzhľadom na rôzny „charakter“ leteckých dní a leteckých súťaží 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 alebo leteckých súťaží sa považujú osoby, ktoré nemožno zahrnúť medzi organizátora leteckých dní alebo leteckých súťaží, účastníkov leteckých dní alebo leteckých súťaží, im blízke osoby [§ 116 zákona č. 40/1964 Zb. Občianskeho zákonníka] alebo iné osoby v priateľskom alebo rodinnom pomere.

Keďže letecké dni alebo letecké súťaže sa môžu konať za prítomnosti verejnosti, alebo bez prítomnosti verejnosti, rozlišuje sa aj medzi povolením alebo oznámením ich konania. Aj na vydanie povolenia a aj na oznámenie sa ustanovujú podmienky, ktoré je usporiadateľ splniť.

S cieľom vyhnúť sa priamemu ohrozeniu bezpečnosti členov leteckého personálu, ako aj účastníkov a verejnosti, akékoľvek letecké dni alebo letecké súťaže sa môžu konať len na letisku, heliporte alebo vertiporte s platným osvedčením prevádzkovateľa tohto letiska, heliportu alebo vertiportu alebo v prípade osobitných letísk len na osobitnom letisku s platným povolením na prevádzkovanie osobitného letiska.

K § 66

Obchodnú leteckú dopravu možno vykonávať len na základe prevádzkovej licencie, ktorú vydáva Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, 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 ustanovené podmienky, keďže obchodná letecká doprava je „najvyššia forma“ v rámci leteckej prevádzky. Zároveň sa návrhom zákona upresňujú niektoré podmienky, ktorú sú uvedené v nariadení (ES) č. 1008/2008 v platnom znení. S cieľom zabezpečiť plnenie podmienok zo strany leteckého dopravcu, oprávňuje sa Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky na ich kontrolu počas doby platnosti udelennej prevádzkovej licencie. Zároveň sa ustanovuje oprávnenie pre Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky rozhodnúť o zmene prevádzkovej licencie.

K § 67

Keďže letecká doprava slúži na leteckú prepravu cestujúcich, ich batožiny, či nákladu, je letecký dopravca povinný dodržiavať ustanovené 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.

K § 68

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 letiskách, z ktorých sa vykonáva obchodná letecká doprava do cudzích štátov. S cieľom vykonať povinnosti vyplývajúce z Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve sa Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky oprávňuje zriadiť stálu komisiu na uľahčovanie medzinárodnej obchodnej leteckej dopravy. Zriadenie takejto komisie sa v poslednom období celosvetového šírenia prenosných ochorení ohrozujúcich verejné zdravie, alebo šírenia nákazlivých chorôb zvierat alebo organizmov škodlivých pre rastliny javí ako nevyhnutnou súčasťou systému civilného letectva. S cieľom uľahčovať vykonávanie obchodnej leteckej dopravy na územie Slovenskej republiky a z územia Slovenskej republiky sa vyžaduje spolupráca nielen medzi orgánmi štátnej správy, ale aj na „prevádzkovej“ úrovni prostredníctvom letiskového výboru medzi osobami činnými v civilnom letectve navzájom, ale aj medzi osobami činnými v civilnom letectve a príslušnými orgánmi štátnej správy.

Vzhľadom na význam záverov stálej komisie na uľahčovanie medzinárodnej obchodnej leteckej dopravy sa ustanovuje povinnosť pre „všetkých“ zúčastnených dodržiavať uznesenia prijaté stálou komisiou na uľahčovanie medzinárodnej obchodnej leteckej dopravy.

K § 69

Podľa čl. 16 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1008/2008 v platnom znení môže členský štát Európskej únie uložiť záväzok služby vo verejnom záujme vo vzťahu k „pravidelným leteckým dopravným službám medzi letiskom v Spoločenstve a letiskom obsluhujúcim okrajovú alebo rozvojovú oblasť na jeho území alebo na málo využívanú trať k akémukoľvek letisku na jeho území, ak sa takáto trať považuje za životne dôležitú pre hospodársky a sociálny rozvoj regiónu, ktorý letisko obsluhuje“. Vykonávanie obchodnej leteckej dopravy a prepájanie regiónov v rámci Slovenskej republiky, ako aj prepájanie Slovenskej republiky, predstavuje jeden z nástrojov na podporu rozvoja príslušných regiónov, cestovného ruchu, ale poskytuje občanom možnosť rýchlej prepravy. V tejto súvislosti sa ustanovuje pôsobnosť Ministerstva dopravy Slovenskej republiky ukladať takéto záväzky služby vo verejnom záujme za podmienok ustanovených nariadením (ES) č. 1008/2008 v platnom znení, pričom uloženiu záväzku služby vo verejnom záujme musí predchádzať verejná súťaž v súlade s čl. 17 nariadenia (ES) č. 1008/2008 v platnom znení.

Nariadenie (ES) č. 1008/2008 v platnom znení síce upravuje všeobecné zásady záväzkov služby vo verejnom záujme a podmienky verejnej súťaže, avšak je potrebné ustanoviť procesný postup vyhlásenia verejnej súťaže, ako aj jej vyhodnotenia vrátane „opravného prostriedku“ vo vzťahu k vylúčeniu účastníka verejnej súťaže alebo vo vzťahu k vyhodnoteniu ponúk prostredníctvom administratívneho preskúmania.

Zohľadňujúc skutočnosť, že uloženie záväzku služby vo verejnom záujme je inštitút, ktorým Európska únia umožnila „poskytnúť“ podporu, resp. pomoc jednotlivými členskými štátmi Európskej únie, Európska únia má z tohto dôvodu vytvorený kontrolný mechanizmus. Podľa čl. 17 ods. 9 nariadenia (ES) č. 1008/2008 v platnom znení sú členské štáty Európskej únie povinné bezodkladne a písomne informovať Európsku komisiu o výsledkoch verejnej súťaže a o úspešnom účastníkovi verejnej súťaže, pričom sú povinné uviesť informácie o počte, názvoch a ďalšie informácie o účastníkoch verejnej súťaže, o prevádzkových zložkách obsiahnutých v ponukách, o kompenzáciách uvedených jednotlivými účastníkmi verejnej súťaže v ponukách a o samotnom úspešnom účastníkovi verejnej súťaže. V prípade akéhokoľvek podozrenia (t. j. už na základe vlastného podnetu, alebo podnetu od členského štátu Európskej únie) môže Európska komisia podľa čl. 17 ods. 10 nariadenia (ES) č. 1008/2008 v platnom znení požiadať členské štáty Európskej únie, aby do jedného mesiaca oznámili „všetky relevantné dokumenty týkajúce sa výberu leteckého

dopravcu na výkon záväzku služby vo verejnom záujme“. V prípade, ak sa požadované dokumenty „neoznámia v uvedenej lehote“, Európska komisia môže rozhodnúť o pozastavení verejnej súťaže. Keďže oblasť uloženia záväzku služby vo verejnom záujme v oblasti pravidelnej obchodnej leteckej dopravy sa týka oblasti štátnej pomoci, Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky bude povinné pred vyhlásením verejnej súťaže, zohľadňujúc obsah súťažnej dokumentácie (dokumentácia bude obsahovať aj návrh zmluvy o službách vo verejnom záujme vo vzťahu k pravidelným leteckým dopravným službám), požiadať Protimonopolný úrad Slovenskej republiky, ako koordinátora štátnej pomoci, o stanovisko. O opätovné stanovisko bude Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky povinné požiadať Protimonopolný úrad Slovenskej republiky pred podpisom zmluvy o službách vo verejnom záujme vo vzťahu k pravidelným leteckým dopravným službám s úspešným účastníkom verejnej súťaže.

K§ 70

Ustanovujú sa podmienky, po preukázaní ktorých Dopravný úrad vydá osvedčenie prevádzkovateľa letiska, osvedčenie prevádzkovateľa heliportu alebo osvedčenie prevádzkovateľa vertiportu, bez ktorých nie je možné letisko, heliport alebo vertiport prevádzkovať.

Aj v prípade letísk, heliportov a vertiportov sa rozlišuje či ide o prostredie „Európskej únie“ alebo o prostredie „ICAO“ s doplnením požiadaviek v rámci „národného“ prostredia.

Žiadateľ o vydanie osvedčenia prevádzkovateľa letiska, osvedčenia prevádzkovateľa heliportu alebo osvedčenia prevádzkovateľa vertiportu musí preukázať vlastnícke vzťahy alebo iné vzťahy letiskovým stavbám, ktoré pri prevádzkovaní letiska, heliportu alebo vertiportu budú využívané. Splnenie podmienky vlastníctva letiskovým stavbám, 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 dosadaciú a odpútaciú 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 vo vzťahu vlastníckych vzťahov sporná a rozhodnutie o nej bude prekračovať rozsah právomoci Dopravného úradu, Dopravný úrad účastníka konania, žiadateľa 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. 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.

Súčasne sú ustanovené podmienky, ktoré musia spĺňať prevádzkovateľ letiska a prevádzkovateľ heliportu s osvedčením.

K§ 71

Podľa bodu 2.1.1. prílohy IV. Kódexu schengenských hraníc musí „medzinárodné letisko“ spĺňať určité štandardy na vykonávanie hraničnej kontroly súvisiace s bezproblémovým odbavovaním osôb prekračujúcich vonkajšie hranice. Z tohto dôvodu je upravené postavenie Ministerstva vnútra Slovenskej republiky v procese vydávania osvedčenia prevádzkovateľa letiska, osvedčenia prevádzkovateľa heliportu a osvedčenia prevádzkovateľa vertiportu, ak ide o letisko, heliport alebo vertiport, ktoré sú určené na vykonávanie letov do štátu, ktorý nie je schengenským štátom. Ide o ustanovenia, ktoré priamo Kódex schengenských hraníc neupravuje, ale len odkazuje na vnútroštátnu právnu úpravu členských štátov Európskej únie.

K§ 72

Ustanovujú sa podmienky, po preukázaní ktorých Dopravný úrad vydá povolenie na prevádzkovanie osobitného letiska, bez ktorého nie je možné osobitné letisko prevádzkovať.

Aj v prípade osobitného letiska musí žiadateľ o vydanie povolenia na prevádzkovanie osobitného letiska preukázať vlastnícke vzťahy k pozemkom a letiskovým stavbám, ktoré pri prevádzkovaní osobitného letiska budú využívané. Ak sa na osobitom letisku bude vykonávať aj obchodná letecká doprava, musí prevádzkovateľ osobitného letiska získať súhlas Ministerstva dopravy Slovenskej republiky.

Súčasne sú ustanovené podmienky, ktoré musia spĺňať prevádzkovateľ osobitného letiska, pričom musí mať zavedený a zdokumentovaný systém vnútornej kontroly, ktorý predstavuje efektívny nástroj na vykonávanie „dohľadu“ nad činnosťou prevádzkovateľa osobitného letiska, ako aj nad samotnou leteckou prevádzkou na osobitom letisku.

Keďže právny poriadok Slovenskej republiky už nepozná pojem „územné rozhodnutie“, z pohľadu možnosti využívať letiskovú stavbu s trávnatým povrchom sa ustanovuje, že Dopravný úrad vydá povolenie na prevádzkovanie osobitného letiska s trávnatým povrchom, ak obec, v ktorej katastrálnom území je osobitné letisko s trávnatým povrchom umiestnené, orgán územného plánovania a orgán štátnej správy chrániaceho verejný záujem (najmä z pohľadu ochrany verejného zdravia a ochrany prírody a krajiny) vydajú súhlasné záväzné stanoviská. Týmto stanoviskom sa „nahradza“ proces územného rozhodovania, ktorý bol v minulosti využívaný. Zároveň Dopravný úrad v povolení na prevádzkovanie osobitného letiska uvedenie informácie, ktorým „umiestni“ letisko s trávnatým povrchom.

K § 73

Jednou z podmienok na prevádzkovanie letiska, heliportu, vertiportu alebo osobitného letiska je aj prevádzková príručka. Vzhľadom na „obsah“ prevádzkovej príručky definovaný právne záväznými aktmi Európskej únie, leteckými predpismi a navrhovaným vykonávacím predpisom je žiadúce, aby takýto dokument bol predmetom schvaľovania Dopravným úradom. Aby mohol Dopravný úrad schváliť prevádzkovú príručku, žiadateľ o jej schválenie musí preukázať splnenie ustanovených podmienok.

K § 74

Ustanovujú sa podmienky na vydanie osvedčenia na projektovanie letiskových stavieb. V aplikačnej praxi sa vyskytujú prípady, 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 špecifik 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. Vzhľadom na požiadavky týkajúce sa obrany štátu sa takéto osvedčenie nebude vyžadovať, ak pôjde o letiskovú stavbu umiestnenú na vojenskom letisku, vojenskom heliporte alebo na vojenskom vertiporte alebo o stavbu na obranu štátu alebo o stavbu, ktorá nie je určená na obranu štátu, ale je v správe ministerstva obrany alebo v správe právnickej osoby zriadenej alebo založenej ministerstvom obrany umiestnenú na letisku.

K § 75 až 77

Poskytovateľ služby pozemnej obsluhy možno len na základe podaného vyhlásenie o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy, pričom sú presne špecifikované situácie, v ktorých sa podanie takéhoto vyhlásenia nepožaduje.

Vzhľadom na skutočnosť, že právne záväzná akty Európskej únie „nepokrývajú“ v oblasti poskytovania služieb pozemnej obsluhy „všetky“ letiská, heliporty, vertiporty, a ani „všetky“ lietadlá, ktorým sa služby pozemnej obsluhy majú poskytovať, návrhom zákona sa ustanovuje povinnosť podať vyhlásenie o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na poskytovanie služieb pozemnej

obsluhy aj vo vzťahu k letisku alebo heliportu, na ktorý sa právne záväzná akty Európskej únie nevzťahujú, ako aj vo vzťahu k letisku, heliportu alebo vertiportu, na ktorý sa právne záväzná akty Európskej únie vzťahujú, avšak nie na všetky lietadlá. V prípade, ak sa majú služby pozemnej obsluhy poskytovať na osobitnom letisku, je taktiež potrebné podať vyhlásenie o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy.

Keďže na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy sa už nebude vyžadovať povolenie, ale bude ich možné poskytovať na základe vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy, ustanovuje sa oprávnenie pre Dopravný úrad preskúmať podané vyhlásenie. V prípade, ak podané vyhlásenie o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy neobsahuje všetky náležitosti, Dopravný úrad vyzve na odstránenie nedostatkov. V krajom prípade sa Dopravný úrad oprávňuje uložiť opatrenie, ktorým do času odstránenia nedostatku obmedzí alebo zakáže vykonávanie činnosť v rozsahu podaného vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy.

Taktiež sa ustanovujú podmienky, ktoré musí spĺňať nielen poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy na základe podaného vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy, ale aj poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy bez podaného vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy.

K § 78 až 80

Vzhľadom na význam obchodnej leteckej dopravy sa ustanovuje povinnosť mať určené ochranné pásma pre letisko, heliport, vertiport a osobitné letisko, ak sa na nich vykonáva obchodná letecká doprava a poskytujú letiskové služby leteckým dopravcom. Taktiež sa ustanovuje povinnosť mať určené ochranné pásma pre určené letecké pozemné zariadenie.

Dopravnému úradu sa udeľuje kompetencia nielen v oblasti určenia, zmeny alebo zrušenia ochranných pásem, ale aj v prípade, ak z dôvodu existencie prekážky nemôže pre letisko, heliport, vertiport alebo pre osobitné letisko určiť ochranné pásma v tvare alebo s rozmermi ustanovenými príslušnými vykonávacími právnymi predpismi.

Vzhľadom na základný význam ochranným pásmom v týchto ochranných pásmach zakazuje alebo obmedzuje vykonávať činnosti, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť leteckej prevádzky alebo ovplyvniť spoľahlivú činnosť určeného leteckého pozemného zariadenia. Ak Dopravný úrad udelí súhlas, v ochrannom pásme sa môže umiestniť zariadenie nestavebnej povahy alebo vykonať iná činnosť v ochrannom pásme, ktorá môže ohroziť bezpečnosť leteckej prevádzky alebo ovplyvniť spoľahlivú činnosť určeného leteckého pozemného zariadenia.

Špecifickou situáciou je zhotovovanie stavby alebo uskutočňovanie zmeny dokončenej stavby alebo umiestňovanie zariadenie nestavebnej povahy v rámci tzv. monobloku prekážok. Pod monoblokom prekážok si možno predstaviť nejakú časť vzdušného priestoru, resp. trojrozmerný útvar, s presne vymedzenými hranicami, resp. rozmermi. V takomto vymedzenom vzdušnom priestore, resp. trojrozmernom útware, možno umiestniť prekážku, ak nepresiahne vymedzené hranice, resp. rozmery. Ako príklad možno uviesť, že v areáli priemyselného parku sa nachádza komín s výškou 200 m. Ak vlastník takéhoto priemyselného parku plánuje umiestniť stavbu s výškou 180 m, tak to môže vykonať, ak bol určený monoblok prekážok, v ktorom výška prekážky nesmie presiahnuť výšku komína.

Ustanovenia k určeniu alebo k zmene ochranných pásem jednoznačne vymedzujú osobu na podanie návrhu, ustanovujú podmienku spracovania dokumentácie k určeniu ochranných pásem odborne spôsobilou osobou, ustanovujú povinnosť žiadateľa uhradiť náklady na spracovanie dokumentácie, 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 operatívny geometrický plán.

Ustanovenia o zrušení ochranných pásem stanovujú postup Dopravného úradu, kedy rozhodne alebo môže rozhodnúť z vlastného podnetu alebo môže rozhodnúť o zrušení ochranných pásem na návrh jednoznačne vymedzenej osoby. Ustanovuje sa pôsobnosť Dopravného úradu podať návrh na výmaz ochranných pásem z katastra nehnuteľností.

K § 81 až 83

Ustanovenia špecifikujú podmienky obmedzenia vlastníckych práv alebo vyvlastnenia vo vzťahu k zhotoveniu letiskovej stavby, ak ide o letisko, heliport, vertiport alebo osobitné letisko, na ktorom sa má vykonávať alebo sa vykonáva obchodná letecká doprava, poskytovať alebo sa poskytujú letiskové služby leteckým dopravcom a poskytovať alebo sa poskytujú letové prevádzkové služby v rozsahu oblastnej služby riadenia, približovacej služby riadenia alebo letiskovej služby riadenia, alebo stavby pre letecké pozemné zariadenie alebo vo vzťahu k prevádzkovaniu takéhoto letiska, heliportu, vertiportu alebo osobitného letiska alebo leteckého pozemného zariadenia. Súčasne sa definuje zriadenie vecného bremena, vyvlastňovacie konanie, platenie náhrad, vstup na cudzie pozemky, vykonávanie nevyhnutných úprav pôdy a 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 § 84

Definujú sa stavby, zariadenia nestavebnej povahy a vykonávanie činností mimo ochranných pásem, 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.

Pri špecifických stavbách, zariadeniach nestavebnej povahy alebo činnostiach sa vyžaduje aj posúdenie vplyvu na letové postupy a posúdenie vplyvu na letecké pozemné zariadenie.

K § 85

Vykonávanie ohňostrojných prác a realizácia ohňostrojov môže ovplyvniť leteckú prevádzku riadeného letiska, a z tohto dôvodu sa vyžaduje vydanie súhlasného záväzného stanoviska, resp. súhlasu Dopravného úradu.

K § 86 až 88

Zohľadňujúc základné princípy bezpečnosti civilného letectva sa v nevyhnutných prípadoch musí vyžadovať, aby na niektorých prekážkach, ktorými sú stavby a zariadenia nestavebnej povahy určené Dopravným úradom umiestnilo letecké prekážkové značenie. Toto letecké prekážkové značenie prispieva k zlepšeniu situačného povedomia (anglický pojem „situational awareness“) členov letovej posádky lietadla pri letoch najmä v zastavaných územiach, ale pri letoch v členitom teréne.

Z pohľadu toho, či sa má letecké prekážkové značenie umiestniť alebo vyznačiť na stavbách a zariadeniach nestavebnej povahy, ktoré sa nachádzajú v určených alebo menených ochranných pásmach alebo v plošnom priemete ochranných pásem, Dopravný úrad buď vydá rozhodnutie, záväzný stanovisko alebo súhlas.

Ustanovuje sa okruh osôb, ktoré majú povinnosť vlastné náklady umiestniť alebo vyznačiť a udržiavať na stavbách alebo zariadeniach nestavebnej povahy funkčné letecké prekážkové značenie, ako aj povinnosť oznámiť Dopravnému úradu zmenu prevádzkyschopnosti leteckého

prekážkového značenia, keďže v praxi nastávajú situácie, keď letecké prekážkové značenie je umiestnené alebo vyznačené, avšak je nefunkčné.

K § 89

Ustanovujú sa podmienky, po preukázaní ktorých Dopravný úrad vydá povolenie na prevádzkovanie heliportu HEMS, bez ktorých nie je možné heliport HEMS prevádzkovať.

Žiadateľ o vydanie povolenia na prevádzkovanie heliportu HEMS musí preukázať vlastnícke vzťahy alebo iný právny vzťah k letiskovým stavbám, ktoré pri prevádzkovaní heliportu HEMS budú využívané. Špeciálne postavenie pri preukazovaní uvedených vzťahov majú držiteľia povolenia na prevádzkovanie všeobecnej nemocnice alebo držiteľia povolenia na prevádzkovanie špecializovanej nemocnice, ak príslušná letisková stavba je majetkom vo vlastníctve Slovenskej republiky, obce alebo vyššieho územného celku.

Súčasne sú ustanovené podmienky, ktoré musia spĺňať prevádzkovateľ letiska a prevádzkovateľ heliportu s osvedčením.

Aj v prípade heliportov HEMS je jednou z podmienok na prevádzkovanie heliportu HEMS prevádzková príručka. Vzhľadom na „obsah“ prevádzkovej príručky definovaný právne záväznými aktmi Európskej únie, leteckými predpismi a navrhovaným vykonávacím predpisom je žiadúce, aby takýto dokument bol predmetom schvaľovania Dopravným úradom.

V prípade držiteľov povolenia na prevádzkovanie všeobecnej nemocnice alebo držiteľov povolenia na prevádzkovanie špecializovanej nemocnice môže nastať situácia, že aj keď zabezpečili zhotovenie heliportu HEMS, v konečnom dôsledku nemusia byť jeho prevádzkovateľom.

V procese výberu prevádzkovateľa ambulancie vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby môže nastať situácia, že v istom časovom období nebude zabezpečená prevádzka heliportu HEMS držiteľom povolenia na prevádzkovanie heliportu HEMS. Vzhľadom na skutočnosť, že vrtuľníková záchranná zdravotná služba (HEMS) nemalou mierou prispieva k záchrane ľudských životov, je potrebné zabezpečiť, aby vo vzťahu k heliportu HEMS bol vždy vydaný platný „nejaký doklad“, ktorým sa preukáže technická spôsobilosť heliportu HEMS z pohľadu civilného letectva. Na zabezpečenie takého „dokladu“ sa zavádza inštitút osvedčenia heliportu HEMS, ktorý bude vydaný držiteľovi povolenia na prevádzkovanie všeobecnej nemocnice alebo držiteľovi povolenia na prevádzkovanie špecializovanej nemocnice. Dopravný úrad vydá takéto osvedčenie heliportu HEMS po splnení ustanovených podmienok, pričom držiteľ tohto osvedčenia heliportu HEMS bude musieť spĺňať ustanovené podmienky počas celej doby platnosti osvedčenia heliportu HEMS. Ak nastane situácia, že Dopravný úrad vydá pre heliport HEMS povolenie na jeho prevádzkovanie, platnosť osvedčenia heliportu HEMS sa pozastavuje odo dňa právoplatnosti povolenia na jeho prevádzkovanie do dňa zániku platnosti tohto povolenia na prevádzkovanie.

K § 90

Vzhľadom na význam vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby sa ustanovuje povinnosť mať pre heliport HEMS určené ochranné pásma, pričom na ich na určenie, zmenu a zrušenie sa vzťahujú takmer všetky ustanovenia ako na ochranné pásma letiska, heliportu, vertiportu a osobitného letiska až na niekoľko výnimiek. Medzi ne patrí určenie činností, ktorých vykonávanie je zakázané alebo obmedzené, určenie osoby, ktorá podáva žiadosť o určenie, zmenu a zrušenie ochranných pásem heliportu HEMS.

K § 91 až 93

Ustanovenia špecifikujú podmienky obmedzenia vlastníckych práv alebo vyvlastnenia vo vzťahu k zhotoveniu letiskovej stavby na heliporte HEMS alebo prevádzkovaniu heliportu HEMS. Súčasne sa definuje zriadenie vecného bremena, vyvlastňovacie konanie, platenie náhrad, vstup na cudzie pozemky, vykonávanie nevyhnutných úprav pôdy a porastu, odstraňovanie a okliesňovanie stromov a pod.

K § 94

Zohľadňujúc základné princípy bezpečnosti civilného letectva sa v nevyhnutných prípadoch musí vyžadovať, aby na niektorých prekážkach, ktorými sú stavby a zariadenia nestavebnej povahy určené Dopravným úradom umiestnilo letecké prekážkové značenie aj v prípade ochranných pásem heliportu HEMS. Na letecké prekážkové značenie v ochranných pásmach heliportu HEMS sa rovnako vzťahujú ustanovenia ako na letecké prekážkové značenie v ochranných pásmach letísk, heliportov, vertiportov a osobitných letísk až na niekoľko výnimiek. Špecifikum je prechod povinností vyplývajúcich z určenia leteckého prekážkového značenia, osoby, ktorá podáva žiadosť o určenie leteckého prekážkového značenia.

K § 95

V systéme infraštruktúry záchranej zdravotnej služby sa okrem heliportov HEMS vytvára nový inštitút tzv. plochu určenú na vzlet a pristátie vrtuľníkov vrtuľníkovej záchranej zdravotnej služby, ktorá sa nachádza v areáli nemocnice (ďalej len „plocha HEMS“). Týmto inštitútom sa zohľadňujú predpisy rezortu zdravotníctva vo vzťahu ku kategorizácii nemocníc. Keďže plocha HEMS má slúžiť pre potreby vrtuľníkov vrtuľníkovej záchranej zdravotnej služby, budú sa na ňu rovnaké požiadavky ako na heliporty HEMS až na niekoľko výnimiek. Ustanovuje sa pôsobnosť Dopravného úradu vo vzťahu k povoleniu na prevádzkovanie plochy HEMS, podmienka preukázania vlastníckych vzťahov alebo iného právneho vzťahu, pričom aj v prípade plochy HEMS budú platiť isté špecifiká vo vzťahu k majetku vo vlastníctve Slovenskej republiky, obce alebo vyššieho územného celku. Súčasne sú ustanovené podmienky, ktoré musia spĺňať prevádzkovateľ plochy HEMS. Aj v prípade plochy HEMS je jednou z podmienok na prevádzkovanie plochy HEMS prevádzková príručka, ktorá bude predmetom schvaľovania Dopravným úradom.

Obdobne ako v prípade heliportov HEMS, aj v prípade plochy HEMS, nemusí byť držiteľ povolenia na prevádzkovanie všeobecnej nemocnice alebo držiteľ povolenia na prevádzkovanie špecializovanej nemocnice prevádzkovateľom tejto plochy HEMS. Z tohto dôvodu sa aj v prípade plochy HEMS zavádza inštitút osvedčenia plochy HEMS, ktorý je analogickým osvedčením osvedčenia heliportu HEMS, a teda sa na osvedčenie plochy HEMS budú analogicky vzťahovať ustanovenia ako na osvedčenie heliportu HEMS.

Vzhľadom na význam vrtuľníkovej záchranej zdravotnej služby sa ustanovuje aj v prípade plochy HEMS povinnosť mať určené ochranné pásma heliport HEMS a s tým spojené zákazy a obmedzenia činností. Ustanovenia špecifikujúce podmienky obmedzenia vlastníckych práv alebo vyvlastnenia, vecného bremena, úprav porastov a pod. vo vzťahu k heliportu HEMS sa uplatnia aj vo vzťahu k ploche HEMS.

K § 96

Miesto verejného záujmu je inštitútom upraveným v nariadení (EÚ) č. 965/2012 v platnom znení. Aby mohol letecký prevádzkovať v rámci výkonu leteckých činností používať miesta verejného záujmu, vyžaduje sa, aby Dopravný úrad schválil prevádzku vrtuľníka na miesto verejného záujmu alebo z miesta verejného záujmu v príslušnej výkonnostnej. Bezpečnosť prevádzky na mieste verejného záujmu zabezpečujú ochranné pásma, ktoré určuje, mení alebo zrušuje Dopravný úrad.

K § 97 a 98

Vzhľadom na právne záväzné akty Európskej únie upravujúcich oblasť vybavenia ATM/ANS (komponenty ATM/ANS, systémy ATM/ANS) návrh zákona ustanovuje podmienky na získanie osvedčenia na vývoj, výrobu, vykonávanie modifikácií, skúšky, inštalovanie, opravy a údržbu len tých leteckých pozemných zariadení, ktoré nie sú vybavením ATM/ANS. Ustanovuje sa aj „výnimka“, v prípade ktorej sa uvedené osvedčenie nevyžaduje, a to v prípade oprava alebo údržby

prevádzkovateľ tohto leteckého pozemného zariadenia. Zároveň sa ustanovujú podmienky, ktoré musí držiteľ osvedčenia spĺňať počas celej doby platnosti osvedčenia.

Keďže letecké pozemné zariadenia zohrávajú veľmi dôležitú úlohu na zaistení požadovanej úrovni bezpečnosti leteckej prevádzky, je žiaduce, aby ich prevádzka podliehala povoľovaniu. Na získanie povolenia na prevádzkovanie leteckého pozemného zariadenia musí splniť ustanovené podmienky. Po získaní tohto povolenia je jeho držiteľ, t. j. prevádzkovateľ leteckého pozemného zariadenia povinný spĺňať ustanovené podmienky počas celej doby platnosti povolenia, pričom vzhľadom na význam leteckých pozemných zariadení bude povinný požiadať o zmenu povolenia na prevádzkovanie leteckého pozemného zariadenia v prípade zmeny skutočností určených alebo údajov uvedených v povolení, v prípade podstatnej zmeny. Zároveň bude povinný pred ukončením prevádzkovania leteckého pozemného zariadenia požiadať Dopravný úrad o vydanie súhlasu s ukončením prevádzkovania tohto leteckého pozemného zariadenia.

K § 99

Na účely ustanovení v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa definuje, čo sa rozumie pod pojmom „letisko“, „prevádzkovateľ letiska“, „program bezpečnostnej ochrany letiska“, vzhľadom na skutočnosť, že právne záväzné akty Európskej únie v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva používajú pojem „letisko“ na označenie takých letiskových stavieb, na ktorých by mohol byť spáchaný čin protiprávneho zasahovania, ktorý ohrozuje bezpečnostnú ochranu civilného letectva.

K § 100

Zavedením spoločných pravidiel bezpečnostnej ochrany civilného letectva by sa malo predchádzať činom protiprávneho zasahovania voči civilnému lietadlu, činom protiprávneho zasahovania, ktoré ohrozujú bezpečnostnú ochranu civilného letectva. Tento cieľ by sa mal dosiahnuť stanovením spoločných pravidiel a spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva, ako aj mechanizmov na monitorovanie ich dodržiavania. S cieľom vytvoriť systém opatrení na bezpečnostnú ochranu letectva a systém spolupráce orgánov štátnej správy a iných osôb v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky oprávňuje zriadiť stálu komisiu pre bezpečnostnú ochranu letectva s presne vymedzenou pôsobnosťou. Vzhľadom na význam záverov stálej komisie pre bezpečnostnú ochranu letectva sa ustanovuje povinnosť pre „všetkých“ zúčastnených dodržiavať uznesenia prijaté stálou komisiou pre bezpečnostnú ochranu letectva.

K § 101

Ustanovuje sa okruh osôb, ktoré sú povinné vykonávať svoju činnosť len ak majú vypracovaný program bezpečnostnej ochrany letectva, ktorého súlad s požiadavkami príslušných právnych predpisov potvrdzuje Dopravný úrad. Zároveň sa ustanovuje postup Dopravného úradu, v ktorom posudzuje súlad predloženého návrhu programu bezpečnostnej ochrany letectva s príslušnými požiadavkami. V prípade, ak tento súlad nie je dosiahnutý, Dopravný úrad ďalej ustanoveným spôsobom komunikuje so žiadateľom na účel zabezpečenia jeho súladu s príslušnými požiadavkami. Z dôvodu potreby zabezpečiť nevyhnutnú flexibilitu pri prijímaní a zachovávaní opatrení bezpečnostnej ochrany letectva, procesne je uvedený postup vylúčený z režimu správneho poriadku a navrhovaná právna úprava ustanovuje osobitné procesné ustanovenia.

K § 102

Podľa noriem bezpečnostnej ochrany letectva musia príslušné osoby, ktoré budú vykonávať príslušnú činnosť, úspešne absolvovať štandardnú previerku osoby alebo posilnenú previerku osoby, pričom podmienky úspešného absolvovania previerky osoby musia spĺňať po celú dobu platnosti previerky osoby.

Požiadavka, aby manažér bezpečnostnej ochrany, ktorý nesie zodpovednosť za to, že program bezpečnostnej ochrany letectva a jeho vykonávanie spĺňa príslušné požiadavky, musí (okrem požiadavky úspešne absolvovať posilnenú previerku osoby) preukázať najmenej trojročnú odbornú prax v civilnom letectve vyplývajúcu z potrieb aplikačnej praxe. V súčasnosti sú pozície manažéra bezpečnostnej ochrany bežne obsadzované osobami, ktoré nemajú prax v akejkoľvek oblasti civilného letectva, čo spôsobuje, že príslušné požiadavky nie sú plnené; tento stav je z pohľadu zabezpečenia ochrany civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania absolútne nežiadúci. Navrhovaná právna úprava určuje podmienky, kedy sa previerky posudzovaných osôb považujú za neúspešné v závislosti od toho, či ide o štandardnú previerku osoby alebo o posilnenú previerku osoby. Ak posudzovaná osoba uspokojivo nesplní všetky podmienky pri posúdení bezúhonnosti alebo spoľahlivosti alebo bolo zistené bezpečnostné riziko, previerka osoby je neúspešná.

Výpočet trestných činov, v prípade spáchania ktorých, previerku posudzovanej osoby nemožno považovať za úspešnú sa zosúlaďuje s bodom 11.0.9. prílohy vykonávacieho nariadenia 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 „vykonávacie nariadenie (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 smernice 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“ vo vzťahu k posilnenej a štandardnej previerke posudzovanej osoby účinok skupiny priestupkov, v prípade spáchania ktorých je osoba považovaná za nespoľahlivú, keďže 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. Samostatnú kategóriu tvorí zisťovanie bezpečnostného rizika, ktoré sa zisťuje v prípade posilnenej previerky osoby vzhľadom na povahu tejto posilnenej previerky.

V procese posudzovania osôb v súčasnosti platnej právnej úpravy platí, že o posúdenie spoľahlivosti žiada zamestnávateľ člena personálu bezpečnostnej ochrany, 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. Analógiou s inými konaniami, na základe ktorých získava osoba nejaký doklad sa navrhuje, aby žiadateľ o vykonanie previerky osoby bola samotná posudzovaná osoba.

K § 103

Do prevádzkových a technických priestorov poskytovateľa leteckých navigačných služieb bežne potrebujú samostatne, bez sprievodu, vstupovať aj osoby, ktoré nie sú jeho internými zamestnancami. Ide napríklad o špecifických externých dodávateľov, stavebných pracovníkov pri rekonštrukciách, auditorov, inšpektorov a pod. Všetky tieto osoby musia podľa odseku 1 prejsť overením spoľahlivosti a bezúhonnosti. Keďže akýkoľvek čin protiprávneho zasahovania v priestoroch poskytovateľa leteckých navigačných služieb môže v konečnom dôsledku viesť k leteckej nehode, alebo vážnemu

incidentu, ustanovuje sa oprávnenie vstúpiť bez sprievodu do prevádzkových priestorov a technických priestorov poskytovateľa leteckých navigačných služieb len tej osobe, ktorá je bezúhonná a spoľahlivá na základe samostatného posúdenia takejto osoby Dopravným úradom podľa ustanovených podmienok, a tej osobe, ktorá úspešne absolvovala posilnenú previerku osoby alebo štandardnú previerku osoby, a to po dobu platnosti tejto previerky.

K § 104

Niektoré dokumenty v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, postupy a požiadavky bezpečnostnej ochrany letectva, ako aj informácie týkajúce sa bezpečnostnej ochrany letectva podliehajú príslušnému stupňu utajenia. Aby mohli prevádzkovateľ letiska, prevádzkovateľ a subjekt, ktorý uplatňuje normy bezpečnostnej ochrany letectva oboznamovať sa s dokumentmi, ktoré obsahujú nedostatky zistené Európskou komisiou v jeho činnosti počas inšpekcie vykonanej Európskou komisiou, musia mať oprávnenie na oboznamovanie sa s utajovanými skutočnosťami pre príslušný stupeň utajenia.

K § 105

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 – inštruktor odbornej prípravy z bezpečnostnej ochrany osvedčená Dopravným úradom, pričom táto príprava sa môže vykonávať v rozsahu schváleného obsahu kurzov.

K § 106

Vzhľadom na existujúcu národnú právnu úpravu oblasti kybernetickej bezpečnosti, t. j. zákon č. 69/2018 Z. z. o kybernetickej bezpečnosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov 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 lektor odbornej prípravy z kybernetickej bezpečnosti v civilnom letectve, ktorý je držiteľom certifikátu vydaného akreditovanou osobou ako orgánom certifikujúcim osoby v oblasti kybernetickej bezpečnosti, spĺňa podmienky znalostného štandardu, pričom odborná príprava z kybernetickej bezpečnosti v civilnom letectve sa môže vykonávať len v rozsahu a s obsahom kurzov upravených v Národnom programe bezpečnostnej ochrany civilného letectva Slovenskej republiky.

K § 107

Navrhovaná právna úprava zakotvuje základnú regulačnú funkciu orgánov štátnej správy a osôb podieľajúcich sa na bezpečnostnej ochrane letectva. Ustanovuje sa zodpovednosť prevádzkovateľa letiska za zaistenie bezpečnostnej ochrany letectva a verejný poriadok. Súčasne špecifikuje oprávnenia prevádzkovateľa letiska alebo osôb nimi poverených na vykonávanie nevyhnutných úkonov na ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania, ktoré môžu predstavovať rôznu úroveň ohrozenia.

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

Základným účelom zavedenia spoločných pravidiel bezpečnostnej ochrany letectva je predchádzať činom protiprávneho zasahovania, aby sa ochránili osoby, civilné lietadlá a tovar v rámci Európskej

únie. Jedným z cieľov, ako dosiahnuť najúčinnšie opatrenia, je ich monitorovanie a hodnotenie spolu s hodnotením rizík, na základe ktorých je možné prijatie nových postupov, opatrení na zlepšenie úrovne bezpečnostnej ochrany letectva na letiskách.

S cieľom prispieť k efektívnemu výkonu bezpečnostnej ochrany sa umožňuje prevádzkovateľovi letiska používať aj bezpilotné lietadlá so záznamovým zariadením. Zohľadňujúc požiadavky na ochranu osobných údajov bude možné používať bezpilotné lietadlo so záznamovým zariadením (kamera) na prenos obrazu na účely zaistenia bezpečnostnej ochrany vo vyhradenom bezpečnostnom priestore letiska v súlade s nastavenými pravidlami použitia a sprístupňovania takýchto, 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. 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 § 108

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

K § 109

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. Ustanovuje sa, že táto pôsobnosť je za štát vykonávaná Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky.

K § 110

Ustanovuje sa pôsobnosť Ministerstva dopravy Slovenskej republiky v oblasti ohlasovania udalostí. Keďže bezpečnosť civilného letectva (anglický pojem „safety“) 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 civilného letectva. 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. Hlásenie o udalosti je možné podať elektronicky prostredníctvom formuláru zverejneného na webovom sídle Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, 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 Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky.

K § 111

Okrem analýzy hlásení o udalostiach alebo iných informácií súvisiacich s bezpečnosťou civilného letectva je veľmi dôležitou súčasťou dosahovania čo najvyššej úrovne bezpečnosti civilného letectva

aj bezpečnostné vyšetrovanie udalostí, t. j. „zist’ovanie“ príčin leteckých nehôd, vážnych incidentov, a v prípade potreby aj incidentov.

Povinnosť bezpečnostného vyšetrovania udalostí je pevne zakotvená v Dohovore o medzinárodnom civilnom letectve, v práve Európskej únie, ale tiež v národnej legislatíve jednotlivých štátov. Za systém bezpečnostného vyšetrovania udalostí zodpovedá Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky prostredníctvom jeho samostatného špecializovaného útvaru určeného organizačným poriadkom Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, ktorým je v čase predloženia návrhu zákona do legislatívneho procesu Útvar bezpečnostného vyšetrovania v doprave.

K § 112

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 civilného letectva. S cieľom vytvoriť systém bezpečnosti civilného letectva sa Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky oprávňuje zriadiť stálu komisiu pre bezpečnosť civilného letectva s presne vymedzenou pôsobnosťou. Vzhľadom na význam záverov stálej komisie pre bezpečnosť civilného letectva sa ustanovuje povinnosť pre „všetkých“ zúčastnených dodržiavať uznesenia prijaté stálou komisiou pre bezpečnosť civilného letectva.

K § 113

Vzhľadom na implementáciu tzv. kultúry spravodlivosti bude Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky vykonávať pôsobnosť orgánu ochrany kultúry spravodlivosti, pričom v rámci výkonu tejto pôsobnosti je povinný zabezpečiť opatrenia na dôvernosť informácií, ochranu osobných údajov, vykonávať rôzne posúdenia a preskúmania vo vzťahu ku kultúre spravodlivosti, ako poukazovať na povinnosti dodržiavať kultúru spravodlivosti.

K § 114 až 117

Dopravný úrad vedie register civilných lietadiel Slovenskej republiky, do ktorého sa zapisujú do 2 zložiek bezpilotné lietadlá, ktorých projektový návrh podlieha certifikácii a lietadlá s posádkou.

O zápise lietadla do registra civilných lietadiel Slovenskej republiky a o výmaze lietadla z registra civilných lietadiel Slovenskej republiky vydá Dopravný úrad osvedčenie, pričom zápisom sa lietadlu prideliť registrová značka (napr. tri písmená), ktorá sa vyznačí za značkou štátnej príslušnosti a spojovníkom. Slovenskej republike je pridelená značka štátnej príslušnosti „OM“, ktorá spolu so spojovníkom a registrovou značkou 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 civilných lietadiel Slovenskej republiky, avšak je potrebné, aby aj tieto lietadlá boli pri vykonávaní letov vo vzdušnom priestore identifikovateľné. Pridelením špeciálnej registrovej značky vývojovej a výrobnéj organizácii a jej vyznačením na lietadle bude možné takéto lietadlá 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 pred zápisom lietadla do registra civilných lietadiel Slovenskej republiky sa umožní vlastníčkovi 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 civilných lietadiel Slovenskej republiky.

Vzhľadom na údaje zapisované do registra civilných lietadiel Slovenskej republiky sa ustanovuje účel spracúvania osobných údajov a zoznam spracúvaných osobných údajov, ako aj ďalšie údaje týkajúce

sa lietadla a jeho súčastí (motor a vrtuľa) nielen na účel vedenia registra I civilných lietadiel Slovenskej republiky, 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 civilných lietadiel Slovenskej republiky. Medzi uvedené skutočnosti patria napríklad informácie o exekúcii, výkone rozhodnutia, pozastavení platnosti dokladov k lietadlu.

Ustanovuje sa, že zápisom údajov o záložnom práve a ďalších súvisiacich údajov do registra civilných lietadiel Slovenskej republiky 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 civilných lietadiel Slovenskej republiky 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 pri zápise lietadla do registra civilných lietadiel Slovenskej republiky, či je lietadlo alebo motor lietadla alebo vrtuľa v pátraní na základe prístupu do Schengenského informačného systému. Ak sa táto skutočnosť jednoznačne a nepochybné potvrdí, lietadlo v pátraní alebo motor lietadla alebo vrtuľa v pátraní Dopravný úrad nezapíše do registra civilných lietadiel Slovenskej republiky. Zároveň sa ustanovuje povinnosť Dopravnému úradu bezodkladne túto skutočnosť a stanovené údaje oznámiť orgánu Policajného zboru.

K § 118

Zriadením registra prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov 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 súlade s pravidlami na ochranu osobných údajov na účely plnenia ich úloh, najmä v prípade objasňovania správnych deliktov alebo priestupkov v oblasti bezpilotných lietadiel. Zároveň sa upravujú povinnosti prevádzkovateľov bezpilotných leteckých systémov.

K § 119

Register pilotov na diaľku je nevyhnutnou požiadavkou na zabezpečenie vykonávania online skúšky teoretických vedomostí 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.

K § 120 a 121

Lietajúce športové zariadenia sú lietadlá osobitnej kategórie, pričom na ich stavbu, letovú spôsobilosť, prevádzku a odbornú spôsobilosť ich leteckého personálu sa nevzťahujú štandardy a odporúčania a postupy Medzinárodnej organizácie civilného letectva a nevzťahujú sa ani právne záväzné akty Európskej únie v oblasti civilného letectva.

Na účel návrhu zákona sa definuje, čo sa rozumie lietajúcim športovým zariadením a zároveň sa definujú aj jednotlivé kategórie.

Vzhľadom na povahu lietajúcich športových zariadení sa umožňuje ich prevádzka na účely športového lietania a v prípade lietajúcich športových zariadení, ktorým je padákový klzák, motorový padákový klzák, závesný klzák, motorový závesný klzák a športový padák sa umožňuje vykonávať lety s cestujúcim za odplatu alebo zoskoky s cestujúcim za odplatu. Na vykonávanie takejto činnosti sa neukladá povinnosť byť držiteľom osobitného oprávnenia pre výkon takejto činnosti, a to z dôvodu istej osobitosti a zároveň jednoduchosti takejto činnosti.

Let lietajúcim športovým zariadením sa môže vykonať za presne stanovených podmienok v súlade s pravidlami lietania.

K § 122 až 124

Ustanovujú sa podmienky, za splnenia ktorých sa môže osoba stať členom leteckého personálu lietajúcich športových zariadení. Pilot lietajúceho športového zariadenia musí byť na výkon svojej činnosti odborne spôsobilý a zdravotne spôsobilý, pričom sa ustanovuje spôsob preukazovania tejto spôsobilosti.

Zdravotnú spôsobilosť pilota lietajúceho športového môže posudzovať zdravotnícke zariadenie alebo aj lekár pilota lietajúceho športového, t. j. lekár, ktorý poskytuje všeobecnú ambulantnú zdravotnú starostlivosť pre dospelých, alebo lekára, ktorý poskytuje všeobecnú ambulantnú zdravotnú starostlivosť pre deti a dorast.

Na poskytovanie výcvik žiadateľa o vydanie preukazu spôsobilosti pilota lietajúceho športového zariadenia sa vyžaduje, aby osoba bola držiteľom povolenia, ktoré jej bude vydané po splnení ustanovených podmienok.

K § 125

Ustanovenie určuje podmienky na letovú spôsobilosť lietajúcich športových zariadení vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky, a to bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť.

K § 126

Keďže sa lietajúce športové zariadenia nebudú zapisovať do registra civilných lietadiel Slovenskej republiky, je potrebné zabezpečiť inú formu ich evidencie. Na tento účel sa zriaďuje evidencia lietajúcich športových zariadení a obdobne, ako v prípade registra civilných lietadiel Slovenskej republiky, sa ustanovujú podmienky na zápis do evidencie lietajúcich športových zariadení alebo na výmaz z tejto evidencie, rozsah údajov zapisovaných do evidencie lietajúcich športových zariadení, podrobnosti o pridelení a umiestnení evidenčnej značky a pod.

K § 127 až 129

Lietajúce športové zariadenia sú lietadlá osobitnej kategórie využívané na športové lietane. S cieľom umožniť vykonávanie športového lietania na čo najväčšom území Slovenskej republiky a z čo najväčšieho počtu „miest určených na vzlety a pristátia lietajúcich športových zariadení“ sa zavádza nový inštitút plocha pre lietajúce športové zariadenia s tým, že ju bude možné využívať len na vzlety, pristátia a pozemné pohyby lietajúcich športových zariadení len v rámci športového lietania a lety s cestujúcim, a to len v rámci vzdušného priestoru Slovenskej republiky bez prekračovania štátnej hranice. Špeciálna vhodná použitie tohto inštitútu sa týka závesných a padákových klzákov, s ktorými

sa vykonávajú vzlety najmä zo svahov alebo z rúbanísk, na ktorých sú postavené tzv. štartovacie rampy.

Keďže nový inštitút je určený len pre lietajúce športové zariadenia, ktoré sú v súčasnosti prevádzkované v rámci tzv. poverených organizácií, navrhuje sa, aby povolenie na prevádzkovanie plochy pre lietajúce športové zariadenia vydávali tzv. poverené organizácie na základe žiadosti, pričom žiadateľ bude splniť ustanovené podmienky. Tak ako v prípade letísk, heliportov, vertiportov alebo osobitných letísk, aj v prípade plôch pre lietajúce športové zariadenia bude jednou z podmienok povinnosť žiadateľa preukázať vlastnícky vzťah k ploche pre lietajúce športové zariadenia alebo iný právny vzťah, ktorý ho oprávňuje používať plochu pre lietajúce športové zariadenia. Keďže tzv. poverené organizácie nepostupujú podľa správneho poriadku, je potrebné nastaviť proces vydávania povolenia na prevádzkovanie plochy pre lietajúce športové zariadenia, a to od spôsobu podania žiadosti, určenie účastníkov konania, cez vyžiadanie si stanovísk dotknutých orgánom štátnej, miestnej a územnej samosprávy, prerušenie konania až po náležitosti povolenia a uplatnenia opravných prostriedkov. Tento proces musí byť analogický procesu, v akom by podanie riešil orgán štátnej správy.

K § 130 až 133

Ako je v časti týkajúcej sa plôch pre lietajúce športové zariadenia, niektoré činnosti v oblasti všeobecného letectva pre lietajúce športové zariadenia sa umožňujú vykonávať na základe poverenia, ktoré vydáva Dopravný úrad. Ide o činnosti v oblasti „licencovania“ pilotov lietajúcich športových zariadení, letovej spôsobilosti lietajúcich športových zariadení a ich evidencie a v oblasti už uvedených plôch pre lietajúce športové zariadenia.

S cieľom transparentného a nediskriminačného udelenia poverenia sú ustanovené jednoznačné pravidlá, ktoré je Dopravný úrad povinný dodržať v procese posudzovania žiadosti o udelenie poverenia na výkon už uvedených činností.

Poverená osoba je povinná mať ustanovený odborný orgán, ktorý bude vykonávať činnosti, na ktoré bude osoba poverená. Keďže sa poverenej osobe zverí právomoc rozhodovať o právach a právom chránených záujmoch, musí sa osobám, o ktorých právach alebo právnom chránených záujmoch poverená osoba rozhoduje, umožniť podať opravné prostriedky proti rozhodnutiu odborného orgánu. O námietke podanej proti rozhodnutiu odborného orgánu bude rozhodovať revízna komisia, ktorej zloženie a podmienky „členstva“ v revíznej komisii ustanovuje návrh zákona.

Poverená osobe povinná pri „výkone“ činností uvedených v poverení plniť aj ďalšie podmienky, ako je napríklad predkladanie Dopravnému úradu zoznamu osôb, ktoré úspešne absolvovali skúšku teoretických vedomostí a ktorým vydala preukaz spôsobilosti člena leteckého personálu lietajúcich športových zariadení a pod.

Vzhľadom na skutočnosť, že ak poverená osoba nebude plniť podmienky uvedené v poverení alebo podmienky ustanovené zákonom, môže nastať situácia, že Dopravný úrad zruší vydané poverenie. Z tohto dôvodu sa upravujú aj situácie, čo sa stane s vydanými preukazmi alebo povoleniami na prevádzkovanie plôch pre lietajúce športové zariadenia.

K § 134

Vzhľadom na potrebu vykonávanie prijatých reštriktívnych opatrení, bližšie sa upravuje pôsobnosť Ministerstva dopravy Slovenskej republiky 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 civilných lietadiel Slovenskej republiky, či zmena údajov zapísaných v registri registra civilných lietadiel Slovenskej republiky alebo výmaz z registra civilných lietadiel Slovenskej republiky v prípade lietadla, na ktoré sa vzťahujú reštriktívne opatrenia alebo ktoré je sankcionovaným majetkom. Vzhľadom na potrebu umožniť vykonanie určených letov, sa Ministerstvu dopravy Slovenskej republiky oprávňuje udeliť výnimku

z reštriktívnych opatrení a ustanovuje sa procesný postup pri udeľovaní výnimky z reštriktívnych opatrení.

K § 135

Vzhľadom na všeobecný charakter niektorých definícií uvádzaných v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2405 z 18. októbra 2023 o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu (iniciatíva ReFuelEU Aviation) (Ú. v. EÚ L, 2023/2405, 31.10.2023) [ďalej len „nariadenie (EÚ) 2023/2405“] sa definuje ich presnejšie znenie na účely návrhu zákona. S cieľom odlišiť všeobecný pojem „prevádzkovateľ lietadla“ od prevádzkovateľa lietadla na účel nariadenia (EÚ) 2023/2405 sa definuje pojem „prevádzkovateľ lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív“.

K § 136

Ustanovuje sa pôsobnosť Ministerstva dopravy Slovenskej republiky rozhodovať o tom, že letisko, na ktoré sa nevzťahuje nariadenie (EÚ) 2023/2405 sa bude považovať za letisko Únie podľa definície tohto pojmu uvedenej v čl. 3 ods. 1 tohto nariadenia. Nariadenie (EÚ) 2023/2405 umožňuje osobám taxatívne uvedeným v čl. 2 ods. 3 rozhodnúť sa, že sa budú považovať za prevádzkovateľov lietadiel podľa definície uvedenej v čl. 3 ods. 3 tohto nariadenia. Podľa navrhovanej právnej úpravy takéto rozhodnutie tieto osoby oznámia Ministerstvu dopravy Slovenskej republiky. Ďalej sa ustanovuje pôsobnosť Ministerstva dopravy Slovenskej republiky zverejňovať informácie a správu, ktoré sú členské štáty Európskej únie povinné zverejňovať na základe čl. 12 ods. 10 nariadenia (EÚ) 2023/2405, pričom informácie zverejňované Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky sa budú týkať len subjektov v rámci rezortu dopravy. Taktiež sa upravuje pôsobnosť Ministerstva dopravy Slovenskej republiky rozhodovať o preradení dodávateľa leteckého paliva k inému členskému štátu Európskej únie podľa čl. 11 ods. 8 nariadenia (EÚ) 2023/2405.

Upravuje sa pôsobnosť Dopravného úradu konať ako príslušný orgán podľa nariadenia (EÚ) 2023/2405 vo vzťahu k prevádzkovateľom lietadiel v oblasti udržateľných leteckých palív, letiskám Únie a riadiacim orgánom letísk Únie.

K § 137

Ustanovuje sa pôsobnosť Ministerstva dopravy Slovenskej republiky rozhodovať ako príslušný orgán o udelení dočasných výnimiek z povinnosti prevádzkovateľov lietadiel v oblasti udržateľných leteckých palív načerpať na letisku Únie letecké palivo v množstve určenom v čl. 5 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2023/2405 (ďalej len „výnimka z povinnosti načerpať letecké palivo“) a zároveň rozhodovať o predĺžení platnosti už udelených výnimiek z povinnosti načerpať letecké palivo. Vzhľadom na skutočnosť, že konanie, v ktorom Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky rozhoduje o udelení výnimky a o predĺžení platnosti už udelenej výnimky z povinnosti načerpať letecké palivo je vylúčené z režimu všeobecného predpisu o správnom konaní, okrem ustanovení upravujúcich náležitosti rozhodnutia a odvolacie konanie, uvedená právna úprava predstavuje osobitný procesný postup zohľadňujúci požiadavky vyplývajúce z nariadenia (EÚ) 2023/2405. Keďže pokles pod prahovú hodnotu môže mať vplyv na výnimku z povinnosti načerpať letecké palivo udelenú Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky, prevádzkovateľovi lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív sa ukladá povinnosť odôvodnenie poklesu pod prahovú hodnotu ustanovenú v čl. 5 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2023/2405 oznámiť aj Ministerstvu dopravy Slovenskej republiky; príslušným orgánom na účely čl. 5 nariadenia (EÚ) 2023/2405 naďalej zostáva Dopravný úrad.

K § 138

Podľa čl. 4 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2023/2405 dodávatelia leteckého paliva musia zabezpečiť, aby všetko letecké palivo poskytované prevádzkovateľom lietadiel v oblasti udržateľných leteckých palív na každom letisku Únie obsahovalo minimálne podiely udržateľných leteckých palív vrátane

minimálneho podielu syntetického leteckého paliva (ďalej len „udržateľné letecké palivo“). Na splnenie povinností týkajúcej sa preukázania množstva dodaného udržateľného leteckého paliva dodávateľ leteckého paliva vydáva tzv. potvrdenie o udržateľnosti pre príslušnú dodávku udržateľného leteckého paliva, ktoré je vydané pod príslušnou certifikačnou schémou. Informácie o množstve dodaného udržateľného leteckého paliva uvedené v tomto potvrdení o udržateľnosti predstavujú súčet dodaného udržateľného leteckého paliva jednotlivým prevádzkovateľom lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív príslušnej dodávky udržateľného leteckého paliva. Z tohto dôvodu dodávateľ leteckého paliva vydá prevádzkovateľovi lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív, ktorý čerpá udržateľné letecké palivo alebo osobe, ktorá na základe obchodného vzťahu dodáva prevádzkovateľovi lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív udržateľné letecké palivo prostredníctvom poskytovateľa palivovej obsluhy, a ktorá nie je dodávateľom leteckého paliva (slangovo nazývaný „reseller“) potvrdenie o pôvode, tzv. PoC. K tomu, aby mohol dodávateľ leteckého paliva splniť povinnosti vyplývajúce z nariadenia (EÚ) 2023/2405 a vydať potvrdenie o pôvode, potrebuje mať k dispozícii údaje od prevádzkovateľa lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív a osoby, ktorá na základe obchodného vzťahu dodáva prevádzkovateľovi lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív udržateľné letecké palivo prostredníctvom poskytovateľa palivovej obsluhy, a ktorá nie je dodávateľom leteckého paliva v rozsahu identifikačných údajov o prevádzkovateľovi lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív alebo o osobe, ktorá na základe obchodného vzťahu dodáva prevádzkovateľovi lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív udržateľné letecké palivo prostredníctvom poskytovateľa palivovej obsluhy, a ktorá nie je dodávateľom leteckého paliva a preukázanie toho, že prevádzkovateľ lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív je prevádzkovateľom lietadla, ako ho definuje nariadenie (EÚ) 2023/2405, je konečným spotrebiteľom leteckého paliva, ktoré obsahuje minimálne podiely udržateľných leteckých palív, a na ktorého lety sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2023/2405. Niektoré údaje o prevádzkovateľovi lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív alebo o osobe, ktorá na základe obchodného vzťahu dodáva prevádzkovateľovi lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív udržateľné letecké palivo prostredníctvom poskytovateľa palivovej obsluhy, a ktorá nie je dodávateľom leteckého paliva môže dodávateľ leteckého paliva získať v rámci systému objednávka – faktúra. V prípade, ak je letecké palivo kupované prevádzkovateľom lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív bez objednávky vopred, t. j. napríklad priama platba v hotovosti alebo platba kartou alebo platba prevodom na účet, dodávateľ leteckého paliva nemá k dispozícii údaje o prevádzkovateľovi lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív potrebné na vydanie potvrdenia o pôvode. Z tohto dôvodu sa zavádza povinnosť pre prevádzkovateľa lietadla v oblasti udržateľných leteckých palív poskytnúť dodávateľovi leteckého paliva jeho identifikačné údaje a predložiť vyhlásenie, v ktorom budú uvedené požadované informácie.

K § 139

Ustanovuje sa, ktoré orgány sú orgánmi štátnej správy v civilnom letectve a zároveň sa upravuje ich pôsobnosť z pohľadu civilného letectva.

K § 140

Ustanovujú sa kompetencie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, ktoré nie sú upravené v iných ustanoveniach návrhu zákona.

K § 141

Ustanovuje sa pôsobnosť Ministerstva dopravy Slovenskej republiky ako dotknutého orgánu v konaniach v oblasti výstavby vo vzťahu k „zrušeniu“, t. j. k zmene v užívaní letiskovej stavby a k odstráneniu letiskovej stavby, ak ide o letiskovú stavbu vo vzťahu k obchodnej leteckej doprave z dôvodu, že letiská z ktorých sa vykonáva obchodná letecká doprava sú častokrát predmetom vyjednávania bilaterálnych dohôd o leteckých dopravných službách alebo o leteckej doprave. Tieto

dohody sú väčšinou medzinárodné dohody s prednosťou pred zákonmi. Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky je zároveň orgánom štátnej správy, ktorý povoľuje vykonávanie obchodnej leteckej dopravy, či už pravidelnej alebo nepravidelnej, vo vzťahu k územiu Slovenskej republiky, pričom je potrebné, aby malo prehľad o tom, z akým letisk, heliportov alebo vertiportov bude možné vykonávať obchodnú leteckú dopravu.

K § 142

Ustanovujú sa kompetencie Dopravného úradu, ktoré nie sú upravené v iných ustanoveniach návrhu zákona.

K § 143

Navrhovaná úprava predstavuje osobitnú právnu úpravu vo vzťahu k Stavebnému zákonu vzhľadom na skutočnosť, že Dopravný úrad je samostatným orgánom štátnej správy rozhodujúcim aj v prvom stupni a aj v druhom stupni. Z tohto dôvodu je potrebné ustanoviť, kto bude rozhodovať v prvom stupni a kto v druhom stupni. V prvom stupni bude Dopravný úrad vykonávať pôsobnosť špeciálneho stavebného úradu prostredníctvom organizačného útvaru zriadeného na plnenie úloh v oblasti civilného letectva a s definovanými oprávneniami pre vedúceho tohto organizačného útvaru. V druhom stupni bude rozhodovať predseda Dopravného úradu na základe návrhu ním zriadenej osobitnej komisie.

Keďže pred „finálnym“ povolením stavby z pohľadu stavebného práva je potrebné „preveriť“ prevádzkyschopnosť letiskovej stavby, plochy HEMS, či stavby pre letecké pozemné zariadenie, ustanovujú sa postup vydania kolaudačného rozhodnutia alebo kolaudačného osvedčenia pre tieto stavby.

Zároveň sa ustanovuje pôsobnosť Dopravného úradu vydať preukaz stavebného inšpektora na výkon štátneho stavebného dohľadu na stavbe a na stavenisku.

K § 144

Úprava pôsobnosti Dopravného úradu ako dotknutého orgánu chrániaceho záujmy civilného letectva vo vzťahu k územnoplánovacej dokumentácii, v konaniach podľa iných zákonov, či v prípade „konaní“ a iných postupov a „inštitútov“ upravených Stavebným zákonom.

K § 145

V medzinárodnom civilnom letectve je normotvorba ovplyvňovaná zásadným spôsobom činnosťou Medzinárodnej organizácie civilného letectva, ako aj iných medzinárodných organizácií v civilnom letectve. Do právneho poriadku zmluvných štátov Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve sa 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 civilného letectva. 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 poriadku zmluvných štátov, pričom prostredníctvom návrhu zákona sa vytvorí mechanizmus tejto implementácie. Vzhľadom na povahu medzinárodného charakteru civilného letectva je potrebné zohľadniť skutočnosť, že v odôvodnených prípadoch je nevyhnutné používať anglický jazyk, ktorý je celosvetovo používaný ako hlavný komunikačný jazyk v civilnom letectve. Medzinárodný charakter civilného letectva neznamená to, že sa v anglickom jazyku len komunikuje. Tento medzinárodný charakter si vyžaduje aj to, aby doklady pre členov leteckého personálu, doklady na palube lietadla alebo rôzne príručky boli vydávané alebo pripravované v anglickom jazyku. Aj Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA) vydáva rozhodnutím výkonného riaditeľa prostriedky preukázania zhody (AMC) a poradenský materiál (GM) v anglickom jazyku, pričom nielen osoby činné v civilnom letectve, ale aj samotné orgány štátnej správy v civilnom letectve členských štátov Európskej únie sú „nútené“ podľa nich

postupovať, ak neprijali alternatívne prostriedky preukázania zhody (altAMC), ktoré musia byť schválené Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA), pričom na ich schválenie je potrebné vypracovať aj anglické znenie, aby mohli byť Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA) posúdené.

Keďže hlavným komunikačným jazykom v oblasti civilného letectva je anglický jazyk a celá dokumentácia vrátane mnohých školení je v anglickom jazyku, Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky je oprávnené v osobitnom prípade prijať tieto štandardy, odporúčania a postupy aj v anglickom jazyku a takto ich uverejniť na webovom sídle. Potreba vydania leteckého predpisu v anglickom jazyku bude Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky podrobne posúdená. Za opodstatnené vydanie leteckého predpisu v anglickom jazyku sa bude považovať situácia, ak štandardy, postupy alebo odporúčania majú stovky strán a ich implementácia v slovenskom jazyku nemá v reálnom svete civilného letectva opodstatnenie a význam, keďže by letecký predpis v slovenskom znení nebol osobami činnými v civilnom letectve v praxi používaný, preklad do slovenského jazyka by bol náročný vzhľadom na to, že štandardy, postupy alebo odporúčania predstavujú vysoko odborný text so špecifickou odbornou terminológiou, ktorá nemá vhodný ekvivalent v slovenskom jazyku a sú určené len pre úzky okruh osôb, ktoré musia danú oblasť v prostredí medzinárodného letectva komunikovať v anglickom jazyku alebo letecký predpis budú povinní používať aj členovia leteckého personálu, pre ktorých prevádzkovateľ lietadla v súlade s európskou legislatívou určil anglický jazyk ako spoločný jazyk komunikácie.

V rámci implementácie štandardov a odporúčaní a postupov Medzinárodnej organizácie civilného letectva môže Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky prijať tieto štandardy a odporúčania a postupy v ich platnom znení s uvedením zoznamu takto prijatých štandardov a odporúčaní a postupov.

Keďže letecké predpisy predstavujú súčasť právnych predpisov, ktoré upravujú oblasť civilného letectva, sa oznámenie o ich prijatí vyhlasuje v Zbierke zákonov Slovenskej republiky.

K § 146

Upravuje sa výkon štátneho odborného dozoru vykonávaný Dopravným úradom. Okrem štandardov a odporúčaní a postupov Medzinárodnej organizácie civilného letectva a „národných“ predpisov je potrebné zohľadniť pri výkone štátneho odborného dozoru aj požiadavky vyplývajúce z právne záväzných aktov Európskej únie.

Ustanovujú sa práva a povinnosti ako Dopravného úradu, tak aj osôb, ktoré sú predmetom výkonu štátneho odborného dozoru.

Vzhľadom na potrebu používať počas výkonu štátneho odborného dozoru aj obrazové záznamy, zvukové záznamy a obrazovo-zvukové záznamy, sú zamestnanci Dopravného úradu oprávnení používať audiovizuálnu techniku a kameru na bezpilotnom lietadle. Avšak pri použití uvedenej techniky je potrebné dodržiavať pravidlá ochrany osobných údajov, aby nedošlo k zásahu do súkromia fyzickej osoby, ktorá nie je osobou voči ktorej je vykonávaný štátny odborný dozor. V prípade, ak sa na zázname vyhotoveného použitím uvedenej techniky budú zachytené osobné údaje osoby, ktorá nie je predmetom štátneho odborného dozoru bude Dopravný úrad povinný tieto osobné údaje takejto osoby anonymizovať ich bezodkladným odstránením zo záznamu.

K § 147

Ak kontrolovaná osoba poruší alebo nesplní niektorú z povinností v rámci štátneho odborného dozoru, alebo ak táto kontrolovaná osoba alebo iná osoba iným spôsobom marí alebo sťažuje výkon štátneho odborného dozoru, môže jej Dopravný úrad uložiť poriadkovú pokutu, pričom sa ustanovujú princípy jej uloženia.

K § 148

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“ alebo „bezpečnostná smernica“), 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 § 149

Upravuje sa procesný postup, na základe ktorého Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky bude oprávnené kontrolovať dodržiavanie podmienok uvedených v ním vydaných dokladoch ako sú poverenia na poskytovanie príslušných leteckých navigačných služieb alebo prevádzková licencia, alebo vo vzťahu k ochrane zásad kultúry spravodlivosti.

K § 150 až 152

Ustanovenia zosúladujú doterajšiu legislatívnu úpravu na úseku správneho trestania s právne záväznými aktmi Európskej únie v oblasti civilného letectva, 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. 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.

Navrhovaná právna úprava zavádza za vybrané priestupky aj sankciu zákazu činnosti, keďže doterajšia možnosť zrušenia, obmedzenia platnosti alebo odňatia dokladov sa javila ako nedostatočná.

K § 153 a 154

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. 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 spáchané v rozsahu ich pôsobnosti a v konkrétnych prípadoch ich aj prejednávať. Keďže bezpilotnými lietadlami je spáchané značné množstvo správnych deliktov vo vzťahu k obrane štátu, navrhuje sa, aby orgány Vojenskej polície v rozsahu svojej pôsobnosti vykonávali ako objasňovanie príslušných správnych deliktov, tak aj prejednávanie príslušných priestupkov.

Keďže nie vždy je možné jednoznačne identifikovať, kto ovládal bezpilotné lietadlo, 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 § 155

Okrem uloženia peňažnej sankcie alebo sankcie zákazu činnosti sa upravuje, ako samostatné konanie, oprávnenie na zrušenie dokladov, obmedzenie platnosti, pozastavenie platnosti a zánik platnosti dokladov a zrušenie registrácie prijatých vyhlásení o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov.

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 návrh zákon, ak príslušné právne záväzné akty Európskej únie v oblasti civilného letectva neustanovujú inak.

K § 156 až 159

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 ním zriadenej rozpočtovej organizácie a k ich personálu, ako aj vo vzťahu k dozoru nad poskytovaním leteckých navigačných služieb.

Taktiež sa upravuje kompetencia Ministerstva obrany Slovenskej republiky vo vzťahu k riadeniu príslušných letov a v oblasti poskytovania leteckých navigačných služieb, ako aj vo vzťahu k vydávaniu predpisov na výkon činností Ministerstvom obrany Slovenskej republiky a vo vzťahu k zabezpečeniu prevádzky lietadiel vo vojenských službách, ktoré sú majetkom štátu v správe alebo užívaní Ministerstva obrany Slovenskej republiky alebo ním zriadenej rozpočtovej organizácie.

K § 160 a 161

Upravuje sa pôsobnosť Ministerstva vnútra Slovenskej republiky vo vzťahu k lietadlám v policajných službách alebo k lietadlám vykonávajúcich lety v záujme Slovenskej republiky, ktoré sú majetkom štátu v správe alebo užívaní ministerstva vnútra alebo ním zriadenej rozpočtovej organizácie a k personálu týchto lietadiel.

Taktiež sa upravuje pôsobnosť Ministerstva vnútra Slovenskej republiky vo vzťahu k prevádzke lietadiel, ktoré sú majetkom štátu v správe alebo užívaní Ministerstva vnútra Slovenskej republiky alebo ním zriadenej rozpočtovej organizácie a vo vzťahu k vydávaniu predpisov na výkon činností Ministerstvom vnútra Slovenskej republiky.

K § 162

Lety lietadiel v záujme cudzieho štátu vo vzťahu k územia Slovenskej republiky podliehajú predchádzajúcemu súhlasu zo strany príslušných štátnych orgánov. Ustanovuje sa, ktorý let sa na účely návrhu 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 príslušné orgány, aby v rozsahu ich pôsobnosti zaujali v určenej lehote stanovisko k predloženej žiadosti. Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky vydá súhlas s vykonaním letu diplomatickou cestou žiadajúcemu zastupiteľskému úradu cudzieho štátu. V prípade prítomnosti zahraničných ozbrojených síl na území Slovenskej republiky, na ktorú bol **vyslovený súhlas Národnou radou Slovenskej republiky podľa čl. 86 písm. m) Ústavy Slovenskej republiky** a v prípade prítomnosti zahraničných ozbrojených síl na území Slovenskej republiky na účel humanitárnej pomoci, vojenských cvičení alebo mierových pozorovateľských misií alebo

v prípade prechodu zahraničných ozbrojených síl cez územie Slovenskej republiky, na ktorý bol udelený súhlas vládou Slovenskej republiky podľa čl. 119 písm. o) Ústavy Slovenskej republiky sa lety týchto ozbrojených síl považujú za lety vo vojenských službách, na vykonávanie ktorých sa nevyžaduje súhlas Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky.

K § 163

Vyšetrenie príčin leteckých nehôd alebo vážnych incidentov lietadiel vykonávajúcich let v colných službách, policajných službách, vojenských službách alebo lietadla, ktoré je majetkom štátu v správe alebo v užívaní orgánu štátnej správy vykonávajúceho let v záujme Slovenskej republiky môže prispieť k zvýšeniu úrovne bezpečnosti leteckej prevádzky vo vzťahu k týmto lietadlám, ustanovuje sa, že bezpečnostné vyšetrovanie udalosti vykonáva vyšetrovacia komisia vymenovaná štatutárnym zástupcom orgánu štátnej správy, v ktorého službách je lietadlo, ktoré sa podieľalo na udalosti, ktorá je predmetom bezpečnostného vyšetrovania.

K § 164 až 166

Vzhľadom na potrebnú operatívnu a charakter rozhodovania sa v niektorých prípadoch navrhuje neuplatňovať správny poriadok, resp. sa ustanovuje, ktoré ustanovenia správneho poriadku sa uplatnia v príslušných konaniach.

V prípadoch, kedy je rozhodnutím príslušného orgánu štátnej správy sankcionovanej osobe uložené opatrenie, ktorým sa zrušuje doklad alebo obmedzuje platnosť alebo pozastavuje platnosť dokladu, je vylúčenie odkladného účinku opravných prostriedkov priamo zo zákona prostriedkom na zaistenie bezpečnosti leteckej prevádzky.

Nová úprava umožní zjednodušenie vydávania dokladov, čo 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.

Mnohé dokumenty a doklady, ktoré sú vydávané osobám činným v civilnom letectve, zohľadňujúc medzinárodný charakter civilného letectva, musia byť vydané v listinnej podobe. Z tohto dôvodu sa uvádza zoznam týchto dokladov a dokumentov, ktoré Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky a Dopravný úrad budú vydávať a doručovať výlučne v listinnej podobe.

Samostatná právna úprava sa navrhuje v prípade konaní vo veci udelenia výnimky, pričom sa upravuje procesný postup ich udelenia, ako aj v prípade schvaľovania prevádzkovej príručky, výcvikovej príručky, príručky výcvikového programu, výcvikového kurzu a kurzu odbornej prípravy z bezpečnostnej ochrany letectva a ich zmien.

K § 167

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 § 168

Ustanovuje sa spoločná právna úprava vo vzťahu k spracováaniu osobných údajov, jazyku komunikácie, predkladaniu žiadostí, využívaniu údajov a informácií z existujúcich informačných systémov verejnej správy. 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 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, ktorého príslušná úroveň 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 § 169

Údaje o určitých oblastiach civilnej leteckej prevádzky (napríklad prevádzkové výkony, ekonomické ukazovatele a pod.) má Slovenská republika predkladať ako súčasť povinností vyplývajúcich z Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve. Predmetné zbierané údaje budú slúžiť Ministerstvu dopravy Slovenskej republiky na účely výkonu štátnej dopravnej politiky a na analytické účely a Dopravnému úradu na analytické účely.

K § 170

Ustanovujú vydania dokladu alebo vykonávania činnosti na základe podaného vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov. Okrem bezúhonnosti a miesta podnikania alebo sídla je dôležitou podmienkou, ktorá musí byť splnená aj to, že žiadateľ je „zdravý“ z pohľadu likvidity a nerieši „problémy“ s veriteľmi, resp. so splácaním vlastných záväzkov.

K § 171

Byť bezúhonný je nielen podmienkou získania previerky osoby v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, ale aj na výkon iných činností, pričom sa ustanovuje, kedy sa osoba považuje za bezúhonnú a akým spôsobom sa bezúhonnosť preukazuje. Pri posudzovaní bezúhonnosti na účel previerky osoby sa uplatňujú ustanovenia právne záväzných aktov Európskej únie, napríklad kapitola 11 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2015/1998 v platnom znení, vrátane definície pojmu „štát pobytu“.

K § 172

Vykonávanie leteckých činností v rozsahu požadovanej úrovne bezpečnosti je úzko spojené s dostatočnými finančnými prostriedkami na pokrytie záväzkov spojených s výkonom týchto leteckých činností.

Z pohľadu toho, v akom okamihu sa má preukazovať finančná spôsobilosť, rozlišuje sa o preukazovaní v prípade žiadateľa a o preukazovaní v prípade, ak už osoba vykonáva príslušnú leteckú činnosť a v tejto súvislosti sa rozlišujú aj doklady, ktorými sa finančná spôsobilosť preukazuje.

Aj v prípadoch, ak bude mať osoba činná v civilnom letectve evidované nedoplatky voči poisťovniam či daňovému alebo colnému úradu, Dopravný úrad bude musieť posúdiť finančnú spôsobilosť tejto osoby.

K § 173

Ustanovuje sa oprávnenie pre Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, Dopravný úrad alebo 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, obecnú políciu alebo Žandársky zbor.

K § 174

Obdobie, počas ktorého bola vyhlásená pandémia prenosného ochorenia COVID-19 a zároveň bola obmedzená sloboda pohybu alebo bol vyhlásený zákaz vychádzania značným spôsobom zasiahlo aj výkon činností v civilnom letectve, či plnenie úloh členmi leteckého personálu. V uvedenom období museli orgány štátnej správy v civilnom letectve riešiť otázky, ako čo najskôr riešiť vzniknuté situácie, udeľovať výnimky, aby členom leteckého personálu neskončila platnosť príslušnej kvalifikácie, keďže títo členovia leteckého personálu nemohli absolvovať teoretické a praktické odborné prípravy, školenia, výcviky a pod.

S cieľom pripraviť sa na akékoľvek krízové situácie [zákon č. 387/2002 Z. z. o riadení štátu v krízových situáciách mimo času vojny a vojnového stavu] v súvislosti s obmedzením slobody pohybu alebo zákazom vychádzania sa upravuje oprávnenie pre orgány štátnej správy v civilnom letectve pristúpiť napríklad k obmedzeniu podávania žiadostí. 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 odborné prípravy, školenia, výcviky a pod. počas krízovej situácie sa navrhuje predĺžiť platnosť dokladov, až do uplynutia 2 mesiacov od odvolania krízovej situácie.

Lehoty na vydávanie dokladov počas krízovej situácie nebudú plynúť. Prerušenie týchto lehôt je v prospech žiadateľov o schválenie, vydanie alebo udelenie dokladu alebo prijatie vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov. Taktiež je v niektorých prípadoch potrebné zabezpečiť, aby orgány štátnej správy vybavovali podania, ktorých vybavenie je nevyhnuté na plnenie úloh počas krízovej situácie.

Špecifickou oblasťou je bezpečnostná ochrana letectva, vo vzťahu ku ktorej sa navrhuje 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, ktorá poskytla odbornú prípravu z bezpečnostnej ochrany v potrebnom rozsahu. Ak má osoba, ktorá počas krízovej situácie 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 § 175

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

K § 176

Ustanovuje sa kompetencia pre Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky a Dopravný úrad vydať všeobecne záväzné právne predpisy.

K § 177 až 187

Ide o prechodné ustanovenie k úpravám účinným od dňa nadobudnutia účinnosti návrhu zákona alebo od ustanovených dátumov, keďže dochádza k zmene právneho základu, ako aj k zmene systému v niektorých oblastiach. Uvedené ustanovenia zohľadňujú prechod pôsobnosti v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, konkrétne odbornej prípravy z bezpečnostnej ochrany letectva, z Ministerstva dopravy Slovenskej republiky na Dopravný úrad a prechod pôsobnosti v oblasti

prípravy návrhu leteckých predpisov z Dopravného úradu na Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky.

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

K § 188

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

K § 189

Vzhľadom na vypracovanie novej právnej úpravy je potrebné zrušiť príslušné platné právne predpisy, ktoré sú obsahovo pokryté návrhom zákona.

K čl. II

Vzhľadom na úpravy vyplývajúce z návrhu zákona je potrebné vykonať náležité úpravy týkajúce sa príslušnosti Vojenskej polície na prejednávanie priestupkov vrátane ich prejednania v blokovanom konaní, ako aj na objasňovanie priestupkov.

K čl. III

K bodu 1

Návrhom zákona sa zavádza právna úprava aj nových inštitútov, ktoré zákon č. 143/1998 Z. z. neupravuje. Z tohto dôvodu je potrebné upraviť aj príslušné ustanovenia zákona č. 455/1991 Zb., najmä vo vzťahu k vymedzeniu tých činností, ktoré upravuje návrh zákona, avšak nie sú uvedené v § 3 ods. 2 písm. u) zákona č. 455/1991 Zb. Činnosti, ktoré podľa účinného znenia § 3 ods. 2 písm. u) zákona č. 455/1991 Zb. nie sú živnosťami, zostávajú nezmenené, t. j. aj podľa návrhu zákona nebudú živnosťami. Vzhľadom na právnu úpravu nových inštitútov upravených v návrhu zákona sa dopĺňa zoznam činností, ktoré nie sú živnosťami. Pre prehľadnosť vzťahu účinnej právnej úpravy a navrhovanej právnej úpravy sa uvádza porovnanie účinného znenia § 3 ods. 2 písm. u) zákona č. 455/1991 Zb. a navrhovaného znenia § 3 ods. 2 písm. u):

<i>účinné znenie § 3 ods. 2 písm. u)</i>	<i>navrhované znenie § 3 ods. 2 písm. u)</i>
letecká doprava	letecká doprava
prevádzkovanie civilných letísk alebo leteckých pozemných zariadení	prevádzkovanie letísk, heliportov, vertiportov, heliportov HEMS, osobitných letísk, leteckých pozemných zariadení, miest verejného záujmu
poskytovanie letových prevádzkových služieb, vykonávanie leteckej informačnej služby, vykonávanie leteckej meteorologickej služby, vykonávanie leteckej telekomunikačnej služby a spojovej služby pre leteckú meteorologickú službu	poskytovanie leteckých navigačných služieb
činnosť výcvikovej organizácie	poskytovanie výcviku člena leteckého personálu
letecké práce	letecké práce, špeciálna prevádzka
vývoj, výroba, vykonávanie modifikácií a skúšanie výrobkov leteckej techniky, opravy a údržba výrobkov leteckej techniky	vývoj a výroba výrobkov leteckej techniky alebo určených súčastí výrobkov leteckej techniky, údržba a zachovanie letovej spôsobilosti

	výrobkov leteckej techniky a súčastí výrobkov leteckej techniky, ak nejde o činnosť technika údržby lietadiel prevádzkovaných výlučne na športové lietanie
poskytovanie služieb na vybavenie cestujúcich a nákladu, pozemná obsluha lietadiel a údržba pohybových plôch letísk, ^{23f)})	poskytovanie služieb pozemnej obsluhy
prevádzkovanie bezpilotného leteckého systému v osobitnej kategórii prevádzky alebo v osvedčenej kategórii prevádzky	prevádzkovanie bezpilotného leteckého systému v osobitnej kategórii prevádzky alebo v osvedčenej kategórii prevádzky
	letecká prevádzka, poskytovanie služieb na odbavovacej ploche, a výcvikových zariadení na simuláciu letu, poskytovanie manažmentu letovej prevádzky, poskytovanie služieb navrhovania letových postupov, navrhovanie štruktúry vzdušného priestoru Slovenskej republiky, poskytovanie spoločnej informačnej služby, poskytovanie služieb U-space, overovanie jazykovej spôsobilosti člena leteckého personálu, overovanie letovej spôsobilosti lietadiel, overovanie typovej spôsobilosti výrobkov leteckej techniky alebo určených súčastí výrobkov leteckej techniky, vývoj, výroba, vykonávanie modifikácií, skúšanie, inštalácia a údržba leteckých pozemných zariadení, činnosť inštruktora odbornej prípravy z bezpečnostnej ochrany letectva, činnosť lektora odbornej prípravy z kybernetickej bezpečnosti v civilnom letectve, činnosť člena leteckého personálu okrem činnosti pilota v oblasti civilného letectva, činnosti inštruktora v oblasti civilného letectva a činnosti examinátora v oblasti civilného letectva

K bodu 2

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

K bodom 3, 5 a 6

Vzhľadom na novú právnu úpravu je potrebné vykonať náležité úpravy týkajúce sa odkazov na túto novú právnu úpravu.

K bodu 4

Vzhľadom na vykonávanie činnosti technika údržby lietadiel prevádzkovaných výlučne na športové lietanie, ako podnikateľskej činnosti, je potrebné túto činnosť istým spôsobom regulovať z pohľadu podnikateľskej činnosti. Z tohto dôvodu sa dopĺňa príslušná činnosť medzi viazané živnosti. Keďže technik údržby lietadiel je členom leteckého personálu, podľa § 27 ods. 1 návrhu zákona aj tento technik údržby lietadiel preukazuje odbornú spôsobilosť preukazom spôsobilosti. V preukaze spôsobilosti sú zapísané lietadlá podľa jednotlivých typov alebo inej rozšírenej kategorizácie, ktoré

môžu byť predmetom údržby vykonávanej držiteľom tohto preukazu spôsobilosti, t. j. technikom údržby lietadiel.

K čl. IV

K bodom 1, 3 až 7

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

K bodu 2

Vzhľadom na rozšírenie príslušnosti Vojenskej polície na objasňovanie a prejednávanie priestupkov na úseku civilného letectva je potrebné rozšírenie pôsobnosti Vojenskej polície, nakoľko v právnom stave de lege lata nemá Vojenská polícia pôsobnosť napr. na svedka priestupku, ktorý nie je vojakom a ani sa nenachádza vo vojenskom objekte, pričom vykonávanie úkonov s týmto svedkom môže byť podstatné pre riadne objasnenie a následné prejednanie priestupku.

K bodom 8 až 10

Precizovanie nových dôvodov na prerušenie letu bezpilotného lietadla, ktoré zabezpečí efektívne plnenie úloh Vojenskej polície.

K bodu 11

Doplnenie dôvodu použitia donucovacieho prostriedku, ktorý sa v stave de lege lata nachádza vo výpočte donucovacích prostriedkov Vojenskej polície, avšak absentujú dôvody jeho použitia. Z tohto dôvodu nie je možné v právnom stave de lege lata tento donucovací prostriedok zákonne použiť.

K bodom 12 a 13

Precizovanie dôvodov použitia zbrane na účel prerušenia letu bezpilotného lietadla v súlade s navrhovanou novelou oprávnenia na prerušenie letu bezpilotného lietadla.

K bodom 14 a 15

Vo veci názvu paragrafu vzhľadom na zriaďovanie zemepisných oblastí UAS nad vojenskými objektami a rovnako aj s ohľadom na priznanie príslušnosti Vojenskej polície na objasňovanie a prejednávanie týchto priestupkov je úprava osobitného priestupku spojeného s letom bezpilotného lietadla nad vojenským objektom nadbytočná. Žiadame vypustenie časti ustanovenia upravujúceho zákaz činnosti bezpilotného lietadla nad vojenským objektom a vojenským konvojom. Zároveň žiadame doplnenie „inej obdobnej služby“ do alternatív na účely ochrany vojenského objektu a doplnenie príslušníkov Vojenskej polície na účely úpravy výnimky pre vstup do chráneného vojenského objektu.

K čl. V

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

K čl. VI

K bodom 1 až 3 a 5

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

K bodu 4

Vzhľadom na význam bezpečnostnej ochrany letectva je žiaduce, aby aj policajti, ktorí sa pohybujú vo vyhradenom bezpečnostnom priestore v letovej časti letiska, heliportu, vertiportu alebo osobitného letiska poznali pravidlá bezpečnostnej ochrany letectva.

K čl. VII

K bodom 1 až 4

Návrh nového znenia správnych poplatkov časti IV. Doprava, položky 90 a 91 reflektujú pôsobnosť a kompetencie Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a Dopravného úradu, ako orgánov štátnej správy v oblasti civilného letectva, vyplývajúce z návrhu zákona a právne záväzných aktov Európskej únie v oblasti civilného letectva

K čl. VIII

K bodu 1, 2, 8, 9 a 13

Pojem „letecké snímkovanie“ sa nahrádza všeobecnejším pojmom „letecký diaľkový prieskum Zeme“ na označenie technológie zberu údajov o území z lietadla, vrátane bezpilotného lietadla, pričom nový pojem zahŕňa aj letecké snímkovanie. Materiály leteckého diaľkového prieskumu Zeme možno získať nielen metódou leteckého snímkovania, fotografovania, filmovania, termovízneho snímkovania, ale aj metódou leteckého laserového skenovania a pod. za použitia ľubovoľného lietajúceho zariadenia. V aplikačnej praxi sa letecké laserové skenovanie zahŕňalo pod doterajší pojem „letecké snímkovanie“, aj keď išlo o metódu, ktorá je technologicky odlišná z hľadiska zberu údajov. Úprava terminológie sa zároveň premieta do jednotlivých ustanovení novelizovaného zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 215/1995 Z. z. o geodézii a kartografii v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 215/1995 Z. z.“).

K bodu 3

Materiály leteckého diaľkového prieskumu možno získať nielen metódou leteckého snímkovania, fotografovania, filmovania, termovízneho snímkovania, ale aj metódou leteckého laserového skenovania a pod.

K bodom 4 až 6 a 11

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 určovaní geodetických systémov a kvalitatívnych podmienok na vykonávanie geodetických činností pre potreby civilného letectva vo vzťahu k požiadavkám vyplývajúcich z nariadenia 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“] a vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/373 v platnom znení.

Pre potreby katastra nehnuteľností platí pri vykonávaní geodetických a kartografických činností právna úprava obsiahnutá v zákone č. 215/1995 Z. z. a v príslušnej vykonávacej vyhláške a geometrický plán pre potreby katastra nehnuteľností nebude v rozpore s navrhovaným § 4 ods. 11 písm. b) zákona č. 215/1995 Z. z.

K bodu 7

Upravuje sa pôsobnosť Úradu geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky v oblasti zabezpečovania vykonávania leteckého diaľkového prieskumu Zeme.

K bodom 10 a 15

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

K bodu 12

Úrad geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky v súčasnosti poskytuje z Informačného systému geodézie a kartografie bezodplatne, ako otvorené údaje, produkty leteckého diaľkového prieskumu Zeme, a to ortofotomozaiku a produkty leteckého laserového skenovania Slovenskej republiky. Zámerom je však poskytovať bezodplatne nielen uvedené produkty, ale aj ostatné údaje ako administratívne hranice, štátne mapové diela, referenčné a generalizované priestorové údaje ZBGIS a iné mapové diela. Tým sa odstránia bariéry v prístupe k referenčným priestorovým údajom, ktoré sú podkladom pre informačné systémy o území.

K bodu 14

Vzhľadom na úpravu terminológie a používanie pojmu „letecký diaľkový prieskum Zeme“ sa upravuje znenie splnomocňovacieho ustanovenia na vydanie všeobecne záväzného právneho predpisu.

K čl. IX

K bodu 1

Legislatívno-technická úprava súvisiaca so zrušením stálej komisie na vyšetrovanie námornej nehody a námornej mimoriadnej udalosti. Zrušením tejto komisie zaniká ministerstvu povinnosť oznamovať účasť námornej lode na námornej nehode alebo námornej mimoriadnej udalosti tejto komisii.

K bodu 2

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s transpozíciou smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/3017 z 27. novembra 2024, ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/18/ES, ktorou sa ustanovujú základné zásady upravujúce vyšetrovanie nehôd v sektore námornej dopravy, a zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 1286/2011 (Ú. v. EÚ L, 2024/3017, 6.12.2024) [ďalej len „smernica (EÚ) 2024/3017“], ktorou sa zavádza pojem „bezpečnostné vyšetrovanie“.

K bodom 3 až 7

Ustanoveniami sa upravujú pojem námorná mimoriadna udalosť a v súvislosti s námornou nehodou pojem vážne zranenie z dôvodu zosúladenia so smernicou (EÚ) 2024/3017. Dopĺňa sa ďalší následok námornej nehody v súlade so smernicou (EÚ) 2024/3017 (Ú. v. EÚ L, 2024/3017, 6.12.2024) a Kódexom medzinárodných noriem a odporúčaných postupov pre bezpečnostné vyšetrovanie námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí. Námornou infraštruktúrou sa označujú všetky pevné, plávajúce alebo digitálne štruktúry a systémy, ktoré sa nachádzajú mimo námornej

lode, ale sú nevyhnutné pre jej bezpečnú navigáciu, prevádzku, nakládku a fungovanie na mori a v prístavoch, ako napríklad prístavné hrádze, móla, doky, nábrežné múry, žeriavy, mosty, ropné plošiny, podmorské káble, veterné turbíny, umelé ostrovy, výskumné stanice pevne ukotvené v morskom dne, pobrežné čerpacie stanice, plavebné a signalizačné prvky.

K bodom 8 až 11

Smernica (EÚ) 2024/3017 ustanovuje povinnosť členských štátov Európskej únie zabezpečiť bezpečnostné vyšetrovanie námorných nehôd a námorných mimoriadnych udalostí stálym a nezávislým orgánom pre bezpečnostné vyšetrovanie. Transpozíciou smernice (EÚ) 2024/3017 sa ustanovuje týmto orgánom Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, ktoré vykonáva bezpečnostné vyšetrovanie prostredníctvom špecializovaného útvaru, a ak je to potrebné, môže prizvať odborného konzultanta. Vyšetrovatel' aj odborný konzultant musia spĺňať kvalifikačné požiadavky a byť nezávislí. V súvislosti s transpozíciou smernice (EÚ) 2024/3017 sa taktiež upravuje ustanovenie týkajúce sa povinnosti informovať iný členský štát Európskej únie a tretí štát o trestných činoch spáchaných pri námornej nehode alebo námornej mimoriadnej udalosti.

K bodu 7

Transpozíčná príloha sa dopĺňa o smernicu (EÚ) 2024/3017.

K čl. X

K bodu 1

Vzhľadom na určovanie zemepisných oblastí UAS sa upúšťa od zákonom ustanoveného zákazu vykonávať činnosť bezpilotným lietadlom v chránených objektoch alebo nad nimi. V tejto súvislosti sa ustanovuje oprávnenie pre príslušníkov Zboru väzenskej a justičnej stráže oprávnenie požiť technické zariadenia a systémy na detekciu bezpilotných lietadiel v chránených objektoch, ako aj mimo chránených objektov v rozsahu určenej zemepisnej oblasti UAS, keďže riziká zneužitia bezpilotných lietadiel majú stúpajúcu tendenciu a môžu ohroziť napríklad pojednávanie špecializovaného trestného súdu alebo eskortu celoštátneho zvozu.

Pri návrhu úpravy § 13d sa zohľadňuje znenie zákona č. 4/2001 Z. z. o Zbore väzenskej a justičnej stráže v znení zákona č. 327/2025 Z. z. účinné od 1. júla 2026, ktoré umožní použiť bezpilotné lietadlo nielen na vyhotovovanie obrazových záznamov, ale napríklad aj na upozornenie osôb dopúšťajúcich sa protiprávneho konania cez reproduktor na bezpilotnom lietadle alebo na spustenie siete na iné bezpilotné lietadlo. Podľa legislatívy o ochrane osobných údajov, ochrana života a verejný záujem majú prednosť pred bežným právom na súkromie, takže napríklad pokiaľ sa Zboru väzenskej a justičnej stráže podarí s bezpilotným lietadlom vyhotoviť kamerový záznam nebezpečnej osoby na úteku, v záujme ochrany života môže Zbor väzenskej a justičnej stráže takýto záznam zverejniť v masovokomunikačných prostriedkoch, samozrejme pri rozmazaní nezúčastnených osôb.

K bodu 2 ž 5

Precizovanie textu v súvislosti s úpravou § 13c a § 13d.

K čl. XI

K bodom 1, 2 a 4

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

K bodu 3

Z dôvodu navrhovaného vypustenia zákazu činnosti bezpilotného lietadla nad vojenským objektom a vojenským konvojom podľa zákona č. 124/1992 Zb. o Vojenskej polícii v znení neskorších predpisov, na ktorý sa viazalo použitie zbrane profesionálnych vojakov ozbrojených síl, je potrebné nanovo určiť dôvod použitia zbrane profesionálnym vojakom ozbrojených síl.

K čl. XII

K bodom 1 a 14

Keďže právny poriadok Slovenskej republiky už nepozná pojem „územné rozhodnutie“, z pohľadu možnosti využívať letiskovú stavbu sa v návrhu zákona ustanovuje, že Dopravný úrad vydá osvedčenie prevádzkovateľa letiska, osvedčenia prevádzkovateľa heliportu, osvedčenia prevádzkovateľa vertiportu, povolenie na prevádzkovanie osobitného letiska alebo povolenie na prevádzkovanie plochy pre lietajúce športové zariadenia, ak aj orgán štátnej správy chrániaci verejný záujem z pohľadu ochrany prírody a krajiny vydá súhlasné záväzné stanovisko. Vzhľadom na skutočnosť, že účinný zákon č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 543/2002 Z. z.“) neupravuje vydávanie záväzného stanoviska vo vzťahu k prevádzkovaniu letiskovej stavby s , dopĺňa sa do § 9 zákona č. 543/2002 Z. z. pôsobnosť orgánu ochrany prírody vydávať záväzné stanoviská vo vzťahu k osvedčeniu prevádzkovateľa letiska, osvedčeniu prevádzkovateľa heliportu, osvedčeniu prevádzkovateľa vertiportu, povolenia na prevádzkovanie osobitného letiska a povolenia na prevádzkovanie plochy pre lietajúce športové zariadenia. V § 67 zákona č. 543/2002 Z. z. sa určuje, že túto pôsobnosť bude vykonávať okresný úrad v sídle kraja.

K bodom 2, 8, 9 a 13

S cieľom umožniť vykonávanie letov lietadlami s posádkou a letov bezpilotnými lietadlami nad územím, na ktorom platí tretí stupeň ochrany, štvrtý stupeň ochrany alebo piaty stupeň ochrany alebo nad chráneným vtáčím územím, sa v návrhu zákona o civilnom letectve ustanovuje možnosť zriadiť časť vzdušného priestoru Slovenskej republiky na ochranu prírody a krajiny a určiť zemepisnú oblasť UAS na ochranu prírody a krajiny. Zároveň sa ustanovili podmienky na vykonávanie takýchto letov. Okrem vykonania letov len podľa pravidiel využívania tejto časti vzdušného priestoru Slovenskej republiky a tejto zemepisnej oblasti UAS je ďalšou podmienkou aj súhlas orgánu ochrany prírody podľa § 14 ods. 2 písm. d) alebo podľa § 26 ods. 6 zákona č. 543/2002 Z. z. Príslušný orgán ochrany prírody bude mať kompetencia udeľovať súhlas na vykonanie letu v príslušnej výške nad povrchom zeme, pričom z pohľadu civilného letectva bude jednoznačne definovaný „vzdušný priestor“, pre ktorý bude platiť uvedená podmienka súhlasu orgánu ochrany prírody.

K bodom 3, 4, 6, 9 a 12

V niektorých „kritických“ akútnych situáciách by potreba získať súhlas príslušného orgánu ochrany prírody na vykonanie letu mohla znemožniť v danom čase vykonanie požadovaných či nevyhnutných činností s cieľom ochrániť život, zdravie alebo majetok. Z tohto dôvodu sa priamo v zákone č. 543/2002 Z. z. ustanovujú „výnimky“, v prípade ktorých nebude potrebné na vykonanie letu lietadlom s posádkou v časti vzdušného priestoru Slovenskej republiky zriadenej na ochranu prírody a krajiny alebo na vykonanie letu bezpilotným lietadlom v zemepisnej oblasti UAS na ochranu prírody a krajiny získať súhlas príslušného orgánu ochrany prírody. Ide o situácie týkajúce sa záchrany ľudského života, kontroly ohník a prieskumu terénu počas zdolávania konkrétneho požiaru, následkov živelných pohrôm s potrebou zabezpečiť evakuáciu, kontrolu rozsahu škôd, núdzové zásobovanie a pod., potreby zásahu v horskom teréne, či potreby zásahu bezpečnostných zložiek, najmä na ochranu štátnej hranice alebo zásahu proti narušiteľovi vzdušného priestoru Slovenskej

republiky alebo zásahu colných orgánov. Obdobne aj v prípade letov pre potreby Štátnej ochrany prírody Slovenskej republiky sa nebudú vyžadovať súhlasy na vykonanie letov podľa § 14 ods. 2 písm. d) a § 26 ods. 6 zákona č. 543/2002 Z. z.

K bodom 5, 7, 11, 15 a 16

Legislatívno-technická úprava zohľadňujúca vloženie nového odseku 6 do § 14 zákona č. 543/2002 Z. z.

K bodu 10

Zohľadňujúc právnu úpravu v návrhu zákona týkajúcu sa možnosti zriadiť časť vzdušného priestoru Slovenskej republiky na ochranu prírody a krajiny a určiť zemepisnú oblasť UAS na ochranu prírody a krajiny sa upravuje pôsobnosť Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky podať návrh na ich zriadenie alebo určenie.

K bodu 17

Ustanovuje sa, kto je oprávnený podať žiadosť o vydanie súhlasu na vykonanie letu podľa § 14 ods. 2 písm. d) a § 26 ods. 6 zákona č. 543/2002 Z. z., t. j. určuje sa „presný zoznam“ žiadateľov.

K čl. XIII

K bodu 1

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s právnou úpravou uvedenou v § 4 ods. 2 písm. b) a i) prvom bode a § 5 ods. 1 návrhu zákona.

K bodom 2, 4 až 7

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

K bodu 3

Vzhľadom na úpravu pôsobnosti stálej komisie pre vzdušný priestor Slovenskej republiky v návrhu zákona, ktorá určuje, mení alebo zrušuje zemepisné oblasti UAS na ochranu jadrového zariadenia na základe odôvodneného návrhu podaného Úradom jadrového dozoru Slovenskej republiky sa upravuje kompetencia Úradu jadrového dozoru Slovenskej republiky priamo v zákone 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.“) a zároveň sa upravuje kompetencia Úradu jadrového dozoru Slovenskej republiky aj na podávanie návrhu na zriadenie, zmenu alebo zrušenie časti vzdušného priestoru Slovenskej republiky na ochranu jadrového zariadenia. V prípade niektorých letov na konkrétny účel sa nebude vyžadovať súhlas podľa § 10a ods. 1 zákona č. 541/2004 Z. z. alebo stanovisko podľa § 4 ods. 2 písm. i) zákon č. 541/2004 Z. z. Z tohto dôvodu sa v zákone č. 541/2004 Z. z., a nie v návrhu zákona, ustanovujú tieto výnimky.

K čl. XIV

Zavedením požiadavky na psychickú spôsobilosť zamestnanca vykonávajúceho pracovné činnosti, ktoré majú priamy vplyv na bezpečnosť letovej prevádzky je potrebné vykonať úpravu zákona č. 576/2004 Z. z. o zdravotnej starostlivosti, službách súvisiacich s poskytovaním zdravotnej starostlivosti a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vo vzťahu k psychologickému posudku.

K čl. XV

K bodu 1

Navrhovaným § 100ba, ktorým sa dopĺňa zákon č. 578/2004 Z. z. o poskytovateľoch zdravotnej starostlivosti, zdravotníckych pracovníkoch, stavovských organizáciách v zdravotníctve a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 578/2004 Z. z.“), sa od právnej úpravy zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 278/1993 Z. z. o správe majetku štátu v znení neskorších predpisov, zákona Slovenskej národnej rady č. 138/1991 Zb. o majetku obcí v znení neskorších predpisov a zákona č. 446/2001 Z. z. o majetku vyšších územných celkov v znení neskorších predpisov odlišne ustanovujú podmienky nakladania s nehnuteľným majetkom štátu, obce alebo vyššieho územného celku, a to v záujme prenechania takéhoto majetku pre účely preukázania užívacieho vzťahu žiadateľa o vydanie povolenia na prevádzkovanie heliportu HEMS alebo žiadateľa o vydanie povolenia na prevádzkovanie plochy HEMS najmenej v rozsahu dosadacej a odpútacej plochy, plochy konečného priblíženia a vzletu a bezpečnostnej plochy. Povinnosť preukázať užívací vzťah k takémuto majetku vyplýva z § 89 ods. 6 písm. a) a ods. 11 písm. a) a tiež z § 95 ods. 5 návrhu zákona. Z dôvodu, že Ministerstvo zdravotníctva Slovenskej republiky identifikovalo aj bariéry pri nakladaní s prioritným (t. j. nehnuteľným) majetkom neziskových organizácií, ktorej zakladateľom alebo spoluzakladateľom je štát, v ktorého mene koná Ministerstvo zdravotníctva SR (§ 100b zákona č. 578/2004 Z. z.), považujeme za žiadúce, aby aj prioritný (nehnuteľný) majetok neziskových organizácií bolo možné operatívne prenechať do nájmu, a to aj za nižšie než trhové nájomné, keďže v tomto prípade bude nájomca plniť služby pre neziskovú organizáciu poskytujúcu zdravotnú starostlivosť. Ďalším dôvodom je, že pri urgencii II. typu je potrebné prevádzkovať heliporty HEMS a ak túto činnosť nemôže vykonávať nezisková organizácia poskytujúca zdravotnú starostlivosť, musí túto činnosť zabezpečovať prostredníctvom prevádzkovateľa heliportu HEMS ako odborne zdatnej osoby, ktorá podľa § 89 ods. 6 písm. a) a ods. 11 písm. a) a tiež z § 95 ods. 5 návrhu zákona musí mať užívací vzťah k takémuto majetku.

K bodu 2

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s úpravou heliportu HEMS a plochy HEMS v návrhu zákona na základe ktorej je správca majetku štátu, obec, vyšší územný celok oprávnený uzavrieť so žiadateľom o vydanie povolenia na prevádzkovanie heliportu HEMS alebo so žiadateľom o vydanie povolenia na prevádzkovanie plochy HEMS nájomnú zmluvu na účel preukázania splnenia podmienky podľa návrhu zákona, pričom sa ustanovujú „výnimky“ z právnych predpisov upravujúcich nakladanie s majetkom štátu, majetkom obce alebo s majetkom vyššieho územného celku. Zohľadňujúc špecifickosť predmetného majetku možno tento majetok prenechať do nájmu aj za nižšie nájomné než je hodnota nájomného zistená na základe porovnania nájomov rovnakého alebo porovnateľného majetku, ktoré sa v tom čase prenecháva do nájmu na rovnaký alebo porovnateľný účel alebo ako je všeobecná hodnota nájomného.

K čl. XVI

K bodom 1 až 3

Zohľadňujúc skúsenosti z doterajšej aplikačnej praxe je potrebné posúdenie možného negatívneho vplyvu prevádzky letiska, heliportu, vertiportu a osobitného letiska na verejné zdravie pred vydaním osvedčenia Doprávnym úradom a zároveň je potrebné aj doplniť špecifických prevádzkovateľov zdroja hluku.

K bodu 4

Vzhľadom na skutočnosť, že paluba lietadla sa považuje za územie štátu, v ktorého registri lietadiel alebo obdobnej evidencii je lietadlo zapísané alebo iným spôsobom evidované, je potrebné umožniť osobám vykonávajúcim epidemiologické vyšetrenie oprávnenie vstupovať na palubu takéhoto lietadla. Vstup však musí byť obmedzený len na výkon nevyhnutných úkonov spojených s epidemiologickým vyšetrením.

K čl. XVII

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

K čl. XVIII

K bodom 1, 2 a 5

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

K bodom 3 a 4

Využívanie bezpilotných lietadiel v poľnohospodárstve je jedným z cieľov a zároveň jedným z nástrojov zabezpečenia prístupu ľudstva k dostatku zdravých potravín. Komunitárna legislatíva Európskej únie túto oblasť doteraz úplne neupravuje a použitie bezpilotných lietadiel pri aplikácii prostriedkov na ochranu rastlín v poľnohospodárstve nezakazuje. Vplyvy použitia bezpilotných lietadiel na ľudské zdravie, na základe štúdií zo Švajčiarska, Spojených štátov amerických, Japonska, Číny a pod., sú obdobné ako pri pozemnej aplikácii prípravkov na ochranu rastlín. Z tohto dôvodu sa ustanovuje prípustná výška aplikácie 2,5 m nad úrovňou porastu, čo je obdobné aplikácii pozemnej.

K čl. XIX

K bodom 1 až 3

Okrem ohňostrojných prác môžu mať vplyv na bezpečnosť civilného letectva aj samotné ohňostroje. Vzhľadom na výšku, do ktorej môžu ohňostroje zasahovať, je potrebné vo vzdialenosti menej ako 10 km od vzťažného bodu letiska s celodennou prevádzkou ich realizáciu podmieniť nie oznámením ako je to v súčasnom období, ale samostatným súhlasom Dopravného úradu.

K čl. XX

Vzhľadom na skutočnosť, že vrtuľníková záchranná zdravotná služba (HEMS), ako aj záchranná zdravotná služba vykonávaná lietadlami VCA (VEMS) nemalou mierou prispieva k záchrane ľudských životov, je potrebné zabezpečiť, aby v prípade zásahu vrtuľníkovej záchrannej služby, t. j. v prípade letu HEMS vykonaného na základe výzvy na vykonanie zásahu z koordinačného strediska integrovaného záchranného systému alebo z operačného strediska tiesňového volania alebo po koordinácii s týmto strediskom, mohli byť, na základe dohody určených ústredných orgánov štátnej správy, pristátie a následný vzlet vrtuľníka používaného v obchodnej leteckej doprave na prevádzku vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby vykonané aj v chránenej oblasti prirodzenej akumulácie vôd.

K čl. XXI

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

K čl. XXII

K bodu 1

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s novým rozdelením letísk uvedenom v návrhu zákona.

K bodom 2, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 14, 19, 22, 24 a 25

Legislatívno-technická úprava súvisiaca so zmenami právne záväzných aktov Európskej únie, ktoré upravujú predmetnú oblasť a so zrušením zákona č. 143/1998 Z. z. a nahradením návrhom zákona.

K bodom 3, 29 a 37

Legislatívno-technická úprava súvisiaca so zrušením zákona č. 143/1998 Z. z. a nahradením návrhom zákona, podľa ktorého sa mení „kategorizácia“ letísk, pričom na prevádzkovanie letiska bude potrebné osvedčenie prevádzkovateľa letiska (upúšťa sa od pojmu „prevádzkové povolenie“) zohľadňujúc terminológiu nariadenia (EÚ) č. 139/2014 v platnom znení.

K bodu 8

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 12, 13, 15, 16, 17, 18, 20, 21 a 23

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s vykonaním nariadenia (EÚ) 2024/2803 a úpravou pôsobnosti „členského štátu Európskej únie“.

K bodom 10, 26, 27, 28, 30 až 35

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

K bodu 36

Legislatívno-technická úprava súvisiaca s vypustením povinnosti získať súhlas Ministerstva dopravy Slovenskej republiky na podstatnú zmenu letiska, alebo na zriadenie stavby na prenajatých pozemkoch verejného letiska, ktoré je vo vlastníctve štátu.

Čl. XXII

Ustanovuje sa účinnosť zákona.