(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú náležitosti žiadostí, oznámení, vyhlásení, návrhu na vydanie rozhodnutia o určenie, zmenu alebo zrušenie ochranných pásem, dokumentácie a dokladov podľa zákona č.  .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon)**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. a) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

1. Základné ustanovenia
2. Náležitosti žiadosti o udelenie povolenia na vykonávanie obchodnej leteckej dopravy
3. Náležitosti žiadosti o vydanie povolenia na usporiadanie leteckého dňa, leteckej súťaže alebo iného leteckého podujatia prístupného verejnosti [§ 11 ods. 1 písm. a) zákona]
4. Náležitosti oznámenia o usporiadaní leteckého dňa, leteckej súťaže alebo iného leteckého podujatia neprístupného verejnosti [§ 11 ods. 1 písm. b) zákona]
5. Náležitosti žiadosti o vydanie záväzného stanoviska na vykonanie ohňostrojných prác podľa § 11 ods. 5
6. Náležitosti žiadosti o vydanie osvedčenia na výcvik leteckého personálu
7. Náležitosti žiadosti o zmenu osvedčenia na výcvik leteckého personálu
8. Náležitosti žiadosti o vydanie dokladov podľa § 16 ods. 3 a 6 zákona
9. Náležitosti žiadosti o zmenu dokladov podľa § 16 ods. 3 a 6 zákona
10. Náležitosti žiadosti o overenie letovej spôsobilosti jednotlivo zhotoveného lietadla
11. Náležitosti žiadosti o vydanie osvedčenia výcvikového zariadenia
12. Náležitosti žiadosti o zmenu osvedčenia výcvikového zariadenia
13. Náležitosti žiadosti o vydanie povolenia podľa § 18 ods. 1 a 3 zákona
14. Náležitosti žiadosti o zmenu povolenia podľa § 18 ods. 1 a 3 zákona
15. Náležitosti vyhlásenia na vykonávanie výroby a údržby podľa § 18 ods. 1 zákona
16. Náležitosti žiadosti o vydanie dokladov podľa § 19 ods. 1, 2 a 7 zákona
17. Náležitosti žiadosti o zmenu dokladov podľa § 19 ods. 1, 2 a 7 zákona
18. Náležitosti žiadosti o zápis bezpilotného lietadla, ktorého projektový návrh podlieha certifikácii do registra bezpilotných lietadiel, ktorých projektový návrh podlieha certifikácii
19. Náležitosti žiadosti o zmenu údajov zapísaných v registri bezpilotných lietadiel, ktorých projektový návrh podlieha certifikácii
20. Náležitosti žiadosti o výmaz bezpilotného lietadla, ktorého projektový návrh podlieha certifikácii z registra bezpilotných lietadiel, ktorých projektový návrh podlieha certifikácii
21. Náležitosti žiadosti o vydanie povolenia na prevádzkovanie bezpilotných lietadiel a bezpilotných leteckých systémov v rámci klubu alebo združenia leteckých modelárov
22. Náležitosti žiadosti o zápis lietadla do registra lietadiel iných ako sú lietajúce športové zariadenia
23. Žiadosť o zápis lietadla do registra obsahuje
24. identifikáciu vlastníka lietadla alebo spoluvlastníkov lietadla v rozsahu
25. meno, priezvisko, dátum narodenia, adresa trvalého pobytu a prechodného pobytu a štátne občianstvo, ak ide o fyzickú osobu,
26. obchodné meno, meno a priezvisko, ak sa odlišuje od obchodného mena, identifikačné číslo alebo iný identifikačný údaj a miesto podnikania, ak ide o fyzickú osobu – podnikateľa,
27. názov alebo obchodné meno, označenie právnej formy, adresa sídla, identifikačné číslo, meno, priezvisko a adresa trvalého pobytu členov štatutárneho orgánu, ak ide o právnickú osobu,
28. identifikáciu prevádzkovateľa lietadla v rozsahu podľa písmena a),
29. navrhovanú registrovú značku,
30. typ lietadla,[[1]](#footnote-1)) jeho motora a vrtule,
31. výrobné číslo lietadla, jeho motora a vrtule,
32. rok výroby lietadla,
33. výrobcu lietadla,
34. maximálnu vzletovú hmotnosť lietadla,
35. maximálny schválený počet osôb na palube lietadla,
36. druh pohonnej jednotky,
37. základné letisko,
38. údaje o záložnom práve, identifikačné údaje záložného veriteľa v rozsahu meno, priezvisko, dátum narodenia a adresa trvalého pobytu, ak ide o fyzickú osobu, v rozsahu podľa písmena a) druhý bod, ak ide o fyzickú osobu – podnikateľa, alebo v rozsahu podľa písmena a) prvý bod, ak ide o právnickú osobu, a údaje o pohľadávke zabezpečenej záložným právom, ak je lietadlo, motor alebo vrtuľa predmetom záložného práva,
39. telefónne číslo a emailovú adresu vlastníka alebo spoluvlastníkov lietadla a prevádzkovateľa lietadla,
40. dátum podania žiadosti a podpis žiadateľa, ak je žiadosť podaná písomne v listinnej podobe.
41. Prílohou žiadosti o zápis lietala do registra je
42. doklad preukazujúci vlastnícke právo k lietadlu,
43. doklad preukazujúci užívacie právo k lietadlu alebo dohoda o prevádzkovaní lietadla, ak prevádzkovateľ lietadla nie je vlastníkom lietadla,
44. zmluva alebo iný doklad preukazujúci zriadenie záložného práva, ak je lietadlo, motor alebo vrtuľa predmetom záložného práva,
45. doklad preukazujúci uzatvorenie a plnenie zmluvy o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla,
46. doklad o prepustení lietadla do colného režimu voľný obeh, ak je lietadlo dovezené z tretieho štátu,[[2]](#footnote-2))
47. potvrdenie príslušného orgánu cudzieho štátu o výmaze lietadla z registra lietadiel takéhoto štátu, ak ide o zápis iného ako nového lietadla,
48. potvrdenie príslušného orgánu cudzieho štátu o tom, že lietadlo nie je zapísané v registri takéhoto štátu, ak ide o zápis nového lietadla,
49. individuálne povolenie pre lietadlovú stanicu,
50. hlukové osvedčenie, ak ide o lietadlo podľa osobitného predpisu,[[3]](#footnote-3))
51. ak lietadlo bude používané len pre vlastnú potrebu prevádzkovateľa lietadla, čestné vyhlásenie prevádzkovateľa lietadla o takejto skutočnosti; používaním lietadla pre vlastnú potrebu sa rozumie najmä používanie lietadla na športové lietanie podľa § 2 ods. 20 písm. l) zákona.
52. Prílohy podľa odseku 2 písm. a) až e) a h) až j) sa predkladajú ako originály alebo úradne osvedčené kópie; prílohy podľa odseku 2 písm. f) a g) sa môžu predložiť aj ako kópie bez úradného osvedčenia. Prílohy podľa odseku 2 písm. a) a b) sa predkladajú v štátnom jazyku Slovenskej republiky alebo v jazyku spĺňajúcom požiadavku základnej zrozumiteľnosti z hľadiska štátneho jazyka;[[4]](#footnote-4)) prílohy podľa odseku 2 písm. c) až j) sa predkladajú v štátnom jazyku Slovenskej republiky, v jazyku spĺňajúcom požiadavku základnej zrozumiteľnosti z hľadiska štátneho jazyka alebo v anglickom jazyku.
53. Náležitosti žiadosti o zmenu údajov zapísaných v registri lietadiel iných ako sú lietajúce športové zariadenia
54. Žiadosť o zmenu údajov zapísaných v registri obsahuje
55. náležitostí podľa § 2 ods. 1 písm. a), b), d) až g) a j); ak žiadosť o zmenu údajov zapísaných v registri podáva záložný veriteľ, aj náležitostí podľa § 2 ods. 1 písm. l),
56. pridelenú registrovú značku a
57. predmet zmeny.
58. Prílohou žiadosti o zmenu údajov zapísaných v registri je
59. doklad preukazujúci zmenu údajov zapísaných v registri,
60. doklady podľa § 2 ods. 2, ktoré sú zmenou údajov zapísaných v registri dotknuté,
61. osvedčenie o zápise lietadla do registra vydané Dopravným úradom,
62. palubný denník alebo doklad, ktorý ho nahrádza a
63. lietadlová kniha.
64. Prílohy podľa odseku 2 písm. a) a b) sa predkladajú ako originály alebo úradne osvedčené kópie; prílohy podľa odseku 2 písm. c) až e) sa predkladajú ako originály. Príloha podľa odseku 2 písm. a), doklad preukazujúci vlastnícke právo k lietadlu, doklad preukazujúci užívacie právo k lietadlu a dohoda o prevádzkovaní lietadla, ak sú prílohou žiadosti o zmenu údajov zapísaných v registri, sa predkladajú v štátnom jazyku Slovenskej republiky alebo v jazyku spĺňajúcom požiadavku základnej zrozumiteľnosti z hľadiska štátneho jazyka; ostatné prílohy podľa odseku 2 písm. b) sa predkladajú v štátnom jazyku Slovenskej republiky, v jazyku spĺňajúcom požiadavku základnej zrozumiteľnosti z hľadiska štátneho jazyka alebo v anglickom jazyku.
65. Náležitosti žiadosti o výmaz lietadla z registra lietadiel iných ako sú lietajúce športové zariadenia
66. Žiadosť o výmaz lietadla z registra obsahuje
67. náležitosti podľa § 2 ods. 1 písm. a), b), d) až g) a n); ak je lietadlo, motor alebo vrtuľa predmetom záložné práva aj náležitostí podľa § 2 ods. 1 písm. l),
68. pridelenú registrovú značku a
69. dôvod výmazu.
70. Prílohou žiadosti o výmaz lietadla z registra je
71. doklad preukazujúci dôvod výmazu lietadla z registra,
72. hlukové osvedčenie,
73. osvedčenie o letovej spôsobilosti,
74. osvedčenie o zápise lietadla do registra vydané Dopravným úradom a
75. doklad preukazujúci zánik záložného práva, ak lietadlo, jeho motor alebo vrtuľa boli predmetom záložného práva.
76. Prílohy podľa odseku 2 písm. a) a e) sa predkladajú ako originály alebo úradne osvedčené kópie; prílohy podľa odseku 2 písm. b) až d) sa predkladajú ako originály. Prílohy podľa odseku 2 písm. a) a e) sa predkladajú v štátnom jazyku Slovenskej republiky alebo v jazyku spĺňajúcom požiadavku základnej zrozumiteľnosti z hľadiska štátneho jazyka.
77. Náležitosti žiadosti o predbežné pridelenie registrovej značky lietadlu a podrobnosti o registrových značkách a špeciálnych registrových značkách

Žiadosť o predbežné pridelenie registrovej značky obsahuje náležitostí podľa § 21 ods. 1 písm. a) až g), k) a n) a predpokladaný dátum uvedenia lietadla do prevádzky v Slovenskej republike.

1. Náležitosti žiadosti o vydanie súhlasu podľa § 28 ods. 1 a 4 zákona
2. Náležitosti žiadosti o vydanie povolenia na vykonávanie leteckých prác a vyhlásenia o vykonávaní leteckých prác
3. Žiadosť o vydanie povolenia na vykonávanie leteckých prác obsahuje
4. identifikáciu žiadateľa v rozsahu
5. názov alebo obchodné meno, adresa sídla, identifikačné číslo, meno, priezvisko a adresa trvalého pobytu štatutárneho orgánu alebo mená, priezviská a adresy trvalého pobytu členov štatutárneho orgánu, ak ide o právnickú osobu,
6. obchodné meno, meno a priezvisko, ak sa odlišuje od obchodného mena, identifikačné číslo, ak bolo pridelené, alebo iný identifikačný údaj a miesto podnikania, ak ide o fyzickú osobu – podnikateľa,
7. druh leteckých prác a údaj o tom, či ide o letecké práce, ktoré budú vykonávané v oblasti, v ktorej môže byť v prípade núdze ohrozená bezpečnosť tretích strán na zemi, alebo ktoré vzhľadom na svoj špecifický charakter alebo prostredie prevádzky predstavujú vysoké riziko najmä pre tretie strany na zemi (ďalej len „vysokorizikové letecké práce“),
8. údaj o tom, či pri vykonávaní leteckých prác bude letecky prepravovaný nebezpečný tovar,
9. typ a počet lietadiel, ktoré sa budú používať pri vykonávaní leteckých prác a poznávaciu značku takýchto lietadiel,
10. meno, priezvisko, adresu trvalého pobytu, kontaktné údaje ako telefónne číslo a email zodpovedného manažéra,
11. meno, priezvisko, adresu trvalého pobytu a údaje o vzdelaní a praxi osoby zodpovednej za
12. riadenie letovej prevádzky,
13. pozemnú prevádzku,
14. výcvik členov posádky lietadla,
15. zachovanie letovej spôsobilosti lietadla.
16. Prílohou žiadosti o vydanie povolenia na vykonávanie leteckých prác je
17. doklad preukazujúci vlastnícke právo alebo užívacie právo k lietadlu, ktoré bude používané pri vykonávaní leteckých prác,
18. osvedčenie letovej spôsobilosti lietadla,
19. hlukové osvedčenie, ak to ustanovuje osobitný predpis,22)
20. doklad o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla,
21. osvedčenie o zápise lietadla do registra lietadiel Slovenskej republiky; ak ide o lietadlo zapísané v registri lietadiel cudzieho štátu, súhlas podľa zákona,
22. zmluva s držiteľom povolenia na vykonávanie opráv a údržby výrobkov leteckej techniky, ak letecký prevádzkovateľ nebude sám vykonávať údržbu a práce predpísané na zachovanie letovej spôsobilosti lietadla, na ktoré sa povolenie na vykonávanie leteckých prác vzťahuje,
23. organizačná štruktúra a opis systému riadenia, ktoré môžu byť súčasťou prevádzkovej príručky,
24. doklady preukazujúce vzdelanie a prax osôb podľa odseku 1 písm. f),
25. návrh prevádzkovej príručky,
26. dokument o posúdení rizika a štandardné prevádzkové postupy, ak predmetom žiadosti sú vysokorizikové letecké práce,
27. dokument o posúdení rizika a štandardné prevádzkové postupy, ak sa pri vykonávaní leteckých prác bude letecky prepravovať nebezpečný tovar.
28. Ak je originál dokumentu, ktorý je prílohou žiadosti podľa odseku 2, vydaný v anglickom jazyku, ako príloha žiadosti o vydanie povolenia na vykonávanie leteckých prác sa predkladá v anglickom jazyku; v ostatných prípadoch sa dokumenty predkladajú v štátnom jazyku alebo v jazyku spĺňajúcom požiadavku základnej zrozumiteľnosti z hľadiska štátneho jazyka.[[5]](#footnote-5))
29. Náležitosti žiadosti o zmenu povolenia na vykonávanie leteckých prác a vyhlásenia o vykonávaní leteckých prác
30. Náležitosti žiadosti vyhlásenia o vykonávaní leteckých prác
31. Náležitosti žiadosti o vydanie povolenia na poskytovanie služieb na odbavenie cestujúcich a nákladu a vykonávanie pozemnej obsluhy lietadiel
32. Náležitosti žiadosti o zmenu povolenia podľa § 34 zákona
33. Náležitosti žiadosti o vydanie prevádzkovej licencie
34. Náležitosti návrhu na vydanie rozhodnutia o určenie ochranných pásem
35. Návrh na vydanie rozhodnutia o určení ochranných pásem obsahuje:
36. meno, priezvisko (názov) a adresu (sídlo) osoby oprávnenej na podanie návrhu,[[6]](#footnote-6))
37. sprievodnú správu v rozsahu ods. 3 alebo ods. 4,
38. druhy a parcelné čísla pozemkov podľa katastra nehnuteľností [[7]](#footnote-7)) s uvedením vlastníckych a iných práv, v rozsahu územia, kde bude zásadným spôsobom zasiahnuté do vlastníckych práv,
39. štúdia rozvoja letiska, heliportu alebo iný záväzný doklad preukazujúci rozsah a realizovateľnosť ochrannými pásmami chráneného výhľadového stavu,
40. rozhodnutia, stanoviská, vyjadrenia, súhlasy, posúdenia, alebo iné opatrenia dotknutých orgánov štátnej správy a obcí,
41. dokumenty o rokovaniach s účastníkmi konania o určení ochranných pásem, ak sa konali pred podaním návrhu na vydanie rozhodnutia o určení ochranných pásem,
42. dokumenty o splnení podmienok určených dotknutými orgánmi štátnej správy a obcami,
43. situačný výkres súčasného stavu územia na podklade katastrálnej mapy s hranicami ochranných pásem,
44. mapu ochranných pásem užšieho okolia letiska alebo heliportu vo vhodnej mierke, aby bola prehľadná a čitateľná, s vyznačením prekážok,
45. mapu ochranných pásiem širšieho okolia letiska alebo heliportu vo vhodnej mierke, aby bola prehľadná a čitateľná, s vyznačením prekážok,
46. mapu ochranných pásem určených leteckých pozemných zariadení vo vhodnej mierke, aby bola prehľadná a čitateľná, s vyznačením prekážok.
47. Sprievodná správa ochranných pásiem letiska alebo heliportu obsahuje
48. zemepisné súradnice vzťažného bodu letiska vo Svetovom geodetickom systéme (WGS 84, prípadne ETRS-89) a v súradnicovom systéme Jednotnej trigonometrickej siete katastrálnej (S-JTSK) s presnosťou na 1 sekundu,
49. zemepisné súradnice prahov a koncov vzletových a pristávacích dráh alebo stredu plochy konečného priblíženia a vzletu vo WGS 84, prípadne ETRS-89 a v  S-JTSK s presnosťou na 0,01 sekundy, polohové a výškové údaje musia byť spracované a overené autorizovaným geodetom v rozsahu podľa osobitného predpisu,[[8]](#footnote-8))
50. nadmorskú výšku vzťažného bodu letiska alebo heliportu a zvlnenie geoidu s presnosťou 0,5 m, polohové a výškové údaje musia byť spracované a overené autorizovaným geodetom v rozsahu podľa osobitného predpisu,19)
51. nadmorské výšky a zvlnenie geoidu prahov vzletových a pristávacích dráh alebo plochy konečného priblíženia a vzletu s presnosťou 0,25 m (0,5 m pre letiská alebo heliporty osvedčené podľa Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.), polohové a výškové údaje musia byť spracované a overené autorizovaným geodetom v rozsahu podľa osobitného predpisu,19)
52. súčasné a navrhované kódové značenie vzletových a pristávacích dráh,
53. zoznam prekážok v ochranných pásmach s údajmi o ich zemepisných súradniciach vo WGS 84, prípadne ETRS-89 a v  S-JTSK s presnosťou na 0,1 sekundy, o  nadmorskej výške najvyšších bodov prekážok s presnosťou 1 m, o absolútnej výške prekážok a spôsobe ich denného a nočného značenia, polohové a výškové údaje prekážok musia byť spracované a overené autorizovaným geodetom v rozsahu podľa osobitného predpisu,19)
54. údaje o monoblokoch, v prípade, že sa v ochrannom pásme s výškovým obmedzením nachádza terén alebo skupina prekážok, spolu s údajmi o zemepisných súradniciach vo WGS 84, prípadne ETRS-89 a v  S-JTSK s presnosťou na 0,1 sekundy lomových bodov monobloku, o nadmorskej výške ich najvyššieho bodu, o návrhu maximálnej výšky, do ktorej sa povoľuje využitie územia a spôsobe leteckého prekážkového značenia monobloku,
55. predmet ochranných pásem so stručnou charakteristikou územia a spôsobu jeho doterajšieho využitia,
56. opis prebiehajúcich hraníc územia ochranných pásiem, resp. zoznam všetkých katastrálnych území zasiahnutých ochrannými pásmami,
57. dôvody a rozsah navrhovaných opatrení s presným vecným a územným vymedzením navrhovaných zákazov alebo obmedzení,
58. navrhovaná doba platnosti navrhovaných ochranných pásem alebo oznámenie, že dobu platnosti ochranných pásem nemožno časovo obmedziť,
59. údaje o spracovanej a schválenej územnoplánovacej dokumentácii dotknutých obcí a regiónu a vyhodnotenie súladu návrhu ochranných pásem so schválenou, prípadne prerokovávanou územnoplánovacou dokumentáciou,
60. údaje o dotknutých iných druhoch ochranných pásiem alebo územiach chránených podľa osobitných predpisov[[9]](#footnote-9)) a vyhodnotenie súladu navrhovaného rozsahu ochranných pásiem s ochrannými pásmami iných druhov alebo územiami chránenými podľa osobitných predpisov.[[10]](#footnote-10))
61. Sprievodná správa ochranných pásem určeného leteckého pozemného zariadenia obsahuje
62. názov a druh určeného leteckého pozemného zariadenia,
63. zemepisné súradnice vzťažného bodu určeného leteckého pozemného zariadenia vo WGS 84, prípadne ETRS-89 a v  S-JTSK s presnosťou na 0,1 sekundy, polohové a výškové údaje musia byť spracované a overené autorizovaným geodetom v rozsahu podľa osobitného predpisu,19)
64. nadmorskú výšku vzťažného bodu leteckého pozemného zariadenia a jeho celkovú výšku s presnosťou 0,5 m, polohové a výškové údaje musia byť spracované a overené autorizovaným geodetom v rozsahu podľa osobitného predpisu,19)
65. zoznam prekážok v ochranných pásmach, s údajmi o ich zemepisných súradniciach vo WGS 84, prípadne ETRS-89 a v  S-JTSK s presnosťou na 0,1 sekundy, o  nadmorskej výške najvyšších bodov prekážok s presnosťou 1 m a o absolútnej výške prekážok, polohové a výškové údaje prekážok musia byť spracované a overené autorizovaným geodetom,
66. predmet ochranných pásem so stručnou charakteristikou územia a spôsobu jeho doterajšieho využitia,
67. opis prebiehajúcich hraníc územia ochranných pásiem, resp. zoznam všetkých katastrálnych území zasiahnutých ochrannými pásmami,
68. dôvody a rozsah navrhovaných opatrení s presným vecným a územným vymedzením navrhovaných zákazov alebo obmedzení,
69. navrhovaná doba platnosti navrhovaných ochranných pásem alebo oznámenie, že dobu platnosti ochranných pásiem nemožno časovo obmedziť,
70. údaje o spracovanej a schválenej územnoplánovacej dokumentácii dotknutých obcí a regiónu,
71. vyhodnotenie súladu návrhu ochranných pásem so schválenou, prípadne prerokovávanou územnoplánovacou dokumentáciou,
72. údaje o dotknutých ochranných pásmach iných druhov alebo územiach chránených podľa osobitných predpisov,20)
73. vyhodnotenie súladu navrhovaného rozsahu ochranných pásem s ochrannými pásmami iných druhov alebo územiami chránenými podľa osobitných predpisov.21)
74. Náležitosti návrhu na vydanie rozhodnutia o zmenu ochranných pásem
75. Náležitosti návrhu na vydanie rozhodnutia o zrušenie ochranných pásem
76. Náležitosti dokumentácie podľa § 43 ods. 4
77. Náležitosti žiadosti o vydanie súhlasu podľa § 45 ods. 1
78. Náležitosti žiadosti o vydanie osvedčenia pre prevádzkovateľa letiska alebo heliportu
79. Náležitosti žiadosti o zmenu osvedčenia pre prevádzkovateľa letiska alebo heliportu
80. Náležitosti žiadosti o vydanie povolenia pre prevádzkovateľa heliportu HEMS
81. Náležitosti žiadosti o zmenu povolenia pre prevádzkovateľa heliportu HEMS

1. Náležitosti žiadosti o vydanie povolenia pre prevádzkovateľa osobitného letiska
2. Náležitosti žiadosti o zmenu povolenia pre prevádzkovateľa osobitného letiska
3. Náležitosti návrhu na určenie ochranných pásem osobitného letiska
4. Náležitosti návrhu na zmenu ochranných pásem osobitného letiska
5. Náležitosti návrhu na zrušenie ochranných pásem osobitného letiska
6. Náležitosti žiadosti o vydanie a zmenu osvedčenia na vykonávanie činností podľa § 52 ods. 1 zákona
7. Náležitosti žiadosti o zmenu osvedčenia na vykonávanie činností podľa § 52 ods. 1 zákona
8. Náležitosti žiadosti o vydanie súhlasu na použitie leteckého pozemného zariadenia v civilnom letectve
9. Náležitosti žiadosti o vydanie povolenia na prevádzkovanie leteckého pozemného zariadenia
10. Náležitosti žiadosti o zmenu povolenia na prevádzkovanie leteckého pozemného zariadenia
11. Náležitosti žiadosti o vydanie súhlasu s ukončením prevádzkovania leteckého pozemného zariadenia
12. Náležitosti žiadosti o vydanie povolenia pre prevádzkovateľa miesta verejného záujmu
13. Náležitosti žiadosti o zmenu povolenia pre prevádzkovateľa miesta verejného záujmu
14. Náležitosti návrhu na určenie ochranných pásem miesta verejného záujmu
15. Náležitosti návrhu na zmenu ochranných pásem miesta verejného záujmu
16. Náležitosti návrhu na zrušenie ochranných pásem miesta verejného záujmu
17. Náležitosti žiadosti o vydanie poverenia podľa § 66 ods. 3 zákona
18. Náležitosti žiadosti o vydanie poverenia na posudzovanie a overovanie odbornej spôsobilosti člena leteckého personálu
19. Náležitosti žiadosti o vydanie poverenia na výkon dozoru nad stavbou jednotlivo zhotoveného lietajúceho športového zariadenia
20. Náležitosti žiadosti na overovanie letovej spôsobilosti lietajúcich športových zariadení
21. Náležitosti žiadosti na vydávanie dokladov osvedčujúcich letovú spôsobilosť lietajúcich športových zariadení

1. Náležitosti dokladu o zdravotnej spôsobilosti člena leteckého personálu lietajúcich športových zariadení
2. Náležitosti žiadosti o posúdenie zdravotnej spôsobilosti člena leteckého personálu lietajúcich športových zariadení
3. Účinnosť

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú kategorizácia a rozdelenie leteckého personálu podľa jednotlivých odborností, veková hranica členov leteckého personálu, rozsah a spôsob overovania odbornej spôsobilosti člena leteckého personálu, vzor preukazu spôsobilosti člena leteckého personálu a obsah kurzu odbornej prípravy pre examinátora**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. b) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 3 Kategorizácia a rozdelenie leteckého personálu

§ 3 Rozsah a spôsob overovaniaodbornej spôsobilosti člena leteckého personálu

§ 4 Vydávanie preukazov odbornej spôsobilosti členov leteckého personálu

§ 5 Obsah kurzu odbornej prípravy pre examinátora

§ 6 Spoločné ustanovenia

§ 7 Účinnosť

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú druhy výcvikových organizácií**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. c) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Druhy výcvikových organizácií

komplexné a nekomplexné výcvikové organizácie

§ 3 Účinnosť

Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú rozsah a spôsob overovania letovej spôsobilosti a spôsob zachovania letovej spôsobilosti jednotlivo zhotoveného lietadla**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. d) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Všeobecné ustanovenia k letovej spôsobilosti

§ 3 Požiadavky na letovú spôsobilosť

§ 4 Dokumentácia (prevádzková, sprievodná apod.)

§ 5 Úlohy zachovania letovej spôsobilosti (údržba váženie, kontrola pitot-stat, ...).

§ 6 Opravy, zmeny, úpravy (tzv. modifikácie)

§ 7 Overovanie letovej spôsobilosti v prevádzke lietadla

§ 8 Spôsob zápisu overenia letovej spôsobilosti do dokumentácie lietadla

§ 9 Účinnosť

Prílohy

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú vzory dokladov, ktoré sú oprávnené vydávať osoby vykonávajúce výrobu a údržbu výrobku leteckej techniky alebo súčasti výrobku leteckej techniky**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. e) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Vzory dokladov

§ 3 Účinnosť

Prílohy

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovuje  spôsob schvaľovania projektu** **výrobku leteckej techniky a súčasti výrobku leteckej techniky, spôsob osvedčovania zmeny projektu výrobku leteckej techniky a súčasti výrobku leteckej techniky, spôsob schvaľovania opravy, zmeny alebo úpravy výrobku leteckej techniky a súčasti výrobku leteckej techniky a vzory dokladov podľa § 19 ods. 1, 2 a 7 zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon)**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. f) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Preukázanie zhody s príslušnou certifikačnou základňou typového osvedčovania a požiadavkami na ochranu životného prostredia

§ 3 Kontroly a skúšky

§ 4 Osvedčenie zmeny projektu výrobku leteckej techniky a súčasti výrobku leteckej techniky

§ 5 Štandardné opravy

§ 6 Postup opravy

§ 7 Príručky

§ 8 Vedenie záznamov

§ 9 Účinnosť

(návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú podrobnosti o registrových značkách bezpilotných lietadiel**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. g) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Registrové značky

§ 3 Spoločné ustanovenia

§ 4 Účinnosť

(návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú podrobnosti o registrových značkách a špeciálnych registrových značkách**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. h) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

**§ 1**

**Predmet úpravy**

Táto vyhláška upravuje podrobnosti o registrových značkách a špeciálnych registrových značkách lietadiel.

**§ 2**

**Registrové značky a špeciálne registrové značky**

1. Špeciálna registrová značka pozostáva z troch písmen alebo štyroch písmen a umiestňuje sa na lietadle na mieste registrovej značky podľa osobitného predpisu a je uvedená v zozname špeciálnych registrových značiek.
2. Motorovému lietadlu sa prideľuje registrová značka, ktorá pozostáva z troch písmen. Ultraľahkému lietadlu a bezpilotnému lietadlu[[11]](#footnote-11)) sa prideľuje registrová značka, ktorá pozostáva zo štyroch znakov. Bezmotorovému lietadlu a lietadlu ľahšiemu ako vzduch sa prideľuje registrová značka, ktorá pozostáva zo štyroch číslic.

**§ 3**

**Účinnosť**

Táto vyhláška nadobúda účinnosť ..... .

(návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovuje ktorou sa ustanovuje minimálna výška poistného krytia** **zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla a lietajúceho športového zariadenia**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. i) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Minimálna výška poistného krytia zodpovednosti zo zmluvy o preprave

§ 3 Minimálna výška poistného krytia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla

§ 4 Minimálna výška poistného krytia zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietajúceho športového zariadenia

§ 5 Spoločné ustanovenie

§ 6 Prechodné ustanovenie

§ 7 Účinnosť

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú dokumentácia a informácie slúžiacich na vykonanie letu podľa charakteru letu**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. j) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Dokumenty slúžiace na vykonanie letu

§ 3 Informácie slúžiace na vykonanie letu

§ 4 Spoločné ustanovenia

§ 5 Účinnosť

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú druhy leteckých prác a podrobnosti o prevádzke a o vybavení lietadiel pri ich vykonávaní**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. k) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

**§ 1**

**Predmet úpravy**

1. Táto vyhláška, ak osobitný predpis[[12]](#footnote-12)) neustanovuje inak, ustanovuje
2. druhy leteckých prác a
3. podrobnosti o prevádzke lietadiel pri vykonávaní leteckých prác,
4. podrobností o vybavení lietadiel.
5. Táto vyhláška sa vzťahuje na vykonávanie leteckých prác letúnmi[[13]](#footnote-13)) a vrtuľníkmi.[[14]](#footnote-14))

**§ 2**

**Základné pojmy**

Na účely tejto vyhlášky sa rozumie

1. vhodným letiskom letisko alebo osobitné letisko, na ktorom sa môže prevádzkovať lietadlo so zreteľom na výkonnostné požiadavky lietadla a vlastnosti vzletovej a pristávacej dráhy letiska alebo osobitného letiska,
2. miestom prevádzky iné miesto ako letisko alebo osobitné letisko, ktoré vybral letecký prevádzkovateľ alebo veliteľ lietadla na pristátie, vzlet alebo prevádzku lietadla s vonkajším nákladom,
3. veliacim pilotom pilot určený leteckým prevádzkovateľom za veliteľa lietadla a zodpovedný za bezpečné vykonanie letu,
4. členom posádky lietadla osoba určená leteckým prevádzkovateľom na plnenie povinností na palube lietadla,
5. špecialistom na úlohy osoba určená leteckým prevádzkovateľom alebo inou osobou, ktorá vykonáva na zemi úlohy priamo súvisiace so špecializovanou úlohou alebo vykonáva špecializované úlohy na palube lietadla alebo z lietadla; špecialista na úlohy nie je členom letovej posádky,[[15]](#footnote-15))
6. sterilným priestorom pre letovú posádku časové obdobie, počas ktorého člen letovej posádky nie je vyrušovaný alebo rozptyľovaný s výnimkou záležitostí kritických pre bezpečnú prevádzku lietadla alebo bezpečnosť cestujúcich,
7. technickými pokynmi najnovšie platné vydanie Technických pokynov na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného tovaru vrátane doplnkov a dodatkov schválených a vydaných Medzinárodnou organizáciou pre civilné letectvo,
8. nebezpečným tovarom výrobky alebo látky, ktoré môžu spôsobiť výrazné ohrozenie života alebo zdravia osôb alebo zvierat, bezpečnosti, majetku alebo životného prostredia, a ktoré sú uvedené v zozname nebezpečných tovarov v technických pokynoch, alebo ktoré sú klasifikované podľa technických pokynov,
9. veľkým letúnom letún s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg,
10. prúdovým letúnom letún najmenej s jedným prúdovým motorom.

**§ 3**

**Druhy leteckých prác**

Leteckými prácami sú letecké činnosti, pri ktorých sa používa lietadlo

1. v poľnohospodárstve, lesnom hospodárstve a vodnom hospodárstve najmä na letecké siatie, leteckú aplikáciu prípravkov na ochranu rastlín[[16]](#footnote-16)) alebo pomocných prípravkov,[[17]](#footnote-17)) letecké hygienicko-epidemiologické zásahy, zhadzovanie vakcín alebo návnad,
2. v stavebníctve najmä na lety s vonkajším nákladom na popruhu, montáže energetických zariadení alebo vyžínanie porastu,
3. v zdravotníctve najmä na lety s vonkajším ľudským nákladom, zhadzovanie liečiv, potravín alebo iných dodávok z paluby lietadla a na vysadzovanie osôb,
4. v oblasti reklamy, propagácie a prezentácie najmä na lety za účelom zhadzovania letákov alebo iných reklamných, propagačných alebo prezentačných materiálov alebo vlečenia transparentov,
5. za účelom fotografovania alebo filmovania z paluby lietadla,
6. na lety za účelom vykonania leteckého meračského snímkovania a diaľkového prieskum Zeme,[[18]](#footnote-18))
7. v oblasti prieskumu najmä na lety za účelom monitorovania úrovne znečistenia životného prostredia, stavu úrody, napadnutia lesného porastu alebo úrody škodcom alebo kontroly energetických zariadení,
8. na lety za účelom hasenia požiarov alebo zdolávania následkov inej mimoriadnej udalosti[[19]](#footnote-19)) alebo za účelom pátrania a záchrany,
9. pri ktorých sa používa lietadlo na vyhliadkové lety,
10. na zážitkové lety alebo lety s extrémnymi akrobatickými manévrami s cieľom zažiť najmä nulovú gravitáciu alebo vysoké preťaženie,
11. na výsadkové lety,
12. na vlečenie klzákov,
13. na kalibračné lety,
14. na lety za účelom mínovania lavín, tvorby umelého dažďa alebo vytvárania vzdušnej turbulencie,
15. na lety pre mediálne spravodajstvo, televíznu alebo filmovú produkciu,
16. na lety počas leteckých dní, leteckých súťaží alebo iných verejných leteckých podujatí,
17. na lety pre vedecký výskum.

**Prevádzka lietadiel pri vykonávaní leteckých prác**

**§ 4**

**Základné požiadavky**

1. Lietadlo musí byť letovo spôsobilé a prevádzkované v súlade s prevádzkovou príručkou. Prevádzková príručka sa môže vydať v samostatných častiach, musí byť aktualizovaná a zrozumiteľná pre pracovníkov, ktorým je určená. Pracovník leteckého prevádzkovateľa musí mať prístup k prevádzkovej príručke alebo k časti prevádzkovej príručky, ktorá upravuje jeho pracovné povinnosti. Člen posádky lietadla musí dostať výtlačok prevádzkovej príručky alebo časti prevádzkovej príručky, ktorá upravuje jeho pracovné povinnosti. Vzor štruktúry prevádzkovej príručky sa zverejňuje na webovom sídle Dopravného úradu.
2. Pre každý let alebo sériu letov sa uchovávajú údaje o lete alebo sérii letov a o posádke lietadla v palubnom denníku alebo doklade, ktorý ho nahrádza.
3. Letecký prevádzkovateľ zavedie a udržiava systém vykonávania prevádzkového riadenia. Určia sa postupy plánovania letu na základe výkonnosti a prevádzkových obmedzení lietadla, očakávaných podmienok na trati, na ktorej sa má letieť, vhodných letiskách a miestach prevádzky; postupy plánovania letu sa uvádzajú v prevádzkovej príručke.
4. Lietadlo musí byť vybavené a člen posádky lietadla musí byť odborne spôsobilý pre oblasť prevádzky a druh vykonávaných leteckých prác.
5. Pracovníci leteckého prevádzkovateľa zapojení do pozemnej prevádzky alebo leteckej prevádzky musia byť riadne vyškolení, preukázať schopnosť plniť svoje povinností a uvedomovať si svoju zodpovednosť a vzťah svojich povinností k prevádzke lietadla počas vykonávania leteckých prác.
6. Ak ide o letecké práce podľa § 3 písm. p), na palube lietadla môže byť len člen letovej posádky.
7. Za účelom bezpečnej prevádzky sa musia stanoviť pre každý typ lietadla postupy a pokyny, ktoré zahŕňajú povinnosti a zodpovednosť členov pozemného personálu a členov posádky lietadla pre každý druh prevádzky na zemi a počas letu. Takéto postupy a pokyny nemôžu vyžadovať, aby člen posádky lietadla počas kritických fáz letu vykonával inú činnosť ako činnosť potrebnú pre bezpečnú prevádzku lietadla; ich súčasťou sú aj postupy a pokyny pre sterilný priestor pre letovú posádku.
8. Pre každý typ lietadla sa vypracuje kontrolný zoznam, ktorý používa člen posádky lietadla v každej fáze letu v bežných podmienkach, mimoriadnych podmienkach a núdzových podmienkach za účelom zabezpečenia dodržiavania prevádzkových postupov uvedených v prevádzkovej príručke. Kontrolný zoznam sa vypracuje v súlade so zásadami ľudského faktora a letovou príručkou lietadla alebo dokumentom, ktorý ju nahrádza.
9. Systém vedenia záznamov leteckého prevádzkovateľa musí spĺňať tieto požiadavky:
10. záznamy sú vo formáte určenom prevádzkovou príručkou,
11. záznamy sú uchovávané a zabezpečené pred poškodením, zmenením, stratou alebo odcudzením,
12. najmenej 5 rokov sa uchovávajú záznamy týkajúce sa povolenia na vykonávanie leteckých prác, záznamy o posúdení rizika, záznamy o štandardných prevádzkových postupoch a prevádzková príručka,
13. najmenej 3 mesiace sa uchovávajú informácie použité na prípravu a vykonanie letu a s tým súvisiace správy najmä platný letový plán, oznámenia NOTAM[[20]](#footnote-20)) pre pracovníkov zabezpečujúcich leteckú prevádzku, dokumentácia leteckej informačnej služby z prípravy letu pre konkrétnu trať, dokumentácia o určení hmotnosti a polohe ťažiska lietadla pred letom, oznámenia o špeciálnom náklade vrátane písomnej informácie pre veliaceho pilota o nebezpečnom tovare, palubný denník alebo doklad, ktorý ho nahrádza, hlásenia z letu na zaznamenanie udalostí alebo prípadov, ktoré veliaci pilot pokladá za nevyhnutné hlásiť alebo zaznamenať,
14. preukazy odbornej spôsobilosti člena letovej posádky sa uchovávajú po dobu uplatňovania oprávnení z nich vyplývajúcich členom letovej posádky,
15. najmenej 3 roky sa uchovávajú záznamy o výcviku, preskúšaní, kvalifikácii a o spôsobilosti člena posádky lietadla na letisko, trať alebo oblasť a úlohy,
16. najmenej 15 mesiacov sa uchovávajú záznamy o praxi člena posádky lietadla,
17. uchovávajú sa záznamy o 2 posledných výcvikoch inej osoby ako člena posádky lietadla.

**§ 5**

**Požiadavky na posádku lietadla**

1. Zloženie letovej posádky musí byť v súlade s letovou príručkou lietadla alebo dokumentom, ktorý ju nahrádza. Počet členov letovej posádky na určených pracovných miestach nemôže byť menší ako je minimálny počet členov letovej posádky uvedený v letovej príručke lietadla alebo dokumente, ktorý ju nahrádza, alebo v prevádzkových obmedzeniach predpísaných pre takéto lietadlo. Letová posádka sa doplní ďalšími členmi, ak si to vyžaduje druh prevádzky, pričom počet členov letovej posádky v takomto prípade nesmie byť menší ako počet uvedený v prevádzkovej príručke.
2. Člena letovej posádky môže počas letu vystriedať pri plnení jeho povinností pri riadení lietadla iný odborne spôsobilý člen letovej posádky. Člen letovej posádky preukazuje odbornú spôsobilosť preukazom odbornej spôsobilosti podľa zákona.
3. Ak je prácou člena letovej posádky poverená osoba, ktorá je samostatne zárobkovo činná, alebo osoba v pracovnom pomere na kratší pracovný čas, prevádzkovateľ overí, či sú dodržané požiadavky na odbornú spôsobilosť, vrátane požiadaviek na prax, pričom zohľadní všetky služby, ktoré takýto člen letovej posádky poskytuje inému leteckému prevádzkovateľovi s cieľom určiť najmä
4. celkový počet typov lietadiel alebo ich variantov, na ktorých môže člen letovej posádky lietať, a
5. dodržanie požiadaviek na organizáciu pracovného času podľa osobitného predpisu.[[21]](#footnote-21))
6. Jeden pilot z letovej posádky s kvalifikáciou veliaceho pilota musí byť určený leteckým prevádzkovateľom za veliteľa lietadla. Veliaci pilot môže byť určený za veliteľa lietadla, ak
7. má minimálnu úroveň praxe podľa prevádzkovej príručky,
8. má potrebné vedomosti o trati alebo oblasti, v ktorej sa má letieť, vhodných letiskách vrátane náhradných letísk, zariadeniach a postupoch, ktoré sa majú pri lete použiť,
9. absolvoval kurz veliteľa lietadla poskytovaný leteckým prevádzkovateľom, ak ide o prevádzku s viacčlennou posádkou.
10. Pilota možno poveriť vykonaním letu, ak absolvoval úvodný zoznamovací výcvik o trati alebo oblasti, v ktorej sa má letieť, vhodných letiskách, vrátane náhradných letísk, zariadeniach a postupoch, ktoré sa majú pri lete použiť. Znalosť trate alebo oblasti, letísk, zariadení a postupov podľa prvej vety sa musí udržiavať najmenej jedným letom vykonaným v priebehu dvanástich mesiacov na takejto trati alebo oblasti a na takéto letisko.
11. Člena letovej posádky možno poveriť plnením pracovnej úlohy, ak absolvoval výcvik v optimalizácii činnosti posádky, ktorý zodpovedá jeho pracovnej úlohe; táto skutočnosť sa uvádza v prevádzkovej príručke. Prvky výcviku v optimalizácii činnosti posádky sa zahrnú do výcviku na typ lietadla alebo triedu lietadla, udržiavacieho výcviku a kurzu veliteľa lietadla.
12. Podmienkou vykonávania pravidelných traťových letov bez dozoru pri prechode na lietadlo, pre ktoré sa vyžaduje nová typová kvalifikácia alebo kvalifikácia na triedu, a pri zmene leteckého prevádzkovateľa, je absolvovanie preškoľovacieho výcvikového kurzu leteckého prevádzkovateľa. Preškoľovací výcvikový kurz leteckého prevádzkovateľa zahŕňa výcvik na zariadeniach nainštalovaných v lietadle, ktoré zodpovedajú úlohám člena letovej posádky.
13. Rozdielový výcvik alebo zoznamovací výcvik absolvuje člen letovej posádky, ak si zmena vybavenia lietadla alebo postupov vyžaduje dodatočné znalosti o obsluhovaných typoch alebo variantoch lietadla, alebo ak to ustanovuje osobitný predpis.[[22]](#footnote-22))
14. Udržiavací letecký a pozemný výcvik týkajúci sa typu alebo variantu lietadla, na ktorého prevádzke sa člen letovej posádky podieľa, vrátane výcviku zameraného na umiestnenie a použitie núdzového vybavenia a bezpečnostného vybavenia na palube lietadla, absolvuje člen letovej posádky jedenkrát za rok. Člen letovej posádky, ktorý môže byť určený na riadenie z každého sedadla pilota, absolvuje potrebný výcvik a preskúšanie. Podrobnosti o výcviku podľa prvej a druhej vety sa uvádzajú v prevádzkovej príručke.
15. Člen letovej posádky, môže lietať na viacerých typoch alebo variantoch lietadiel, len ak spĺňa požiadavky pre každý typ alebo variant lietadla podľa osobitného predpisu.11) V prevádzkovej príručke sa uvádzajú postupy a prevádzkové obmedzenia vzťahujúce sa na každú prevádzku na viacerých typoch alebo variantoch lietadiel.
16. Výcvik člena letovej posádky sa vykonáva podľa výcvikového programu a osnov, ktoré sú uvedené v prevádzkovej príručke, odborne spôsobilými osobami podľa osobitného predpisu.11) Preskúšanie letu a simuláciu letu vykonávajú osoby odborne spôsobilé podľa osobitného predpisu.11)
17. Výcvikové zariadenie na simuláciu letu musí byť najvernejšou napodobeninou lietadla, ktoré používa letecký prevádzkovateľ. Rozdiely medzi výcvikovým zariadením na simuláciu letu a lietadlom sa opíšu a vysvetlia členovi letovej posádky počas predletovej prípravy   
    a výcviku. Zavedie sa systém sledovania zmien na výcvikovom zariadení na simuláciu letu a zabezpečí sa, že takéto zmeny neovplyvnia výcvikové programy.
18. Člen letovej posádky absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti leteckým prevádzkovateľom za účelom preukázania spôsobilosti vykonávať bežné postupy, mimoriadne postupy a núdzové postupy, ktoré sa týkajú pracovných úloh uvedených v prevádzkovej príručke. Preskúšanie odbornej spôsobilosti platí počas 12 mesiacov od mesiaca, v ktorom sa preskúšanie odbornej spôsobilosti uskutočnilo. Ak letecký prevádzkovateľ vykoná nové preskúšanie počas posledných 3 mesiacov doby platnosti pôvodného preskúšania, doba platnosti nového preskúšania začína plynúť od ukončenia doby platnosti pôvodného preskúšania.
19. Člen letovej posádky leteckého prevádzkovateľa, ktorý nemá povolenie na leteckú prepravu nebezpečného tovaru, absolvuje inštruktáž v oblasti nebezpečného tovaru s cieľom rozpoznať nebezpečný tovar, ktorý môže byť prinesený na palubu lietadla.
20. Pracovné povinnosti členov posádky lietadla sa uvádzajú v štandardných prevádzkových postupoch, a ak to letecký prevádzkovateľ považuje za potrebné, aj v prevádzkovej príručke.
21. Počas kritickej fázy letu a keď to veliaci pilot v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí člen letovej posádky a špecialista na úlohy pripútaný na určenom pracovnom mieste; to neplatí ak štandardné prevádzkové postupy ustanovujú inak. Po celý čas letu sa najmenej jeden člen letovej posádky s potrebnou kvalifikáciou zdržiava pri ovládacích zariadeniach lietadla. Člen letovej posádky, ak sa nachádza na svojom pracovnom mieste, musí byť počas letu pripútaný bezpečnostnými pásmi.
22. Člen posádky lietadla nevykonáva pracovné povinnosti v lietadle, ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou alebo sa necíti spôsobilý na výkon svojich pracovných povinností, alebo ak je pod vplyvom psychoaktívnej látky.[[23]](#footnote-23)) *(alt. alkoholu alebo iných návykových látok podľa zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 219/1996 Z. z. o ochrane pred zneužívaním alkoholických nápojov a o zriaďovaní a prevádzke protialkoholických záchytných izieb v znení neskorších predpisov)*
23. Člen posádky lietadla, ktorý vykonáva pracovné povinnosti pre viacerých leteckých prevádzkovateľov, uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa letového času, času v službe a času odpočinku a poskytuje ich leteckému prevádzkovateľovi, pre ktorého vykonáva pracovné povinnosti.
24. Člen posádky lietadla hlási veliacemu pilotovi každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa člena posádky lietadla môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla, vrátane núdzových systémov, a každý incident, ktorý ohrozil alebo môže ohroziť bezpečnosť prevádzky lietadla.
25. Pracovné povinnosti špecialistu na úlohy sa uvádzajú v štandardných prevádzkových postupoch, alebo v prevádzkovej príručke, ak sú štandardné prevádzkové postupy jej súčasťou.
26. Veliaci pilot zodpovedá za
27. bezpečnosť lietadla, členov letovej posádky, špecialistov na úlohy a náklad na palube lietadla počas prevádzky lietadla,
28. začatie, priebeh, ukončenie letu alebo odklonenie letu v záujme bezpečnosti,
29. zabezpečenie toho, že prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy sú v súlade s príslušnou príručkou,
30. začatie letu po tom, ako sa ubezpečí, že
    1. lietadlo je spôsobilé na let,
    2. predletová prehliadka lietadla bola vykonaná,
    3. lietadlo je zapísané v registri lietadiel Slovenskej republiky alebo v registri lietadiel iného štátu,
    4. prístroje a vybavenie lietadla, ktoré sú potrebné na vykonanie letu, sú nainštalované v lietadle a sú funkčné; to neplatí, ak je povolená prevádzka lietadla s nefunkčným zariadením,
    5. hmotnosť lietadla a poloha ťažiska lietadla sú také, že let sa môže uskutočniť v rámci obmedzení uvedených v dokumentácii o letovej spôsobilosti lietadla,
    6. vybavenie a batožina sú riadne naložené a zabezpečené,
    7. prevádzkové obmedzenia lietadla uvedené v letovej príručke lietadla alebo v dokumente, ktorý ju nahrádza, nebudú počas trvania celého letu prekročené,
31. nezačatie letu, ak je on sám, iný člen letovej posádky alebo špecialista na úlohy nespôsobilý na výkon pracovných povinností najmä z dôvodu zranenia, choroby, únavy alebo pôsobenia psychoaktívnej látky,
32. pokračovanie v lete len po najbližšie vhodné letisko alebo miesto prevádzky s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak je podstatne znížená jeho spôsobilosť na výkon pracovných povinností, spôsobilosť na výkon pracovných povinností iného člena letovej posádky alebo špecialistu na úlohy najmä z dôvodu únavy, choroby alebo nedostatku kyslíka; ak ide o prevádzku s viacčlennou letovou posádkou možno v lete pokračovať  aj ďalej ako po najbližšie vhodné letisko alebo miesto prevádzky s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak sú prijaté opatrenia na zmiernenie rizík,
33. prevzatie lietadla s nedostatkami prípustnými podľa zoznamu odchýlok usporiadania,
34. zápis údajov o využívaní lietadla a známych alebo predpokladaných poruchách lietadla po ukončení letu alebo série letov do technického denníka lietadla alebo palubného denníka lietadla alebo dokladu, ktorý ho nahrádza,
35. zabezpečenie, že
    1. letové zapisovače[[24]](#footnote-24)) sa počas letu nevyradia z činnosti alebo nevypnú,
    2. ak ide o udalosť,[[25]](#footnote-25)) inú ako nehodu[[26]](#footnote-26)) alebo vážny incident,[[27]](#footnote-27)) ktorá sa povinne ohlasuje, sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú,
    3. ak ide o nehodu, vážny incident, alebo ak uchovávanie záznamov letových zapisovačov nariadi orgán bezpečnostného vyšetrovania, sa záznamy letových zapisovačov úmyselne nevymažú, letové zapisovače sa deaktivujú okamžite po ukončení letu a sa prijmú preventívne opatrenia na uchovanie záznamov letových zapisovačov pred opustením priestoru pre letovú posádku.
36. Veliaci pilot hlási stanovišťu letových prevádzkových služieb[[28]](#footnote-28)) nebezpečné poveternostné alebo letové podmienky, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť iného lietadla.
37. Veliaci pilot v núdzovom prípade, ktorý si vyžaduje okamžité rozhodnutie a konanie, môže prijímať opatrenia, ktoré považuje za takýchto okolností potrebné, pričom v záujme bezpečnosti sa môže odchýliť od predpisov, prevádzkových postupov a metód.
38. Ak je lietadlo predmetom protiprávneho zasahovania veliaci pilot postupuje podľa osobitného predpisu.[[29]](#footnote-29)) Na oznamovanie nehôd a vážnych incidentov sa vzťahuje osobitný predpis.[[30]](#footnote-30))
39. Letecký prevádzkovateľ zabezpečuje, aby sa členovia posádky lietadla a špecialisti na úlohy dohovorili spoločným jazykom.

**§ 6**

**Požiadavky na leteckú prevádzku**

1. Rolovanie letúna po pohybových plochách letiska sa vykonáva, len ak osoba pri ovládacích zariadeniach letúna je pilot s potrebnou kvalifikáciou alebo osobou určenou leteckým prevádzkovateľom a
2. absolvovala výcvik na rolovanie letúnov,
3. absolvovala výcvik na používanie rádiotelefónu, ak sa vyžaduje rádiová komunikácia,
4. dostala inštruktáž o pôdoryse letiska, trasách, značkách, označeniach, svetlách, signáloch, pokynoch služby riadenia letovej prevádzky,[[31]](#footnote-31)) používanom jazyku a postupoch a
5. je schopná plniť prevádzkové postupy požadované pre bezpečný pohyb letúna po letisku.
6. Rotor vrtuľníka uvádza do chodu na účely vykonania letu len kvalifikovaný pilot prítomný pri ovládacích prvkoch vrtuľníka.
7. Na palube lietadla sa nesmú používať prenosné elektronické zariadenia, ktoré môžu nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť palubných systémov a vybavenia lietadla. Ak sa na palube lietadla používa elektronická letová dokumentácia, jej používanie nesmie mať negatívny vplyv na výkonnosť palubných systémov alebo vybavenia lietadla a schopnosť členov letovej posádky riadiť lietadlo. Pred použitím elektronickej letovej dokumentácie typu B sa musí vykonať posúdenie rizika spojeného s použitím takejto elektronickej letovej dokumentácie a zaviesť systém vedenia a postup používania elektronickej letovej dokumentácie.
8. Zoznamy obsahujúce informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie, ktoré sú na palube lietadla, musí mať vždy k dispozícií aj letecký prevádzkovateľ za účelom ich oznámenia záchrannému koordinačnému stredisku,[[32]](#footnote-32)) ak je to potrebné.
9. Na palube lietadla počas letu pri vykonávaní leteckých prác, okrem dokladov podľa zákona, musia byť tieto doklady:
10. letová príručka lietadla alebo dokument, ktorý ju nahrádza,
11. kópia hlukového osvedčenia, ak to ustanovuje osobitný predpis,[[33]](#footnote-33))
12. kópia povolenia na vykonávanie leteckých prác vrátane prevádzkovej špecifikácie,
13. podaný letový plán,[[34]](#footnote-34)) ak to ustanovuje osobitný predpis,[[35]](#footnote-35))
14. platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trate alebo oblasti letu a tratí, ktorými môže viesť odchýlka od plánovanej trate,
15. signály zakročujúceho lietadla a odpovede lietadla, proti ktorému sa zakročuje, signály lietadla, proti ktorému sa zakročuje, a odpovede zakročujúceho lietadla, frázy používané zakročujúcim lietadlom a frázy používané lietadlom, proti ktorému sa zakročuje,[[36]](#footnote-36))
16. informácie týkajúce sa služby pátrania a záchrany pre oblasť plánovaného letu,
17. platné časti prevádzkovej príručky alebo štandardných prevádzkových postupov alebo letovej príručky lietadla alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza, dôležité pri plnení pracovných povinností členov letovej posádky a špecialistov na úlohy, ktoré im musia byť ľahko dostupné,
18. oznámenie NOTAM a dokumentácia leteckej informačnej služby z prípravy letu,
19. meteorologické informácie,[[37]](#footnote-37)) ak to ustanovuje osobitný predpis,[[38]](#footnote-38))
20. zoznam nákladu, ak sa na účely vykonávania leteckých prác prepravuje náklad a
21. iná dokumentácia, ktorá sa týka vykonania letu.
22. Dokumenty a informácie  podľa odseku 5 písm. b) až d), g), i) až k), osvedčenie o zápise lietadla do registra lietadiel Slovenskej republiky alebo registra lietadiel iného štátu, osvedčenie letovej spôsobilosti lietadla, palubný denník alebo doklad, ktorý ho nahrádza, povolenie na zriadenie a prevádzkovanie spojových a rádionavigačných zariadení a doklad o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla sa môžu uložiť na letisku alebo mieste prevádzky, ak ide o let, pri ktorom sa plánuje vzlet a pristátie na tom istom letisku alebo mieste prevádzky.
23. Ak pri vykonávaní leteckých prác dôjde k udalosti v civilnom letectve, ktorá je predmetom bezpečnostného vyšetrovania, zaznamenané údaje letového zapisovača sa uchovávajú po dobu určenú stálou orgánom bezpečnostného vyšetrovania. Na sprístupnenie a použitie záznamov letového zapisovača sa vzťahuje osobitný predpis.[[39]](#footnote-39))
24. Letový zapisovač musí byť kontrolovaný a jeho záznamy hodnotené za účelom zachovania jeho prevádzkyschopnosti. Záznamy letových parametrov a správ spojenia dátovým prenosom, ktoré sa zaznamenávajú do letového zapisovača, sa musia uchovávať. Na účely skúšania a údržby letového zapisovača, možno v priebehu jeho skúšania a údržby vymazať údaje najviac v rozsahu jednej hodiny najstarších zaznamenaných údajov. Dokumentácia, ktorá obsahuje informácie potrebné na prevedenie prvotných nespracovaných letových údajov na letové parametre vyjadrené v normalizovaných jednotkách, sa musí uchovávať a aktualizovať.
25. Letecký prevádzkovateľ pri vykonávaní leteckých prác používa vhodné letisko alebo miesto prevádzky podľa typu lietadla a druhu vykonávaných leteckých prác.
26. Počasie na vhodnom letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy vhodného letiska alebo plochy konečného priblíženia a vzletu musia byť také, aby nebránili bezpečnému vzletu, prevádzke a odletu lietadla pri dodržaní stanovených letiskových prevádzkových miním.
27. Veliaci pilot zohľadňuje postupy na obmedzenie hluku uverejnené v Leteckej informačnej príručke Slovenskej republiky s cieľom znížiť účinok hluku lietadiel, pričom zabezpečí, že bezpečnosť prevádzky má prioritu pred obmedzením hluku.
28. Let možno začať, ak je na palube letúna dostatočné množstvo paliva a oleja. Za dostatočné množstvo paliva a oleja pri letoch letúnom vykonávaných podľa pravidiel letu za viditeľnosti sa považuje množstvo paliva a oleja, ktoré postačuje
29. cez deň na let na letisko plánovaného pristátia a ďalší let trvajúci najmenej 30 minút v cestovnej nadmorskej výške,
30. v noci na let na letisko plánovaného pristátia a ďalší let trvajúci najmenej 45 minút v cestovnej nadmorskej výške.
31. Let možno začať, ak je na palube vrtuľníka dostatočné množstvo paliva a oleja. Za dostatočné množstvo paliva a oleja pri letoch vrtuľníkom vykonávaných podľa pravidiel letu za viditeľnosti sa považuje množstvo paliva a oleja, ktoré postačuje
32. na let na vhodné letisko alebo miesto prevádzky plánovaného pristátia a ďalší let trvajúci najmenej 20 minút pri rýchlosti maximálneho doletu alebo
33. počas dňa na let trvajúci najmenej 10 minút pri rýchlosti maximálneho doletu v dosahu 25 NM alebo 45 km od letiska alebo miesta prevádzky odletu.
34. Pri výpočte dostatočného množstva paliva a oleja podľa odsekov 12 a 13, vrátane paliva pre nepredvídané situácie, sa zohľadnia najmä
35. meteorologická predpoveď,[[40]](#footnote-40))
36. predpokladané trate služby riadenia letovej prevádzky a prevádzkové zdržania,
37. postup pre pokles pretlaku alebo poruchu jedného z motorov na trati pre viacmotorové lietadlá a
38. ďalšie situácie, ktoré môžu spôsobiť meškanie lietadla alebo zvýšenú spotrebu paliva alebo oleja.
39. Letový plán možno počas letu zmeniť z dôvodu letu na iné cieľové letisko, ak je možné splniť požiadavky na dostatočné množstvo paliva a oleja podľa odsekov 12 a 13 od bodu, z ktorého je let nanovo plánovaný.
40. Lietadlo sa nemôže plniť palivom so širokým rozsahom destilačných teplôt ani zmesou takýchto druhov paliva, ak osoby nastupujú do lietadla, nachádzajú sa v lietadle alebo vystupujú z lietadla. Ak osoby nastupujú do lietadla, nachádzajú sa v lietadle alebo vystupujú z lietadla a lietadlo sa plní iným druhom paliva ako je palivo podľa prvej vety, musia sa vykonať nevyhnutné bezpečnostné opatrenia a na palube lietadla musí byť pracovník spôsobilý riadiť evakuáciu lietadla.
41. Počas plnenia lietadla palivom a odčerpávania paliva z lietadla je fajčenie na palube lietadla zakázané.
42. Špecialista na úlohy musí dostať inštruktáž o núdzovom vybavení lietadla, núdzových postupoch a prevádzkových postupoch súvisiacich s plnením špecializovanej úlohy pred každým letom alebo sériou letov. Inštruktáž podľa prvej vety obsahuje:
43. činnosť na zemi a za letu vrátane núdzových postupov, informácie o umiestnení núdzových východov a obmedzeniach týkajúcich sa fajčenia a použitia prenosného elektronického vybavenia,
44. postupy pre nastupovanie do lietadla a vystupovanie z lietadla,
45. postupy nakladania a vykladania lietadla,
46. pokyny pre použitie dverí za normálnej prevádzky a núdzovej prevádzky,
47. pokyny pre použitie komunikačného vybavenia a ručných signálov,
48. pokyny pre prípad pristátia na sklonenom teréne a
49. pokyny pre ukladanie náradia a príručnej batožiny.
50. Osoba, ktorá je na palube lietadla počas letu podľa § 3 písm. j) sa na účely odseku 18 považuje za špecialistu na úlohy.
51. Inštruktáž podľa odseku 18 môže byť vykonaná slovnou prezentáciou alebo vydaním postupov a inštrukcií v písomnej podobe; pochopenie inštruktáže musí byť pred začatím letu špecialistom na úlohy a osobou podľa odseku 19 potvrdené. Inštruktáž o prevádzkových postupoch súvisiacich s plnením špecializovanej úlohy možno nahradiť úvodným výcvikovým programom a udržiavacím výcvikovým programom; v takomto prípade sa určujú aj požiadavky na rozlietanosť špecialistu na úlohy.

1. Člen letovej posádky počas služby v priestore pre letovú posádku používa súpravu slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom ako hlavné zariadenie na komunikáciu so stanovišťom letových prevádzkových služieb, ostatnými členmi posádky lietadla a špecialistami na úlohy.
2. Let podľa pravidiel letu za viditeľnosti možno začať a v začatom lete možno pokračovať, len ak, posledné dostupné meteorologické informácie naznačujú, že poveternostné podmienky na trati a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni prevádzkových miním pre let podľa pravidiel letu za viditeľnosti alebo lepšie.
3. Vzlet možno začať, ak je lietadlo očistené od nánosov, ktoré môžu mať nepriaznivý vplyv na výkonnosť alebo ovládateľnosť lietadla; to neplatí, ak letová príručka lietadla alebo dokument, ktorý ju nahrádza, ustanovuje inak. V postupoch leteckého prevádzkovateľa sa uvádzajú podrobnosti o odstraňovaní námrazy, ľadu a snehu z lietadla, ochrane lietadla proti námraze a o prehliadke lietadla, ktorými sa zabezpečí ochrana ošetrených plôch lietadla proti tvorbe námrazy a ľadu a hromadeniu snehu. Let možno začať alebo vedome možno letieť do predpokladaných podmienok alebo skutočných podmienok tvorby námrazy len, ak je lietadlo osvedčené a vybavené na let v takýchto podmienkach.
4. Ak tvorba námrazy prekročí intenzitu, na akú je lietadlo osvedčené, alebo ak sa na lietadle, ktoré nie je osvedčené na let v známych podmienkach tvorby námrazy, začne tvoriť námraza, veliaci pilot musí okamžite opustiť priestor s podmienkami tvorby námrazy zmenou letovej hladiny alebo trate a v prípade potreby vyhlási stav núdze stanovišťu riadenia letovej prevádzky.
5. Ak špecialista na úlohy nie je na palube lietadla na účel výcviku, nevykonáva sa simulácia situácie, ktorá si vyžaduje použitie mimoriadnych postupov alebo núdzových postupov, alebo simulácia letu v meteorologických podmienkach podľa prístrojov.
6. Letecký prevádzkovateľ zabezpečí vykonávanie kontrol množstva paliva a riadenia palivového systému počas letu. Veliaci pilot v pravidelných intervaloch kontroluje, či množstvo zostávajúceho použiteľného paliva nie je menšie ako množstvo paliva potrebné na pokračovanie letu na vhodné letisko alebo miesto prevádzky s priaznivými poveternostnými podmienkami pri plánovanej zálohe zostávajúceho paliva potrebného na 30 minút letu cez deň alebo 45 minút letu v noci.
7. Ak odsek 28 neustanovuje inak, letecký prevádzkovateľ zabezpečuje, že špecialista na úlohy a člen letovej posádky používa prídavný kyslík vždy, keď tlakové pomery v kabíne zodpovedajú nadmorskej výške väčšej ako 10 000 stôp v trvaní viac ako 30 minút a vždy, keď tlakové pomery v kabíne zodpovedajú nadmorskej výške nad 13 000 stôp.
8. S výnimkou zoskokov s padákom sa krátke výstupy letúna, okrem veľkého letúna a prúdového letúna, a krátke výstupy vrtuľníka v určenom trvaní v nadmorskej výške nad 13 000 stôp môžu uskutočniť bez použitia prídavného kyslíka, ak sú splnené tieto podmienky:
9. trvanie letu v nadmorskej výške nad 13 000 stôp nepresiahne 10 minút alebo presne určený čas potrebný na splnenie úlohy vykonávanej počas letu,
10. let nepresiahne nadmorskú výšku 16 000 stôp a
11. v rámci bezpečnostných pokynov sa členovi letovej posádky a špecialistovi na úlohy poskytnú primerané informácie o dôsledkoch nedostatku kyslíka v tkanivách.
12. Pred vykonaním výstupu podľa odseku 28 sa musia zohľadniť
13. štandardné prevádzkové postupy,
14. predchádzajúce skúsenosti leteckého prevádzkovateľa pri uskutočňovaní letov vo výškach nad 13 000 stôp bez použitia prídavného kyslíka,
15. individuálne skúsenosti člena letovej posádky a špecialistu na úlohy a ich fyziologická adaptácia na veľké výšky a
16. nadmorská výška základne, z ktorej sa let uskutočňuje.
17. Ak člen letovej posádky alebo systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme zistí neprípustnú blízkosť zeme, bezodkladne sa musia vykonať opatrenia na obnovenie podmienok bezpečného letu. Systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme môže byť vypnutý pri vykonávaní leteckých prác, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlo letelo vo vzdialenosti od zeme, ktorá je menšia ako vzdialenosť, pri ktorej sa spustí systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme.

1. Ak je palubný protizrážkový systém ACAS[[41]](#footnote-41)) nainštalovaný v lietadle a prevádzkyschopný, musia byť zavedené prevádzkové postupy a program výcviku člena letovej posádky; na použitie palubného protizrážkového systému ACAS sa vzťahuje osobitný predpis.[[42]](#footnote-42)) Palubný protizrážkový systém ACAS môže byť vypnutý pri vykonávaní leteckých prác, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlá leteli pri sebe vo vzdialenosti menšej ako je vzdialenosť, pri ktorej sa spustí palubný protizrážkový systém ACAS.
2. Pred začatím prevádzky letecký prevádzkovateľ uskutočňuje posúdenie rizika, pričom prehodnotí zložitosť činnosti s cieľom určiť nebezpečenstvá a riziká vyplývajúce z výkonu leteckých prác a stanoví opatrenia na zmiernenie takýchto rizík. Na základe posúdenia rizika letecký prevádzkovateľ vypracuje štandardné prevádzkové postupy podľa druhu leteckých prác a použitého lietadla. Štandardné prevádzkové postupy môžu byť súčasťou prevádzkovej príručky alebo samostatným dokumentom a pravidelne sa prehodnocujú a aktualizujú. Letecké práce sa musia vykonávať v súlade so štandardnými prevádzkovými postupmi.
3. V každej fáze prevádzky musí naloženie, hmotnosť a poloha ťažiska lietadla vyhovovať prevádzkovým obmedzeniam, ktoré sú uvedené v letovej príručke lietadla alebo dokumente, ktorý ju nahrádza, alebo v prevádzkovej príručke. Prevádzkové obmedzenia sa musia uviesť v prevádzkovej príručke, ak sú viac obmedzujúce ako prevádzkové obmedzenia uvedené v letovej príručke lietadla alebo v dokumente, ktorý ju nahrádza.
4. Štítky, zoznamy, označenia prístrojov alebo ich kombinácia, v ktorých sa uvádzajú prevádzkové obmedzenia uvedené v letovej príručke lietadla alebo v dokumente, ktorý ju nahrádza, musia byť v lietadle zobrazené.
5. Pred prvým uvedením lietadla do prevádzky sa určuje hmotnosť a ťažisko lietadla skutočným vážením lietadla osobou s povolením na výrobu výrobkov v civilnom letectve alebo osobou s povolením na vykonávanie opráv a údržby výrobkov leteckej techniky. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a polohu ťažisku lietadla sa musia započítať a zdokumentovať. Informácie podľa prvej a druhej vety sa musia poskytnúť veliacemu pilotovi. Ak nie je vplyv modifikácií a opráv na hmotnosť a polohu ťažiska lietadla presne známy, musí sa lietadlo opäť odvážiť. Pre každý let alebo sériu letov sa musia určiť tieto hodnoty:
6. prevádzková hmotnosť lietadla bez paliva,
7. hmotnosť dopravného nákladu,
8. hmotnosť paliva v lietadle,
9. náklad lietadla a rozloženie nákladu na palube lietadla,
10. vzletová hmotnosť lietadla, pristávacia hmotnosť lietadla a hmotnosť lietadla bez paliva a
11. použiteľné polohy ťažiska lietadla.
12. Letová posádka musí byť vybavená prostriedkami na zopakovanie a overenie akýchkoľvek výpočtov hmotnosti a polohy ťažiska lietadla na základe elektronických výpočtov. Letecký prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré umožnia veliacemu pilotovi určiť hmotnosť paliva na palube s použitím jeho skutočnej hustoty, alebo ak hustota nie je známa, s použitím hustoty vypočítanej v súlade s metódou uvedenou v prevádzkovej príručke.
13. Veliaci pilot zabezpečuje, aby sa nakladanie lietadla vykonávalo pod dozorom odborne spôsobilých pracovníkov a zodpovedalo údajom používaným na výpočet hmotnosti a polohy ťažiska prepravovaného nákladu lietadla. V prevádzkovej príručke sa musia uviesť zásady a metódy používané pri nakladaní lietadla a v systéme určenia hmotnosti a polohy ťažiska lietadla. Pri nakladaní lietadla sa musia zohľadniť konštrukčné obmedzenia lietadla najmä obmedzenia zaťaženia podlahy, maximálne plošné zaťaženie, maximálna hmotnosť na nákladový priestor alebo obmedzenia maximálneho počtu sedadiel a zmeny zaťaženia lietadla v priebehu letu.
14. Letecký prevádzkovateľ pred každým letom alebo sériou letov určuje údaje o hmotnosti a polohe ťažiska lietadla a vypracuje dokumentáciu o určení hmotnosti a polohe ťažiska lietadla pred letom, v ktorej vymedzí náklad a jeho rozloženie na palube lietadla tak, aby neboli prekročené medze hmotnosti a polohy ťažiska lietadla. Dokumentácia o určení hmotnosti a polohe ťažiska lietadla pred letom musí obsahovať tieto informácie:
15. poznávaciu značku lietadla a typ lietadla,
16. identifikáciu letu najmä číslo letu a dátum letu,
17. meno a priezvisko veliaceho pilota,
18. meno a priezvisko osoby, ktorá dokumentáciu o určení hmotnosti a polohe ťažiska lietadla pred letom vypracovala,
19. prevádzkovú hmotnosť lietadla bez paliva a tomu zodpovedajúcu polohu ťažiska,
20. hmotnosť paliva pri vzlete a hmotnosť paliva na let,
21. hmotnosť iných prevádzkových látok ako pohonných látok,
22. zložky nákladu,
23. vzletovú hmotnosť lietadla, pristávaciu hmotnosť lietadla a hmotnosť lietadla bez paliva,
24. použiteľné polohy ťažiska lietadla a
25. obmedzujúce hodnoty hmotnosti lietadla a polohy ťažiska lietadla.
26. Poloha ťažiska lietadla sa nemusí v dokumentácii o určení hmotnosti a polohe ťažiska lietadla pred letom uvádzať, ak je náklad rozdelený podľa vopred vypočítanej tabuľky polôh ťažiska alebo ak možno preukázať, že pri plánovanom lete je pre reálny náklad zabezpečená správna poloha ťažiska.

(40) Ak sa údaje a dokumentácia o určení hmotnosti a polohe ťažiska lietadla pred letom vytvárajú pomocou počítačového systému, musí sa overiť pravdivosť výstupných údajov v intervale, ktorý nepresahuje šesť mesiacov.

1. Let sa môže vykonať, ak je výkonnosť lietadla primeraná, zodpovedá pravidlám lietania podľa osobitného predpisu[[43]](#footnote-43)) a obmedzeniam, ktoré sa vzťahujú na let, vzdušný priestor, vhodné letiská alebo miesta prevádzky pri zohľadnení presnosti grafického záznamu použitých máp.
2. Pri prevádzke veľkého letúna a prúdového letúna musia byť dodržané tieto zásady:
3. hmotnosť letúna na začiatku vzletu nemôže presiahnuť obmedzenia hmotnosti pri vzlete, na trati s jedným nepracujúcim motorom a pri pristávaní, pričom sa zohľadní očakávané znižovanie hmotnosti letúna v priebehu letu a pri vypúšťaní paliva,
4. hmotnosť letúna na začiatku vzletu nemôže presiahnuť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla alebo dokumentom, ktorý ju nahrádza, pre tlakovú nadmorskú výšku[[44]](#footnote-44)) primeranú pre nadmorskú výšku vhodného letiska alebo miesta prevádzky, a ak sa takáto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej vzletovej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky,
5. očakávaná hmotnosť v predpokladanom čase pristátia na vhodnom letisku, mieste prevádzky, alebo na náhradnom cieľovom letisku nemôže presiahnuť maximálnu pristávaciu hmotnosť letúna stanovenú letovou príručkou lietadla alebo dokumentom, ktorý ju nahrádza, pre tlakovú nadmorskú výšku primeranú pre nadmorskú výšku takéhoto letiska alebo miesta prevádzky, a ak sa takáto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej pristávacej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky.
6. Veliaci pilot pri prevádzke veľkého letúna a prúdového letúna zabezpečuje, že
7. vypočítaná dĺžka vzletu nie je väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet; dĺžka predpolia nemôže prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky pre rozjazd,
8. vypočítaná dĺžka rozjazdu nie je väčšia ako použiteľná dĺžka pre rozjazd,
9. pre prerušený vzlet a neprerušený vzlet sa použije jediná hodnota V1, ktorá sa stanovuje v letovej príručke lietadla alebo dokumente, ktorý ju nahrádza,
10. vzletová hmotnosť lietadla pre vzlet na mokrej alebo znečistenej vzletovej a pristávacej dráhe nie je väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej vzletovej a pristávacej dráhe,
11. ak nastane porucha motora počas vzletu, je letún schopný prerušiť vzlet a zastaviť sa v rámci použiteľnej dĺžky pre prerušený vzlet alebo vzletovej a pristávacej dráhy, alebo pokračovať vo vzlete nad prekážkami v smere letu so zodpovedajúcim odstupom, až kým sa dostane do polohy, v ktorej spĺňa požiadavky ustanovené pre let na trati s jedným nepracujúcim motorom,
12. je letún po prekonaní prekážok v dráhe priblíženia s bezpečným odstupom schopný pristáť alebo zastaviť na vhodnom letisku alebo mieste prevádzky; zohľadnia sa predpokladané rozdiely v technikách priblíženia a pristátia, ak sa nezohľadnili pri plánovaní údajov o výkonnosti lietadla.
13. Ak sa prevádzkuje letún vo výške pod 150 m alebo 500 stôp mimo husto osídlenej oblasti, ktorý v prípade kritickej poruchy motora nie je schopný udržať letovú hladinu,
14. musia sa zaviesť prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky poruchy motora,
15. musí sa zabezpečiť, že člen letovej posádky absolvuje výcvikový program so simuláciou poruchy motora a
16. musí sa zabezpečiť, že člen letovej posádky a špecialista na úlohy na palube letúna absolvujú inštruktáž o postupoch, ktoré sa majú vykonať v prípade vynúteného pristátia.
17. Ak sa vrtuľník prevádzkuje nad husto osídlenou oblasťou, musí mať osvedčenie kategórie A alebo osvedčenie kategórie B a musia sa vypracovať bezpečnostné opatrenia, ktoré sú súčasťou štandardných prevádzkových postupov.
18. Ak sa pri vykonávaní leteckých prác prevádzkuje vrtuľník,
19. musia sa zaviesť prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky poruchy motora,
20. musí sa zabezpečiť, že člen posádky vrtuľníka absolvuje výcvikový program so simuláciou poruchy motora a
21. musí sa zabezpečiť, že člen letovej posádky a špecialista na úlohy na palube vrtuľníka absolvujú inštruktáž o postupoch, ktoré sa majú vykonať v prípade vynúteného pristátia.
22. Hmotnosť vrtuľníka pri vzlete, pristávaní alebo visení nemôže prekročiť maximálnu hmotnosť určenú pre
23. visenie bez vplyvu prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu alebo
24. visenie s vplyvom prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu, ak dané podmienky umožňujú visenie s prízemným efektom pri maximálnej stanovenej hmotnosti, a ide o podmienky, pri ktorých nie je pravdepodobné dosiahnutie visenia bez vplyvu prízemného efektu.

**§ 7**

**Prístroje, údaje a vybavenie letúna**

1. Letún musí byť vybavený schválenými prístrojmi a vybavením podľa osobitného predpisu,22) ak ďalej nie je ustanovené inak. Prvky vybavenia, pri ktorých sa nevyžaduje ich schválenie, sú tieto:
2. náhradné poistky,
3. elektrické baterky,
4. presné hodiny,
5. držiak máp,
6. súprava na poskytnutie prvej pomoci,
7. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie,
8. vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie a
9. jednoduchý systém zariadení na prepravu osôb, ktorý používa špecialista na úlohy ako záchytné zariadenie.
10. Informácie získané z prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva, ktorými letún nemusí byť vybavený, sa nemôžu použiť na dosiahnutie súladu so základnými požiadavkami letovej spôsobilosti a nemôžu ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna ani v prípade ich poruchy alebo nesprávnej činnosti.
11. Prístroje a vybavenie letúna musí byť ľahko ovládateľné a dostupné z pracovného miesta, na ktorom sedí člen letovej posádky, ktorý ich používa. Prístroje, ktoré používa člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali členovi letovej posádky ľahko vidieť údaje na takýchto prístrojoch zo svojho pracovného miesta s najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa pri pohľade dopredu v smere letu. Povinné núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.
12. Ak prístroj, prvok vybavenia alebo funkcia letúna požadovaná na let nefunguje alebo chýba, let sa nesmie začať; to neplatí, ak je v súhlase podľa zákona, osvedčení letovej spôsobilosti podľa zákona, zozname základného vybavenia alebo v inom rovnocennom dokumente uvedené inak.
13. Letún musí byť vybavený náhradnými elektrickými poistkami s menovitými hodnotami, ktoré sú potrebné na úplnú ochranu obvodov za účelom ich výmeny počas letu, ak je ich výmena počas letu povolená letovou príručkou letúna alebo dokumentom, ktorý ju nahrádza.
14. Letún prevádzkovaný v noci musí byť vybavený
15. systémom protizrážkových svetiel,
16. navigačnými a polohovými svetlami,
17. pristávacím reflektorom,
18. osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, ktoré zabezpečuje dostatočné osvetlenie prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné na bezpečnú prevádzku letúna,
19. osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, ktoré zabezpečuje osvetlenie v celom priestore kabíny letúna,
20. elektrickou baterkou umiestnenou pri pracovnom mieste každého člena posádky lietadla a
21. svetlami na zabránenie zrážkam na vode,[[45]](#footnote-45)) ak je letún prevádzkovaný ako vodný letún.
22. Letún prevádzkovaný počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti musí byť vybavený prostriedkami na meranie a zobrazovanie
23. magnetického kurzu,
24. času v hodinách, minútach a sekundách,
25. barometrickej výšky,
26. indikovanej vzdušnej rýchlosti,
27. Machovho čísla, ak sa obmedzenie rýchlosti vyjadruje Machovým číslom,
28. sklzu, ak ide o veľký letún a prúdový letún.
29. Letún prevádzkovaný za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti v noci musí byť, okrem prostriedkov podľa odseku 7, vybavený aj prostriedkami na meranie a zobrazovanie
30. zatáčania a sklzu,
31. letovej polohy,
32. vertikálnej rýchlosti,
33. ustáleného kurzu,
34. nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov.
35. Letún prevádzkovaný za podmienok, v ktorých nie je možné udržať letún na požadovanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musí byť, okrem prostriedkov podľa odsekov 7 a 8, vybavený aj prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy.
36. Ak sú na let potrební dvaja piloti, letún musí byť podľa podmienok letu v súlade s odsekmi 7 a 8 vybavený doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie
37. barometrickej výšky,
38. indikovanej vzdušnej rýchlosti,
39. sklzu alebo zatáčania a sklzu,
40. letovej polohy,
41. vertikálnej rýchlosti,
42. ustáleného kurzu,
43. Machovho čísla, ak sa obmedzenie rýchlosti vyjadruje Machovým číslom.
44. Veľký letún a prúdový letún prevádzkovaný v očakávaných podmienkach námrazy alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musí byť vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu. Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nemôžu spôsobovať oslňovanie alebo odrazy, ktoré môžu sťažovať členovi letovej posádky vykonávanie pracovných povinností.
45. Letún riadený viacerými členmi letovej posádky musí byť vybavený systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane súpravy slúchadiel s mikrofónmi pre každého člena letovej posádky.
46. Ak je letún vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané najmenej počas predchádzajúcich dvoch hodín.
47. Ak je letún vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, zapisovač zvuku v kabíne musí zaznamenávať so zaznamenaním času
48. rádiotelefónne spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku,
49. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je v letúne nainštalovaný,
50. zvukové prostredie priestoru pre letovú posádku zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého používaného mikrofónu na ramienku alebo z mikrofónu zabudovaného v maske člena letovej posádky a
51. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do súpravy slúchadiel alebo reproduktorov.
52. Ak je letún vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, ako sa letún začne pohybovať vlastnou silou a musí pokračovať v zápise do skončenia letu kým letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou. V závislosti od disponibility elektrického napájania, musí zapisovač zvuku v kabíne začať zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov letúna na začiatku letu a zaznamenávať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora letúna na konci letu.
53. Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od letúna pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou a takéto zariadenie musí byť schopné vysielať signál pod vodou najmenej 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od letúna pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.
54. Letún musí byť vybavený súpravou prvej pomoci, ktorá musí byť ľahko dostupná na použitie a pravidelne obnovovaná.
55. Letún s pretlakovou kabínou prevádzkovaný v letovej nadmorskej výške, v ktorej je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 10 000 stôp, musí mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka, ktoré je schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.
56. Ak ide o letún podľa odseku 18, člen letovej posádky a špecialista na úlohy musí mať prívod kyslíka
57. po celú dobu, najmenej však 10 minút, ak je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 stôp,
58. po celú dobu poklesu tlaku, ak je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre letovú posádku a v kabíne letúna od 14 000 stôp do 15 000 stôp,
59. po dobu 30 minút, ak je tlaková nadmorská výška v priestore pre letovú posádku a v kabíne letúna od 10 000 stôp do 14 000 stôp,
60. najmenej 10 minút, ak je letún prevádzkovaný v tlakovej nadmorskej výške väčšej ako 25 000 stôp alebo v tlakovej nadmorskej výške menšej ako 25 000 stôp v podmienkach, ktoré neumožňujú bezpečne zostúpiť v čase do 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 stôp.
61. Letún s pretlakovou kabínou prevádzkovaný v letovej nadmorskej výške väčšej ako 25 000 stôp musí byť, okrem vybavenia podľa odseku 18, vybavený aj zariadením, ktoré letovej posádke signalizuje pokles pretlaku v kabíne letúna; ak ide o veľký letún a prúdový letún aj kyslíkovými maskami, ktoré si členovia letovej posádky môžu rýchlo nasadiť.
62. Letún bez pretlakovej kabíny prevádzkovaný v letovej nadmorskej výške, v ktorej sa vyžaduje prívod kyslíka, musí mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka, ktoré je schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.
63. Ak ide o letún bez pretlakovej kabíny prevádzkovaný nad letovou nadmorskou výškou, v ktorej je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 10 000 stôp, prívod kyslíka musí mať
64. člen letovej posádky po dobu dlhšiu ako 30 minút, ak je tlaková nadmorská výška v kabíne od 10 000 stôp do 13 000 stôp a
65. každá osoba na palube letúna, po dobu kedy je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 13 000 stôp.
66. V nadmorskej výške od 13 000 stôp do 16 000 stôp sa let letúnom v určenom trvaní bez prívodu kyslíka vykonáva podľa § 6 ods. 28 a 29.
67. Letún, okrem letúna s maximálnou vzletovou hmotnosťou 1 200 kg a menej, musí byť vybavený najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom umiestneným v priestore pre letovú posádku a najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom umiestneným v priestore kabíny, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku, ak ide o priestor, do ktorého nemá člen letovej posádky ľahký prístup. Pri výbere druhu a počtu hasiacich prístrojov sa vychádza z druhu požiaru, ktorý môže vzniknúť v priestore, ktorý musí byť vybavený hasiacim prístrojom za účelom minimalizovania koncentrácie jedovatých plynov v priestore obsadenom osobami.
68. Letún s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg musí byť vybavený najmenej jednou núdzovou sekerou alebo sochorom, ktorý je umiestnený v pilotnom priestore.
69. Miesto na trupe letúna, ktorým môžu v prípade núdze vniknúť do letúna záchranné zložky, musí byť označené; spôsob označenia je uvedený v prílohe.
70. Letún s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre šesť alebo menej osôb musí byť vybavený núdzovým vysielačom polohy alebo osobným rádiomajákom, ktorý pri sebe nosí člen letovej posádky alebo špecialista na úlohy.
71. Letún, ktorému bolo prvé vydanie individuálneho osvedčenia letovej spôsobilosti prvýkrát vydané pred 1. júlom 2008, musí byť vybavený akýmkoľvek núdzovým vysielačom polohy alebo prostriedkom na určovanie polohy lietadla. *(alt. presunúť do prechodných ustanovení)*
72. Núdzový vysielač polohy a osobný rádiomaják musí byť schopný vysielať súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.
73. Záchrannými vestami pre každú osobu na palube letúna musí byť vybavený
74. jednomotorový pozemný letún letiaci nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorú nemožno preletieť kĺzavým letom, alebo vzlietajúci alebo pristávajúci na vhodnom letisku alebo mieste prevádzky, na ktorom dráha vzletu alebo priblíženia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody je pravdepodobné núdzové pristátie na vode,
75. vodný letún letiaci nad vodou.
76. Záchranná vesta musí byť vybavená elektrickým svetlom uľahčujúcim určenie polohy osoby.
77. Vodný letún letiaci nad vodou musí byť vybavený vlečnou kotvou a ďalším vybavením, ktoré je potrebné na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania letúna na vode, a ktoré zodpovedá veľkosti, hmotnosti a charakteristikám obsluhy takéhoto letúna, a zariadením na vydávanie zvukových signálov.
78. Osoba na palube letúna musí mať na sebe individuálne ochranné vybavenie podľa typu prevádzky.
79. Letún musí byť vybavený súpravou slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom umiestnenou na každom pracovnom mieste člena letovej posádky. Letún prevádzkovaný podľa pravidiel letu podľa prístrojov alebo v noci musí byť vybavený vysielacím tlačidlom na riadidlách každého člena letovej posádky.
80. Letún prevádzkovaný podľa pravidiel letu podľa prístrojov alebo v noci, alebo ak to vyžadujú príslušné požiadavky vzťahujúce sa na vzdušný priestor, musí mať rádiové komunikačné zariadenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné
81. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu so službou riadenia pre letiskovú prevádzku,
82. prijímať meteorologické informácie kedykoľvek počas letu,
83. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu kedykoľvek počas letu s leteckými stanicami na pridelených frekvenciách,
84. umožňovať spojenie na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.
85. Ak má letún viac komunikačných zariadení, každé zariadenie musí byť nezávislé od ostatných zariadení tak, že porucha jedného zariadenia nebude mať za následok poruchu druhého zariadenia.
86. Letún musí mať navigačné zariadenie, ktoré mu umožní postupovať podľa letového plánu, ak je podaný, a požiadaviek vzťahujúcich sa na vzdušný priestor. Letún musí mať navigačné zariadenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku zariadenia v akejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce navigačné zariadenie bezpečnú navigáciu alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.
87. Ak sa predpokladá pristátie v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov, letún musí mať navigačné zariadenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého možno vykonať vizuálne pristátie; takéto zariadenie musí umožňovať navádzanie na každé vhodné letisko a náhradné letisko, na ktorom sa predpokladá pristátie letúnom v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov.
88. Letún musí byť vybavený odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru,[[46]](#footnote-46)) ak to ustanovuje osobitný predpis.[[47]](#footnote-47))
89. Letecká databáza,[[48]](#footnote-48)) ktorá sa používa v osvedčených systémových aplikáciách letúna, musí spĺňať požiadavky na kvalitu údajov podľa osobitného predpisu,[[49]](#footnote-49)) musí byť aktuálna a nezmenená. Letecký prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do lietadla, ktoré si ich vyžadujú. Poskytovateľovi databázy letecký prevádzkovateľ nahlasuje chybný, nekonzistentný alebo chýbajúci údaj, ak to možno odôvodnene považovať za riziko pre let. Chybný, nekonzistentný alebo chýbajúci údaj sa oznámi letovej posádke; letová posádka takýto údaj nepoužíva.

**§ 8**

**Prístroje, údaje a vybavenie vrtuľníka**

* + 1. Vrtuľník musí byť vybavený schválenými prístrojmi a vybavením podľa osobitného predpisu,22) ak ďalej nie je ustanovené inak. Prvky vybavenia, pri ktorých sa nevyžaduje ich schválenie, sú tieto:

1. elektrické baterky,
2. presné hodiny,
3. súpravy na poskytnutie prvej pomoci,
4. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie,
5. vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie,
6. zariadenie na pripútanie detí a
7. jednoduchý systém zariadení na prepravu osôb, ktorý používa špecialista na úlohy ako záchytné zariadenie.
   * 1. Informácie získané z prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva, ktorými vrtuľník nemusí byť vybavený, sa nemôžu použiť na dosiahnutie súladu so základnými požiadavkami letovej spôsobilosti a nemôžu ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka ani v prípade ich poruchy alebo nesprávnej činnosti.
     2. Prístroje a vybavenie vrtuľníka musí byť ľahko ovládateľné a dostupné z pracovného miesta, na ktorom sedí člen letovej posádky, ktorý ich používa. Prístroje, ktoré používa člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali členovi letovej posádky ľahko vidieť údaje na takýchto prístrojoch zo svojho pracovného miesta s najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa pri pohľade dopredu v smere letu. Povinné núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.
     3. Ak prístroj, prvok vybavenia alebo funkcia vrtuľníka požadovaná na let nefunguje alebo chýba, let sa nesmie začať; to neplatí, ak je v súhlase podľa zákona, osvedčení letovej spôsobilosti podľa zákona, zozname základného vybavenia alebo v inom rovnocennom dokumente uvedené inak.
     4. Vrtuľník prevádzkovaný v noci musí byť vybavený
8. systémom protizrážkových svetiel,
9. navigačnými a polohovými svetlami,
10. pristávacím reflektorom,
11. osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, ktoré zabezpečuje dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné na bezpečnú prevádzku vrtuľníka,
12. osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch kabíny vrtuľníka,
13. elektrickou baterkou umiestnenou pri pracovnom mieste každého člena posádky lietadla a
14. svetlami na zabránenie zrážkam na vode,35) ak je vrtuľník obojživelný.
    * 1. Vrtuľník prevádzkovaný podľa počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti musí byť vybavený prostriedkami na meranie a zobrazovanie
15. magnetického kurzu,
16. času v hodinách, minútach a sekundách,
17. barometrickej výšky,
18. indikovanej vzdušnej rýchlosti a
19. sklzu.
    * 1. Vrtuľník prevádzkovaný za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti nad vodou a mimo dohľadu pevniny alebo za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti v noci musí byť, okrem prostriedkov podľa odseku 6, vybavený aj prostriedkami
20. na meranie a zobrazovanie letovej polohy, vertikálnej rýchlosti, ustáleného kurzu,
21. na signalizáciu nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov,
22. zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy, ak ide zložitý motorový vrtuľník.
    * 1. Vrtuľník prevádzkovaný pri dohľadnosti menšej ako 1 500 m alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vrtuľník na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musí byť, okrem vybavenia podľa odsekov 6 a 7, vybavený aj prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy požadovaných podľa odseku 6 písm. d).
      2. Ak sú na let potrební dvaja piloti, vrtuľník musí byť podľa podmienok letu v súlade s odsekmi 7 a 8 vybavený doplnkovými samostatnými prostriedkami na meranie a zobrazovanie
23. barometrickej výšky,
24. indikovanej vzdušnej rýchlosti,
25. sklzu,
26. letovej polohy,
27. vertikálnej rýchlosti a
28. ustáleného kurzu.
    * 1. Vrtuľník riadený viacerými členmi letovej posádky musí byť vybavený systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane súpravy slúchadiel s mikrofónom pre každého člena letovej posádky.
      2. Ak je vrtuľník vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané najmenej počas predchádzajúcich dvoch hodín.
      3. Ak je vrtuľník vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, zapisovač zvuku v kabíne musí zaznamenávať so zaznamenaním času
29. rádiotelefónne spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku,
30. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je vo vrtuľníku nainštalovaný,
31. zvukové prostredie kabíny zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého používaného mikrofónu na ramienku alebo z mikrofónu zabudovaného v maske člena letovej posádky a
32. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do súpravy slúchadiel alebo reproduktorov.
    * 1. Ak je vrtuľník vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, ako sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou a musí pokračovať v zápise do skončenia letu kým vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou. V závislosti od disponibility elektronického napájania musí zapisovač zvuku v kabíne začať zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov vrtuľníka na začiatku letu a zaznamenávať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora vrtuľníka na konci letu.
      2. Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od vrtuľníka pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou a takéto zariadenie musí byť schopné vysielať signál pod vodou najmenej 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od vrtuľníka pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.
      3. Ak je vrtuľník vybavený zapisovačom letových údajov, zapisovač letových údajov musí zaznamenávať parametre potrebné na presné určenie dráhy letu, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky vrtuľníka a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané najmenej za posledných desať hodín. Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.
      4. Ak je vrtuľník vybavený zapisovačom letových údajov, zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať údaje skôr, ako sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou a  samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
      5. Ak zapisovač letových údajov nie je samočinne oddeliteľný od vrtuľníka pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou a takéto zariadenie musí byť schopné vysielať signál pod vodou najmenej 90 dní. Ak je letový zapisovač samočinne oddeliteľný od vrtuľníka pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy.
      6. Vrtuľník, ktorý je schopný vykonávať komunikáciu dátovým spojením, a je vybavený zapisovačom zvuku v kabíne a zapisovačom letových údajov, na zapisovač letových údajov zaznamenáva
33. správy komunikácie dátovým spojením do vrtuľníka a z vrtuľníka týkajúce sa komunikácie so stanovišťom letových prevádzkových služieb vrátane správ vzťahujúcich sa na
    1. začiatok dátového spojenia,
    2. komunikáciu medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom,
    3. adresné sledovanie,
    4. letové informácie,
    5. prehľadový systém – vysielanie lietadla, ak to umožňuje architektúra systému,
    6. údaje prevádzkového riadenia lietadla, ak to umožňuje architektúra systému,
    7. grafiku, ak to umožňuje architektúra systému,
34. informácie, ktoré umožňujú koreláciu so súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými samostatne mimo vrtuľníka a
35. informácie o čase a priorite správ v rámci komunikácie dátovým spojením pri zohľadnení architektúry systému.
    * 1. Ak je vrtuľník vybavený zapisovačom letových údajov, zapisovač letových údajov musí používať digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu jednoduchého vyhľadávania takýchto dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi. Zapisovač letových údajov musí byť schopný uchovávať dáta zaznamenané najmenej za čas podľa odseku 11.
      2. Ak zapisovač letových údajov nie je samočinne oddeliteľný od vrtuľníka pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou a takéto zariadenie musí byť schopné vysielať signál pod vodou najmenej 90 dní. Ak je zapisovač letových údajov samočinne oddeliteľný od vrtuľníka pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielačom polohy. Na zaznamenávanie údajov zapisovačom letových údajov sa vzťahuje odsek 14.
      3. Zapisovač zvuku v kabíne a zapisovač letových údajov sa môžu nahradiť kombinovaným zapisovačom letových údajov a zvuku v kabíne.
      4. Vrtuľník musí byť vybavený sedadlom alebo pracovným miestom na palube pre každého člena letovej posádky a špecialistu na úlohy, bezpečnostným pásom na každom sedadle a záchytnými popruhmi na každom pracovnom mieste. Vrtuľník, ktorému bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané po 31. decembri 2012, musí byť vybavený bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu. *(alt. presunúť do prechodných ustanovení)* Sedadlo člena letovej posádky musí byť vybavené bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zachytí cestujúceho v prípade prudkého spomalenia. Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu musí mať jednobodové rozopínanie.
      5. Vrtuľník musí byť vybavený súpravou prvej pomoci, ktorá musí byť ľahko dostupná na použitie a pravidelne obnovovaná.
      6. Vrtuľník bez pretlakovej kabíny prevádzkovaný v letovej nadmorskej výške, v ktorých sa požaduje prívod kyslíka, musí mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.
      7. Vrtuľník bez pretlakovej kabíny prevádzkovaný nad letovou nadmorskou výškou, v ktorej je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 10 000 stôp, musí mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre
36. každého člena posádky vrtuľníka po dobu dlhšiu ako 30 minút, ak je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny od 10 000 stôp do 13 000 stôp, a
37. každého člena letovej posádky a špecialistu na úlohy po celú dobu, kedy je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 13 000 stôp.
    * 1. Let vrtuľníkom bez prívodu kyslíka v nadmorskej výške od 13 000 stôp do 16 000 stôp môže trvať najviac desať minúť.
      2. Vrtuľník musí byť vybavený najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom umiestneným v priestore pre letovú posádku a najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom umiestneným v priestore kabíny, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku, ak ide o priestor do ktorého nemá člen letovej posádky ľahký prístup. Pri výbere druhu a počtu hasiacich prístrojov sa vychádza z druhu požiaru, ktorý môže vzniknúť v priestore, ktorý musí byť vybavený hasiacim prístrojom za účelom minimalizovania koncentrácie jedovatých plynov v priestore obsadenom osobami.
      3. Miesto na trupe vrtuľníka, ktorými môžu v prípade núdze vniknúť do vrtuľníka záchranné zložky, musí byť označené; spôsob označenia je uvedený v prílohe.
      4. Vrtuľník s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre viac ako 6 osôb musí byť vybavený automatickým núdzovým vysielačom polohy. Ak vrtuľník podľa prvej vety letí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, musí byť vybavený núdzovým vysielačom polohy a záchranným vysielačom polohy, ktorý musí byť umiestnený v záchrannom člne alebo záchrannej veste člena letovej posádky.
      5. Vrtuľník s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre 6 alebo menej osôb musí byť vybavený záchranným vysielačom polohy alebo osobným rádiomajákom, ktorý nosí pri sebe člen letovej posádky alebo špecialista na úlohy.
      6. Núdzový vysielač polohy a osobný rádiomaják musí byť schopný vysielať súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.
      7. Záchrannou vestou pre každú osobu na palube vrtuľníka, musí byť vybavený vrtuľník, ktorý
38. letí nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, ak nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu,
39. letí nad vodou vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako desiatim minútam letu pri normálnej cestovnej rýchlosti, ak nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu,
40. vzlieta alebo pristáva na letisku alebo mieste prevádzky, ak je dráha vzletu alebo priblíženia nad vodnou plochou.
    * 1. Záchranná vesta musí byť uložená tak, aby bola ľahko dostupná zo sedadla alebo pracovného miesta osoby, pre ktorú je určená. Záchrannú vestu musí mať na sebe každá osoba na palube vrtuľníka, ak o tom rozhodne veliaci pilot pri zohľadnení rizika prežitia osôb na palube v prípade núdzového pristátia vrtuľníka na vode. Záchranná vesta musí byť vybavená elektrickým svetlom uľahčujúcim určenie polohy osoby.
      2. Veliaci pilot vrtuľníka letiaceho nad vodou vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 30 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určuje riziko prežitia osôb na palube vrtuľníka v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné
41. zariadenie na vydávanie tiesňových signálov,
42. záchranné člny pre každú osobu na palube vrtuľníka, uložené tak, že sa v stave núdze ľahko pripravia na použitie,
43. záchranné vybavenie s prostriedkami na udržanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.
    * 1. Osoba na palube zložitého motorového vrtuľníka musí mať oblečený odev na prežitie, ak tak rozhodne veliaci pilot na základe posúdenia rizika, pričom zohľadní tieto skutočnosti:
44. či, ide o let nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, alebo ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia, ak nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu,
45. v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliacemu pilotovi sa uvádza, že teplota vody má byť počas letu nižšia ako 10°C.
    * 1. Zložitý motorový vrtuľník letiaci nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, a iný ako zložitý motorový vrtuľník letiaci nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti väčšej ako 50 NM od pevniny musí
46. byť konštruovaný na pristátie na vode,
47. mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode alebo
48. byť vybavený núdzovým plávacím zariadením.
    * 1. Osoba na palube vrtuľníka musí mať na sebe individuálne ochranné vybavenie podľa typu prevádzky.
      2. Vrtuľník musí byť vybavený súpravou slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom a vysielacím tlačidlom na riadidlách člena letovej posádky a špecialistu na úlohy, ak je vybavený rádiokomunikačným alebo rádionavigačným systémom.
      3. Vrtuľník prevádzkovaný podľa pravidiel letu podľa prístrojov alebo v noci, alebo ak si to vyžadujú požiadavky vzťahujúce sa na vzdušný priestor, musí mať rádiové komunikačné zariadenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné
49. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu so službou riadenia pre letiskovú prevádzku,
50. prijímať meteorologické informácie kedykoľvek počas letu,
51. uskutočňovať obojsmernú komunikáciu kedykoľvek počas letu s leteckými stanicami na pridelených frekvenciách a
52. umožňovať spojenie na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.
    * 1. Ak má vrtuľník viac komunikačných zariadení, každé zariadenie musí byť nezávislé od ostatných zariadení tak, že porucha jedného zariadenia nebude mať za následok poruchu druhého zariadenia.
      2. Vrtuľník musí mať navigačné zariadenie, ktoré mu umožní postupovať podľa letového plánu, ak je podaný, a požiadaviek vzťahujúcich sa na vzdušný priestor. Vrtuľník musí mať navigačné zariadenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku zariadenia v akejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce navigačné zariadenie bezpečnú navigáciu alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.
      3. Ak sa predpokladá pristátie v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov, vrtuľník musí mať navigačné zariadenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého možno vykonať vizuálne pristátie; takéto zariadenie musí umožňovať navádzanie na vhodné letisko alebo náhradné letisko, na ktorom sa predpokladá pristátie vrtuľníka v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov.
      4. Vrtuľník musí byť vybavený odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru, ak to ustanovuje osobitný predpis.37)
      5. Letecká databáza, ktorá sa používa v osvedčených systémových aplikáciách vrtuľníka musí spĺňať požiadavky na kvalitu údajov podľa osobitného predpisu,39) musí byť aktuálna a nezmenená. Letecký prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do lietadla, ktoré si ich vyžadujú. Poskytovateľovi databázy letecký prevádzkovateľ nahlasuje chybný, nekonzistentný alebo chýbajúci údaj, ak ho možno odôvodnene považovať za riziko pre let. Chybný, nekonzistentný alebo chýbajúci údaj sa oznámi letovej posádke; letová posádka takýto údaj nepoužíva.

**§ 9**

Ak ide o let podľa § 10 až 13 v štandardných prevádzkových postupoch sa uvádza

1. prepravované vybavenie vrátane jeho prevádzkových obmedzení,
2. zloženie posádky lietadla, požiadavky na prax člena letovej posádky a špecialistu na úlohy,
3. teoretický výcvik a praktický výcvik člena letovej posádky a špecialistu na úlohy, zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik, vrátane údajov o ich odbornej spôsobilosti,
4. povinnosti a úlohy člena letovej posádky a špecialistu na úlohy,
5. bežné postupy, mimoriadne postupy a núdzové postupy.

**§ 10**

**Prevádzka vrtuľníka pri letoch s vonkajším nákladom na popruhu**

1. Ak ide o prevádzku vrtuľníka s vonkajším nákladom na popruhu, v štandardných prevádzkových postupoch sa uvádzajú, okrem údajov podľa § 9, aj výkonnostné kritériá vrtuľníka potrebné na prevádzku s vonkajším nákladom na popruhu.
2. Pri prevádzke vrtuľníka s vonkajším nákladom na popruhu, vrtuľník musí byť, okrem vybavenia podľa § 8, vybavený aj najmenej jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie ťažného háku a nákladu, a jedným vážiacim zariadením, ak nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.

**§ 11**

**Prevádzka vrtuľníka pri letoch s vonkajším ľudským nákladom**

* + - * 1. Ak ide o prevádzku vrtuľníka s vonkajším ľudským nákladom, v štandardných prevádzkových postupoch sa uvádzajú, okrem údajov podľa § 9, aj výkonnostné kritériá vrtuľníka potrebné na prevádzku s vonkajším ľudským nákladom.
        2. Pri prevádzke vrtuľníka s vonkajším ľudským nákladom, vrtuľník musí, okrem vybavenia podľa § 8, byť vybavený aj zdvíhacím zariadením alebo ťažným hákom, najmenej jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie ťažného háku a nákladu, a vážiacim zariadením, ak nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.
        3. Inštalácia zdvíhacieho zariadenia a ťažného háku,  okrem jednoduchého systému zariadenia na prepravu osôb, a jej zmena musí mať schválenú letovú spôsobilosť.

**§ 12**

**Prevádzka lietadla pri výsadkových letoch**

1. Ak ide o výsadkový let, v štandardných prevádzkových postupoch sa uvádzajú, okrem údajov podľa § 9, aj výkonnostné kritériá lietadla potrebné na uskutočnenie zoskoku s padákom.
2. Špecialista na úlohy, ktorý zoskakuje s padákom, nemusí byť v lietadle pripútaný. Podlaha lietadla sa môže použiť ako sedadlo, ak sú v lietadle prostriedky, ktorých sa špecialista na úlohy môže držať, alebo ktorými sa môže pripútať.
3. Parašutista nemusí používať prídavný kyslík, ak let v nadmorskej výške nad 13 000 stôp netrvá dlhšia ako 6 minút, alebo let v nadmorskej výške nad 15 000 stôp netrvá dlhšie ako 3 minúty.
4. Parašutista môže opustiť lietadlo za účelom parašutistickej prehliadky, ktorá sa vykonáva nad husto osídlenou oblasťou alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, s pripevneným dymovým vlečným zariadením, len ak ide o dymové vlečné zariadenie vyrobené na takýto účel.

**§ 13**

**Prevádzka lietadla pri akrobatických letoch**

1. Ak ide o akrobatický let, v štandardných prevádzkových postupoch sa uvádzajú okrem údajov podľa § 9, aj výkonnostné kritériá lietadla potrebné na uskutočnenie akrobatických letov.
2. Pri vykonávaní akrobatického letu na palube lietadla nemusia byť doklady podľa § 6 ods. 5 písm. d) až g).
3. Pri vykonávaní akrobatického letu lietadlo nemusí byť vybavené súpravou prvej pomoci, ručným hasiacim prístrojom a núdzovým vysielačom polohy alebo osobným rádiomajákom.

**§ 14**

**Prevádzka lietadla pri preprave nebezpečného tovaru a preprave zbraní**

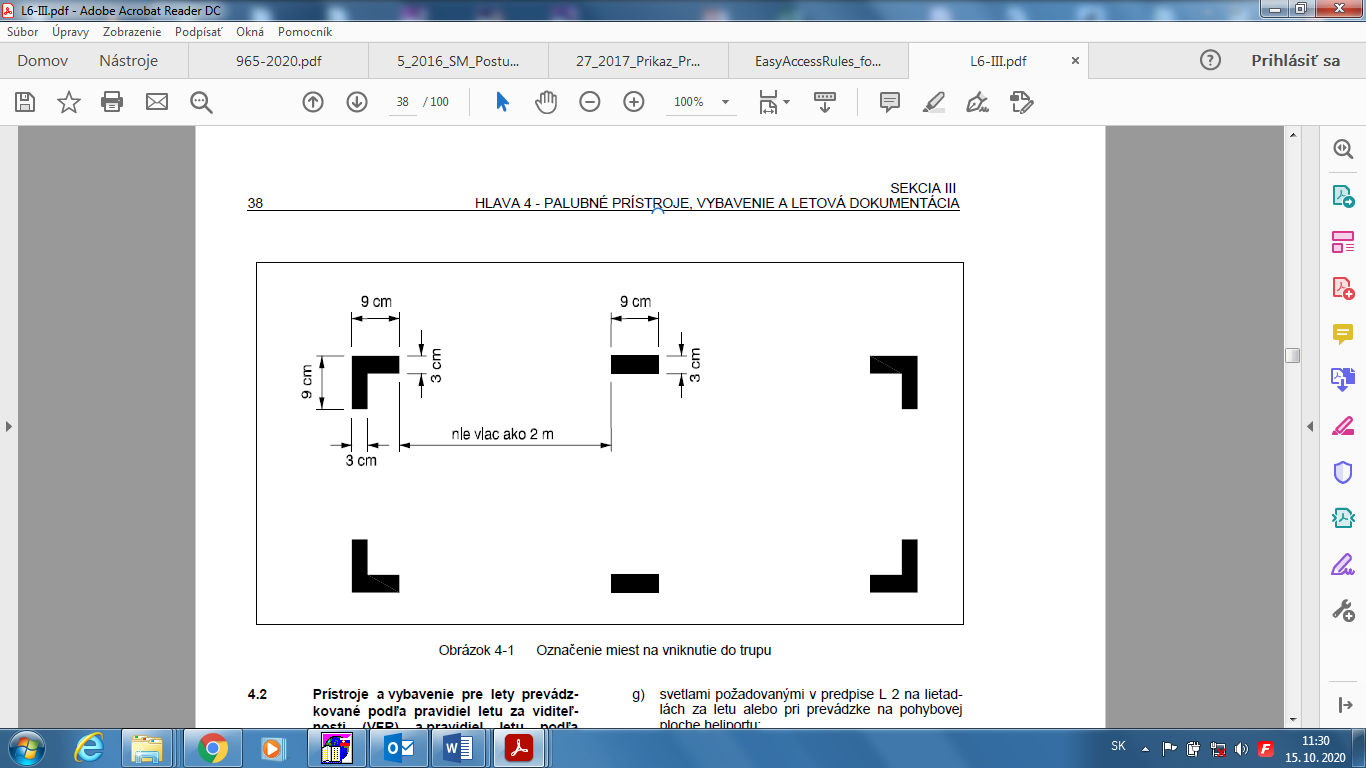
1. Na leteckú prepravu nebezpečného tovaru pri vykonávaní leteckých prác sa vzťahuje osobitný predpis,22) ak ďalej nie je ustanovené inak. Osobitný predpis22) sa nevzťahuje na leteckú prepravu nebezpečného tovaru pri vykonávaní leteckých prác, ak ide o
2. tovar, na ktorý sa nevzťahujú technické pokyny,
3. tovar, ktorý prepravuje člen letovej posádky alebo špecialista na úlohy pri sebe alebo sa nachádza v ich oddelenej batožine podľa technických pokynov,
4. tovar, ktorý sa musí nachádzať na palube lietadla na špecializované účely podľa technických pokynov,
5. tovar, ktorý sa používa za účelom zlepšenia bezpečnosti letu a jeho preprava na palube lietadla sa vykonáva s cieľom zabezpečiť včasnú dostupnosť nákladu na prevádzkové účely.
6. Ak letecký prevádzkovateľ má povolenie na leteckú prepravu nebezpečného tovaru, na výcvikové programy v oblasti leteckej prepravy nebezpečného tovaru sa vzťahuje osobitný predpis.22)
7. Ak sa pri vykonávaní leteckých prác letecky prepravuje nebezpečný tovar, pre každú činnosť spojenú s leteckou prepravou nebezpečného tovaru musia byť vypracované štandardné prevádzkové postupy; štandardné prevádzkové postupy môžu byť súčasťou prevádzkovej príručky. Štandardné prevádzkové postupy obsahujú
8. zásady leteckého prevádzkovateľa na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného tovaru,
9. požiadavky na prijímanie, manipuláciu, nakladanie, ukladanie a izoláciu nebezpečného tovaru,
10. opatrenia, ktoré sa majú prijať, ak vznikne udalosť pri leteckej preprave nebezpečného tovaru,
11. pokyny ako reagovať na núdzové situácie s nebezpečným tovarom,
12. informácie a pokyny ako odstrániť znečistenie spôsobené nebezpečným tovarom,
13. povinnosti pracovníkov leteckého prevádzkovateľa najmä v súvislosti s pozemnou obsluhou a manipuláciou s nebezpečným tovarom v lietadle,
14. informácie a pokyny ako kontrolovať poškodenie, netesnosť alebo znečistenie lietadla nebezpečným tovarom.
15. Záznamy týkajúce sa leteckej prepravy nebezpečného tovaru sa uchovávajú po dobu platnosti povolenia na vykonávanie leteckých prác.
16. Pri prevádzke lietadla počas vykonávania leteckých prác sa musia prijať opatrenia za účelom zabrániť neúmyselnému prineseniu nebezpečného tovaru na palubu lietadla.
17. Ak sa pri vykonávaní leteckých prác nájde nebezpečný tovar, ktorý člen letovej posádky alebo špecialista na úlohy prepravuje pri sebe, alebo ktorý sa nachádza v ich oddelenej batožine v rozpore s technickými pokynmi, letecký prevádzkovateľ bezodkladne takúto skutočnosť oznámi Dopravnému úradu a orgánu bezpečnostného vyšetrovania.
18. Špecialista na úlohy musí byť informovaný o nebezpečnom tovare, ktorý sa letecky prepravuje počas vykonávania leteckých prác. Oznamy obsahujúce informácie o leteckej preprave nebezpečného tovaru musia byť umiestnené na mieste príjmu nebezpečného tovaru.
19. Ak sa pri vykonávaní leteckých prác na palube lietadla prepravuje zbraň za účelom vykonania špecializovanej úlohy, v čase keď sa zbraň nepoužíva, musí byť zaistená. Počas použitia zbrane na účel vykonania špecializovanej úlohy sa musia vykonať opatrenia za účelom zabrániť ohrozeniu lietadla, osôb na palube lietadla a na zemi.

**§ 15**

**Účinnosť**

Táto vyhláška nadobúda účinnosť ..... .

**Príloha k vyhláške č. ..... Z. z.**

**Spôsob označenia miesta na trupe letúna alebo trupe vrtuľníka, ktorým môžu v prípade núdze vniknúť do letúna alebo vrtuľníka záchranné zložky**

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú kategórie služieb na odbavenie cestujúcich a nákladu a vykonávanie pozemnej obsluhy lietadiel**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. l) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Kategórie služieb na odbavenie cestujúcich a nákladu a vykonávanie pozemnej obsluhy lietadiel

§ 3 Účinnosť

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú druhy leteckej dopravnej činnosti, kategorizácia lietadiel, vzor prevádzkovej licencie a druhy povolení na vykonávanie obchodnej leteckej dopravy**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. m) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Druhy leteckej dopravnej činnosti

§ 3 Kategorizácii lietadiel určených na leteckú dopravu

§ 4 Druhy povolení na vykonávanie obchodnej leteckej dopravy

* preletové povolenie
* pristávacie povolenie
* blokové pristávacie povolenie pre nepravidelné lety

§ 5 Účinnosť

Príloha

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú druhy ochranných pásem, ich tvary a rozmery, podrobnosti o zákazoch a obmedzeniach v ochranných pásmach a určené letecké pozemné zariadenia podľa § 42 ods. 1 zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon)**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. n) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

**§ 1**

**Predmet úpravy**

Táto vyhláška ustanovuje

1. druhy ochranných pásem letísk a heliportov, ich tvary a rozmery,
2. druhy ochranných pásem určených leteckých pozemných zariadení, ich tvary a rozmery,
3. podrobnosti o zákazoch a obmedzeniach v ochranných pásmach letísk, heliportov a ochranných pásmach určených leteckých pozemných zariadení,
4. určené letecké pozemné zariadenia podľa § 42 ods. 1 zákona.

**§ 2**

**Základné pojmy**

Na účely tejto vyhlášky sa rozumie

1. klamlivým svetlom individuálne svetlo, skupina svetiel, svetelná plocha alebo ich konfigurácia, ktoré si pilot počas priblíženia na pristátie môže pomýliť so svetelným obrazcom svetelnej približovacej sústavy, svetelným obrazcom svetelnej zostupovej sústavy, svetelnými návestidlami pre let po okruhu alebo dráhovými svetelnými návestidlami, alebo ktoré môžu odpútať pozornosť pilota počas riadenia lietadla,
2. nebezpečným svetlom
3. individuálne svetlo, skupina svetiel, svetelná plocha alebo ich konfigurácia, ktoré môžu u pilota spôsobiť doznievanie zrakového vnemu alebo oslepenie,
4. svetelný odraz z plochy z reflexného materiálu alebo vodnej plochy, ktorý môže u pilota spôsobiť doznievanie zrakového vnemu alebo oslepenie alebo
5. zariadenie na generovanie elektromagnetického žiarenia, ktoré môže ohroziť bezpečnosť leteckej prevádzky, najmä laser,
6. doznievaním zrakového vnemu obraz, ktorý vznikne v zornom poli pilota v dôsledku oslnenia pilota silným svetlom, a ktoré môže spôsobiť rozptýlenie pozornosti pilota počas riadenia lietadla, čím môže dôjsť k ohrozeniu bezpečnosti leteckej prevádzky,
7. oslepením pilota dočasná strata videnia pilota spôsobená oslnením pilota silným svetlom, ktorá u pilota pretrváva aj po ukončení pôsobenia takéhoto oslnenia, čím môže dôjsť k ohrozeniu bezpečnosti leteckej prevádzky,
8. neodstrániteľnou prekážkou prekážka,[[50]](#footnote-50)) ktorou je najmä terén, terénna vyvýšenina, súbor existujúcich funkčne spojených stavieb, historická pamiatka alebo iný objekt, ktorý nie je možné alebo vhodné odstrániť vzhľadom na rozsah a účel, ktorému slúži, alebo jeho hodnotu,
9. dočasnou prekážkou prekážka,1) ktorej existencia je vopred časovo obmedzená; dočasnou prekážkou je najmä objekt používaný pri realizácii stavby ako stavebný mechanizmus vrtná veža a podobne,
10. letecko-prevádzkové posúdenie je štúdia leteckého problému s cieľom identifikovať možné riešenia a vybrať riešenie, ktoré je prijateľné bez zníženia bezpečnosti,
11. kritickým typom vrtuľníka najväčší typ vrtuľníka, ktorý môže heliport využívať, pričom heliport spĺňa základné požiadavky na fyzikálne charakteristiky a výkony uvedené v letovej príručke vrtuľníka,
12. najväčšou šírkou kritického typu vrtuľníka je priemer rotujúceho hlavného rotora, ak ide o kritický typ vrtuľníka s jedným rotorom alebo celkový priemer rotorov, ak ide o kritický typ vrtuľníka s viacerými rotormi,
13. vzťažným bodom rádiového leteckého pozemného zariadenia sa rozumie bod určený kolmým prienikom osi anténneho systému rádiového leteckého pozemného zariadenia s povrchom zeme alebo bod určený výrobcom rádiového leteckého pozemného zariadenia.

**Ochranné pásma letísk**

**§ 3**

**Ochranné pásmo vzletovej a pristávacej dráhy**

1. Na verejnom letisku sa musí určiť ochranné pásmo vzletovej a pristávacej dráhy.
2. Ochranné pásmo vzletovej a pristávacej dráhy[[51]](#footnote-51)) musí mať tvar obdĺžnika a musí byť vymedzené po všetkých štyroch stranách vzletovej a pristávacej dráhy.
3. Šírka ochranného pásma vzletovej a pristávacej dráhy zodpovedá šírke pásu vzletovej a pristávacej dráhy podľa osobitného predpisu.[[52]](#footnote-52))
4. Dĺžka ochranného pásma vzletovej a pristávacej dráhy zodpovedá dĺžke pásu vzletovej a pristávacej dráhy podľa osobitného predpisu.3)
5. Ak ide o letisko, ktoré má zriadené predpolie,[[53]](#footnote-53)) ktorého dĺžka presahuje pás vzletovej a pristávacej dráhy, ochranné pásmo vzletovej a pristávacej dráhy sa predĺži o dĺžku predpolia.
6. V ochrannom pásme vzletovej a pristávacej dráhy sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a uskutočňovať ich zmeny, zvyšovať a znižovať terén spôsobom, ktorý môže narušiť plynulosť povrchu, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a vykonávať iné činnosti, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť leteckej prevádzky; to neplatí, ak ide o zariadenia nestavebnej povahy, ktoré slúžia na zabezpečenie leteckej prevádzky alebo na ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania.
7. Grafické vyobrazenie ochranného pásma vzletovej a pristávacej dráhy je uvedené v prílohe č. 1.

**§ 4**

**Ochranné pásmo rolovacej dráhy**

1. Ochranné pásmo rolovacej dráhy[[54]](#footnote-54)) sa musí určiť, ak ide o verejné letisko so spevnenou rolovacou dráhou a verejné letisko s nespevnenou rolovacou dráhou, ak je nespevnená rolovacia dráha geodeticky zameraná a označená vodorovným značením alebo návestidlami.[[55]](#footnote-55)) Ochranné pásmo rolovacej dráhy sa neurčuje, ak ide o časť rolovacej dráhy, ktorá sa nachádza v ochrannom pásme vzletovej a pristávacej dráhy.
2. Ochranné pásmo rolovacej dráhy musí mať tvar obdĺžnika, ak ďalej nie je ustanovené inak, a musí byť vymedzené po všetkých štyroch stranách rolovacej dráhy. Ak ide o rolovaciu dráhu so zmenou smeru a oblúkmi, tvar ochranného pásma takejto rolovacej dráhy musí mať tvar totožný s tvarom rolovacej dráhy.

1. Šírka ochranného pásma rolovacej dráhy zodpovedá šírke pásu rolovacej dráhy podľa osobitného predpisu.3)

1. Dĺžka ochranného pásma rolovacej dráhy zodpovedá dĺžke pásu rolovacej dráhy podľa osobitného predpisu.3)
2. V ochrannom pásme rolovacej dráhy sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a uskutočňovať ich zmeny, zvyšovať a znižovať terén spôsobom, ktorý môže narušiť plynulosť povrchu, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a vykonávať iné činnosti, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť leteckej prevádzky na letisku a v okolí letiska; to neplatí, ak ide o zariadenia nestavebnej povahy, ktoré slúžia na zabezpečenie leteckej prevádzky alebo na ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania.
3. Grafické vyobrazenie ochranného pásma rolovacej dráhy je uvedené v prílohe č. 2.

**§ 5**

**Ochranné pásmo letiska s obmedzením stavieb nadzemných vedení**

1. Ochranné pásmo letiska s obmedzením stavieb nadzemných vedení sa musí určiť, ak ide o verejné letisko.
2. Ochranné pásmo letiska s obmedzením stavieb nadzemných vedení musí mať tvar obdĺžnika a musí byť vymedzené po všetkých štyroch stranách vzletovej a pristávacej dráhy.
3. Šírka ochranného pásma letiska s obmedzením stavieb nadzemných vedení siaha kolmo na obe strany od osi vzletovej a pristávacej dráhy do vzdialenosti 1 000 m.

1. Dĺžka ochranného pásma letiska s obmedzením stavieb nadzemných vedení siaha za kratšiu stranu ochranného pásma vzletovej a pristávacej dráhy do vzdialenosti
2. 2 000 m, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu kódového čísla 1 a kódového čísla 2,
3. 4 500 m, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu kódového čísla 3 a kódového čísla 4.

1. V ochrannom pásme letiska s obmedzením stavieb nadzemných vedení sa nesmú umiestňovať stavby nadzemných elektrických vedení s napätím 1 000 V a viac; to neplatí, ak podľa letecko-prevádzkového posúdenia takéto vedenie negatívne neovplyvňuje bezpečnosť leteckej prevádzky na letisku a v okolí letiska.
2. Grafické vyobrazenie ochranného pásma letiska s obmedzením stavieb nadzemných vedení je uvedené v prílohe č. 3.

**§ 6**

**Ochranné pásmo letiska proti nebezpečným svetlám a klamlivým svetlám**

1. Ochranné pásmo letiska proti nebezpečným svetlám a klamlivým svetlám sa musí určiť, ak ide o verejné letisko.
2. Ochranné pásmo letiska proti nebezpečným svetlám a klamlivým svetlám musí mať tvar obdĺžnika a musí byť vymedzené po všetkých štyroch stranách pásu vzletovej a pristávacej dráhy.
3. Šírka ochranného pásma letiska proti nebezpečným svetlám a klamlivým svetlám siaha kolmo na obe strany od osi vzletovej a pristávacej dráhy do vzdialenosti 750 m, ak ide o prístrojovú vzletovú a pristávaciu dráhu)[[56]](#footnote-56) kódového čísla 2, kódového čísla 3 a kódového čísla 4.
4. Dĺžka ochranného pásma letiska proti nebezpečným svetlám a klamlivým svetlám siaha do vzdialenosti
5. 4 500 m pred prah vzletovej a pristávacej dráhy a 4 500 m za koniec vzletovej a pristávacej dráhy, ak ide o prístrojovú vzletovú a pristávaciu dráhu kódového čísla 4,
6. 3 000 m pred prah vzletovej a pristávacej dráhy a 3 000 m za koniec vzletovej a pristávacej dráhy, ak ide o prístrojovú vzletovú a pristávaciu dráhu kódového čísla 3 a kódového čísla 2.
7. Ochranné pásmo letiska proti nebezpečným svetlám a klamlivým svetlám prístrojovej vzletovej a pristávacej dráhy kódového čísla 1 a neprístrojovej vzletovej a pristávacej dráhy[[57]](#footnote-57)) zodpovedá pôdorysnému priemetu približovacej rovine letiska podľa osobitného predpisu.[[58]](#footnote-58))
8. V ochrannom pásme letiska proti nebezpečným svetlám a klamlivým svetlám sa nesmú umiestňovať a používať nebezpečné svetlá a klamlivé svetlá, ak nie sú zatienené alebo inak upravené spôsobom, ktorý vylučuje negatívny vplyv takýchto svetiel na leteckú prevádzku na letisku a v okolí letiska.
9. Grafické vyobrazenie ochranného pásma letiska proti nebezpečným svetlám a klamlivým svetlám je uvedené v prílohe č. 4.

**§ 7**

**Ochranné pásma letiska výškovým obmedzením**

1. Ak ide o verejné letisko, musia sa určiť tieto ochranné pásma s výškovým obmedzením:
2. ochranné pásmo roviny stúpania po vzlete a približovacej roviny,
3. ochranné pásmo vnútornej vodorovnej roviny,
4. ochranné pásmo kužeľovej plochy a
5. ochranné pásmo prechodovej plochy.
6. Ochranné pásmo roviny stúpania po vzlete a približovacej roviny zodpovedá rovine stúpania po vzlete a približovacej rovine podľa osobitného predpisu.9)
7. Ak sú tvar a rozmery roviny stúpania po vzlete odlišné od tvaru a rozmerov približovacej roviny, ochranné pásmo roviny stúpania po vzlete a približovacej roviny sa určí tak, že zahŕňa celý rozsah roviny stúpania po vzlete a približovacej roviny.
8. Ochranné pásmo vnútornej vodorovnej roviny zodpovedá vnútornej vodorovnej rovine podľa osobitného predpisu.9)
9. Ochranné pásmo kužeľovej plochy zodpovedá kužeľovej ploche podľa osobitného predpisu.9)
10. Ochranné pásmo prechodovej plochy zodpovedá prechodovej ploche podľa osobitného predpisu.9)
11. Do ochranných pásem letiska s výškovým obmedzením nesmú zasahovať stavby (objekty), s výnimkou ak
12. sú tienené existujúcou neodstrániteľnou prekážkou alebo
13. zasahujú do ochranného pásma letiska s výškovým obmedzení podľa odseku 1 písm. b) a c) a podľa letecko-prevádzkového posúdenia negatívne neovplyvňujú bezpečnosť leteckej prevádzky na letisku a v okolí letiska.
14. V ochrannom pásme roviny stúpania po vzlete a približovacej roviny sa nový objekt považuje za tienený existujúcou neodstrániteľnou prekážkou, ak sa nachádza
15. za neodstrániteľnou prekážkou v smere od vnútorného okraja ochranného pásma roviny stúpania po vzlete a približovacej roviny a nie je vyšší ako takáto prekážka,
16. medzi vnútorným okrajom ochranného pásma roviny stúpania po vzlete a približovacej roviny a neodstrániteľnou prekážkou a zároveň nepresahuje rovinu so sklonom 10 stupňov smerujúcu od vrcholu neodstrániteľnej prekážky k vnútornému okraju ochranného pásma roviny stúpania po vzlete a približovacej roviny alebo
17. medzi dvoma neodstrániteľnými prekážkami v smere vzletu a priblíženia a nie je vyšší ako neodstrániteľná prekážka, ktorá je bližšie k vnútornému okraju ochranného pásma roviny stúpania po vzlete a približovacej roviny a nepresahuje rovinu so sklonom 10 stupňov smerujúcu od vrcholu vzdialenejšej neodstrániteľnej prekážky k vnútornému okraju ochranného pásma roviny stúpania po vzlete a približovacej roviny.
18. V ochrannom pásme vnútornej vodorovnej roviny a ochrannom pásme kužeľovej plochy sa nový objekt považuje za tienený existujúcou neodstrániteľnou prekážkou, ak takýto objekt nepresahuje nad plochu, ktorá má tvar kužeľa s vrcholom v najvyššom bode neodstrániteľnej prekážky a klesá pod uhlom 10 stupňov v smere dole k terénu.
19. V ochrannom pásme prechodovej plochy sa nový objekt považuje za tienený existujúcou neodstrániteľnou prekážkou, ak takýto objekt nepresahuje výšku neodstrániteľnej prekážky a nachádza sa za neodstrániteľnou prekážkou v smere kolmo vzhľadom k osi vzletovej a pristávacej dráhy.
20. Grafické vyobrazenie ochranných pásem letiska s výškovým obmedzením je uvedené v prílohe č. 5 a grafické vyobrazenie tienenia existujúcou neodstrániteľnou prekážkou v ochrannom pásme roviny stúpania po vzlete a približovacej roviny je uvedené v prílohe č. 6.

**§ 8**

**Biologické ochranné pásmo letiska**

1. Biologické ochranné pásmo letiska sa musí určiť, ak ide o verejné letisko.
2. Biologické ochranné pásmo letiska musí mať tvar obdĺžnika a musí byť vymedzené po všetkých štyroch stranách ochranného pásma vzletovej a pristávacej dráhy.
3. Šírka biologického ochranného pásma letiska kolmo siaha do vzdialenosti 500 m od každého dlhšieho okraja ochranného pásma vzletovej a pristávacej dráhy.
4. Dĺžka biologického ochranného pásma letiska kolmo siaha do vzdialenosti 1 000 m od každého kratšieho okraja ochranného pásma vzletovej a pristávacej dráhy.
5. V biologickom ochrannom pásme letiska sa nesmú zriaďovať skládky, krmelce, vodné plochy, hnojiská, čističky odpadových vôd a iné zariadenia a vykonávať činností, ktoré môžu zvýšiť výskyt vtáctva a iných živočíchov na letisku a v jeho okolí. Režim obrábania pôdy a vysádzania plodín v biologickom ochrannom pásme sa oznamuje prevádzkovateľovi letiska.
6. Grafické vyobrazenie biologického ochranného pásma letiska je uvedené v prílohe č. 7.

**§ 9**

**Ornitologické ochranné pásmo letiska**

1. Ornitologické ochranné pásmo letiska sa musí určiť, ak ide o verejné letisko s prístrojovou vzletovou a pristávacou dráhou a verejné letisko určené na prevádzku prúdových lietadiel.
2. Ornitologické ochranné pásmo letiska musí mať tvar obdĺžnika a musí byť vymedzené po všetkých štyroch stranách ochranného pásma vzletovej a pristávacej dráhy. Ornitologické ochranné pásmo letiska musí nadväzovať na biologické ochranné pásmo letiska.
3. Šírka ornitologického ochranného pásma letiska kolmo siaha do vzdialenosti 1 000 m od každého dlhšieho okraja ochranného pásma vzletovej a pristávacej dráhy.
4. Dĺžka ornitologického ochranného pásma letiska kolmo siaha do vzdialenosti 3 000 m od každého kratšieho okraja ochranného pásma vzletovej a pristávacej dráhy.
5. V ornitologickom ochrannom pásme možno zriaďovať vodné plochy, čističky odpadových vôd, silážne žľaby a silážne jamy, hydinárne, bažantnice, sústredené veľkochovy dobytka, strediská zberu a spracovania biologických odpadov a vykonávať činnosti, ktoré môžu spôsobiť nadmerný výskyt vtáctva na letisku alebo v okolí letiska, len ak sú takéto objekty upravené a činnosti vykonávané spôsobom, ktorý vylučuje negatívny vplyv na leteckú prevádzku na letisku a v okolí letiska.
6. Grafické vyobrazenie ornitologického ochranného pásma letiska je uvedené v prílohe č. 7.

**Ochranné pásma heliportov**

**§ 10**

**Ochranné pásmo plochy konečného priblíženia a vzletu a ochranné pásmo odpútacej a dosadacej plochy**

1. Ochranné pásmo plochy konečného priblíženia a vzletu[[59]](#footnote-59)) a ochranné pásmo odpútacej a dosadacej plochy sa musí určiť, ak ide o verejný heliport alebo heliport určený na prevádzku vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby.

1. Ochranné pásmo plochy konečného priblíženia a vzletu zodpovedá bezpečnostnej ploche plochy konečného priblíženia a vzletu podľa osobitného predpisu.9)
2. Ak sa odpútacia a dosadacia plocha nachádza mimo plochy konečného priblíženia a vzletu, ochranné pásmo odpútacej a dosadacej plochy musí mať tvar kruhu so stredom v strede odpútacej a dosadacej plochy a polomerom, ktorý sa rovná dvojnásobku najväčšieho rozmeru kritického typu vrtuľníka, ktorý heliport využíva.
3. V ochrannom pásme plochy konečného priblíženia a vzletu a ochrannom pásme odpútacej a dosadacej plochy sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a uskutočňovať ich zmeny, zvyšovať a znižovať terén spôsobom, ktorý môže narušiť plynulosť povrchu, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a vykonávať iné činnosti, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť leteckej prevádzky na heliporte.
4. Grafické vyobrazenie ochranného pásma plochy konečného priblíženia a vzletu a ochranného pásma odpútacej a dosadacej plochy je uvedené v prílohe č. 8.

**§ 11**

**Ochranné pásmo rolovacej dráhy pre vrtuľníky**

1. Ochranné pásmo rolovacej dráhy pre vrtuľníky sa musí určiť, ak ide o verejný heliport alebo heliport určený na prevádzku vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej, ktorý má zriadenú rolovaciu dráhu pre vrtuľníky.
2. Ochranné pásmo rolovacej dráhy pre vrtuľníky musí mať tvar obdĺžnika, ktorého os je totožná s osou rolovacej dráhy pre vrtuľníky. Ak ide o rolovaciu dráhu pre vrtuľníky so zmenou smeru a oblúkmi, tvar ochranného pásma takejto rolovacej dráhy musí mať tvar totožný s tvarom rolovacej dráhy pre vrtuľníky.
3. Šírka ochranného pásma rolovacej dráhy pre vrtuľníky musí mať rozmer, ktorý sa rovná
4. 1,5 násobku najväčšej šírky kritického typu vrtuľníka, ktorý heliport využíva, ak ide o rolovaciu dráhu pre vrtuľníky na povrchu zeme,
5. 2 násobku najväčšej šírky kritického typu vrtuľníka, ktorý heliport využíva, ak ide o rolovaciu dráhu pre vrtuľníky na rolovanie vo vzduchu.
6. Dĺžka ochranného pásma rolovacej dráhy pre vrtuľníky musí mať rovnaký rozmer ako dĺžka rolovacej dráhy pre vrtuľníky.
7. V ochrannom pásme rolovacej dráhy pre vrtuľníky sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a uskutočňovať ich zmeny, zvyšovať a znižovať terén spôsobom, ktorý môže narušiť plynulosť povrchu, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a vykonávať iné činnosti, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť leteckej prevádzky na heliporte a v okolí heliportu.
8. Grafické vyobrazenie ochranného pásma rolovacej dráhy pre vrtuľníky je uvedené v prílohe č. 9.

**§ 12**

**Ochranné pásmo heliportu proti nebezpečným svetlám a klamlivým svetlám**

1. Ochranné pásmo heliportu proti nebezpečným svetlám a klamlivým svetlám sa musí určiť, ak ide o verejný heliport alebo heliport určený na prevádzku vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby.
2. Ochranné pásmo heliportu proti nebezpečným svetlám a klamlivým svetlám zodpovedá priemetu prekážkových rovín a plôch do pôdorysu heliportu podľa osobitného predpisu.9)
3. V ochrannom pásme heliportu proti nebezpečným svetlám a klamlivým svetlám sa nesmú umiestňovať a používať nebezpečné svetlá a klamlivé svetlá, ak nie sú zatienené alebo inak upravené spôsobom, ktorý vylučuje negatívny vplyv takýchto svetiel na leteckú prevádzku na heliporte a v okolí heliportu.
4. Grafické vyobrazenie ochranného pásma heliportu proti nebezpečným svetlám a klamlivým svetlám je uvedené v prílohe č. 8.

**§ 13**

**Ochranné pásma heliportu s výškovým obmedzením**

1. Ak ide o verejný heliport alebo heliport určený na prevádzku vrtuľníkovej záchrannej zdravotnej služby, musia sa určiť tieto ochranné pásma s výškovým obmedzením:
2. ochranné pásmo roviny stúpania po vzlete a približovacej roviny,
3. ochranné pásmo prechodovej plochy.
4. Ochranné pásmo roviny stúpania po vzlete a približovacej roviny zodpovedá rovine stúpania po vzlete a približovacej rovine podľa osobitného predpisu.9)
5. Ochranné pásmo prechodovej plochy zodpovedá prechodovej ploche podľa osobitného predpisu.9)
6. Do ochranných pásem heliportu s výškovým obmedzením nesmú zasahovať stavby (objekty) to neplatí, ak je takáto stavba (objekt) tienená existujúcou neodstrániteľnou prekážkou.
7. Na posúdenie tienenia nového objektu podľa odseku 4 existujúcou neodstrániteľnou prekážkou sa rovnako vzťahuje § 7 ods. 8 a 10.
8. Grafické vyobrazenie ochranných pásem heliportu s výškovým obmedzením je uvedené v prílohe č. 8.

**Ochranné pásma určených leteckých pozemných zariadení**

**§ 14**

Ochranné pásma určených leteckých pozemných zariadení sa musia určiť, ak ide o tieto

1. rádiové letecké pozemné zariadenia:
2. primárny prehľadový radar,[[60]](#footnote-60))
3. sekundárny prehľadový radar,[[61]](#footnote-61))
4. presný približovací radar,
5. multilateračný prehľadový systém,
6. systém automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B),[[62]](#footnote-62))
7. (VHF) kurzový maják systému presného prístrojového priblíženia,
8. (UHF) zostupový maják systému presného prístrojového priblíženia,
9. (VHF) polohové a traťové návestidlo 75 MHz,
10. (VHF) všesmerový rádiomaják,
11. Dopplerov (VHF) všesmerový rádiomaják,
12. (UHF) zariadenie na meranie vzdialenosti,
13. nesmerový rádiomaják,
14. vysielač a referenčný prijímač systému s pozemným rozšírením,
15. letecký rádiový zameriavač,
16. vizuálne letecké pozemné zariadenia:
17. svetelná približovacia sústava,
18. svetelná zostupová sústava,
19. letecké pozemné zariadenia pre leteckú meteorologickú službu:
20. transmisometer,
21. rozptylomer a senzor stavu počasia,
22. anemometer,
23. teplomer a vlhkomer.

**§ 15**

**Ochranné pásmo primárneho prehľadového radaru**

1. Sektor A ochranného pásma primárneho prehľadového radaru musí mať tvar kruhu so stredom vo vzťažnom bode primárneho prehľadového radaru a polomerom 100 m. Sektor B ochranného pásma primárneho prehľadového radaru musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode primárneho prehľadového radaru a vnútorným polomerom 100 m a vonkajším polomerom 5 000 m.
2. V sektore A ochranného pásma primárneho prehľadového radaru musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí horizontálna rovina, ktorá sa nachádza vo výške 3 m pod dolným okrajom antény primárneho prehľadového radaru. V sektore B ochranného pásma primárneho prehľadového radaru musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora A ochranného pásma primárneho prehľadového radaru, a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 0,3 stupňov nad horizontálnu rovinu podľa prvej vety do vzdialenosti 5 000 m od vzťažného bodu primárneho prehľadového radaru; os takéhoto kužeľa prechádza vzťažným bodom primárneho prehľadového radaru.
3. V sektore A a v sektore B ochranného pásma primárneho prehľadového radaru sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať iné objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 2; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť primárneho prehľadového radaru.
4. V sektore A ochranného pásma primárneho prehľadového radaru sa nesmú umiestňovať objekty, ak ich súčasťou je súvislá kovová plocha s rozmermi viac ako 100 m krát 20 m.
5. Grafické vyobrazenie ochranného pásma primárneho prehľadového radaru je uvedené v prílohe č. 10.

**§ 16**

**Ochranné pásmo sekundárneho prehľadového radaru**

1. Sektor A ochranného pásma sekundárneho prehľadového radaru musí mať tvar kruhu so stredom vo vzťažnom bode sekundárneho prehľadového radaru a polomerom 100 m. Sektor B ochranného pásma sekundárneho prehľadového radaru musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode sekundárneho prehľadového radaru a vnútorným polomerom 100 m a vonkajším polomerom 5 000 m.
2. V sektore A ochranného pásma sekundárneho prehľadového radaru musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí horizontálna rovina, ktorá sa nachádza vo výške 3 m pod dolným okrajom antény sekundárneho prehľadového radaru. V sektore B ochranného pásma sekundárneho prehľadového radaru musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora A ochranného pásma sekundárneho prehľadového radaru a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 0,3 stupňov nad horizontálnu rovinu podľa prvej vety do vzdialenosti 5 000 m od vzťažného bodu sekundárneho prehľadového radaru; os takéhoto kužeľa prechádza vzťažným bodom sekundárneho prehľadového radaru.
3. V sektore A a v sektore B ochranného pásma sekundárneho prehľadového radaru sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať iné objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 2; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť sekundárneho prehľadového radaru.
4. Grafické vyobrazenia ochranného pásma sekundárneho prehľadového radaru je uvedené v prílohe č. 11.

**§ 17**

**Ochranné pásmo presného približovacieho radaru**

1. Sektor A ochranného pásma presného približovacieho radaru musí mať tvar obdĺžnika, ktorého strany majú rozmery 50 m krát 100 m a ktorého dlhšia os je rovnobežná s osou vzletovej a pristávacej dráhy a prienik takejto dlhšej osi kratšou stranou obdĺžnika sa nachádza vo vzťažnom bode presného približovacieho radaru.
2. Sektor B ochranného pásma presného približovacieho radaru musí mať tvar trojuholníka, ktorého
3. jeden vrchol je totožný so vzťažným bodom presného približovacieho radaru,
4. protiľahlá strana k vrcholu podľa písmena a) sa nachádza na prahu vzletovej a pristávacej dráhy a výška trojuholníka vedená z takejto strany je totožná s dlhšou osou sektora A ochranného pásma presného približovacieho radaru,
5. rameno vedené zo vzťažného bodu presného približovacieho radaru, ktoré je bližšie k vzletovej a pristávacej dráhe, siaha po prah vzletovej a pristávacej dráhy a zviera uhol 10 stupňov s dlhšou osou sektora A ochranného pásma presného približovacieho radaru a
6. rameno vedené zo vzťažného bodu presného približovacieho radaru, ktoré je ďalej od vzletovej a pristávacej dráhy, siaha po prah vzletovej a pristávacej dráhy a zviera uhol 20 stupňov s dlhšou osou sektora A ochranného pásma presného približovacieho radaru.
7. Sektor A ochranného pásma presného približovacieho radaru sa čiastočne prelína so sektorom B ochranného pásma presného približovacieho radaru.
8. Sektor C ochranného pásma presného približovacieho radaru musí mať tvar lichobežníka, ktorého
9. kratšia základňa nadväzuje na sektor B ochranného pásma presného približovacieho radaru od prahu vzletovej a pristávacej dráhy,
10. dlhšia základňa siaha do vzdialenosti 2 000 m od prahu vzletovej a pristávacej dráhy a
11. ramená sú pokračovaním ramien trojuholníka tvoriaceho sektor B ochranného pásma presného približovacieho radaru.
12. Ak je približovacia služba riadenia[[63]](#footnote-63)) poskytovaná presným približovacím radarom v obidvoch smeroch vzletovej a pristávacej dráhy, ochranné pásmo presného približovacieho radaru sa určuje v obidvoch smeroch vyžarovania presného približovacieho radaru.
13. V sektore A ochranného pásma presného približovacieho radaru sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať zariadenia, konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny a nachádzať dopravné prostriedky, osoby a zvieratá; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, dopravný prostriedok, osoba alebo zviera negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť presného približovacieho radaru.
14. V sektore B ochranného pásma presného približovacieho radaru sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť presného približovacieho radaru.
15. V sektore C ochranného pásma presného približovacieho radaru sa nesmú umiestňovať stavby a zariadenia s kovovou konštrukciou, kovové konštrukcie a iné kovové objekty; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zariadenie, konštrukcia alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť presného približovacieho radaru.
16. Grafické vyobrazenie ochranného pásma presného približovacieho radaru je uvedené v prílohe č. 12.

**§ 18**

**Ochranné pásmo multilateračných prehľadových (alt. sledovacích) systémov**

1. Sektor A ochranného pásma multilateračného prehľadového systému, ktorý sa používa na poskytovanie sledovacej služby[[64]](#footnote-64)) vo vzdušnom priestore, musí mať tvar kruhu so stredom vo vzťažnom bode antény pozemnej stanice takéhoto multilateračného prehľadového systému a polomerom 10 m. Sektor B ochranného pásma multilateračného prehľadového systému, ktorý sa používa na poskytovanie sledovacej služby vo vzdušnom priestore, musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode antény pozemnej stanice takéhoto multilateračného prehľadového systému, vnútorným polomerom 10 m a vonkajším polomerom 100 m.
2. V sektore A podľa odseku 1 musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí horizontálna rovina, ktorá sa nachádza vo výške dolného okraja antény pozemnej stanice multilateračného prehľadového systému a siaha do vzdialenosti 10 m od vzťažného bodu takejto antény. V sektore B podľa odseku 1 musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora A podľa odseku 1, a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 2 stupne do vzdialenosti 100 m od vzťažného bodu antény pozemnej stanice multilateračného prehľadového systému.
3. V sektore A podľa odseku 1 sa nesmú do vzdialenosti 3 m od dolného okraja antény pozemnej stanice multilateračného prehľadového systému umiestňovať objekty s vodorovnou plochou, ktorá je väčšia ako 0,5 m2, ak takéto objekty zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa ods. 2 prvá veta; to neplatí, ak ide o tyče bleskozvodu, ktorý je umiestnený vo vzdialenosti viac ako 0,6 m od osi antény prijímača a vysielača multilateračného prehľadového systému.
4. V sektore B podľa odseku 1 sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny a umiestňovať iné objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa ods. 2 druhá veta; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť multilateračného prehľadového systému.
5. Ochranné pásmo smerovej antény multilateračného prehľadového systému, ktorý sa používa na poskytovanie sledovacej služby vo vzdušnom priestore, musí mať tvar plochy, ktorú tvoria kruhové výseky zo sektora A podľa odseku 1 a sektora B podľa odseku 1, pričom uhol výseku je daný uhlom šírky vyžarovania smerovej antény takéhoto multilateračného prehľadového systému a zväčšený o 15 stupňov na každú stranu.
6. V ochrannom pásme antény multilateračného prehľadového systému, ktorý sa používa na poskytovanie sledovacej služby vo vzdušnom priestore, sa nesmú umiestňovať rádiové zariadenia do vzdialenosti menej ako 100 m od smerovej antény takéhoto multilateračného prehľadového systému.
7. Sektor A ochranného pásma multilateračného prehľadového systému, ktorý sa používa na poskytovanie sledovacej služby na pohybovej ploche[[65]](#footnote-65)) letiska, musí mať rovnaký tvar a rozmery, vrátane plochy s výškovým obmedzením, ako sektor A ochranného pásma multilateračného prehľadového systému, ktorý sa používa na poskytovanie sledovacej služby vo vzdušnom priestore, podľa odseku 1 a 2.
8. Sektor B ochranného pásma multilateračného prehľadového systému, ktorý sa používa na poskytovanie sledovacej služby na pohybovej ploche letiska, musí mať rovnaký tvar a rozmery, vrátane plochy s výškovým obmedzením, ako sektor B ochranného pásma multilateračného prehľadového systému, ktorý sa používa na poskytovanie sledovacej služby vo vzdušnom priestore, podľa odseku 1 a 2.
9. Sektor C ochranného pásma multilateračného prehľadového systému, ktorý sa používa na poskytovanie sledovacej služby na pohybovej ploche letiska, musí mať tvar plochy, ktorá je vymedzená spojnicami vzťažných bodov antén pozemných staníc umiestnených po obvode multilateračného prehľadového systému s prihliadnutím na tvar diagramu pokrytia rádiovým signálom multilateračného prehľadového systému.
10. V ochrannom pásme multilateračného prehľadového systému, ktorý sa používa na poskytovanie sledovacej služby na pohybovej ploche letiska, sa nesmú v priestore, v ktorom sa vykonáva riadenie pohybu po pohybovej ploche letiska, umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy, najmä kovové konštrukcie, umiestňovať nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny a umiestňovať iné objekty, ktoré rušia priamu rádiovú viditeľnosť z dolného okraja antény prijímača alebo transpondéra multilateračného prehľadového systému; neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť multilateračného prehľadového systému.
11. Grafické vyobrazenie ochranného pásma multilateračných prehľadových systémov je uvedené v prílohe č. 13.

**§ 19**

**Ochranné pásmo systému automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B)**

1. Sektor A ochranného pásma systému automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B),musí mať tvar kruhu so stredom vo vzťažnom bode antény pozemnej stanice systému automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B) a polomerom 10 m. Sektor B ochranného pásma systému automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B) musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode antény pozemnej stanice systému automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B), vnútorným polomerom 10 m a vonkajším polomerom 100 m.
2. V sektore A ochranného pásma systému automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B) musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí horizontálna rovina, ktorá sa nachádza vo výške dolného okraja antény pozemnej stanice systému automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B) a siaha do vzdialenosti 10 m od vzťažného bodu takejto antény. V sektore B ochranného pásma systému automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B) musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora A podľa odseku 1, a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 2 stupne do vzdialenosti 100 m od vzťažného bodu antény pozemnej stanice systému automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B).
3. V sektore A ochranného pásma systému automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B) sa nesmú umiestňovať objekty s vodorovnou plochou, ktorá je väčšia ako 0,5 m2, ak takéto objekty zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 2 prvá veta; to neplatí, ak ide o tyče bleskozvodu, ktorý je umiestnený vo vzdialenosti viac ako 0,6 m od osi antény prijímača a vysielača systému automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B).
4. V sektore B ochranného pásma systému automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B) sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy, najmä kovové konštrukcie, nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny a umiestňovať iné objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 2 druhá veta; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť multilateračného prehľadového systému.
5. Grafické vyobrazenie ochranného pásma systému automatického závislého sledovania – vysielania (ADS-B) je uvedené v prílohe č. 13.

**§ 20**

**Ochranné pásmo VHF kurzového majáka systému presného prístrojového priblíženia**

1. Sektor A ochranného pásma VHF kurzového majáka systému presného prístrojového priblíženia musí mať tvar obdĺžnika, ktorého šírka siaha do vzdialenosti 60 m kolmo na každú stranu od osi vzletovej a pristávacej dráhy a dĺžka siaha do vzdialenosti 360 m alebo po bližší prah vzletovej a pristávacej dráhy, ak je vzdialenosť po bližší prah vzletovej a pristávacej dráhy viac ako 360 m.
2. Sektor B ochranného pásma VHF kurzového majáka systému presného prístrojového priblíženia musí mať tvar obdĺžnika, ktorého
3. šírka siaha do vzdialenosti 100 m kolmo na každú stranu od osi vzletovej a pristávacej dráhy a dĺžka siaha do vzdialenosti 960 m, ak ide o systém presného prístrojového priblíženia I. kategórie,
4. šírka siaha do vzdialenosti 150 m kolmo na každú stranu od osi vzletovej a pristávacej dráhy a dĺžka siaha do vzdialenosti 3 360 m alebo po bližší prah vzletovej a pristávacej dráhy, ak je vzdialenosť po bližší prah vzletovej a pristávacej dráhy viac ako 3 360 m, ak ide o systém presného prístrojového priblíženia II. kategórie a systém presného prístrojového priblíženia III. kategórie.
5. Dĺžka obdĺžnika podľa odseku 1 a podľa ods. 2 písm. a) a b) sa meria od bodu, ktorý sa nachádza vo vzdialenosti 60 m za anténnym systémom VHF kurzového majáka systému presného prístrojového priblíženia. Os anténneho systému VHF kurzového majáka systému presného prístrojového priblíženia je totožná s osou vzletovej a pristávacej dráhy.
6. V sektore A a v sektore B ochranného pásma VHF kurzového majáka systému presného prístrojového priblíženia sa nesmú umiestňovať stavby, vykonávať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, umiestňovať kovové ploty a iné kovové objekty s rozmermi viac ako 1 m2 a umiestňovať pozemné komunikácie a koľajové dráhy; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, komunikácia, dráha alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť VHF kurzového majáka systému presného prístrojového priblíženia.
7. Porast v sektore A ochranného pásma VHF kurzového majáka systému presného prístrojového priblíženia nesmie byť vyšší ako 0,3 m.
8. Grafické vyobrazenie ochranného pásma VHF kurzového majáka systému presného prístrojového priblíženia je uvedené v prílohe č. 14.

**§ 21**

**Ochranné pásmo UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia**

1. Sektor A ochranného pásma UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia musí mať tvar obdĺžnika, ktorého
2. dĺžka siaha do vzdialenosti 400 m kolmo od vzťažného bodu UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia v smere vyžarovania navigačného signálu a
3. šírka siaha od vzťažného bodu UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia kolmo na os vzletovej a pristávacej dráhy do vzdialenosti rovnajúcej sa súčtu vzdialenosti medzi bližším okrajom vzletovej a pristávacej dráhy a vzťažným bodom UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia a vzdialenosti 90 m; vzdialenosť 90 m sa meria od vzťažného bodu UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia smerom od vzletovej a pristávacej dráhy.
4. Sektor B ochranného pásma UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia musí mať tvar obdĺžnika, ktorého
5. dĺžka siaha do vzdialenosti 1 000 m kolmo od vzťažného bodu UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia v smere vyžarovania navigačného signálu a
6. šírka siaha od vzťažného bodu UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia kolmo na os vzletovej a pristávacej dráhy do vzdialenosti rovnajúcej sa súčtu vzdialenosti medzi vzdialenejším okrajom vzletovej a pristávacej dráhy a vzťažným bodom UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia a vzdialenosti 90 m; vzdialenosť 90 m sa meria od vzťažného bodu UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia smerom od vzletovej a pristávacej dráhy.
7. V sektore A a v sektore B ochranného pásma UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a umiestňovať nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, umiestňovať kovové ploty a iné kovové objekty, pozemné komunikácie a koľajové dráhy; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, komunikácia, dráha alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia.
8. Porast v sektore A ochranného pásma UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia nesmie byť vyšší ako 0,3 m.
9. Grafické vyobrazenie ochranného pásma UHF zostupového majáka systému presného prístrojového priblíženia je uvedené v prílohe č. 15.

**§ 22**

**Ochranné pásmo VHF traťového polohového návestidla 75 MHz**

1. Ochranné pásmo VHF traťového polohového návestidla 75 MHz musí mať tvar kruhu so stredom vo vzťažnom bode VHF traťového polohového návestidla 75 MHz a polomerom 15 m.
2. V ochrannom pásme VHF traťového polohového návestidla 75 MHz musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený kužeľ s vrcholom vo vzťažnom bode VHF traťového polohového návestidla 75 MHz a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 20 stupňov.
3. V ochrannom pásme VHF traťového polohového návestidla 75 MHz sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny a umiestňovať kovové objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 2; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena alebo kovový objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť VHF traťového polohového návestidla 75 MHz.
4. Grafické vyobrazenie ochranného pásma VHF traťového polohového návestidla 75 MHz je uvedené v prílohe č. 16.

**§ 23**

**Ochranné pásmo VHF všesmerového rádiomajáka**

1. Sektor A ochranného pásma VHF všesmerového rádiomajáka musí mať tvar kruhu so stredom vo vzťažnom bode VHF všesmerového rádiomajáka a polomerom 65 m.
2. Sektor B ochranného pásma VHF všesmerového rádiomajáka musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode VHF všesmerového rádiomajáka, vnútorným polomerom 65 m a vonkajším polomerom 250 m.
3. Sektor C ochranného pásma VHF všesmerového rádiomajáka musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode VHF všesmerového rádiomajáka, vnútorným polomerom 250 m a vonkajším polomerom 400 m.
4. Sektor D ochranného pásma VHF všesmerového rádiomajáka musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode VHF všesmerového rádiomajáka, vnútorným polomerom 400 m a vonkajším polomerom 600 m.
5. V sektore C ochranného pásma VHF všesmerového rádiomajáka musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora B ochranného pásma VHF všesmerového rádiomajáka a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 1 stupeň nad horizontálnu rovinu do vzdialenosti 400 m od vzťažného bodu VHF všesmerového rádiomajáka.
6. V sektore D ochranného pásma VHF všesmerového rádiomajáka musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený  zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora C ochranného pásma VHF všesmerového rádiomajáka a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 1,3 stupňa nad horizontálnu rovinu do vzdialenosti 600 m od vzťažného bodu VHF všesmerového rádiomajáka.
7. V sektore A ochranného pásma VHF všesmerového rádiomajáka sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať iné objekty, ktoré rušia priamu rádiovú viditeľnosť VHF všesmerového rádiomajáka; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť VHF všesmerového rádiomajáka.
8. V sektore B ochranného pásma VHF všesmerového rádiomajáka sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, umiestňovať kovové objekty, vysádzať, pestovať a nechať rásť stromy, kry a iné porasty vyššie ako 7 m nad terénom a umiestňovať drôtené oplotenie a iné drôtené objekty; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, kovový objekt, strom, ker alebo iný porast, drôtené oplotenie alebo iný drôtený objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť VHF všesmerového rádiomajáka.
9. V sektore C ochranného pásma VHF všesmerového rádiomajáka sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať iné objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 5; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť VHF všesmerového rádiomajáka alebo ak ide o samostatne stojace stromy nižšie ako 12 m.
10. V sektore D ochranného pásma VHF všesmerového rádiomajáka sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia, konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať iné objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 6; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť VHF všesmerového rádiomajáka.
11. Grafické vyobrazenie ochranného pásma VHF všesmerového rádiomajáka je uvedené v prílohe č. 17.

**§ 24**

**Ochranné pásmo Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka**

1. Sektor A ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka musí mať tvar kruhu so stredom vo vzťažnom bode Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka a polomerom 30 m
2. Sektor B ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka, vnútorným polomerom 30 m a vonkajším polomerom 100 m.
3. Sektor C ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka, vnútorným polomerom 100 m a vonkajším polomerom 200 m.
4. Sektor D ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka, vnútorným polomerom 200 m a vonkajším polomerom 300 m.
5. V sektora A a v sektore B ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí horizontálna rovina prechádzajúca protiváhou Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka.
6. V sektore C ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora B ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 1 stupeň nad horizontálnu rovinu prechádzajúcu protiváhou Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka do vzdialenosti 200 m od vzťažného bodu Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka.
7. V sektore D ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora C ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 1 stupeň nad horizontálnu rovinu prechádzajúcu protiváhou Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka do vzdialenosti 300 m od vzťažného bodu Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka.
8. V sektore A ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať kovové objekty a iné objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 5; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka.
9. V sektore B ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia, konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať kovové objekty a iné objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 5; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast, kovový objekt alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka.
10. V sektore C ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia, konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať kovové objekty a iné objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 6; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast, kovový objekt alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka alebo ak ide o samostatne stojace stromy nižšie ako 12 m.
11. V sektore D ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka sa nesmú
12. umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia, konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať kovové objekty a iné objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 7 a
13. umiestňovať nadzemné vedenia, ak zasahujú do horizontálnej roviny prechádzajúcej protiváhou Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka.
14. Zákaz a obmedzenie podľa odseku 11 neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast, kovový objekt alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka.
15. Grafické vyobrazenie ochranného pásma Dopplerovho VHF všesmerového rádiomajáka je uvedené v prílohe č. 18.

**§ 25**

**Ochranné pásmo UHF zariadenia na meranie vzdialenosti**

1. Sektor A ochranného pásma UHF zariadenia na meranie vzdialenosti musí mať tvar kruhu so stredom vo vzťažnom bode antény UHF zariadenia na meranie vzdialenosti a polomerom 5 m. Sektor B ochranného pásma UHF zariadenia na meranie vzdialenosti musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode antény UHF zariadenia na meranie vzdialenosti, vnútorným polomerom 5 m a vonkajším polomerom 300 m.
2. V sektore A ochranného pásma UHF zariadenia na meranie vzdialenosti musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí kužeľ s vrcholom totožným s dolným okrajom antény UHF zariadenia na meranie vzdialenosti a kužeľovou plochou klesajúcou pod uhlom 35 stupňov pod horizontálnu rovinu prechádzajúcu cez dolný okraj antény UHF zariadenia na meranie vzdialenosti; os kužeľa prechádza vzťažným bodom antény UHF zariadenia na meranie vzdialenosti.
3. V sektore B ochranného pásma UHF zariadenia na meranie vzdialenosti musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora A ochranného pásma UHF zariadenia na meranie vzdialenosti a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 3 stupne.
4. V sektore A ochranného pásma UHF zariadenia na meranie vzdialenosti sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia, konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať iné objekty, ak ich výška zasahuje do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 2; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť UHF zariadenia na meranie vzdialenosti.
5. V  sektore B ochranného pásma UHF zariadenia na meranie vzdialenosti sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať kovové objekty a iné objekty, ak ich výška zasahuje do plochy s výškovými obmedzeniami podľa odseku 3; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast, kovový objekt alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť UHF zariadenia na meranie vzdialenosti.

1. Grafické vyobrazenie ochranného pásma UHF zariadenia na meranie vzdialenosti je uvedené v prílohe č. 19.

**§ 26**

**Ochranné pásmo nesmerového rádiomajáka**

1. Sektor A ochranného pásma nesmerového rádiomajáka musí mať tvar kruhu so stredom vo vzťažnom bode nesmerového rádiomajáka a polomerom 25 m.
2. Sektor B ochranného pásma nesmerového rádiomajáka musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode nesmerového rádiomajáka, vnútorným polomerom 25 m a vonkajším polomerom 100 m.
3. Sektor C ochranného pásma nesmerového rádiomajáka musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode nesmerového rádiomajáka, vnútorným polomerom 100 m a vonkajším polomerom 250 m.
4. V sektore B ochranného pásma nesmerového rádiomajáka musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora A ochranného pásma nesmerového rádiomajáka a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 3,8 stupňa nad horizontálnu rovinu tvorenú sektorom A ochranného pásma nesmerového rádiomajáka do vzdialenosti 100 m od vzťažného bodu nesmerového rádiomajáka; os takéhoto kužeľa prechádza vzťažným bodom nesmerového rádiomajáka.
5. V sektore C ochranného pásma nesmerového rádiomajáka musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora B ochranného pásma nesmerového rádiomajáka a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 3,8 stupňa nad horizontálnu rovinu tvorenú sektorom A ochranného pásma nesmerového rádiomajáka do vzdialenosti 250 m od vzťažného bodu nesmerového rádiomajáka.
6. V sektore A ochranného pásma nesmerového rádiomajáka sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vykonávať terénne úpravy, ktoré môžu meniť elektrické parametre terénu, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať kovové objekty a iné objekty, ktoré môžu mať negatívny vplyv na spoľahlivú činnosť nesmerového rádiomajáka.
7. V sektore B ochranného pásma nesmerového rádiomajáka sa nesmú
8. umiestňovať stavby a zariadenia s elektricky vodivou konštrukciou, elektricky vodivé konštrukcie a iné elektricky vodivé objekty, umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a uskutočňovať ich zmeny, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 4 a
9. vykonávať terénne úpravy, ktoré majú vplyv na elektrické vlastnosti nesmerového rádiomajáka.
10. V sektore C ochranného pásma nesmerového rádiomajáka sa nesmú
11. umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a uskutočňovať ich zmeny, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 5 a
12. vykonávať terénne úpravy, ktoré môžu zmeniť elektrické parametre terénu.
13. V ochrannom pásme nesmerového rádiomajáka sa nesmie od vzťažného bodu nesmerového rádiomajáka do vzdialenosti
14. 100 m umiestňovať nadzemné oznamovacie vedenie a nadzemné vedenie nízkeho napätia,
15. 150 m umiestňovať nadzemné vedenie vysokého napätia 22 kV,
16. 200 m umiestňovať nadzemné vedenie veľmi vysokého napätia 110 kV a železničné trakcie a
17. 250 m umiestňovať nadzemné vedenie veľmi vysokého napätia 220 kV a 400 kV.
18. Zákaz a obmedzenie podľa odseku 6 až 9 neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast kovový objekt alebo iný objekt, železničné trakcie alebo terénne úpravy negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť UHF zariadenia na meranie vzdialenosti.
19. Grafické vyobrazenie ochranného pásma nesmerového rádiomajáka je uvedené v prílohe č. 20.

**§ 27**

**Ochranné pásmo vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením**

1. Sektor A ochranného pásma vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením musí mať tvar kruhu so stredom vo vzťažnom bode vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením a polomerom 300 m. Sektor B ochranného pásma vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením, vnútorným polomerom 300 m a vonkajším polomerom 2 000 m.
2. V sektore B ochranného pásma vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora A ochranného pásma vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 3 stupne nad horizontálnu rovinu tvorenú sektorom A ochranného pásma vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením do vzdialenosti 2 000 m od vzťažného bodu vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením; os kužeľa prechádza vzťažným bodom vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením.
3. V sektore A ochranného pásma vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať kovové objekty a iné objekty; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast, kovový objekt alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením.
4. V sektore B ochranného pásma vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať kovové objekty a iné objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 2; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast, kovový objekt alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením.
5. Grafické vyobrazenie ochranného pásma vysielača a referenčného prijímača systému s pozemným rozšírením je uvedené v prílohe č. 21.

**§ 28**

**Ochranné pásmo leteckého rádiového zameriavača**

1. Sektor A ochranného pásma leteckého rádiového zameriavača musí mať tvar kruhu so stredom vo vzťažnom bode leteckého rádiového zameriavača a polomerom 65 m.
2. Sektor B ochranného pásma leteckého rádiového zameriavača musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode leteckého rádiového zameriavača, vnútorným polomerom 65 m a vonkajším polomerom 250 m.
3. Sektor C ochranného pásma leteckého rádiového zameriavača musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode leteckého rádiového zameriavača, vnútorným polomerom 250 m a vonkajším polomerom 400 m.
4. Sektor D ochranného pásma leteckého rádiového zameriavača musí mať tvar medzikružia so stredom vo vzťažnom bode leteckého rádiového zameriavača, vnútorným polomerom 400 m a vonkajším polomerom 600 m.
5. V sektore C ochranného pásma leteckého rádiového zameriavača musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora B ochranného pásma leteckého rádiového zameriavača a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 1 stupeň nad horizontálnu rovinu do vzdialenosti 400 m od vzťažného bodu leteckého rádiového zameriavača.
6. V sektore D ochranného pásma leteckého rádiového zameriavača musí byť plocha s výškovým obmedzením, ktorú tvorí obrátený zrezaný kužeľ, ktorého menšia základňa je totožná s ohraničením sektora C ochranného pásma leteckého rádiového zameriavača a ktorého kužeľová plocha stúpa pod uhlom 1,3 stupňa nad horizontálnu rovinu do vzdialenosti 600 m od vzťažného bodu leteckého rádiového zameriavača.
7. V sektore A ochranného pásma leteckého rádiového zameriavača sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať kovové objekty a iné objekty; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast, kovový objekt alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť leteckého rádiového zameriavača.
8. V sektore B ochranného pásma leteckého rádiového zameriavača sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, umiestňovať kovové objekty, vysádzať, pestovať a nechať rásť stromy, kry a iné porasty do výšky viac ako 7 m a umiestňovať drôtené oplotenie a iné drôtené objekty; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast, kovový objekt alebo drôtený objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť leteckého rádiového zameriavača.
9. V sektore C ochranného pásma leteckého rádiového zameriavača sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať kovové objekty a iné objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 5; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast, kovový objekt alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť leteckého rádiového zameriavača alebo ak ide o samostatne stojace stromy nižšie ako 12 m.
10. V sektore D ochranného pásma leteckého rádiového zameriavača sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty a umiestňovať kovové objekty a iné objekty, ak zasahujú do plochy s výškovým obmedzením podľa odseku 6; to neplatí, ak podľa prevádzkového posúdenia takáto stavba, zmena stavby, zariadenie, konštrukcia nestavebnej povahy, nadzemné vedenie alebo ich zmena, porast, kovový objekt alebo iný objekt negatívne neovplyvňujú spoľahlivú činnosť leteckého rádiového zameriavača..
11. Grafické vyobrazenie ochranného pásma leteckého rádiového zameriavača je uvedené v prílohe č. 17.

**Ochranné pásma vizuálnych leteckých pozemných zariadení**

**§ 29**

**Ochranné pásmo svetelnej približovacej sústavy**

1. Ochranné pásmo svetelnej približovacej sústavy musí mať tvar obdĺžnika, ktorého
2. os je totožná s predĺženou osou vzletovej a pristávacej dráhy,
3. dlhšia strana začína na prahu vzletovej a pristávacej dráhy a siaha do vzdialenosti 60 m od konca svetelnej a približovacej sústavy a
4. kratšia strana siaha kolmo na každú stranu od predĺženej osi vzletovej a pristávacej dráhy prechádzajúcej svetelnou približovacou sústavou do vzdialenosti 60 m.
5. V ochrannom pásme svetelnej približovacej sústavy sa nesmú umiestňovať objekty, ktorých výška je rovnaká alebo väčšia ako výška, v ktorej sú umiestnené svetelné návestidlá svetelnej približovacej sústavy. Objekt umiestnený v ochrannom pásme svetelnej približovacej sústavy musí byť krehkej konštrukcie.
6. Grafické vyobrazenie ochranného pásma svetelnej približovacej sústavy je uvedené v prílohe č. 22.

**§ 30**

**Ochranné pásmo svetelnej zostupovej sústavy**

1. Tvar a rozmery ochranného pásma svetelnej zostupovej sústavy zodpovedajú tvaru a rozmerom svetelnej zostupovej sústavy podľa osobitného predpisu.7)
2. V ochrannom pásme svetelnej zostupovej sústavy sa nesmú umiestňovať stavby (objekty).
3. Ochranné pásmo svetelnej zostupovej sústavy sa neurčuje, ak ochranné pásma letiska s výškovým obmedzením zabezpečujú spoľahlivú činnosť svetelnej zostupovej sústavy.
4. Grafické vyobrazenie ochranného pásma svetelnej zostupovej sústavy je uvedené v prílohe č. 23.

**Ochranné pásma leteckých pozemných zariadení pre leteckú meteorologickú službu**

**§ 31**

**Ochranné pásmo transmisometra**

1. Ochranné pásmo transmisometra musí mať tvar obdĺžnika, ktorého
2. šírka kolmo siaha do vzdialenosti 2 m na každú stranu od osi medzi prijímačom a vysielačom transmisometra a
3. dĺžka siaha do vzdialenosti rovnajúcej sa vzdialenosti medzi vysielačom a prijímačom transmisometra predĺženej o 1 m za vysielač a prijímač transmisometra.
4. V ochrannom pásme transmisometra sa nesmú umiestňovať stavby (objekty), a vykonávať činnosti, ktoré môžu ovplyvniť hodnoty meraných meteorologických prvkov.
5. Grafické vyobrazenie ochranného pásma transmisometra je uvedené v prílohe č. 24.

**§ 32**

**Ochranné pásmo rozptylomera a senzora stavu počasia**

1. Ochranné pásmo rozptylomera a senzoru stavu počasia musí mať tvar kruhu so stredom v strede rozptylomera a senzora stavu počasia a polomerom 15 m.
2. V ochrannom pásme rozptylomera a senzoru stavu počasia sa nesmú umiestňovať stavby, uskutočňovať zmeny dokončených stavieb, umiestňovať a prevádzkovať zariadenia a konštrukcie nestavebnej povahy a nadzemné vedenia a uskutočňovať ich zmeny, vysádzať, pestovať a nechať rásť iné porasty ako trávnaté porasty, vykonávať terénne úpravy, ktoré spôsobujú zmenu profilu povrchu alebo charakteru povrchu a vykonávať iné činnosti, ktoré môžu ovplyvniť hodnoty meraných meteorologických prvkov.
3. Grafické vyobrazenie ochranného pásma rozptylomera a senzora stavu počasia je uvedené v prílohe č. 25.

**§ 33**

**Ochranné pásmo anemometra**

1. Ochranné pásmo anemometra musí mať tvar kruhu so stredom v osi anemometra a polomerom, ktorého rozmer sa odvíja od výšky alebo šírky najbližšieho objektu tvoriaceho prekážku.
2. V ochrannom pásem anemometra sa nesmú
3. umiestňovať objekty do vzdialenosti menej ako 10 násobok výšky takéhoto objektu meranej od osi stožiara anemometra,
4. umiestňovať objekty tak, že presahujú horizontálny uhol 10 stupňov meraný z osi stožiara anemometra, ak šírka takéhoto objektu je väčšia ako dĺžka takéhoto objektu a
5. umiestňovať úzke objekty vyššie ako 8 m do vzdialenosti menej ako 15 násobok šírky takéhoto objektu meranej od stožiara anemometra.
6. Grafické vyobrazenie ochranného pásma anemometra je uvedené v prílohe č. 26.

**§ 34**

**Ochranné pásmo teplomera a vlhkomera**

1. Ochranné pásmo teplomera a vlhkomera musí mať tvar kruhu so stredom v mieste merania teploty vzduchu a polomerom 30 m.
2. V ochrannom pásme teplomera a vlhkomera sa nesmú umiestňovať betónové plochy, asfaltové plochy, objekty s betónovými plochami a asfaltovými plochami, stavby, vodné nádrže a iné plochy alebo objekty, ktoré sa používajú ako umelé zdroje tepla alebo vlhkosti a iné plochy alebo objekty, ktoré môžu ovplyvniť reprezentatívnosť a kontinuitu meraní alebo hodnoty meraných meteorologických prvkov.
3. Grafické vyobrazenie ochranného pásma teplomera a vlhkomera je uvedené v prílohe č. 27.

**§ 35**

**Spoločné ustanovenie**

Ochranné pásmo môže mať iný tvar a rozmery ako sú tvary a rozmery ochranných pásem ustanovené touto vyhláškou, ak je to odôvodnené fyzikálnymi charakteristikami terénu, miestnymi podmienkami, požiadavkami na zaistenie bezpečnej prevádzky v prevádzkovom priestore, požiadavkami výrobcu určeného leteckého pozemného zariadenia a ním určenými kritickými priestormi a citlivými priestormi určeného leteckého pozemného zariadenia alebo požiadavkami na bezpečnosť leteckej prevádzky podľa letecko-prevádzkového posúdenia.

**§ 36**

**Prechodné ustanovenia**

1. Tvar a rozmery ochranného pásma letiska, heliportu alebo určeného leteckého pozemného zariadenia určeného podľa doterajších predpisov, vrátane zákazov a obmedzení v takomto ochrannom pásme, zostávajú zachované do určenia tvaru a rozmerov ochranného pásma letiska, heliportu alebo určeného leteckého pozemného zariadenia, vrátane zákazov a obmedzení v ochrannom pásme, ustanovených touto vyhláškou, ak konanie o jeho určenie je začaté do (piatich rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto vyhlášky).
2. Ak pre letisko alebo heliport nie sú určené všetky druhy ochranných pásem, ktoré sú ustanovené touto vyhláškou, prevádzkovateľ letiska a prevádzkovateľ heliportu podá návrh na určenie takýchto druhov ochranných pásem do (piatich rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto vyhlášky).
3. Ak pre letisko alebo heliport je určený druh ochranného pásma podľa doterajších predpisov, ktorý nie je ustanovený touto vyhláškou, takýto druh ochranného pásma zaniká do (jedného roka odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto vyhlášky).
4. Ak pre určené letecké pozemné zariadenie ustanovené touto vyhláškou nie je určené ochranné pásmo, prevádzkovateľ takéhoto leteckého pozemného zariadenia podá návrh na určenie ochranného pásma do (piatich rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto vyhlášky).
5. Ak je určené ochranné pásmo pre letecké pozemné zariadenie, pre ktoré táto vyhláška neustanovuje ochranné pásmo, takéto ochranné pásmo zaniká do (jedného roka odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto vyhlášky).
6. Konania začaté a právoplatne neskončené do (deň predchádzajúci dňu účinnosti vyhlášky) sa dokončia podľa tejto vyhlášky. Právne účinky úkonov, ktoré v konaní nastali pred (deň nadobudnutia účinnosti vyhlášky), zostávajú zachované.

**§ 37**

**Účinnosť**

Táto vyhláška nadobúda účinnosť ..... .

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú podrobnosti o technických parametroch heliportov HEMS**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. o) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Používanie a technické parametre heliportov HEMS

§ 3 Prechodné ustanovenia

§ 4 Účinnosť

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú podrobnosti o technických parametroch osobitného letiska, ochranných pásmach osobitného letiska a o prevádzkovaní a používaní osobitných letísk**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. p) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

**§ 1**

**Predmet úpravy**

Táto vyhláška ustanovuje podrobnosti o technických parametroch osobitného letiska, ochranných pásmach osobitného letiska, podmienkach prevádzkovania a používaní osobitných letísk, náležitostí žiadosti o vydanie a zmenu povolenia pre prevádzkovateľa osobitného letiska a náležitostí návrhu na určenie, zmenu alebo zrušenie ochranných pásem osobitného letiska.

**§ 2**

**Základné pojmy**

Na účely tejto vyhlášky sa rozumie

a) vzletovou a pristávacou dráhou vymedzená obdĺžniková plocha na osobitnom letisku upravená na pristátie lietadla a vzlet lietadla,

b) pásom vzletovej a pristávacej dráhy vymedzená plocha osobitného letiska určená najmä na

1. zníženie nebezpečenstva poškodenia lietadla pri vybehnutí mimo vzletovú a pristávaciu dráhu a
2. zaistenie bezpečnosti lietadla letiaceho nad pásom vzletovej a pristávacej dráhy pri jeho vzlete a pristátí,

c) prahom vzletovej a pristávacej dráhy začiatok časti vzletovej a pristávacej dráhy, ktorá je použiteľná na pristátie lietadla,

d) prevádzkovou plochou časť osobitného letiska určená na vzlet lietadla, pristátie lietadla a rolovanie lietadla,

e) rolovacou dráhou vymedzená dráha na rolovanie lietadla na pozemnom osobitnom letisku určená na spojenie jednej časti osobitného letiska s druhou časťou osobitného letiska,

f) dojazdovou dráhou vymedzená pravouhlá plocha na osobitnom letisku nadväzujúca na koniec použiteľnej dĺžky rozjazdu upravená tak, aby na nej mohlo lietadlo zastaviť pri prerušenom vzlete,

g) predpolím vymedzená pravouhlá plocha na osobitnom letisku určená alebo upravená ako vhodná plocha, nad ktorou môže letún vykonať časť svojho počiatočného stúpania do určenej výšky,

h) použiteľnou dĺžkou rozjazdu dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy, ktorá je vyhlásená za použiteľnú a vhodnú na rozjazd letúna pri vzlete,

i) použiteľnou dĺžkou pre prerušený vzlet použiteľná dĺžka rozjazdu zväčšená o dĺžku dojazdovej dráhy, ak je zriadená,

j) použiteľnou dĺžkou vzletu použiteľná dĺžka rozjazdu zväčšená o dĺžku predpolia, ak je zriadené,

k) použiteľnou dĺžkou pristátia dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy, ktorá je vyhlásená za použiteľnú a vhodnú na dojazd pristávajúceho letúna,

l) vzťažným bodom osobitného letiska bod určujúci zemepisnú polohu osobitného letiska udávaný v stupňoch, minútach a sekundách,

m) nadmorskou výškou osobitného letiska nadmorská výška[[66]](#footnote-66)) najvyššieho bodu vzletovej a pristávacej dráhy,

n) pozdĺžnym sklonom vzletovej a pristávacej dráhy sklon vypočítaný ako podiel rozdielu medzi najväčšou nadmorskou výškou a najmenšou nadmorskou výškou osi vzletovej a pristávacej dráhy a dĺžkou vzletovej a pristávacej dráhy,

o) priečnym sklonom vzletovej a pristávacej dráhy sklon vypočítaný ako podiel rozdielu medzi nadmorskými výškami krajných bodov vzletovej a pristávacej dráhy v danom profile, kolmým na os vzletovej pristávacej dráhy, a dĺžkou daného profilu,

p) medzníkom zariadenie alebo predmet označujúci hranice osobitného letiska,

q) ukazovateľom smeru pristátia lietadla zariadenie vizuálne indikujúce aktuálny smer určený na pristátie lietadla a vzlet lietadla,

r) značením symbol alebo skupina symbolov rozmiestnených na povrchu osobitného letiska na poskytnutie leteckých informácií,[[67]](#footnote-67))

s) krehkou konštrukciou objekt malej hmotnosti skonštruovaný tak, že sa vplyvom nárazu zlomí, zdeformuje alebo ohne a tak vytvorí minimálne nebezpečenstvo pre lietadlo,

t) prekážkou trvalý alebo dočasný pevný objekt alebo pohyblivý objekt alebo jeho časť, ktorý

1. sa nachádza na osobitnom letisku v priestore určenom na pohyb lietadla,
2. prevyšuje vymedzené plochy určené na zaistenie bezpečnosti lietadla počas letu alebo
3. sa nachádza mimo priestoru podľa prvého bodu alebo plochy podľa druhého bodu a je nebezpečný pre leteckú prevádzku,

u) prekážkovou rovinou a plochou plocha, ktorá vymedzuje limit najväčších výšok, ktoré môžu objekty dosahovať,

v) návestidlom predmet umiestnený nad úrovňou zeme na vyznačenie prekážky alebo vymedzenie hranice,

w) vizuálnym prostriedkom ukazovateľ, signalizačné zariadenie, značenie, znak a návestidlo alebo ich kombinácia,

x) kritickým typom lietadla najväčší typ lietadla, ktorý môže osobitné letisko využiť, pričom osobitné letisko spĺňa základné požiadavky na fyzikálne charakteristiky a výkony uvedené v letovej príručke lietadla,

y) objektom slúžiacim na zabezpečenie leteckej prevádzky osobitného letiska najmä vzletová a pristávacia dráha, rolovacia dráha a ostatná infraštruktúra, vybavenie a zariadenia, ktoré slúžia na zabezpečenie leteckej prevádzky, okrem infraštruktúry a vybavenia, ktoré sú v prvom rade potrebné na vykonávanie neleteckých činností, najmä parkovanie automobilov, obchody a iné činnosti, ktoré neslúžia leteckej prevádzke,

z) neodstrániteľnou prekážkou prekážka, ktorou je najmä terén, terénna vyvýšenina, súbor existujúcich funkčne spojených stavieb, historická pamiatka alebo iný objekt, ktorý nie je možné alebo vhodné odstrániť vzhľadom na rozsah a účel, ktorému slúži alebo jeho hodnotu,

aa) športovým padákom lietajúce športové zariadenie slúžiace na zostupný let osoby z lietadla na zemský povrch a ktorého charakter nosnej plochy nie je určovaný tuhou konštrukciou,

ab) padákovým klzákom bezmotorové lietadlo ťažšie ako vzduch, ktorého vzlet sa uskutočňuje rozbehom pilota alebo silou vyvinutou vlečným zariadením, ktoré je určené na vzlet padákového klzáka a ktorého charakter nosnej plochy nie je určovaný tuhou konštrukciou,

ac) motorovým padákovým klzákom lietadlo ťažšie ako vzduch s motorovou pohonnou sústavou na chrbte pilota, ktorá umožňuje vzlet a pristátie prostredníctvom práce nôh pilota alebo s motorovou pohonnou sústavou na podvozku a ktorého charakter nosnej plochy nie je určovaný tuhou konštrukciou,

ad) závesným klzákom bezmotorové lietadlo ťažšie ako vzduch, ktorého vzlet sa uskutočňuje rozbehom pilota alebo silou vyvinutou vlečným zariadením, ktoré je určené na vzlet závesného klzáka a je riadené zmenou polohy ťažiska pilota s možnosťou dodatočného aerodynamického riadenia okolo jednej osi a

ae) motorovým závesným klzákom lietadlo ťažšie ako vzduch s motorovou pohonnou sústavou, ktoré je riadené zmenou polohy ťažiska pilota s možnosťou dodatočného aerodynamického riadenia okolo jednej osi.

**§ 3**

**Technické parametre osobitného letiska**

1. Technické parametre osobitného letiska sa uvádzajú v prevádzkovej príručke osobitného letiska v spoločnom referenčnom systéme podľa osobitného predpisu[[68]](#footnote-68)) a oznamujú sa poskytovateľovi leteckej informačnej služby podľa § 9 zákona.
2. Vzťažný bod osobitného letiska je určený trvale spravidla v geometrickom strede vzletovej a pristávacej dráhy.
3. Nadmorská výška osobitného letiska sa meria s presnosťou na 0,5 m.
4. Nadmorské výšky prahov vzletovej a pristávacej dráhy, ak nie sú totožné, sa merajú s presnosťou na 0,5 m.
5. Pre vzletovú a pristávaciu dráhu sa uvedie
6. magnetický smer vzletovej a pristávacej dráhy s presnosťou na 1°,
7. poznávacia značka vzletovej a pristávacej dráhy, ak je zriadená,
8. dĺžka, šírka, druh povrchu a zemepisné súradnice prahu vzletovej a pristávacej dráhy,
9. poloha posunutého prahu vzletovej a pristávacej dráhy s presnosťou na 0,5 m a
10. sklon povrchu a druh povrchu vzletovej a pristávacej dráhy.
11. Pre pás vzletovej a pristávacej dráhy sa uvedie
12. dĺžka a šírka s presnosťou na 1 m,
13. hodnota, o ktorú pás vzletovej a pristávacej dráhy presahuje prah vzletovej a pristávacej dráhy,
14. druh povrchu a
15. zemepisné súradnice.
16. Pre rolovaciu dráhu sa uvedie dĺžka, šírka, sklon povrchu a druh povrchu.
17. Pre vizuálne prostriedky sa uvedie denné značenie a letecké prekážkové značenie, ktoré sa na osobitnom letisku používa.
18. Pre prekážky na osobitnom letisku, prekážky v priestore priblíženia a vzletu osobitného letiska a prekážky v priestore priblíženia okruhom sa uvedie
19. poloha prekážky,3)
20. nadmorská výška najvyššieho bodu prekážky s presnosťou na 1 m,
21. druh prekážky a
22. spôsob označenia prekážky.
23. Únosnosť vzletovej a pristávacej dráhy s trávnatým povrchom a únosnosť pásu vzletovej a pristávacej dráhy sa určuje pre kritický typ lietadla použitím penetrometra, ak rozhodnutím podľa § 33 ods. 2 zákona nie je určené inak. Únosnosť vzletovej a pristávacej dráhy so spevneným povrchom sa vyjadruje ako maximálna osvedčená vzletová hmotnosť[[69]](#footnote-69)) kritického typu lietadla a najvyššie prípustné hustenie pneumatík hlavného podvozku kritického typu lietadla, ak rozhodnutím podľa § 33 ods. 2 zákona nie je určené inak.
24. Použiteľné dĺžky sa určujú pre smer každej vzletovej a pristávacej dráhy určenej na pohyb lietadla s pohonom s presnosťou na 1 m.

**§ 4**

**Dĺžka a šírka vzletovej a pristávacej dráhy**

1. Na osobitnom letisku sa zriaďuje vzletová a pristávacia dráha.
2. Prah vzletovej a pristávacej dráhy sa umiestňuje na začiatku vzletovej a pristávacej dráhy, ak nie je z prevádzkových dôvodov nutné zvoliť jeho iné umiestnenie.
3. Ak je prah vzletovej a pristávacej dráhy posunutý z dôvodu prevádzkovej neschopnosti časti vzletovej a pristávacej dráhy, plocha medzi neschopnou časťou vzletovej a pristávacej dráhy a posunutým prahom vzletovej a pristávacej dráhy musí byť upravená a bez prekážok v dĺžke najmenej 25 m.
4. Dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy vyhovuje prevádzkovým požiadavkám a výkonom lietadla uvedených v letovej príručke lietadla, pre ktoré je vzletová a pristávacia dráha určená. Pri určení dĺžky vzletovej a pristávacej dráhy sa vychádza z požiadaviek na vzlet lietadla a pristátie lietadla a z požiadaviek vyplývajúcich z prevádzkovania vzletovej a pristávacej dráhy v oboch smeroch.
5. Šírka vzletovej a pristávacej dráhy, ak v § 9 ods. 2 nie je ustanovené inak, musí byť najmenej
6. 15 m, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu so spevneným povrchom alebo
7. 18 m, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu s trávnatým povrchom a zároveň nie menej ako celkové rozpätie krídiel kritického typu lietadla, ktoré osobitné letisko využíva.
8. Na osobitnom letisku možno zriadiť rovnobežné vzletové a pristávacie dráhy, ktorých pozdĺžne okraje na seba nadväzujú; pri takomto usporiadaní vzletových a pristávacích dráh možno vykonať vzlet jedného lietadla alebo pristátie jedného lietadla na jednej vzletovej a pristávacej dráhe.

**§ 5**

**Sklony vzletovej a pristávacej dráhy**

* 1. Priemerný pozdĺžny sklon vzletovej a pristávacej dráhy nesmie byť väčší ako 3 %. Ak ide o jednosmernú vzletovú a pristávaciu dráhu, na ktorej sa vzlet lietadla a pristátie lietadla vykonáva len v jednom smere, priemerný pozdĺžny sklon takejto vzletovej a pristávacej dráhy nesmie byť v stúpajúcom smere na pristátie lietadla väčší ako 6 %.
  2. Ak nie je možné vylúčiť zmeny pozdĺžneho sklonu vzletovej a pristávacej dráhy, zmena medzi dvoma po sebe nasledujúcimi takýmito sklonmi vzletovej a pristávacej dráhy nesmie byť väčšia ako 4 %. Prechod z jedného pozdĺžneho sklonu vzletovej a pristávacej dráhy do druhého pozdĺžneho sklonu vzletovej a pristávacej dráhy je vykonaný zakružovacím oblúkom s polomerom najmenej 7 500 m.
  3. Priečny sklon vzletovej a pristávacej dráhy, ak v § 9 ods. 6 nie je ustanovené inak, nesmie byť väčší ako

1. 3 %, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu so spevneným povrchom alebo
2. 5 %, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu s trávnatým povrchom.
   1. Na zabezpečenie rýchleho odtoku zrážkovej vody musí byť priečny sklon vzletovej a pristávacej dráhy strechovitý okrem prípadu, ak je rýchly odtok zrážkovej vody zabezpečený jednosmerným priečnym sklonom vzletovej a pristávacej dráhy v smere prevládajúceho vetra.

**§ 6**

**Únosnosť a povrch vzletovej a pristávacej dráhy**

1. Únosnosť vzletovej a pristávacej dráhy zodpovedá prevádzkovým požiadavkám lietadla, pre ktoré je osobitné letisko určené; pri jej určení sa vychádza z letovej príručky lietadla.
2. Povrch vzletovej a pristávacej dráhy musí byť čistý, bez predmetov, ktoré môžu spôsobiť poškodenie lietadla alebo obmedzenie spôsobilosti lietadla vykonať let, bez nerovností, ktoré môžu vyvolať stratu trenia alebo iným spôsobom nepriaznivo ovplyvniť vzlet lietadla, pristátie lietadla alebo rolovanie lietadla. Trávnatý povrch vzletovej a pristávacej dráhy je tvorený zo súvislého trávnatého porastu, ktorý nesmie byť vyšší ako 0,3 m.

**§ 7**

**Pás vzletovej a pristávacej dráhy**

1. Na osobitnom letisku sa zriaďuje pás vzletovej a pristávacej dráhy.
2. Pás vzletovej a pristávacej dráhy siaha do vzdialenosti najmenej 25 m
3. pred prah vzletovej a pristávacej dráhy a
4. za koniec vzletovej a pristávacej dráhy.
5. Pás vzletovej a pristávacej dráhy priečne siaha na každú stranu od osi vzletovej a pristávacej dráhy alebo od predĺženej osi vzletovej a pristávacej dráhy do vzdialenosti najmenej
6. 17,5 m, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu so spevneným povrchom alebo
7. 19 m, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu s trávnatým povrchom.
8. Pozdĺžne okraje pásu vzletovej a pristávacej dráhy musia byť vzdialené od pozdĺžneho okraja vzletovej a pristávacej dráhy najmenej 10 m.
9. Pás vzletovej a pristávacej dráhy na osobitnom letisku používanom na vzlet závesného klzáka pomocou vlečného motorového závesného klzáka (aerovlek) musí mať šírku najmenej 35 m a dĺžku najmenej 550 m.
10. Objekty, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť leteckej prevádzky na osobitnom letisku, musia byť z pásu vzletovej a pristávacej dráhy odstránené.
11. Počas vzletu lietadla a pristátia lietadla stojace lietadlá nesmú zasahovať do plochy ohraničenej v pôdoryse dvoma polpriamkami so začiatkom v priesečníku osi rozjazdu a vzletu s prahom vzletovej a pristávacej dráhy a zvierajúcimi s osou rozjazdu a vzletu 15° a
12. šírkou pásu vzletovej a pristávacej dráhy so spevneným povrchom alebo
13. vzdialenosťou 15 m na každú stranu od osi rozjazdu a vzletu pri vzletovej a pristávacej dráhe s trávnatým povrchom.
14. Os rozjazdu a vzletu podľa odseku 7 musí byť rovnobežná s osou vzletovej a pristávacej dráhy a musí byť
15. pri vzletovej a pristávacej dráhe so spevneným povrchom totožná s osou vzletovej a pristávacej dráhy alebo
16. pri vzletovej a pristávacej dráhe s trávnatým povrchom vo vzdialenosti najmenej 15 m od pozdĺžneho okraja vzletovej a pristávacej dráhy.
17. Grafické vyobrazenie plochy podľa odseku 7 je uvedené v prílohe č. 1.
18. Povrch pásu vzletovej a pristávacej dráhy musí byť čistý, bez predmetov a nerovností, ktoré môžu spôsobiť poškodenie lietadla alebo zhoršiť funkciu jeho systémov pri vybehnutí lietadla mimo vzletovú a pristávaciu dráhu a musí byť upravený pre typ lietadla, pre ktoré je osobitné letisko určené.
19. Časť pásu vzletovej a pristávacej dráhy, ktorá je priľahlá k vzletovej a pristávacej dráhe, musí výškovo nadväzovať na povrch vzletovej a pristávacej dráhy.
20. Priemerný pozdĺžny sklon pásu vzletovej a pristávacej dráhy nesmie byť väčší ako
21. 3 %, ak ide o pás vzletovej a pristávacej dráhy so spevneným povrchom alebo
22. 5 %, ak ide o pás vzletovej a pristávacej dráhy s trávnatým povrchom.
23. Zmeny pozdĺžneho sklonu pásu vzletovej a pristávacej dráhy musia byť pozvoľné a bez prudkých zmien alebo protisklonov.
24. Priečne sklony pásu vzletovej a pristávacej dráhy musia byť dostatočné na umožnenie odtoku zrážkovej vody, avšak nesmú byť väčšie ako 4 %. Na základe letecko-prevádzkového posúdenia možno do dokumentácie pre územné rozhodnutie[[70]](#footnote-70)) posúdenej Dopravným úradom zapracovať väčší priečny sklon pásu vzletovej a pristávacej dráhy, ako je sklon určený podľa prvej vety.
25. Únosnosť pásu vzletovej a pristávacej dráhy musí zodpovedať prevádzkovým požiadavkám lietadla, pre ktoré je osobitné letisko určené; pri jej určení sa vychádza z letovej príručky lietadla. Únosnosť pásu vzletovej a pristávacej dráhy musí mať takú hodnotu, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo pre lietadlá, pre ktoré je osobitné letisko určené pri ich vybehnutí zo vzletovej a pristávacej dráhy.
26. Doskoková plocha sa nezriaďuje na vzletovej a pristávacej dráhe. Ak je doskoková plocha určená na zoskok športovým padákom zriadená na páse vzletovej a pristávacej dráhy, nesmie tvoriť prekážku pre leteckú prevádzku.

**§ 8**

**Rolovacia dráha**

1. Rolovacia dráha, ak je na osobitnom letisku zriadená, musí byť navrhnutá a vybudovaná tak, že s ohľadom na rozsah prevádzky a druh prevádzky a ďalšie okolnosti na osobitnom letisku zaisťuje bezpečné a plynulé rolovanie lietadla.
2. Osové značenie rolovacej dráhy so spevneným povrchom musí byť bielej farby alebo žltej farby a musí mať šírku najmenej 15 cm.
3. Šírka rolovacej dráhy nesmie byť menšia ako šírka rozchodu hlavného podvozku kritického typu lietadla zväčšená o 3 m v akejkoľvek časti rolovacej dráhy, vrátane oblúka.
4. Vzdialenosť medzi okrajom rolovacej dráhy a pevnou prekážkou nesmie byť menej ako 12 m.
5. Pozdĺžny sklon rolovacej dráhy nesmie byť väčší ako 5 %. Na základe letecko-prevádzkového posúdenia možno do dokumentácie pre územné rozhodnutie posúdenej Dopravným úradom zapracovať väčší pozdĺžny sklon rolovacej dráhy, ako je sklon určený podľa prvej vety.
6. Ak nie je možné vylúčiť zmenu pozdĺžneho sklonu rolovacej dráhy, prechod z jedného pozdĺžneho sklonu do druhého pozdĺžneho sklonu rolovacej dráhy musí byť vykonaný zakružovacím oblúkom s polomerom najmenej 2 500 m.
7. Priečny sklon rolovacej dráhy so spevneným povrchom musí byť dostatočný na zaistenie odtoku zrážkovej vody z povrchu rolovacej dráhy; avšak nesmie byť väčší ako 4 %. Na základe letecko-prevádzkového posúdenia možno do dokumentácie pre územné rozhodnutie posúdenej Dopravným úradom zapracovať väčší priečny sklon rolovacej dráhy, ako je sklon určený podľa prvej vety.
8. Únosnosť rolovacej dráhy musí byť najmenej rovnaká ako únosnosť vzletovej a pristávacej dráhy.
9. Povrch rolovacej dráhy musí byť čistý, bez predmetov a nerovností, ktoré môžu spôsobiť poškodenie lietadla alebo zhoršiť funkciu jeho systémov.
10. Rolovacia dráha musí byť obklopená pásom rolovacej dráhy. Pás rolovacej dráhy musí byť súmerný s osou rolovacej dráhy po celej jej dĺžke a na každú stranu od okraja rolovacej dráhy siahať do vzdialenosti najmenej 5 m, avšak jeho celková šírka nesmie byť menšia ako celkové rozpätie krídiel kritického typu lietadla, ktoré osobitné letisko využíva. Pás rolovacej dráhy výškovo nadväzuje na povrch rolovacej dráhy.
11. Rozdiel medzi stúpajúcim priečnym sklonom pásu rolovacej dráhy a priečnym sklonom rolovacej dráhy nesmie byť väčší ako 4 %. Rozdiel medzi klesajúcim priečnym sklonom pásu rolovacej dráhy a vodorovnou rovinou nesmie byť väčší ako 5 %. Na základe letecko-prevádzkového posúdenia možno do dokumentácie pre územné rozhodnutie posúdenej Dopravným úradom zapracovať väčší priečny sklon pásu rolovacej dráhy, ako je sklon určený podľa prvej vety a druhej vety.

**§ 9**

**Osobitné letisko pre motorové padákové klzáky a motorové závesné klzáky**

1. Šírka vzletovej a pristávacej dráhy osobitného letiska pre motorové padákové klzáky musí umožňovať bezpečný vzlet motorového padákového klzáku a musí zodpovedať najmenej rozpätiu vrchlíka motorového padákového klzáku.
2. Šírka vzletovej a pristávacej dráhy osobitného letiska pre motorové závesné klzáky musí byť najmenej
3. 12 m, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu so spevneným povrchom alebo
4. 18 m, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu s trávnatým povrchom.
5. Dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy musí byť najmenej
6. 150 m, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu osobitného letiska pre motorové závesné klzáky alebo
7. 50 m, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu osobitného letiska pre motorové padákové klzáky.
8. Dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy na výcvik musí byť najmenej
9. 400 m, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu osobitného letiska pre motorové závesné klzáky alebo
10. 100 m, ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu osobitného letiska pre motorové padákové klzáky.
11. Pozdĺžny sklon vzletovej a pristávacej dráhy osobitného letiska pre motorové padákové klzáky a pre motorové závesné klzáky musí zodpovedať pozdĺžnemu sklonu podľa § 5 ods. 1.
12. Priečny sklon vzletovej a pristávacej dráhy osobitného letiska pre motorové padákové klzáky a pre motorové závesné klzáky nesmie byť väčší ako 3 %.
13. Pás vzletovej a pristávacej dráhy osobitného letiska pre motorové závesné klzáky musí spĺňať požiadavky podľa § 7 ods. 2 a 3.
14. Osobitné letisko pre motorové padákové klzáky a pre motorové závesné klzáky musí byť umiestnené vo vzdialenosti najmenej 100 m od objektov iných ako podľa § 2 písm. y) alebo iných pevných prekážok.

**§ 10**

**Osobitné letisko pre závesné klzáky a padákové klzáky**

1. Na osobitnom letisku je vyčlenená plocha bez prekážok vhodná na vzlet závesného klzáka alebo padákového klzáka. Sklon terénu v mieste vzletu závesného klzáka alebo padákového klzáka musí zaistiť bezpečný vzlet závesného klzáka alebo padákového klzáka a môže byť zabezpečený pomocou štartovacej rampy. Sklon štartovacej rampy musí byť od 10° do 25° smerom dolu od vodorovnej roviny.
2. Konštrukcia štartovacej rampy podľa odseku 1 musí vyhovovať statickému zaťaženiu 150 kg/m2. Konštrukcia rozbehovej časti štartovacej rampy je rovinná a jej šírka musí byť najmenej 1,5 m a jej dĺžka musí zaistiť bezpečný vzlet závesného klzáka alebo padákového klzáka. Šírka štartovacej rampy pre padákové klzáky alebo terén pred rozbehovou časťou takejto štartovacej rampy musí umožniť rozloženie vrchlíka padákového klzáku tak, že nedôjde k jeho zachyteniu o prekážku alebo štartovaciu rampu počas rozbehu.
3. Osobitné letisko pre závesné klzáky a padákové klzáky sa musí umiestniť vo vzdialenosti najmenej 50 m od objektov iných ako podľa § 2 písm. y) alebo iných pevných prekážok.

**§ 11**

**Prekážkové roviny a plochy a ochranné pásma osobitného letiska**

* 1. Pre vzletovú a pristávaciu dráhu sa musia zriadiť tieto prekážkové roviny a plochy:

1. približovacia rovina osobitného letiska (ďalej len „približovacia rovina“),
2. vzletová rovina osobitného letiska (ďalej len „vzletová rovina“),
3. vodorovná rovina osobitného letiska (ďalej len „vodorovná rovina“) a
4. prechodová plocha osobitného letiska (ďalej len „prechodová plocha“).
   1. Grafické vyobrazenie prekážkových rovín a plôch podľa odseku 1 je uvedené v prílohe č. 2.
   2. Prekážkové roviny a plochy podľa odseku 1 sa nezriaďujú, ak ide o osobitné letisko podľa § 9 alebo § 10.
   3. Ochranné pásma osobitného letiska zodpovedajú prekážkovým rovinám a plochám podľa odseku 1, ak nie sú inak ustanovené podľa § 22 ..... .

**§ 12**

**Približovacia rovina**

1. Približovacia rovina je rovina klesajúca k začiatku pásu vzletovej a pristávacej dráhy.
2. Vnútorná strana približovacej roviny musí byť vodorovná a kolmá na os pásu vzletovej a pristávacej dráhy. Dve strany približovacej roviny nadväzujúce na konce vnútornej strany približovacej roviny sa musia roztvárať v uhle 10 % od osi pásu vzletovej a pristávacej dráhy do vzdialenosti najmenej 1 000 m. Vonkajšia strana približovacej roviny musí byť rovnobežná s vnútornou stranou približovacej roviny.
3. Šírka vnútornej strany približovacej roviny musí mať rovnaký rozmer ako šírka pásu vzletovej a pristávacej dráhy.
4. Nadmorská výška vnútornej strany približovacej roviny musí byť totožná s výškou najvyššieho bodu predĺženej osi vzletovej a pristávacej dráhy v úseku medzi koncom vzletovej a pristávacej dráhy a koncom pásu vzletovej a pristávacej dráhy.
5. Sklon približovacej roviny nameraný vo zvislej rovine, ktorá prechádza osou vzletovej a pristávacej dráhy musí byť 5 %. Vzdialenosť približovacej roviny od konca vzletovej a pristávacej dráhy musí byť najmenej 25 m.
6. Nad približovaciu rovinu nesmú presahovať stavby, zariadenia nestavebnej povahy a porasty; to neplatí, ak je takáto stavba, zariadenie nestavebnej povahy alebo porast tienená existujúcou neodstrániteľnou prekážkou.

**§ 13**

**Vzletová rovina**

1. Vzletová rovina je rovina stúpajúca za koniec pásu vzletovej a pristávacej dráhy.
2. Vnútorná strana vzletovej roviny musí byť vodorovná a kolmá na os pásu vzletovej a pristávacej dráhy. Dve strany vzletovej roviny nadväzujúce na konce vnútornej strany vzletovej roviny sa musia roztvárať v uhle 10 % od osi pásu vzletovej a pristávacej dráhy do vzdialenosti najmenej 1 000 m. Vonkajšia strana vzletovej roviny musí byť rovnobežná s vnútornou stranou vzletovej roviny.
3. Šírka vnútornej strany vzletovej roviny musí mať rovnaký rozmer ako šírka pásu vzletovej a pristávacej dráhy.
4. Nadmorská výška vnútornej strany vzletovej roviny musí byť totožná s výškou najvyššieho bodu predĺženej osi vzletovej a pristávacej dráhy v úseku medzi koncom vzletovej a pristávacej dráhy a koncom pásu vzletovej a pristávacej dráhy.
5. Sklon vzletovej roviny musí byť 5 % a meria sa vo zvislej rovine, ktorá prechádza osou vzletovej a pristávacej dráhy. Vzdialenosť vzletovej roviny od konca vzletovej a pristávacej dráhy musí byť najmenej 25 m.
6. Nad vzletovú rovinu nesmú presahovať stavby, zariadenia nestavebnej povahy a porasty; to neplatí, ak je takáto stavba, zariadenie nestavebnej povahy alebo porast tienená existujúcou neodstrániteľnou prekážkou.

**§ 14**

**Vodorovná rovina**

1. Vodorovná rovina je rovina nad osobitným letiskom a jeho okolím a je ohraničená dvomi kružnicami s polomerom 1 000 m a so stredmi v priesečníku osi pásu vzletovej a pristávacej dráhy a koncami pásu vzletovej a pristávacej dráhy a spoločnými dotyčnicami týchto kružníc.
2. Vodorovná rovina sa nachádza vo výške 45 m nad priemernou výškou vzletovej a pristávacej dráhy.
3. Nad vodorovnú rovinu nesmú presahovať stavby, zariadenia nestavebnej povahy a porasty; to neplatí, ak je takáto stavba, zariadenie nestavebnej povahy alebo porast tienená existujúcou neodstrániteľnou prekážkou, alebo ak podľa letecko-prevádzkového posúdenia takáto stavba, zariadenie nestavebnej povahy alebo porast negatívne neovplyvňuje bezpečnosť leteckej prevádzky.

**§ 15**

**Prechodová plocha**

1. Prechodová plocha je zložená plocha pozdĺž okraja pásu vzletovej a pristávacej dráhy, približovacej roviny a vzletovej roviny a stúpa až k priesečníku s vodorovnou rovinou.
2. Nižšie strany prechodovej plochy musia byť totožné s pozdĺžnymi stranami vzletových rovín a približovacích rovín a pokračujú po celej dĺžke pásu vzletovej a pristávacej dráhy rovnobežne s osou vzletovej a pristávacej dráhy. Horný okraj prechodovej plochy je priesečníkom prechodovej plochy s vodorovnou rovinou.
3. Výška bodu nižšej strany prechodovej plochy musí byť totožná s výškou pozdĺžneho okraja vzletovej roviny a pristávacej roviny v danom bode a najbližšieho bodu osi vzletovej a pristávacej dráhy pozdĺž pásu vzletovej a pristávacej dráhy.
4. Sklon prechodov osobitného letiska nameraný v zvislej rovine kolmej na os vzletovej a pristávacej dráhy nesmie byť väčší ako 20 %.
5. Nad prechodovú plochu nesmú presahovať stavby, zariadenia nestavebnej povahy a porasty; to neplatí, ak je takáto stavba, zariadenie nestavebnej povahy alebo porast tienená existujúcou neodstrániteľnou prekážkou.

**§ 16**

**Vizuálne prostriedky na označenie osobitného letiska**

1. Osobitné letisko musí byť vybavené najmenej jedným ukazovateľom smeru vetra, ak rozhodnutím podľa § 33 ods. 2 zákona pre osobitné letisko podľa § 10 nie je určené inak.
2. Ukazovateľ smeru vetra musí byť umiestnený na dobre viditeľnom mieste na osobitnom letisku tak, že je viditeľný z lietadla vo vzduchu alebo na prevádzkovej ploche a nie je ovplyvňovaný vzdušnými vírmi vyvolanými okolitými objektmi.
3. Ukazovateľ smeru vetra musí byť vyrobený z látky a musí mať tvar zrezaného kužeľa s dĺžkou najmenej 2 m a s priemerom širšieho konca najmenej 0,6 m. Ukazovateľ smeru vetra musí byť konštruovaný tak, že zreteľne udáva indikáciu o smere prízemného vetra a orientačnú informáciu o jeho rýchlosti.
4. Farba ukazovateľa smeru vetra musí byť zvolená tak, že je zreteľne viditeľný a nezameniteľný s pozadím. Ukazovateľ smeru vetra musí byť jednofarebný, a to bielej farby alebo oranžovej farby, ak ďalej nie je ustanovené inak. Ak je potrebné dosiahnuť kontrast medzi ukazovateľom smeru vetra a premenlivým pozadím, ukazovateľ smeru vetra musí byť dvojfarebný, a to v kombinácií oranžovej farby a bielej farby alebo červenej farby a bielej farby; farby musia byť umiestnené v piatich striedavých pruhoch, pričom prvý a posledný pruh je oranžovej farby alebo červenej farby, podľa toho ktorá farebná kombinácia je zvolená.
5. Ukazovateľ smeru pristátia lietadla, ak je na osobitnom letisku zriadený, musí byť bielej farby a musí mať tvar písmena „T“ s rozmermi najmenej 4 m × 4 m so šírkou pásu 0,4 m.
6. Ak ide o vzletovú a pristávaciu dráhu so spevneným povrchom, prahové značenie musí byť zriadené priečnou čiarou v celej šírke dráhy, pričom šírka čiary musí byť najmenej 0,5 m vo vzdialenosti 1 m od prahu vzletovej a pristávacej dráhy.
7. Na vzletovej a pristávacej dráhe s trávnatým povrchom musí byť osadené postranné vodorovné značenie a zvislé značenie.
8. Postranné vodorovné značenie na vzletovej a pristávacej dráhe s trávnatým povrchom musí mať tvar obdĺžnikov umiestnených na zemi a môže byť doplnené vlajočkami alebo kužeľmi rozmiestnenými tak, že jasne vymedzuje okraje vzletovej a pristávacej dráhy.
9. Vlajočky podľa odseku 8 musia
10. mať zvislý rozmer najmenej 0,5 m a šírku základne najmenej 0,8 m,
11. byť oranžovej farby alebo bielej farby,
12. byť upevnené na obidvoch protiľahlých zvislých okrajoch vzletovej a pristávacej dráhy a
13. byť upevnené na krehkej konštrukcii, ktorej spodná základňa sa nachádza 0,2 m až 0,3 m nad zemou a jej plocha je kolmá na os vzletovej a pristávacej dráhy.
14. Kužele podľa odseku 8 nesmú byť vyššie ako 0,6 m a nižšie ako 0,45 m a musia byť z krehkej konštrukcie; spojnica kužeľov je kolmá na os vzletovej a pristávacej dráhy.
15. Ak je vzletová a pristávacia dráha dočasne značená len vlajočkami alebo kužeľmi, takéto značenie musí byť rozmiestnené v pozdĺžnych rozstupoch najviac po 100 m.
16. Obdĺžnikové značenie vzletovej a pristávacej dráhy bielej farby musí mať rozmer najmenej 0,8 m × 3 m a jeho dlhšia strana je rovnobežná s osou vzletovej a pristávacej dráhy. Rovnomerne medzi vyznačenými prahmi vzletovej a pristávacej dráhy musí byť rozmiestnené v rovnakých vzdialenostiach značenie podľa prvej vety, najviac však v rozstupe po 200 m.
17. Prah vzletovej a pristávacej dráhy s trávnatým povrchom musí byť označený vodorovným prahovým značením v tvare písmena „L“ bielej farby umiestneným v rohoch prahu, so základňou smerujúcou von; takéto značenie musí byť doplnené dvoma vlajočkami alebo tromi kužeľmi umiestnenými pozdĺž vnútornej strany základne. Pozdĺžna strana značenia podľa prvej vety musí mať dĺžku najmenej 6 m a základňu s rozmerom najmenej 4,5 m; šírka značenia musí byť najmenej 0,8 m. Vlajočky podľa prvej vety musia byť umiestnené plochou kolmo na os vzletovej a pristávacej dráhy.
18. Spoločné prahové značenie dvoch alebo viacerých na seba nadväzujúcich rovnobežných vzletových a pristávacích dráh musí mať tvar obdĺžnikovej značky bielej farby s rozmermi najmenej 0,8 m × 3 m. Pozdĺžne značenie podľa prvej vety musí byť totožné so spojnicou základného prahového značenia v tvare „L“ a musí byť súmerne umiestnené k spoločnému okraju susedných na seba nadväzujúcich rovnobežných vzletových a pristávacích dráh.
19. Na označenie použiteľnej časti zasneženej vzletovej a pristávacej dráhy, ktorej okraje nie sú inak viditeľné, musí byť použité denné značenie. Denné značenie podľa prvej vety musí byť osadené pozdĺž okrajov vzletovej a pristávacej dráhy v pozdĺžnych rozstupoch najviac po 200 m. Výška denného značenia podľa prvej vety musí byť najviac 0,6 m nad úrovňou zasneženého terénu.
20. Ak nie je rolovacia dráha s trávnatým povrchom iným spôsobom zreteľne odlíšená od svojho okolia, musí byť označená kužeľmi, ktoré jasne označujú zmenu smeru takejto rolovacej dráhy; kužele musia byť umiestnené v rozstupoch najviac po 100 m.

**§ 17**

**Vizuálne prostriedky na označovanie obmedzeného používania osobitného letiska**

1. Značenie nepoužiteľnosti sa umiestňuje na
2. prahu vzletovej a pristávacej dráhy, na ktorej nie je povolené pristátie lietadla a
3. vzletovej a pristávacej dráhe, rolovacej dráhe alebo ich časti, ktorá je uzavretá.
4. Značenie nepoužiteľnosti musí mať tvar kríža, výraznú žltú farbu alebo bielu farbu, dĺžku najmenej 6 m a šírku najmenej 0,8 m.
5. Ak je vzletová a pristávacia dráha, rolovacia dráha alebo ich časť trvalo uzavretá, trvalé značenie umiestnené na vzletovej a pristávacej dráhe alebo rolovacej dráhe musí byť odstránené.
6. Značenie nepoužiteľnosti časti rolovacej dráhy musí byť umiestnené na mieste, kde určitá časť rolovacej dráhy nie je spôsobilá na rolovanie lietadla, ale je možné takúto časť obchádzať pri rolovaní lietadlami. Značenie nepoužiteľnosti časti rolovacej dráhy musí byť umiestnené tak, že ohraničuje neprevádzkyschopnú časť rolovacej dráhy. Značenie nepoužiteľnosti časti rolovacej dráhy tvoria výrazné nadzemné značky najmä vlajočky alebo kužele. Kužele musia byť vysoké od 0,45 m do 0,6 m a musia byť červenej farby alebo oranžovej farby. Vlajočky musia mať plochu najmenej 0,4 m2 a musia mať červenú, oranžovú alebo žltú farbu alebo kombináciu takýchto farieb a bielej farby.

**§ 18**

**Vybavenie osobitného letiska**

1. Hranice osobitného letiska musia byť vyznačené medzníkmi; to neplatí, ak je osobitné letisko vymedzené oplotením. Medzníky musia byť rozmiestnené v pozdĺžnych rozstupoch najviac po 200 m a v každom lome hranice osobitného letiska a nesmú tvoriť prekážku v prekážkových rovinách a plochách.
2. Medzník podľa odseku 1 musí byť
3. v tvare striešky, kužeľa alebo valca,
4. dostatočne pevný na odolanie nepriaznivým poveternostným podmienkam a mechanickému poškodeniu,
5. označený kombináciou červenej farby a bielej farby alebo červenej farby a žltej farby v troch rovnako širokých zvislých pruhoch; pruhy červenej farby sú na okrajoch medzníku a
6. umiestnený tak, že nezasahuje nad prekážkové roviny a plochy a ak presahuje nad takéto prekážkové roviny a plochy, tak musí byť krehkej konštrukcie.
7. Medzník podľa odseku 1 v tvare striešky alebo valca musí mať výšku od 0,4 m do 0,6 m a dĺžku od 1 m do 3 m; medzník v tvare kužeľa musí mať rozmery kužeľa podľa § 17 ods. 4.
8. Osobitné letisko musí byť vybavené primeranými prostriedkami na zabezpečenie protipožiarnej ochrany a primeranými zdravotníckymi pomôckami na poskytnutie prvej pomoci v rozsahu prevádzky lietadla na osobitnom letisku.

**§ 19**

**Prevádzková príručka osobitného letiska**

Podmienkou používania osobitného letiska musí byť oboznámenie sa užívateľa osobitného letiska s prevádzkovou príručkou osobitného letiska, ktorá obsahuje najmä

1. prevádzkovú dobu osobitného letiska, ak je určená,
2. údaje o osobe zodpovednej za prevádzku osobitného letiska splnomocnenej žiadateľom o určenie podmienok podľa § 33 ods. 2 zákona v rozsahu meno, priezvisko a kontaktné údaje,
3. informácie o prevádzkovom stave súvisiacich zariadení a prevádzkovej frekvencii osobitného letiska, ak je pre osobitné letisko pridelená,
4. spôsob zabezpečenia primeranej protipožiarnej ochrany a prvej pomoci na osobitnom letisku, vrátane vybavenia podľa § 18 ods. 4,
5. spôsob zabezpečenia zabránenia prístupu neoprávnených osôb k lietadlám a do objektov podľa § 2 písm. y); takýmto opatrením je najmä oplotenie osobitného letiska alebo umiestnenie tabúľ informujúcich o zriadenom osobitnom letisku,
6. spôsob zabezpečenia lietadla a objektov podľa § 2 písm. y) proti ich zneužitiu alebo poškodeniu,
7. plán odstraňovania lietadla neschopného pohybu na prevádzkovej ploche alebo v jej blízkosti určený podľa charakteristík lietadla, pre ktoré je osobitné letisko určené,
8. spôsob údržby osobitného letiska,
9. spôsob údržby vizuálnych prostriedkov na osobitnom letisku,
10. prekážkové roviny a plochy, vrátane grafického zobrazenia takýchto rovín a plôch,
11. zoznam prekážok,
12. spôsob monitorovania prekážkových rovín a plôch,
13. spôsob kontroly prevádzkových plôch a vizuálnych prostriedkov na osobitnom letisku,
14. spôsob a pravidelnosť kontroly technických parametrov,
15. kritický typ lietadla, pre ktoré je osobitné letisko určené a
16. postupy prevádzkovania osobitného letiska počas verejných leteckých podujatí, ak sa menia štandardné fyzikálne charakteristiky letiska.

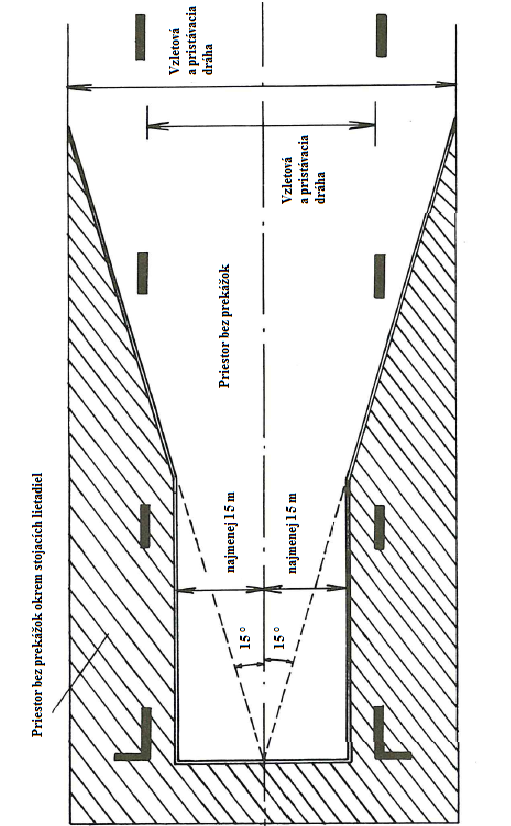
**§ 20**

**Účinnosť**

Táto vyhláška nadobúda účinnosť ..... .

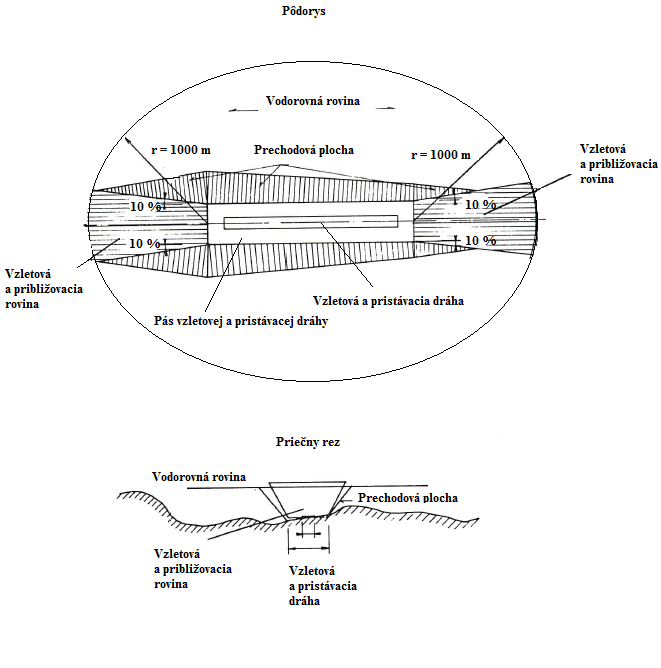
Príloha č. 1 k vyhláške č. .../2023 Z. z.

**Grafické vyobrazenie plochy**

****

Príloha č. 2 k vyhláške č. .../2023 Z. z.

**Grafické vyobrazenie prekážkových rovín a plôch osobitného letiska**

****

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovuje  spôsob vykonávania činností podľa § 51 ods. 2 zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon)**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. q) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Vývoj a výroba leteckých pozemných zariadení

§ 3 Vykonávanie modifikácií a skúšanie leteckých pozemných zariadení

§ 4 Inštalácia leteckých pozemných zariadení

§ 5 Oprava a údržba leteckých pozemných zariadení

§ 6 Účinnosť

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú podrobnosti o technických parametroch miesta verejného záujmu, ochranných pásmach miesta verejného záujmu a o prevádzkovaní a používaní miesta verejného záujmu**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. r) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné pojmy

§ 2 Základné ustanovenia

§ 3 Fyzikálne charakteristiky miesta verejného záujmu

§ 4 Prekážkové roviny a ochranné pásma miesta verejného záujmu

§ 5 Vizuálne prostriedky miesta verejného záujmu

§ 6 Náležitosti návrhu na určenie, zmenu alebo zrušenie ochranných pásem miesta verejného záujmu

§ 7 Prevádzka miesta verejného záujmu

§ 8 Účinnosť

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú podrobnosti o kategorizácii a rozdelení personálu bezpečnostnej ochrany podľa jednotlivých odborností, o rozsahu odbornej prípravy pre jednotlivé odbornosti, o rozsahu odbornej prípravy členov posádok lietadiel a iných osôb a o opakovaní odbornej prípravy**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. s) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Kategorizácia a rozdelenie personálu bezpečnostnej ochrany podľa jednotlivých odborností

§ 3 Základné požiadavky na odbornú prípravu

Odborná príprava členov posádok lietadiel a iných osôb

§ 4 Rozdelenie rozsahu odbornej prípravy členov posádok lietadiel a iných osôb

§ 5 Základná odborná príprava členov posádok lietadiel a iných osôb

§ 6 Opakovaná odborná príprava členov posádok lietadiel a iných osôb

§ 7 Účinnosť

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú požiadavky na praktické skúsenosti člena leteckého personálu lietajúceho športového zariadenia, technické požiadavky na lietajúce športové zariadenie a podmienky na vykonávanie letov leteckým športovým zariadením, ktorým je padákový klzák, motorový padákový klzák, závesný klzák, motorový závesný klzák a športový padák s cestujúcim alebo zoskoky s cestujúcim za odplatu**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. t) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné pojmy

§ 2 Základné ustanovenia

§ 3 Požiadavky na praktické skúsenosti pilota leteckého športového zariadenia

§ 4 Požiadavky na technický stav leteckého športového zariadenia/udržiavane letovej spôsobilosti leteckého športového zariadenia

§ 5 Maximálny letový čas pilotov leteckého športového zariadenia

§ 6 Spoločné ustanovenia

§ 7 Prechodné ustanovenia

§ 8 Účinnosť

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú podrobnosti o dokladoch, dokumentácií a informáciách slúžiacich na vykonanie letu, ktoré musia byť na palube lietajúceho športového zariadenia počas letu**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. u) prvého bodu zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Dokumenty

§ 3 Spoločné ustanovenia

§ 4 Účinnosť

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú podrobnosti  rozsahu a spôsobe overovania odbornej spôsobilosti členov leteckého personálu lietajúcich športových zariadení a o preukazoch v spôsobilosti členov leteckého personálu lietajúcich športových zariadení**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. u) druhého bodu zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné pojmy

§ 2 Základné ustanovenia

§ 3 Overovanie odbornej spôsobilosti člena leteckého personálu

§ 4 Vydávanie preukazov spôsobilosti člena leteckého personálu

§ 5 Účinnosť

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú podrobnosti evidenčných značkách, o prideľovaní evidenčných značiek**

**a o registrácii lietajúcich športových zariadení**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. u) tretieho bodu zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné ustanovenia

§ 2 Evidenčné značky lietajúcich športových zariadení

* rozmery, umiestnenie a druhy

§ 3 Účinnosť

(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú podrobnosti o požiadavkách na prevádzku lietajúcich športových zariadení**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. u) štvrtého bodu zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné pojmy

§ 2 Základné ustanovenia

§ 3 Meteorologické minimá na vykonávanie letu deň/noc

§ 4 Veliteľ lietadla a iné osoby na palube

§ 5 Použitie letiska, heliportu, osobitného letiska a miesta prevádzky

§ 6 Prevádzka lietajúcich športových zariadení

§ 7 Pilot pri zoskokoch s padákom

§ 8 Účinnosť

(návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy Slovenskej republiky**

z ..... 2023,

**ktorou sa ustanovujú podrobnosti o posudzovaní, vylúčení a obmedzení zdravotnej spôsobilosti člena leteckého personálu lietajúcich športových zariadení a o minimálnych požiadavkách na zdravotnú spôsobilosť člena leteckého personálu lietajúcich športových zariadení**

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky podľa § 70 ods. 3 písm. v) zákona č. .../2023 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) ustanovuje:

§ 1 Základné pojmy

§ 2 Základné ustanovenia

§ 3 Dokladu o zdravotnej spôsobilosti člena leteckého personálu lietajúcich športových zariadení

§ 4 Posudzovanie, vylúčenie a obmedzenie zdravotnej spôsobilosti člena leteckého personálu lietajúcich športových zariadení

§ 5 Požiadavky na zdravotnú spôsobilosť člena leteckého personálu lietajúcich športových zariadení

§ 6 Účinnosť

1. ) Napríklad bod FCL.010 prílohy I nariadenia 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. [↑](#footnote-ref-1)
2. ) § 2 písm. c) zákona č. 199/2004 Z. z. Colný zákon a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 508/2010 Z. z. [↑](#footnote-ref-2)
3. ) Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 274/2004 Z. z. o opatreniach na ochranu životného prostredia pred hlukom z lietadiel v znení nariadenia vlády Slovenskej republiky č. 376/2007 Z. z. [↑](#footnote-ref-3)
4. ) § 3 zákona č. 270/1995 Z. z. o štátnom jazyku Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov. [↑](#footnote-ref-4)
5. ) § 3 zákona č. 270/1995 Z. z. o štátnom jazyku Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov. [↑](#footnote-ref-5)
6. ) § ... zákona č. .../2022 Z. z. [↑](#footnote-ref-6)
7. ) § 18 a 69 zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 162/1995 z. z. o katastri nehnuteľností a o zápise vlastníckych práv k nehnuteľnostiam (katastrálny zákon) v znení neskorších predpisov [↑](#footnote-ref-7)
8. ) § 6 písm. d) až j) zákona č. 215/1995 Z. z. o geodézii a kartografii v znení neskorších predpisov [↑](#footnote-ref-8)
9. ) Napríklad § 12 zákona Národnej rady Slovenskej rady č. 287/1994 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších predpisov [↑](#footnote-ref-9)
10. ) Napríklad § 12 zákona Národnej rady Slovenskej rady č. 287/1994 Z. z., zákon č. 51/1988 Zb. o banskej činnosti, výbušninách a o štátnej banskej správe v znení neskorších predpisov [↑](#footnote-ref-10)
11. ) Čl. 3 ods. 30 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018) v platnom znení. [↑](#footnote-ref-11)
12. ) Nariadenie 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.

    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. 08. 2018) v platnom znení. [↑](#footnote-ref-12)
13. ) Čl. 2 ods. 16 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietanie a prevádzkové ustanovenia 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. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012) v platnom znení. [↑](#footnote-ref-13)
14. ) Čl. 2 ods. 85 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-14)
15. ) Čl. 2 ods. 74 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-15)
16. ) Zákon č. 405/2011 Z. z. o rastlinolekárskej starostlivosti a o zmene zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov. [↑](#footnote-ref-16)
17. ) Zákon č. 387/2013 Z. z. o pomocných prípravkoch v ochrane rastlín a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. [↑](#footnote-ref-17)
18. ) Zákon č. 215/1995 Z. z. o geodézii a kartografii v znení neskorších predpisov. [↑](#footnote-ref-18)
19. ) Zákon č. 42/1994 Z. z. o civilnej ochrane obyvateľstva v znení neskorších predpisov. [↑](#footnote-ref-19)
20. ) Príloha I bod 73 vykonávacieho nariadenia 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. [↑](#footnote-ref-20)
21. ) 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. [↑](#footnote-ref-21)
22. ) Nariadenie 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.

    Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.). [↑](#footnote-ref-22)
23. ) Čl. 2 ods. 104 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-23)
24. ) Čl. 2 ods. 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES (Ú. v. EÚ L 295, 12. 11. 2010) v platnom znení. [↑](#footnote-ref-24)
25. ) Čl. 2 ods. 7 nariadenia 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. 04. 2014) v platnom znení. [↑](#footnote-ref-25)
26. ) Čl. 2 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 996/2010 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-26)
27. ) Čl. 2 ods. 16 nariadenia (EÚ) č. 996/2010 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-27)
28. ) Čl. 2 ods. 35 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-28)
29. ) Oddiel 11 prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

    Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.). [↑](#footnote-ref-29)
30. ) Článok 9 nariadenia (EÚ) č. 996/2010 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-30)
31. ) Čl. 2 ods. 30 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-31)
32. ) Príloha I bod 82 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/373 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-32)
33. ) Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.). [↑](#footnote-ref-33)
34. ) Čl. 2 ods. 73 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-34)
35. ) Bod SERA.4001 písm. b) prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-35)
36. ) Bod SERA.11015 prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-36)
37. ) Príloha I bod 67 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/373 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-37)
38. ) Bod SERA.2010 písm. b) prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-38)
39. ) Článok 14 nariadenia (EÚ) č. 996/2010 v platnom znení.

    Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.). [↑](#footnote-ref-39)
40. ) Čl. 2 ods. 81 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-40)
41. ) Čl. 2 ods. 1 nariadenia Komisie (EÚ) č. 1332/2011 zo 16. decembra 2011, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy na vyhýbanie sa zrážkam vo vzduchu v platnom znení. [↑](#footnote-ref-41)
42. ) Bod SERA.11014 prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-42)
43. ) Príloha vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-43)
44. ) Čl. 2 ods. 101 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-44)
45. ) Bod SERA.3230 prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-45)
46. ) Čl. 2 ods. 118 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-46)
47. ) Bod SERA.6005 písm. b) prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-47)
48. ) Príloha I bod 10 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/373 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-48)
49. ) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 73/2010 z 26. januára 2010, ktorým sa stanovujú požiadavky kvality leteckých údajov a leteckých informácií pre jednotné letecké nebo (Ú. v. EÚ L 023, 27.1.2010) v platnom znení.

    Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-49)
50. ) Čl. 2 bod 13 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, 14.02.2014) v platnom znení. [↑](#footnote-ref-50)
51. ) Bod 38 prílohy I nariadenia (EÚ) č. 139/2014 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-51)
52. ) Nariadenie (EÚ) č. 139/2014 v platnom znení.

    Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky   
    č. 196/1995 Z. z.). [↑](#footnote-ref-52)
53. ) Bod 15 prílohy I nariadenia (EÚ) č. 139/2014 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-53)
54. ) Bod 45 prílohy I nariadenia (EÚ) č. 139/2014 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-54)
55. ) Bod 30 prílohy I nariadenia (EÚ) č. 139/2014 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-55)
56. ) Bod 22 prílohy I nariadenia (EÚ) č. 139/2014 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-56)
57. ) Bod 34 prílohy I nariadenia (EÚ) č. 139/2014 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-57)
58. ) Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.). [↑](#footnote-ref-58)
59. ) Bod 48 prílohy I nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25. 10. 2012) v platnom znení. [↑](#footnote-ref-59)
60. ) Bod 217 prílohy I vykonávacieho nariadenia 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, 08. 03. 2017) v platnom znení. [↑](#footnote-ref-60)
61. ) Bod 229 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/373 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-61)
62. ) Čl. 2 ods. 47 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia 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. [↑](#footnote-ref-62)
63. ) Čl. 2 bod 13 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Ú. v. EÚ L 096, 31.03.2004) v platnom znení. [↑](#footnote-ref-63)
64. ) Čl. 2 bod 38 nariadenia (ES) č. 549/2004 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-64)
65. ) Bod 32 prílohy I nariadenia (EÚ) č. 139/2014 v platnom znení. [↑](#footnote-ref-65)
66. ) Čl. 2 ods. 39 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 z 26 septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) 1265/2007, (ES) 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. [↑](#footnote-ref-66)
67. ) Čl. 3 ods. 2 nariadenia Komisie (EÚ) č. 73/2010 z 26. januára 2010, ktorým sa stanovujú požiadavky kvality leteckých údajov a leteckých informácií pre jednotné letecké nebo (Ú. v. EÚ L 23, 27. 1. 2010) v platnom znení. [↑](#footnote-ref-67)
68. ) § 2 ods. 1 písm. a) vyhlášky Úradu geodézie, kartografie a katastra Slovenskej republiky č. 300/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 215/1995 Z. z. o geodézií a kartografii v znení neskorších predpisov v znení vyhlášky č. 75/2011 Z. z.

    Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.). [↑](#footnote-ref-68)
69. ) Čl. 3 písm. f) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 z 21. apríla 2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel (Ú. v. EÚ L 138, 30. 4. 2004; Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 8) v platnom znení. [↑](#footnote-ref-69)
70. ) § 39 až 42 zákona č. 50/1976 Zb. o územnom plánovaní a stavebnom poriadku (stavebný zákon) v znení neskorších predpisov. [↑](#footnote-ref-70)