

Úřad pro civilní letectví

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Čj. 11527-24-701
Sp. zn. 9076-24-701

V Praze dne 09. 09. 2024



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví (dále jen „Úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 44 odst. (6) a § 89 odst. (2) písm. e) zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“) a podle § 11 odst. (1) písm. e) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen „správní řád“) a podle § 173 odst. (1) vydává opatření obecné povahy, kterým se:

ruší s platností od 20. 02. 2025 dočasně rezervované prostory LKTRA90 Alojzov, LKTRA91 Grygov a LKTRA92 Dobrochov, které byly zřízeny opatřením obecné povahy čj. 9942-20-701 ze dne 28. 08. 2020, vedené ve spise zn. ODO/18-2020-OOP

a

zřizují dočasně rezervované prostory (Temporary Reserved Areas)
LKTRA93 Přerov, LKTRA94 Pivín, LKTRA95 Přáslavice a LKTRA96 Troubky
(dále též „dočasně rezervované prostory“ nebo „LKTRA93 až LKTRA96“)

Článek I

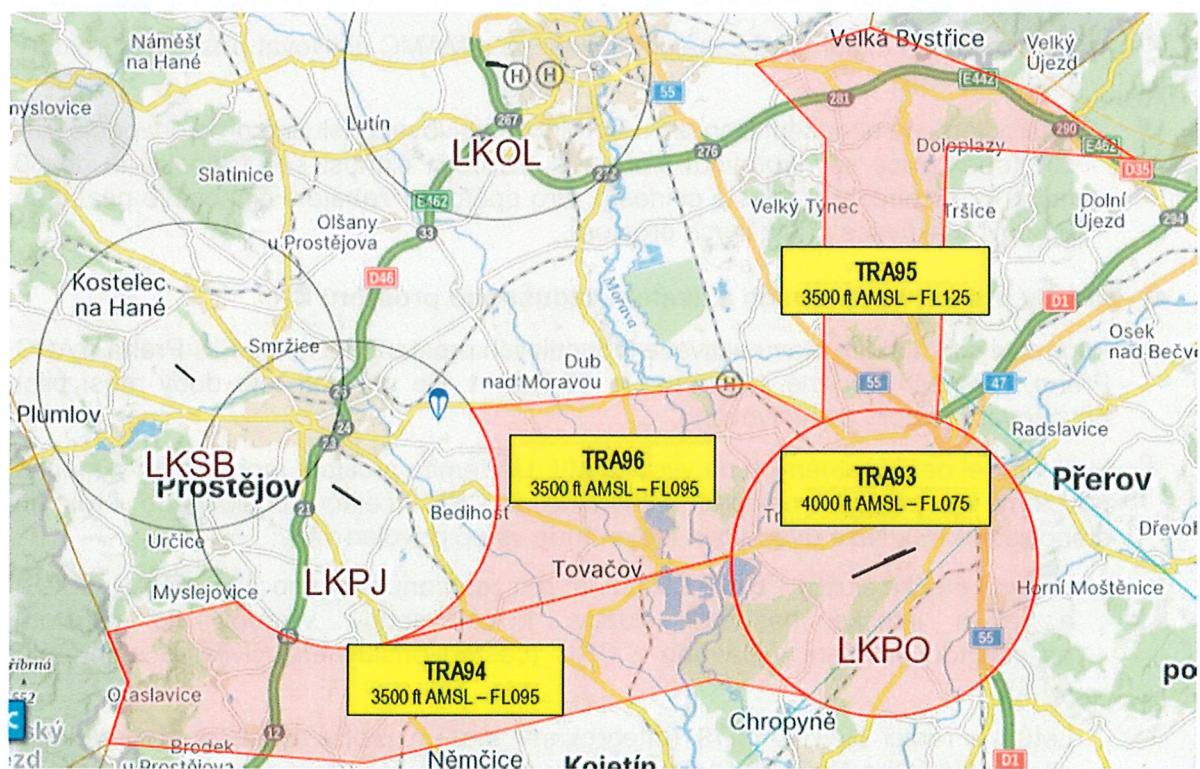
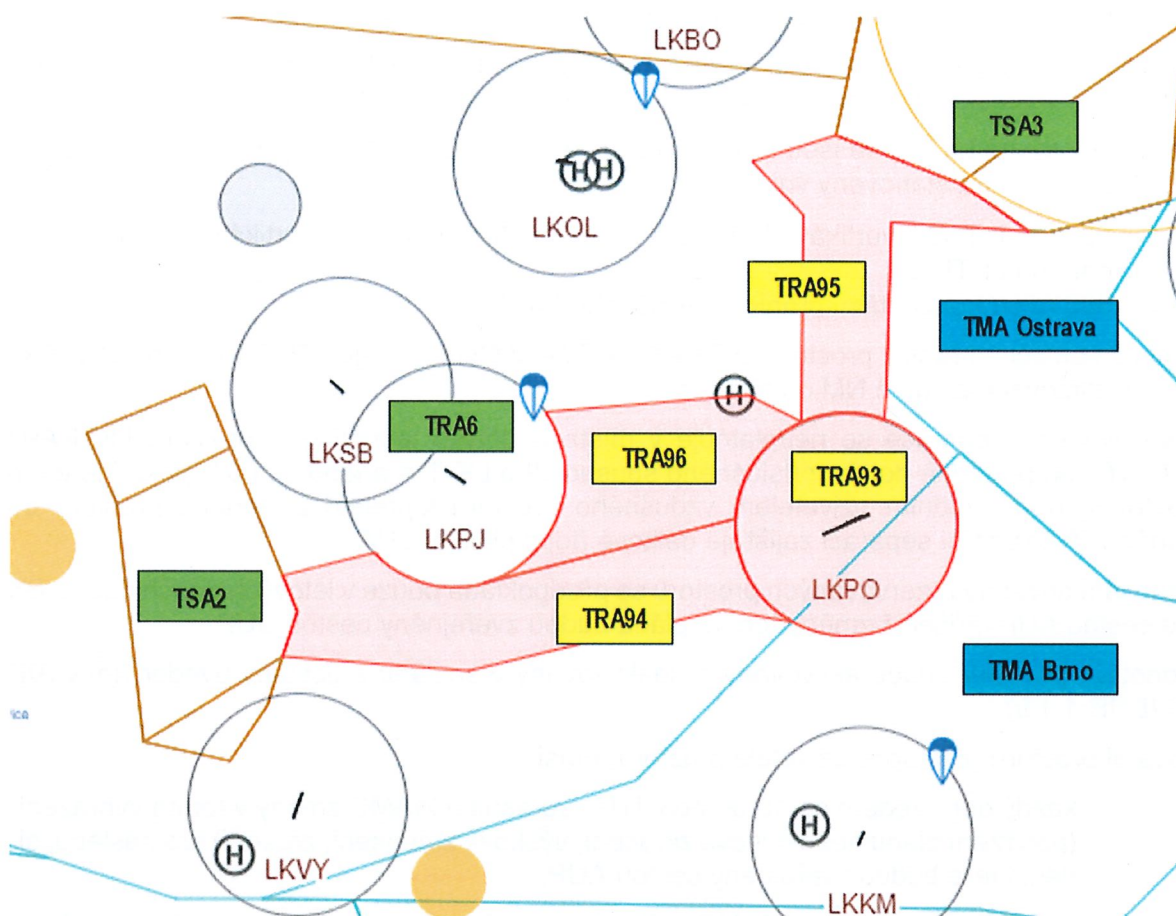
Prostory LKTRA93 Přerov, LKTRA94 Pivín, LKTRA95 Přáslavice a LKTRA96 Troubky jsou zřizovány z důvodu zabezpečení vojenského výcviku s bezpilotními letadly (dále jen „MIL UA“). Prostory jsou zřízeny **od 20. 02. 2025** s následujícím prostorovým a časovým vymezením.

1) Prostorové a časové vymezení

Název prostoru	Vertikální hranice prostoru	Horizontální hranice prostoru	Poznámka
LKTRA93 Přerov	<u>FL075</u> 4000 FT AMSL	Kruh o poloměru 3NM se středem v 49 25 33,34 N 017 24 17,39 E (ARP LKPO)	MON 0700 (0600) - FRI 2200 (2100), mimo HOL Nejbližší použitelná letová hladina pro přelet tohoto prostoru je FL080 LKTRA93 je určen pouze k letům MIL UA Správce prostoru Odbor dohledu nad vojenským letectvím sekce průmyslové spolupráce Ministerstva obrany

Název prostoru	Vertikální hranice prostoru	Horizontální hranice prostoru	Poznámka
LKTRA94 Pivín	<u>FL095</u> 3500 FT AMSL	49 25 41,59 N 017 19 41,97 E- Oblouk proti směru hodinových ručiček o poloměru 3NM se středem v 49 25 33,34 N 017 24 17,39 E- 49 22 56,17 N 017 22 03,47 E- 49 23 15,46 N 017 19 09,34 E- 49 21 37,27 N 017 08 37,76 E- 49 22 01,00 N 017 00 53,00 E- 49 23 13,00 N 017 01 28,00 E- 49 24 11,29 N 017 00 50,81 E- 49 24 47,13 N 017 04 43,58 E- Oblouk proti směru hodinových ručiček o poloměru 3NM se středem v 49 26 52,00 N 017 08 02,00 E- 49 23 56,54 N 017 09 02,49 E- 49 25 41,59 N 017 19 41,97 E	MON 0700 (0600) - FRI 2200 (2100), mimo HOL Nejbližší použitelná letová hladina pro přelet tohoto prostoru je FL100 LKTRA94 je určen pouze k letům MIL UA Správce prostoru Odbor dohledu nad vojenským letectvím sekce průmyslové spolupráce Ministerstva obrany
LKTRA95 Přáslavice	<u>FL125</u> 3500 FT AMSL	49 35 58,88 N 017 23 50,72 E- 49 34 40,89 N 017 28 59,77 E- 49 33 25,05 N 017 31 51,04 E- 49 33 39,47 N 017 26 09,50 E- 49 29 12,61 N 017 25 58,12 E- 49 28 21,84 N 017 25 53,84 E- Oblouk proti směru hodinových ručiček o poloměru 3NM se středem v 49 25 33,34 N 017 24 17,39 E- 49 28 17,74 N 017 22 25,55 E- 49 33 49,49 N 017 22 29,56 E- 49 35 16,25 N 017 20 23,18 E- 49 35 58,88 N 017 23 50,72 E	MON 0700 (0600) - FRI 2200 (2100), mimo HOL Nejbližší použitelná letová hladina pro přelet tohoto prostoru je FL130 LKTRA95 je určen pouze k letům MIL UA Správce prostoru Odbor dohledu nad vojenským letectvím sekce průmyslové spolupráce Ministerstva obrany
LKTRA96 Troubky	<u>FL095</u> 3500 FT AMSL	49 29 01,87 N 017 20 12,99 E- 49 28 17,74 N 017 22 25,55 E- Oblouk proti směru hodinových ručiček o poloměru 3NM se středem v 49 25 33,34 N 017 24 17,39 E- 49 25 41,59 N 017 19 41,97 E- 49 23 56,54 N 017 09 02,49 E- Oblouk proti směru hodinových ručiček o poloměru 3NM se středem v 49 26 52,00 N 017 08 02,00 E 49 28 34,08 N 017 11 49,15 E- 49 29 01,87 N 017 20 12,99 E	MON 0700 (0600) - FRI 2200 (2100), mimo HOL Nejbližší použitelná letová hladina pro přelet tohoto prostoru je FL100 LKTRA96 je určen pouze k letům MIL UA Správce prostoru Odbor dohledu nad vojenským letectvím sekce průmyslové spolupráce Ministerstva obrany

2) Grafické znázornění prostorů LKTRA94 až LKTRA96



3) Zásady pro využití prostorů LKTRA93, LKTRA94, LKTRA95 a LKTRA96

Prostory LKTRA93 až LKTRA96 jsou předurčeny pouze pro lety MIL UA.

Letové provozní služby (dále „ATS“) letovému provozu MIL UA v LKTRA93 až LKTRA96 bude poskytovat vojenské stanoviště letových provozních služeb (CRC).

Pro LKTRA93 až LKTRA96 jsou z důvodu zajištění separace od VFR provozu prováděného vně těchto prostorů stanoveny vnitřní „buffery“ takto:

- 500 ft od spodní vertikální hranice a současně 500 ft od horní vertikální hranice daného LKTRA,
- 500 m od horizontální hranice příslušného LKTRA.

V místě společné hranice prostoru LKTRA95 a TMA V Ostrava zajistí ŘLP ČR, s.p., aby IFR provoz udržoval rozstup 5 NM od této hranice.

Výše uvedená separace se neuplatňuje v místech dotyku jednotlivých prostorů LKTRA93 až LKTRA96 případně dotyku příslušného sousedícího LKTRA anebo LKTSa, pokud je tento prostor využíván jedním uživatelem vzdušného prostoru k přeletu z jednoho prostoru do druhého. Tuto vnitřní separaci zajišťuje dálkově řídící pilot MIL UA.

Plánování dočasně rezervovaných prostorů se předpokládá pouze v letových dnech 533. prBS a to cestou AUP, přičemž změny tohoto plánu budou zveřejněny cestou UUP.

Jednotlivé prostory budou aktivovány a deaktivovány v souladu s postupy uvedenými v AIP ČR (ENR 1.1.9).

Uživatel prostoru (zástupce uživatele prostoru) musí:

- každý den předem do 10.00 hod. UTC upřesnit u MAMC změny v tomto vyhrazení (potvrzení plánu nebo časové zkrácení, výškové zmenšení, zrušení) pro následující den, které budou zveřejněny cestou AUP,
- neprodleně oznámit MAMC případné změny oproti AUP, zejména zrušení nebo dřívější ukončení činnosti pro daný den, které bude zveřejněno cestou UUP,
- nejpozději 20 minut před zahájením činnosti u MAMC aktivovat příslušné prostory podle AIP ČR,
- neprodleně po ukončení činnosti u MAMC deaktivovat příslušné prostory podle AIP ČR (deaktivace se neprovádí v případě, že další činnost se předpokládá do 60 minut po ukončení předešlé činnosti). Pro opětovné zahájení činnosti je nezbytná opětovná aktivace příslušných prostorů.

4) Zásady pro vstup ostatních uživatelů vzdušného prostoru ČR

- Informaci o aktuálním stavu aktivace jednotlivých prostorů poskytne FIC Praha a ACC Praha. Platnost předané informace je **15 minut**. Po uplynutí této doby musí pilot považovat prostory za aktivované.
- Lety letadel nezúčastněných na výcviku MIL UA těmito prostory mohou být výjimečně povoleny na základě povolení vydaného z CRC (cestou příslušného civilního stanoviště ATS). Níže uvedeným letům bude vstup povolen vždy:
 - Letům Letecké služby Policie ČR, letům pro záchranu lidského života (SAR, LZSS) a letům letecké hasičské služby, které mohou vstoupit do prostorů na základě povolení vydaného z CRC (cestou příslušného civilního stanoviště ATS);
 - Letům v rámci NATINAMDS (Integrovaný systém protivzdušné a protiraketové obrany NATO) a NaPoSy PVO ČR (Národní posilový systém protivzdušné obrany České republiky), které mají přednost před lety v rámci výcviku MIL UA. Vstup těchto letů do dočasně rezervovaných prostorů však podléhá letovému povolení

vydaného od CRC (Středisko řízení a uvědomování).

- Omezení ve využití tratí ATS a DCT bude zajištěno cestou příslušného civilního stanoviště ATS.

5) Publikované informace pro leteckou veřejnost

Prostory LKTRA93 až LKTRA96 budou publikovány v AIP ČR a MIL AIP, VFR příručka a na letecké mapě ICAO 1:500 000. Součástí publikace bude i zrušení prostorů LKTRA90 až LKTRA92.

Podklad pro výše uvedené změny zpracuje a odešle na AIM (ŘLP ČR, s. p.) a na VLIS (AČR) ODVL SPSp MO na základě opatření obecné povahy, kterým budou tyto změny schváleny.

6) Kontakty

- CRC – tel. 973 232 590,
- FIC Praha, ACC Praha – viz AIP ČR a VFR příručka.

7) Poplatky

V souladu se zákonem č. 634/2004 Sb. Zákon o správních poplatcích, položka 52, písmeno e) je žadatel osvobozen od správního poplatku, neboť se jedná o potřeby Armády České republiky.

Článek II

Odůvodnění

Úřad obdržel dne 18. 06. 2024 žádost o zřízení dočasně rezervovaných prostorů LKTRA93 až LKTRA96, zaevidovanou pod čj. 009076-24-701, a následně protokol o konstrukci prostoru „Protokol o konstrukci LKTRA93, LKTRA94, LKTRA95 a LKTRA96 (MIL UA z LKPO)“, zn. SRPI R/7760/2024, který navazoval na protokol zn. SMA R/4650/2024. O vyhrazení prostorů požádal v souladu s § 44 odst. 6 zákona o civilním letectví Odbor dohledu nad vojenským letectvím sekce průmyslové spolupráce Ministerstva obrany (čj. MO 492254/2024-1216), sídlem Generála Píky 1, Praha 6, PSČ 16000, datová schránka hjyaavk, IČO: 60162694.

Prostory LKTRA93 Přerov, LKTRA94 Pivín, LKTRA95 Práslavice a LKTRA96 Troubky jsou řízovány z důvodu zabezpečení výcviku AČR s provozovanými MIL UA.

Pro zajištění (zachování) bezpečnosti veškerého letového provozu je nezbytné, aby provoz MIL UA prováděný zejména mimo dohled dálkové řídicího pilota MIL UA probíhal výhradně v aktivovaných dočasně rezervovaných prostorech, přičemž rozsah podkladu do AUP bude korespondovat s konkrétním záměrem plánované letové činnosti (zamezení paušálního objednávání prostorů). Aktivace těchto prostorů bude pouze na dobu, kdy bude daný prostor skutečně využíván.

Nutnost zřízení prostorů LKTRA93 až LKTRA96 vyplývá nejen z vojenských leteckých předpisů (Let-1-6/L2 Pravidla létání vojenských letadel), ale i ze stanoviska Úřadu, čj. 2341-24-701 ze dne 15. 02. 2024, které si ODVL SPSp MO k této problematice vyžádal.

S ohledem na velké množství námitek a připomínek vyzval Úřad žadatele, aby zvážil odložení termínu pro zřízení prostorů LKTRA93 až LKTRA96, a to až na rok 2026 (čj. 011647-24-701). K této skutečnosti ODVL SPSp MO uvedl (čj. MO 677494/2024-1216 zaevidováno Úřadem pod čj.12616-24-701), že postupuje svou žádostí v souladu s již schválenou a postupně realizovanou Koncepcí výstavby Armády České republiky 2035, jejíž součástí je redislokace vojenského útvaru provozujícího MIL UA z letiště Prostějov na letiště Přerov.

ODVL SPSp MO vyhodnotil výhodnost prostorů LKTRA94 až LKTRA96 před prostory LKTRA90 až LKTRA92, která spočívá zejména v jejich odlišném výškovém vymezení.

Stávající prostory LKTRA90 a LKTRA91 jsou vertikálně vymezeny od 5000 FT AMSL, v období květen až srpen však mohou být využívány až od FL075, zatímco požadavek využívat prostory LKTRA94 až LKTRA96 je celoročně od 3500 FT AMSL. Z vyjádření MO vyplývá, že vertikální vymezení stávajících prostorů LKTRA90 a LKTRA91 v minulosti velmi často znemožnilo realizaci letů MIL UA z důvodu výšky základny oblačnosti (MIL UA nesmí létat v oblačnosti), a to i v případě, kdy ostatní podmínky provozu MIL UA vyhovovaly. Prostory LKTRA93 až LKTRA96 tak jednoznačně vytváří výhodnější a tedy i bezpečnější podmínky pro lety MIL UA.

Prostory LKTRA93 až LKTRA96 byly konzultovány se zástupci Úřadu, ŘLP ČR, s.p., LOM Praha s.p. (provozovatel civilního letiště Přerov), Velitelství pozemních sil Olomouc a ODVL SPSp MO, a námítky jednotlivých účastníků byly zapracovány do konečného návrhu prostorů (zápis čj. 8990-24-701).

Prostory LKTRA93 až LKTRA96 včetně jejich horizontálního a vertikálního vymezení, časových vymezení a podmínek pro vstup ostatních uživatelů vzdušného prostoru do těchto prostorů byly projednány se zástupci ŘLP ČR, s.p., Letecké amatérské asociace ČR, Aeroklubu ČR a odsouhlaseny zástupcem ODVL SPSp MO v souladu odst. 2 § 44 a odst. 1 § 44a zákona o civilním letectví na KSASM/44 dne 27. 06. 2024.

Článek III

Vyhodnocení připomínek

Ve smyslu § 172 odst. 4 správního řádu byly na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění návrhu opatření obecné povahy (dále jen „NOOP“) čj. 9972-24-701 doručeny dvě připomínky:

- 1) Podnět ŘLP ČR, s.p. se sídlem Navigační 787, 252 61 Jeneč, zn. SMA R/8587/24 (zaevidováno na Úřadě pod čj. 10603-24-701), doručený na Úřad dne 15. 07. 2024

Podnět se týkal sjednocení terminologie názvosloví pro řízení bezpilotních prostředků („dálkově řídicí pilot“) v souladu se zákonem o civilním letectví a úpravy zásad pro využití prostorů LKTRA93, LKTRA94, LKTRA95 a LKTRA96, uvedené v čl. I bodu 3) týkající se požadavku na ŘLP ČR, s.p. k zajišťování rozstupů.

Vyjádření: Podnět ŘLP ČR, s.p. byl přijat.

Odůvodnění:

Úřad zapracoval sjednocení terminologie názvosloví do Opatření obecné povahy (dále jen „OOP“) v souladu s požadavkem a upravil znění textu uvedeného v čl. I bodu 3) týkající se požadavku na zajišťování rozstupů tak, že byly stanoveny pouze požadované „buffery“ bez dalšího upřesňování, kde jsou prostory publikované, a upřesnil, že zajištění rozstupu 5 NM od společné hranice prostoru LKTRA95 a TMA V Ostrava se vztahuje na IFR provoz.

- 2) Připomínky AIR – TRANSPORT EUROPE, spol. s r.o. (dále jen „ATE“) se sídlem Letisko Poprad – Tatry, 058 98 Poprad, které byly zaevidovány Úřadem pod čj. 11442-24-701, doručené na Úřad dne 01. 08. 2024

Připomínky ATE byly uvedeny v popisu rizik následovně:

- a) „Opis rizika:

Prevádzka bezpilotných lietadiel neznámej kategórie a neznámeho vybavenia v TRA nad prevádzkou HEMS zo stredísk Olomouc a Ostrava (nedisponujeme informáciou, či bezpilotné lietadlá sú vybavené odpovedačom sekundárneho radaru a akým spôsobom budú zabezpečené rozstupy od ostatnej letovej prevádzky v prípade núdzového klesania bezpilotného lietadla a z toho vyplývajúca možnosť vzájomnej zrážky). Verejná vyhláška nerieši akým spôsobom budú bezpilotné lietadlá stúpať do priestorov TRA – táto informácia je dôležitá, pretože miesto zásahu HEMS môže byť aj v priestore stúpania bezpilotných lietadiel do TRA a bude potrebné zabezpečiť náležitú koordináciu, prípadne uvoľnenie priestoru pre vykonanie zásahu.

- b) Určenie príčin a stanovenie hlavnej príčiny:

Vo Vyhlášce nie je informácia akým spôsobom bude letom HEMS umožnené priestory TRA preletieť – predpokladáme, že riadene bezpilotných lietadiel v TRA bude vykonávať CRC na frekvencii v II. leteckom pásme, pričom ale vrtulníky HEMS nedisponujú rádiostanicami pre II. letecké pásmo a teda CRC a ani posádky HEMS nemajú možnosť sa spojiť vzájomne rádiostanicou a teda spojenie by muselo byť vykonané sprostredkované.

Klesanie bezpilotného lietadla z dôvodu poruchy alebo opustenia priestoru TRA z dôvodu straty riadiaceho signálu/C2 linky (nedisponujeme informáciou o zálohovaní riadiaceho signálu a vybavením odpovedačom sekundárneho radaru) a možnosťou zrážky s prevádzkou HEMS. Ako už bolo uvedené vyššie vrtulníky HEMS nedisponujú rádiostanicou pre II. letecké pásmo a teda pri núdzovom klesaní/opustení TRA z dôvodu straty C2 linky bezpilotného lietadla by informácia o núdzovom klesaní/opustení TRA bezpilotným lietadlom musela byť vykonaná prostredníctvom FIC Praha alebo ACC Praha, čím by dochádzalo časovému oneskoreniu, ktoré môže byť kritické z hľadiska zabezpečenia rozstupu a oneskoreným podaním informácie o núdzovom klesaní/opustení TRA môže dôjsť k vzájomnej zrážke a ako dôsledok zrážky neposkytnutie neodkladnej zdravotnej starostlivosti, prípadne aj zrážky pri prevoze pacienta. V niektorých častiach pod priestormi LKTRA93 Přerov, LKTRA94 Pivín, LKTRA95 Přáslavice a LKTRA96 Troubky nie je zabezpečené dostatočné rádiové pokrytie pri lete pod minimálnymi nadmorskými výškami pre poskytovanie prehľadových služieb ATC, čo v prípade klesania bezpilotného lietadla z týchto priestorov vytvára pre let HEMS nebezpečenstvo zrážky, nakoľko nie je možné letu HEMS poskytnúť informáciu o klesaní bezpilotného lietadla a zabezpečiť rozstup od bezpilotného lietadla.

c) Možné dôsledky rizika:

Prípadná nemožnosť preletieť cez TRA v prípade jeho obsadenia, potreba jeho obletenia a nezabezpečenie poskytnutia včasnej neodkladnej zdravotnej starostlivosti. Zníženie rozstupu s možnosťou zrážky pri núdzovom klesaní bezpilotného lietadla a neposkytnutie neodkladnej zdravotnej starostlivosti.

Nemožnosť vykonať zásah HEMS v priestore stúpania bezpilotných lietadiel do TRA (v súčasnosti nedisponujeme informáciou o priestoroch stúpania a koordinačných postupoch). V prípade, že by stúpanie bezpilotných lietadiel bolo na letiskách Prostějov a Přerov tak predpokladáme, že by vstup do týchto priestorov bol obmedzený a nebolo by možné zabezpečiť poskytnutie neodkladnej zdravotnej starostlivosti a sekundárne taktiež nemožnosť natankovanie paliva na letisku Přerov.

d) Určenie pravdepodobnosti a závažnosti rizika:

Pravdepodobnosť rizika hodnotíme ako náhodné z dôvodu, že nedisponujeme informáciami o frekvencii prevádzky bezpilotných lietadiel, ich vybavení, zálohovaní systémov bezpilotných lietadiel (C2), koordinačných postupoch pri núdzovom klesaní/opustení z TRA a o priestore stúpania bezpilotných lietadiel do TRA a zabezpečenia zásahu HEMS v priestore stúpania.

Závažnosť rizika hodnotíme ako katastrofické z dôvodu, že v prípade nezabezpečenia rozstupu s bezpilotným lietadlom môže dôjsť k vzájomnej zrážke.“

Vyjadření: Připomínky ATE nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Úřad si ke zmíněné připomínce vyžádal stanovisko MO (ODVL SPSp MO), na základě kterého připomínky ATE vypořádal následovně:

K připomínce ohledně nedostatku informací, zda je MIL UA „Scan Eagle“ vybaven odpovídačem SSR bylo potvrzeno, že MIL UA jsou odpovídači vybaveny. Provozu MIL UA v LKTRA93 až LKTRA96 budou poskytovány ATS, včetně přehledových služeb, a to vojenským stanovištěm letových provozních služeb (CRC). Tyto skutečnosti mají zásadní dopad na zajištění bezpečnosti letového provozu tohoto MIL UA v LKTRA/LKTSA a tedy i ostatního letového provozu prováděného vně těchto prostorů. „Scan Eagle“ navíc disponuje celou škálou bezpečnostních systémů a automatizovaných režimů, které jsou schopny zajistit

bezpečné dokončení letu, a to i bez zásahu pilota operátora MIL UA, včetně standardního přistání. Stejně tak umožňují přechod na manuální řízení dálkově řídicím pilotem MIL UA, který má k tomu příslušný výcvik.

Součástí provozu tohoto MIL UA jsou i postupy k řešení jak provozních, tak i nouzových situací. Všechny tyto situace jsou předmětem výcviku dálkově řídicích pilotů UA, a to nejen na simulátoru. Z toho důvodu není nutné v OOP řešit odpovídače MIL UA a výcvik dálkově řídicích pilotů MIL UA.

K připomínce ohledně možnosti průletu vrtulníku LZSS prostory LKTRA93 až LKTRA96 Úřad uvádí, že tato možnost byla v návrhu OOP řešena (viz čl. I. bod 4). Obecně platí, že pokud vrtulník LZSS bude na základě povolení provádět letovou činnost v aktivovaném TRA/TSA předurčeném pro lety OAT Armády ČR, budou tyto lety omezeny tak, aby nedošlo ke vzájemnému ohrožení. To platí i u prostorů LKTRA93 až LKTRA96. V tomto případě bude tedy průlet vrtulníku LZSS koordinován mezi příslušným civilním stanovištěm ATS, CRC a dálkově řídicím pilotem MIL UA. Jsou tak uplatněny zcela standardní postupy jako i v rámci jiných prostorů TRA/TSA. Z výše uvedeného důvodu není nutné v OOP řešit podrobněji umožnění průletu vrtulníku LZSS prostory LKTRA93 až LKTRA96.

K připomínce ohledně nemožnosti provést zásah v prostorech LKTRA93 až LKTRA96, bylo jednoznačně s ohledem na spodní vertikální hranici vyhodnoceno, že tyto prostory nejsou určené ke stoupání nebo klesání (po vzletu nebo před přistáním) MIL UA. Místo zásahu vrtulníku LZSS se tedy nemůže nacházet v předmětných prostorech LKTRA. Tuto připomínku proto považuje Úřad za irelevantní.

Připomínka k nezajištění rozstupů při nouzovém klesání MIL UA byla posouzena Úřadem s ohledem na to, že rozstupy mezi letadly zabezpečují pouze stanoviště ATC, a to v souladu s příslušnou třídou vzdušného prostoru. Zabezpečení rozstupů mezi vrtulníkem LZSS (let VFR) a MIL UA v třídě vzdušného prostoru „G“ nebo „E“ není součástí ATS poskytovaných ACC Praha, FIC Praha ani CRC. Poskytnutí informace o nouzovém klesání MIL UA (např. na základě kódu SSR 7700) je možné, je však limitováno řadou faktorů (např. funkčností odpovídačů SSR, radarovým krytím, radiovým krytím, časovým hlediskem atd.), které rozhodně ovlivní samotnou proveditelnost. Samotné nouzové klesání patří k těm nejzávažnějším případům vzniku nenadálé situace nejen u MIL UA. Dálkově řídicí pilot MIL UA je schopen provést řízené nouzové přistání. Primárně se k tomu využijí předem stanovené plochy, které se nacházejí v LKTS2 a LKTS3, tak, aby neohrozil osoby ani majetek na zemi. Během tohoto klesání je dálkově řídicí pilot MIL UA v omezené míře schopen vizuálně monitorovat ostatní VFR provoz a případně se mu vyhnout.

Nouzové klesání nebo nouzové přistání jakéhokoliv letadla s pilotem na palubě může rovněž způsobit srážku s vrtulníkem LZSS. Pravděpodobnost takového případu je velice nízká a není známý případ, že by k takovému střetu došlo. V případě MIL UA je tato pravděpodobnost ještě výrazně nižší, a to i s ohledem na počet letů MIL UA vůči počtu letů letadel s pilotem na palubě. S ohledem na stávající výše uvedená opatření MO, Úřad vyhodnotil připomínku k možnému střetu MIL UA s vrtulníkem LZSS (let VFR) při nouzovém klesání tak, že stávající opatření jsou dostačující a není nutné stanovovat v OOP další opatření.

S ohledem na požadavky na administrativní úpravy Úřad provedl v OOP doplnění správců zřizovaných prostorů v čl. I v bodě 1) a vyřadil text z čl. I z bodu 4) „pro toto cvičení“, protože se nejedná o jednorázový účel, ale o trvalejší rezervované prostory pro výcvik AČR; ostatní text nebyl změněn.

Článek IV

Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Ve smyslu § 172 odst. (5) správního řádu byly na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění NOOP doručeny dvě námitky:

- 1) Dne 01. 08. 2024 byly Úřadu doručeny námitky/připomínky Ministerstva zdravotnictví (dále jen „MZČR“) se sídlem Palackého náměstí 375/4, 128 00 Praha 2, čj. MZDR 20561/2024-1/OZP, které byly zaevidovány Úřadem pod čj. 11472-24-701, v následujícím znění:

a) „Významný veřejný zájem – záchrana lidského života

Zásadním důvodem, proč Ministerstvo zdravotnictví uplatňuje proti předloženému NOOP námitky/připomínky, je skutečnost, že Úřad při vymezení dočasně rezervovaných prostorů zasahuje do oprávněných zájmů osob, a to právu na poskytnutí neodkladné zdravotní péče při záchráně života či zdraví. Nevhodným vymezením podmínek činnosti v předmětných prostorech, které přímo omezují/ohrožují primární zásah LZS v prostorech LKTRA93 - 96, je toto právo občanům České republiky upřeno. Výcvik operátorů bezpilotních systémů v prostředí společného vzdušného prostoru a záchrana lidského života jsou v tomto případě zcela nesrovnatelné zájmy, přičemž v případě záchrany lidského života se jedná o **nezpochybnitelný veřejný zájem**. Na přetrvávající problém s dostupností radiového spojení coby primární bezpečnostní bariéry poukazují zástupci Ministerstva zdravotnictví a poskytovatelů Letecké vrtulníkové záchranné služby v rámci jednání pracovní skupiny Ministerstva zdravotnictví a Ministerstva dopravy o spolupráci při vytváření podmínek pro zajišťování bezpečnosti provozu a rozvoje letecké záchranné služby v České republice od roku 2022.“

Vyjádření: Námitky/připomínky a) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Úřad považuje námitku za irelevantní, protože vymezením podmínek činnosti v předmětných prostorech neomezuje/neohrožuje primární zásah LZS v prostorech LKTRA93 až LKTRA96, jak je uvedeno výše ve vyjádření v čl. III bod 2) k umožnění průletu předmětnými prostory a k umožnění zásahu v těchto prostorech. Pokud se týká „srovnatelnosti“ zájmů MO a MZČR, toto posouzení nepřísluší Úřadu.

b) „Významný veřejný zájem – ochrana zdraví

NOOP svou podstatou v případě aktivace LKTRA93 vyvábí prostor s neomezeným provozem bezpilotních prostředků, který představuje nepřijatelné riziko pro provoz vrtulníků Letecké vrtulníkové záchranné služby pohybující pod tímto prostorem. Jak tímto návrhem, tak současně s avizovanou redislokací vzniká prostor LKTRA93 významně ztěžující přístup LZS k nemocnici Přerov coby zdravotnickému zařízení s urgentním příjmem II. typu. V případě dokončené redislokace a změny výškového omezení ze 4000 ft na úroveň GND a změny ATZ na další dočasně rezervovaný prostor je zde vysoký potenciál pro navýšení časové dotace přístupu LZS k tomuto zdravotnickému zařízení s ohledem na nutnost obletu takového prostoru. Obdobnou situaci Ministerstvo zdravotnictví identifikovalo v souvislosti s prostorem LKTRA6, jehož aktivací je blokován přístup k Nemocnici Prostějov – taktéž zdravotnickému zařízení s urgentním příjmem II. typu. Jako zcela zásadní se při aktivaci těchto prostorů jeví nutnost zajištění bezvadného radiového spojení s žadatelem/oprávněným uživatelem těchto prostorů, resp. příslušným stanovištěm ATS povolujícím průlet či přistání/vzlet v daném prostoru. Nemožnost navázání radiového spojení s ohledem na absenci spojení jako takového či faktického nepokrytí radiovým signálem představují neefektivní **způsob zásahu, vysokou zátěž pro posádku, nutnost narušení aktivovaného prostoru a vynucenou časovou prodlevu způsobenou pokusy o navázání spojení při letu v rámci primárního zásahu**. V roce 2023 bylo provedeno do současné doby 15 letů LZS do nemocnice Přerov, obdobně 15 letů LZS do nemocnice Prostějov. Souhrnně okres Přerov a Prostějov představuje cca 37 % obyvatel Olomouckého kraje (cca 240 000 obyvatel). Seznam nemocnic s urgentním příjmem I. nebo II. typu je veřejně dostupný na adrese <https://mzd.gov.cz/seznam-poskytovatelu-zdravotnich-sluzeb-s-urgentnimi-prijmy>.“

Vyjádření: Námitky/připomínky b) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Zřizované prostory LKTRA93 až LKTRA96 se netýkají prostoru ATZ LKPO, tudíž je jakákoliv námitka/připomínka týkající se prostoru ATZ LKPO irelevantní.

K podnětu týkající se nutnosti „zajištění bezvadného rádiového spojení s žadatelem/ oprávněným uživatelem těchto prostorů, resp. příslušným stanovištěm ATS povolujícím průlet či přistání/vzlet v daném prostoru“ byla pro zvýšení dosahu a kvality rádiového spojení letadel se stanovišti ATS v nízkých výškách v oblasti střední Moravy učiněna v druhé polovině roku 2023 technická opatření. Byla doplněna rádiová technologie podporující předmětnou komunikaci na Kopec Skalky. Úřad toto zohlednil při zřizování prostorů LKTRA93 až LKTRA96, a to i na základě výsledků z provedeného letového ověření Rx lokality KOSKAL – Kopec Skalky (primární radiokomunikační podsystém), číslo protokolu 23401 ze dne 12. 10. 2023 a na základě provedeného testovacího provozu, organizovaného státním podnikem Řízení letového provozu ve spolupráci s posádkami vrtulníků stanoviště HEMS Olomouc. S ohledem na zvýšení pokrytí prostoru byla eliminována nemožnost navázání rádiového spojení ve výškách menších než je spodní hranice předmětných prostorů TRA, tudíž je námitka/připomínka k rádiovému spojení považována za irelevantní.

- c) „Významný veřejný zájem – bezpečnost posádky, zdravotnického personálu a pacienta NOOP se ve své části odůvodnění odvolává na vojenský předpis Let-1-6/L2 Pravidla létání vojenských letadel a nutností, cit.: „Létání bezpilotních prostředků mimo přímý dohled pilota operátora anebo obsluhy (BVLOS) se musí uskutečnit pouze v aktivovaném omezeném prostoru (TRA, TSA nebo v prostoru vyhlášeném pomocí NOTAM) anebo po dohovoru se stanovištěm příslušného LPS v MCTR nebo MTMA. Zákon o civilním letectví sice v ust. § 102 odst. 1 obsahuje výslovné zmocnění k vydání právních předpisů k provedení konkrétních ustanovení zákona o civilním letectví, avšak toto zmocnění se týká pouze, a právě Ministerstva dopravy, nikoliv jiných subjektů. Ministerstvu obrany tak zákonodárce takové zmocnění neadresoval, a proto není v jeho pravomoci vydávat k provedení zákona o civilním letectví obecně závazné předpisy, jež by zavazovaly všechny subjekty. S ohledem na to, že dle Ústavy lze ukládat povinnost pouze zákonem a že se u tohoto předpisu nejedná o právní předpis s obecnou závazností, tj. předpis, který může třetí osobě uložit nějakou povinnost, jedná se pouze o předpis vnitřní, působící pouze uvnitř působnosti Ministerstva obrany. To v projednávané věci znamená, že Ministerstvem obrany vydaný citovaný vojenský letecký předpis Let-1-6/L2 Pravidla létání vojenských letadel nemá ze shora uvedeného důvodu **sílu podzákonného právního předpisu** a v takovém případě je nutné aplikovat v plném rozsahu PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010, případně Předpis Ministerstva dopravy L-2 Pravidla létání, resp. dle Opatření obecné povahy LKR10. V souladu s výše uvedenou legislativou je provoz bezpilotních prostředků omezen, není-li stanoveno jinak, provoz bezpilotního letadla smí být prováděn **pouze ve vzdušném prostoru třídy G, a to do výšky 120 m nad zemí v přímém dohledu pilota**. S ohledem na základní pravidla létání není přípustný provoz jednomotorových letadel nad hustě osídleným prostorem; v případě akceptace NOOP zde ÚCL vytváří předpoklad diskriminace bez ohledu na základní nastavení bezpečnosti ve společném vzdušném prostoru. Mezení jednomotorového provozu má zcela relevantní důvod, neboť toto pravidlo bylo převzato orgány EU bez dalšího v rámci Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010. Zcela

*zásadním nedostatkem NOOP jak na straně žadatele, tak na straně regulátora je absence jakéhokoliv **bezpečnostního posouzení navrženého řešení**, kdy bezpilotní prostředky a jejich operátoři mají omezené možnosti odvrácení letecké nehody v případě selhání pohonné jednotky či řídicího systému.“*

Vyjádření: Námitky/připomínky c) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Úřad postupuje vždy v souladu s evropskou a národní legislativou, což mimo jiné uvádí i ve výroku opatření obecné povahy. V souladu s touto legislativou není v současné době možné, aby byl provoz bezpilotního letadla současně ve stejném prostoru jako provoz pilotovaného letadla, což je hlavní důvod pro zřízení prostorů LKTRA93 až LKTRA96. Odvolání se na Opatření obecné povahy LKR10 je proto irelevantní. Uvedení dokumentace jako např. vojenského předpisu Let-1-6/L2 bylo zmíněno pouze v rámci odůvodnění ze strany žadatele a výroková část OOP se na něm nezakládá. Proto tuto námitku/připomínku považuje Úřad za bezpředmětnou.

Ke zmíněné námitce/připomínce ohledně bezpečnostního posouzení si Úřad vyžádal stanovisko MO (ODVL SPSp MO). Na jeho základě lze uvést, že v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005 ze dne 23. prosince 2005, kterým se stanoví společná pravidla pro pružné užívání vzdušného prostoru, konkrétně čl. 7, provedl 533. prapor bezpilotních systémů (provozovatel bezpilotních letadel) v součinnosti s 26. plukem velení, řízení a průzkumu (poskytovatel ATS) hodnocení bezpečnosti, včetně označení rizik, hodnocení a zmírnění rizik, a to před zavedením změny do pružného užívání vzdušného prostoru.

Studie bezpečnosti ke zřízení prostorů LKTRA93 až LKTRA96 pro letový provoz vojenských bezpilotních letadel obsahuje, po vyhodnocení jednotlivých rizik a zavedení opatření k jejich zmírnění, již pouze indikovaná rizika na úrovni přijatelné nebo tolerovatelné. Z pohledu Armády ČR vyhodnocená rizika nebrání využívat prostory LKTRA93 až LKTRA96 pro letový provoz vojenských bezpilotních letadel (MIL UA).

Obdobně bylo provedeno hodnocení bezpečnosti provozu MIL UA při zřízení stávajících prostorů LKTRA90 až LKTRA92 - Studie bezpečnosti ke zřízení dočasně rezervovaných prostorů pro letový provoz vojenských bezpilotních letadel (čj. MO 207101/2020-306803). Hodnocení bezpečnosti v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005 rovněž provádí poskytovatelé ATS s ohledem na poskytování služeb v příslušném prostoru. Proto námitku ohledně bezpečnostního posouzení považuje Úřad za bezpředmětnou.

d) „Významný veřejný zájem – bezpečnost letového provozu

*Žadatel v rámci žádosti nespecifikoval, jaké typy bezpilotních prostředků a v jakém plánovaném rozsahu provozu budou nasazeny v rámci navržených prostorů. Odvolatel tak může pouze vycházet z veřejně dostupných informací (např. <https://53pluk.army.cz/533-prapor-bezpilotnich-systemu>). Tento fakt bohužel přispívá ke konstatování, že takto konstruované bezpilotní prostředky vzhledem ke své velikosti znemožňují dostatečnou vizuální identifikaci v případě pádu a možnost adekvátní reakce posádky. Operátor takového bezpilotního prostředku má velmi omezené situační povědomí a lze bez dalšího pochybovat o **aktivní možnosti dodržení vertikálního či horizontálního odstupu** od mraků, či od **ostatního provozu**.“*

Vyjádření: Námitky/připomínky d) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Úřad si ke zmíněné námitce/připomínce vyžádal stanovisko MO (ODVL SPSp MO), na jehož základě uvádí následující:

Prostory LKTRA93 až LKTRA96 jsou předurčeny pro provoz MIL UA typu „Scan Eagle“. Toto bezpilotní letadlo disponuje celou škálou bezpečnostních systémů a automatizovaných režimů, které jsou schopny zajistit bezpečné dokončení letu, a to i bez zásahu dálkového řídicího

pilota MIL UA. Stejně tak umožňují přechod na manuální řízení MIL UA dálkově řídicím pilotem, který má k tomu patřičný výcvik. Navíc je „Scan Eagle“ vybaven odpovídačem SSR. Odpovědné vojenské stanoviště letových provozních služeb (CRC), v rámci poskytování ATS, poskytuje tomuto provozu přehledové služby a to na základě informace ze sekundárního radaru. CRC tím zvyšuje úroveň bezpečnosti jak letového provozu MIL UA, tak i ostatního letového provozu nacházejícího se v blízkosti TRA.

Na základě výše uvedeného má 533. prapor bezpilotních systémů (provozovatel bezpilotních letadel) a 26. pluk velení, řízení a průzkumu (poskytovatel ATS) uzavřenou koordinační dohodu upravující vzájemnou součinnost/odpovědnost.

Dálkově řídicí pilot MIL UA, na základě pokynu a informací od CRC, je tedy například schopen reagovat na vlétnutí nepovoleného VFR provozu do TRA, umožnit povolení průletu prioritnímu letovému provozu (vč. vrtulníku LZSS), nebo řešit nouzové situace. Řešení těchto situací je předmětem výcviku jak řídicích letového provozu CRC, tak dálkově řídicích pilotů MIL UA.

Výhodou bezpilotního letadla oproti pilotovanému letadlu navíc je, že dálkově řídicí pilot MIL UA může na tyto situace reagovat bez pocitu ohrožení vlastního života, což výrazně snižuje jeho stresové zatížení a tím zvyšuje míru jeho racionálního uvažování.

Poskytovatelé ATS postupují v souladu se standardními postupy, které zajišťují, že bezpečnost letového provozu nebude ohrožena. S ohledem na výstup z bezpečnostního posouzení jednotlivými poskytovateli ATS považuje Úřad námitku MZČR k bezpečnosti letového provozu za bezpředmětnou.

e) „Významný veřejný zájem – bezpečnost letového provozu

Vzhledem k opakovanému rušení signálu navigačního systému GPS (viz např. https://www.idnes.cz/ekonomika/zahranicni/letecka-spolecnost-navigace-rusení-signal-gps-rusko-valka-ukrajina.A240423_095227_eko-zahranicni_jadv) a dostupnosti prostředků pro takové rušení přes globální tržiště se správní orgán zcela nevypořádal s obecně známými faktory, které snižují bezpečnost provozu bezpilotních prostředků. I z těchto důvodů je **iracionální vymezení specifických prostorů** pro provoz bezpilotních prostředků do pozice výškově nadřazené nad běžný provoz v rámci společného vzdušného prostoru.“

Vyjádření: Námitky/připomínky e) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Úřad si ke zmíněné námitce/připomínce vyžádal stanovisko MO (ODVL SPSP MO), na jehož základě uvádí následující:

„MIL UA umožňuje dálkově řídicímu pilotovi přejít na manuální řízení MIL UA a to do doby obnovení signálu GPS nebo k bezpečnému dokončení letu bez GPS navigace, a to s využitím srovnávací navigace s využitím kamery MIL UA a současně s využitím informací o poloze MIL UA získaných od CRC. K řešení této situace jsou dálkově řídicí piloti MIL UA pravidelně cvičeni a to nejen na simulátoru. Případnou poruchu GPS navigace nebo výpadek signálu GPS u MIL UA hodnotí Studie bezpečnosti ke zřízení prostorů LKTRA93 až LKTRA96 pro letový provoz vojenských bezpilotních letadel jako přijatelné riziko.“

Úřad současně uvádí, že námitka/připomínka k opakovanému rušení signálu navigačního systému GPS je ke zřízení LKTRA93 až LKTRA96 irelevantní.

f) „Významný veřejný zájem – bezpečnost letového provozu

V rámci návrhu na zřízení prostorů LKTRA93-96 nebyla žadatelem doložena jakákoliv statistika meteorologických dat dokládající vhodnost navržených vyhrazených prostorů, resp. stabilitu povětrnostních podmínek pro plánované přelety z prostorů TSA3, TSA3A, TSA3B přes LKPO až do LKPJ, což představuje let o délce cca 50–70 km. Na takto dlouhé trati nelze vyloučit mžikové změny meteorologických podmínek ovlivňujících stabilitu, hmotnost a kvalitu signálů řízení, které nelze predikovat ze strany operátora. V rámci Horizontální vymezení LKTRA93 až LKTRA96 je zvažován v případě potřeby provedení zatáčky o 180° k okamžitému návratu MIL UA na letiště

Přerov, což vzhledem k pravidlům létání, bez řádného spojení, představuje přímé ohrožení provozu LZS.“

Vyjádření: Námitky/připomínky f) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Úřad si ke zmíněné námitce/připomínce vyžádal stanovisko MO (ODVL SPSp MO), na jehož základě uvádí následující:

„Provozovatel MIL UA má s provozem MIL UA již mnohaleté praktické zkušenosti, a to včetně lokality střední Moravy (v TRA6, TRA90 až TRA92, TSA2 a TSA3). K těmto zkušenostem rozhodně patří i vyhodnocování vlivu meteorologické situace, která může pro provoz MIL UA, stejně jako pro letadla s pilotem na palubě (včetně vrtulníku LZS), představovat provozní omezení.

Součástí organizační struktury provozovatele MIL UA je i letecká meteorologická služba. Meteorologický briefing je pak součástí každého předletového briefingu. Aktuální informace o počasí jsou dálkově řídícímu pilotovi MIL UA poskytovány i v průběhu letové směny.

Navíc součástí přehledových služeb, poskytovaných ze strany CRC provozu MIL UA, je i informace o počasí. Z pohledu poskytování ATS tedy není zásadní rozdíl mezi provozem MIL UA a provozem ostatních letadel AČR.

Přelet z LK TSA3 přes LK TRA95, LK TRA93 a LK TRA94 do LK TRA6 je v délce cca 35 km, nikoliv tedy 50 – 70 km, jak uvádí Ministerstvo zdravotnictví. Doba takového přeletu je cca 15 – 20 minut.

Prostory LK TRA93 až LK TRA96 jsou navrženy tak, aby v případě potřeby (např. k umožnění průletu vrtulníku LZS, řešení vlétnutí nepovoleného VFR provozu do TRA, vyčkávání, atd.), umožnily provedení zatáčky o 180° a to nejen bez vylétnutí z daného TRA, ale i bez narušení stanoveného vnitřního „bufferu“ (500 m horizontálně a 500 ft vertikálně od stanovené hranice TRA), který je určen k zvýšení ochrany VFR provozu prováděného vně uvedených TRA. Tento standardní manévr MIL UA rozhodně nemůže představovat jakékoliv ohrožení provozu vrtulníku LZS.“

Úřad současně uvádí, že námitka/připomínka ke stabilitě povětrnostních podmínek pro plánované přelety z prostorů je ke zřízení LK TRA93 až LK TRA96 irelevantní.

- g) *„Významný veřejný zájem – bezpečnost letového provozu
NOOP obsahuje upřesnění, že se provoz předpokládá pouze v letových dnech 533. prBS, avšak bez jakéhokoli dalšího upřesnění rozsahu letových dnů a potřeby těchto letových dnů. Tento fakt činí NOOP **nepřezkoumatelným**.“*

Vyjádření: Námitky/připomínky g) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Časové vymezení, kdy lze prostory využívat je uvedeno ve výroku OOP čl. I bod 1) a bod 3), kde je uvedeno, že jednotlivé prostory budou aktivovány a deaktivovány v souladu s postupy uvedenými v AIP ČR (ENR 1.1.9) za aplikace postupů FUA. Navíc problematika plánování letů MIL UA byla představena zástupci 533. praporu bezpilotních systémů (dále jen „533. prBS“) a velitelství pozemních sil (dále jen „VePozS“) a diskutována na jednání KSASM/44 dne 27. 6. 2024 viz zápis z jednání KSASM/44 čj. 9489-24-701. Úřad uvádí, že námitka/připomínka ohledně nepřezkoumatelnosti NOOP k časovému plánování využívání prostorů je bezpředmětná.

- h) *„Odvolatel dále poukazuje na skutečnost, že napadené NOOP zcela nereflektuje sledované cíle Memoranda Ministerstva zdravotnictví a Ministerstva dopravy, jež vycházejí ze společného přesvědčení o potřebě aktivní spolupráce ústředních orgánů státní správy a jim podřízených subjektů při vytváření podmínek pro zajišťování bezpečnosti provozu LZS a pro její trvale udržitelný rozvoj, zdůrazňující celospolečenský význam záchrany lidských životů a preemptivního odvracení rizik*

vzniku nouzových či krizových stavů. Zveřejněným NOOP je tak smysl Memoranda zpochybněn.“

Vyjádření: Námitky/připomínky h) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Úřad považuje zmíněnou námitku/připomínku za irelevantní, neboť zveřejněným NOOP nebyl smysl Memoranda zpochybněn. Problematika LZSS byla v NOOP řešena a proto Úřad považuje uvedenou námitku za bezpředmětnou.

- i) „Identifikace žadatele Sekce průmyslové spolupráce Ministerstva obrany, Odboru dohledu nad vojenským letectvím, se sídlem Generála Píky 1, Praha 6, PSČ 160 00, datová schránka **hjaavk**, je uvedena nesprávně. Identifikátor datové schránky odkazuje dle seznamu držitelů datových schránek v rámci resortu Ministerstva obrany (viz <https://mocr.army.cz/informacni-servis/povinne-informace/uredni-deska/schranky/datove-schranky-ministerstva-obrany-cr-70730/>) odkazuje na Ministerstvo obrany jako takové. Sekce průmyslové spolupráce Ministerstva obrany, Odboru dohledu nad vojenským letectvím nedisponuje vlastní datovou schránkou. Správné označení žadatele je tedy zřejmě **Ministerstvo obrany, IČO 60162694, Tychonova 221/1, Hradčany, 16000 Praha 6.**“

Vyjádření: Námitky/připomínky i) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Úřad si ke zmíněné námitce/připomínce vyžádal stanovisko MO (ODVL SPSp MO), které zní následovně:

„Žadatelem je Ministerstvo obrany, zastoupené odborem dohledu vojenského letectví sekce průmyslové spolupráce MO (ODVL SPSp MO). ODVL SPSp MO je součástí civilně správní části Ministerstva obrany.

Oprávněnost zastupovat MO vyplývá pro ODVL SPSp MO z Organizačního řádu Ministerstva obrany č. 61/2019 Věstníku Ministerstva obrany (čj. MO 343701/2019-SST MO), konkrétně čl. 80b odst. 2) písm. b). Organizační řád MO schvaluje ministr obrany. Je zveřejněn ve Věstníku Ministerstva obrany, včetně jeho pozdějších změn.

Podle zavedených pravidel spisové služby v MO se v záhlaví dokumentů použije adresa toho útvaru, jehož představený danou písemnost schvaluje.“

- j) „V souladu s ust. § 30 Úkony právnické osoby zákona č.500/2004 Sb., správní řád, v řízení před správním orgánem činí úkony jménem státu vedoucí organizační složky státu, příslušné podle zvláštního právního předpisu, nebo jím **pověřený zaměstnanec** zařazený do této nebo jiné organizační složky státu. Pověření pro plukovníka Ing. Václav Čermák, ředitele Odboru dohledu nad vojenským letectvím pro předmětné řízení absentuje ve správním spisu.“

Vyjádření: Námitky/připomínky j) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Úřad si ke zmíněné námitce/připomínce vyžádal stanovisko MO (ODVL SPSp MO), které zní následovně:

„Kompetence ředitele ODVL SPSp MO vyplývá z Organizačního řádu Ministerstva obrany č. 61/2019 Věstníku Ministerstva obrany (viz též stanovisko k předchozí námitce/připomínce).“

- k) „V souladu s ust. § 16 písm. e) vyhlášky č.108/1997 Sb., není součástí žádosti ani nikde v textu NOOP uveden **volací znak a používaný kmitočet subjektu, odpovědného za vydání povolení vstupu či průletu vyhrazeným prostorem.** Tento fakt spolu s významným snížením bezpečnosti ve společném vzdušném prostoru považuje Ministerstvo zdravotnictví **za zásadní** v rámci systémového nastavení bezpečnosti při zajištění potřeby výcviku AČR a potřebou zajištění bezpečnosti LZS.

*Dlouhodobě nelze řešit tuto problematiku **formou telefonického dohovoru** mezi Střediskem řízení a uvědomování (CRC), jednotlivými uživateli vyhrazených prostorů, operačními středisky Záchranné zdravotnické služby a pilotem vrtulníku LZS. Dle Zásady pro vstup ostatních uživatelů vzdušného prostoru ČR bude vstup povolen vždy: Letům Letecké služby Policie ČR, letům pro záchranu lidského života (SAR, LZS), a letům letecké hasičské služby, které mohou vstoupit do prostorů pro toto cvičení na základě povolení vydaného z CRC (cestou příslušného civilního stanoviště ATS).“*

Vyjádření: Námitky/připomínky k) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Návrh OOP obsahuje ve výrokové části čl. I bodu č. 6) informaci týkající se spojení na příslušné civilní stanoviště ATS, která může být nalezena buď v publikaci AIP ČR, nebo ve VFR příručce. Cílem OOP není opisovat stávající dokumentované informace, které se mohou na základě provozní situace změnit, protože v případě takové změny by se musela měnit všechna příslušná OOP.

- l) „Rozsahem prostorů uvedených v NOOP dochází k faktickému rozšíření vojenského újezdu Libavá. Takové rozšíření však odporuje aktuálně platným Zásadám územního rozvoje Olomouckého kraje. Z odůvodnění ani ze spisu není zřejmé, na základě, jaké úvahy byly stanoveny rozměry jednotlivých prostorů a jakým způsobem byla správním orgánem posouzena proporcionalita navržených prostorů vzhledem k zásahu do práv třetích osob. Tento fakt činí NOOP nepřezkoumatelným.“*

Vyjádření: Námitky/připomínky k) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Úřad považuje zmíněnou námitku/připomínku za irelevantní, neboť vojenský újezd Libavá je v současné době sice propojen s prostorem LKTRA91 Grygov, ale ten bude společně s prostory LKTRA90 Alojzov a LKTRA92 Dobrochov při zřízení prostorů LKTRA93 až LKTRA96 ke dni 20. 02. 2025 zrušen. Úřad není v souladu s platnou legislativou povinen řídit se zásadami územního rozvoje kteréhokoliv kraje.

- m) „NOOP nebyl v souladu s ust. § 172 odst. (1) doručen veřejnou vyhláškou podle § 25 a následně vyvěšen na úředních deskách obecních úřadů v obcích, jejichž správních obvodů se má opatření obecné povahy týkat. Též v souladu s požadavky ust. § 44f zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů řádně projednán s obcemi, nad jejichž správními obvody se má vymezená část vzdušného prostoru nacházet. Projednáním v tomto případě je předložení určitého úkonu správního úřadu (zde návrhu opatření obecné povahy příslušnému jinému správnímu úřadům (zde dotčeným obcím), a ty k němu podá své stanovisko. Vzhledem k plánované redislokaci těchto extrémně vybavených bezpilotních prostředků pro průzkum představuje pohyb těchto prostředků zásadní porušení Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (Obecné nařízení o ochraně osobních údajů) ve vztahu nejen k občanům žijícím v půdorysu vyhrazených prostorů, ale též k **ochraně osobních údajů pacientů, kterým je poskytnuta přednemocniční neodkladná péče**. Pro dokreslení LZS provedla 540 primárních zásahů v okrese Přerov v letech 2018–2022, v okrese Prostějov téměř 493 primárních zásahů. NOOP, resp. návrh na zřízení dočasně vyhrazených prostorů pro provoz UAS dle sdělení provozovatelů LZS představuje nebezpečí s hodnocením neakceptovatelné riziko.“*

Vyjádření: Námitky/připomínky m) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Úřad se především řídí zákonem o civilním letectví, který mu v tomto případě ukládá v § 44a odst. 1), že: „*Návrh opatření obecné povahy Úřad po projednání s dotčenými orgány uvedenými v § 44 odst. 2, 3 a 6 a osobou pověřenou poskytováním letových provozních služeb doručí veřejnou vyhláškou, kterou vyvěsí na své úřední desce.*“ Úřad tedy postupoval přesně v souladu s legislativou ČR.

Předmětné prostory jsou zřizovány v souladu s § 44 odst. 6) zákona o civilním letectví a § 44f zákona o civilním letectví se týká zcela jiného požadavku.

Úřad provádí dohled nad dodržováním příslušných nařízení o ochraně osobních údajů v civilním letectví. Dohled nad dodržováním příslušné legislativy ze strany MO resp. AČR je v odpovědnosti ODVL SPSp MO a ke zřízení předmětných LKTRA je tato námitka irelevantní. MZČR dále nespecifikoval v této námitce nebezpečí s hodnocením neakceptovatelné riziko, proto nebylo možné dále tuto námitku posoudit.

- n) „*U NOOP, který byl vyvěšen způsobem umožňující dálkový přístup není provedena konverze písemného vyhotovení v souladu s požadavky zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, zajišťující tak pravost dokumentu.*“

Vyjádření: Námitky/připomínky n) MZČR nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Úřadem konvertovaný NOOP byl dne 10. 07. 2024 uložen v elektronickém spise zn. 9076-24-701. V případě požadavku bylo možné si konvertovaný dokument na Úřadě vyžádat.

- 2) Dne 31. 07. 2024 byly Úřadu doručeny námitky/připomínky DSA a.s. se sídlem Mladoboleslavská 1085, 197 00 Praha 9, zaevidované na Úřadě pod čj. 11424-24-701, které se týkaly následujícího:

- a) „*Společnost DSA a.s. patří mezi významné letecké provozovatele a podílí se na zajištění provozu vrtulníků Letecké záchranné služby na území ČR. K zajištění své činnosti využila DSA a.s. nabídky provozovatele letiště na využití letiště pro komerční účely. Vybudováním výcvikového a servisního střediska, které v tuto chvíli provozuje partnerská společnost Easy Aviation s.r.o., bylo přispěno k celkovému rozvoji letiště LKPO.*

Letiště LKPO podle současného statusu je veřejné vnitrostátní letiště, na kterém je v provozní době poskytována služba RADIO. Tento status a současná platná omezení využití vzdušného prostoru umožňují provoz letecké záchranné služby, využití letiště LKPO pro výcvikové lety a také dostupnost partnerského servisního střediska.

Navrhovaná změna na zavedení LKTRA93, LKTRA94, LKTRA95 a LKTRA96 sebou přinese řadu omezení a z pohledu vyhodnocení rizik u naší společnosti negativně ovlivní činnost LZS a také možnosti využití LKPO jako veřejného letiště. Provoz MIL UA na veřejném letišti a pohyb MIL UA v plánovaných hladinách bez zajištění řízení letového provozu nepovažujeme za bezpečný. Provoz v ATZ LKPO koordinovaný službou RADIO a navazující prostory s poskytováním služeb ATS od CRC není vhodným řešením.

Létání MIL UA není v Návrhu opatření obecné povahy, čj. 9972-24-701, detailně rozpracováno a z návrhu není zřejmé, jak bude probíhat činnost v ATZ LKPO, jak budou koordinovány přílety a odlety MIL UA z a do ATZ LKPO, když lze předpokládat, že MIL UA budou muset plně využít prostor ATZ LKPO pro stoupání nebo klesání do a z prostoru nejen LKTRA93. Podle Návrhu opatření obecné povahy bude ATS v prostoru LKTRA93 a LKTRA96 zajišťovat CRC.“

Vyjádření: Námitky/připomínky a) DSA a.s. nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Zřizované prostory LKTRA93 až LKTRA96 se netýkají prostoru ATZ LKPO ani letiště Přerov (LKPO) samotného, tudíž je námitka/připomínka irelevantní.

- b) „V rámci Návrhu opatření obecné povahy (dále jen NOOP) není definován typ, váha, vybavení UAS.“

Vyjádření: Námitky/připomínky b) DSA a.s. nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Definování typu, váhy, vybavení UAS při zřizování prostorů LKTRA pro potřeby AČR není nutné, stejně jako tomu bylo i v případě zřízení jiných prostorů ve prospěch AČR. Zásadní je, aby MIL UA, pro které jsou prostory zřizovány, zajistily pohyb v definovaném prostoru k dodržení vertikálního či horizontálního rozstupu od ostatního provozu, což bylo potvrzeno již v rámci vypořádání námitek/připomínek MZČR viz bod d).

- c) „V rámci NOOP nejsou popsány postupy zajištění rozestupů v případě nouzového klesání, ztráty řídicího signálu či fatální závady s vlivem na celistvost konstrukce UAS od provozu ve společném vzdušném prostoru.“

Vyjádření: Námitky/připomínky c) DSA a.s. nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Připomínka k nezajištění rozstupu při nouzovém klesání MIL UA byla posouzena Úřadem s ohledem na to, že rozstupy mezi letadly zabezpečují pouze stanoviště ATC, a to v souladu s příslušnou třídou vzdušného prostoru. Zabezpečení rozstupů mezi vrtulníkem LZSS (let VFR) a MIL UA v třídě vzdušného prostoru „G“ nebo „E“ není součástí ATS poskytovaných ACC Praha, FIC Praha ani CRC. Poskytnutí informace o nouzovém klesání MIL UA (např. na základě kódu SSR 7700) je možné, je však limitováno řadou faktorů (např. funkčností odpovídačů SSR, radarovým krytím, radiovým krytím, časovým hlediskem atd.), které rozhodně ovlivní samotnou proveditelnost. Samotné nouzové klesání patří k těm nejzávažnějším případům vzniku nenadálé situace nejen u MIL UA. Dálkově řídicí pilot MIL UA je schopen provést řízené nouzové přistání. Primárně se k tomu využijí předem stanovené plochy, které se nacházejí v LKTSA2 a LKTSA3, tak, aby neohrozil osoby ani majetek na zemi. Během tohoto klesání je dálkově řídicí pilot MIL UA v omezené míře schopen vizuálně monitorovat ostatní VFR provoz a případně se mu vyhnout.

Nouzové klesání nebo nouzové přistání jakéhokoliv letadla s pilotem na palubě může rovněž způsobit srážku s vrtulníkem LZSS. Pravděpodobnost takového případu je velice nízká a není známý případ, že by k takovému střetu došlo. V případě MIL UA je tato pravděpodobnost ještě výrazně nižší, a to i s ohledem na počet letů MIL UA vůči počtu letů letadel s pilotem na palubě. S ohledem na stávající výše uvedená opatření MO, Úřad vyhodnotil námitku/připomínku k možnému střetu MIL UA s vrtulníkem LZSS (let VFR) při nouzovém klesání tak, že stávající opatření jsou dostačující a není nutné stanovovat v OOP další opatření.

- d) „V rámci NOOP není identifikováno stanoviště ATS svým volacím znakem a příslušným kmitočtem za účelem vydání povolení vstupu či průletu vyhrazeným prostorem.“

Vyjádření: Námitky/připomínky d) DSA a.s. nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Návrh OOP obsahuje ve výrokové části čl. I bodu č. 6) informaci týkající se spojení na příslušné civilní stanoviště ATS, která může být nalezena buď v publikaci AIP ČR, nebo ve VFR příručce. Cílem OOP není opisovat stávající dokumentované informace, které se mohou na základě provozní situace změnit, protože v případě takové změny by se musela měnit všechna příslušná OOP. Navíc je v okolním prostoru poskytovaná informační služba, která je standardní a známá (viz AIP ČR), a která pokyny/informace k zajištění povolení vstupu či průletu rezervovaným prostorem předá.

- e) „V rámci NOOP není zhodnocen celkový dopad na bezpečnost nejen leteckého provozu, ale též na majetek třetích osob.“

Vyjádření: Námitky/připomínky e) DSA a.s. nebyly přijaty.

Odůvodnění:

Ke zmíněné námitce/připomínce ohledně bezpečnostního posouzení si Úřad vyžádal stanovisko MO (ODVL SPSp MO). Na jeho základě lze uvést, že v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005 ze dne 23. prosince 2005, kterým se stanoví společná pravidla pro pružné užívání vzdušného prostoru, konkrétně čl. 7, provedl 533. prapor bezpilotních systémů (provozovatel bezpilotních letadel) v součinnosti s 26. plukem velení, řízení a průzkumu (poskytovatel ATS) hodnocení bezpečnosti, včetně označení rizik, hodnocení a zmírnění rizik, a to před zavedením změny do pružného užívání vzdušného prostoru. Studie bezpečnosti ke zřízení prostorů LKTRA93 až LKTRA96 pro letový provoz vojenských bezpilotních letadel obsahuje, po vyhodnocení jednotlivých rizik a zavedení opatření k jejich zmírnění, již pouze indikovaná rizika na úrovni přijatelné nebo tolerovatelné. Z pohledu Armády ČR vyhodnocená rizika nebrání využívat prostory LKTRA93 až LKTRA96 pro letový provoz vojenských bezpilotních letadel (MIL UA).

Obdobně bylo provedeno hodnocení bezpečnosti provozu MIL UA při zřízení stávajících prostorů LKTRA90 až LKTRA92 - Studie bezpečnosti ke zřízení dočasně rezervovaných prostorů pro letový provoz vojenských bezpilotních letadel (čj. MO 207101/2020-306803). Hodnocení bezpečnosti v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005 rovněž provádí poskytovatelé ATS s ohledem na poskytování služeb v příslušném prostoru. Proto námitku ohledně bezpečnostního posouzení považuje Úřad za bezpředmětnou.

Článek V

Poučení

Opatření obecné povahy nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky. Do opatření obecné povahy a jeho odůvodnění může podle § 173 odst. 1 správního řádu každý nahlédnout u správního orgánu, který opatření obecné povahy vydal. Proti opatření obecné povahy nelze podle § 173 odst. 2 správního řádu podat opravný prostředek. Soulad opatření obecné povahy s právními předpisy lze posoudit v přezkumném řízení. Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze podle § 174 odst. 2 správního řádu vydat do 1 roku od účinnosti opatření. Účinky rozhodnutí v přezkumném řízení nastávají ode dne jeho právní moci.

Článek VI

Účinnost

Toto opatření obecné povahy nabývá účinnosti patnáctým dnem po dni vyvěšení veřejné vyhlášky (§ 173 odst. 1 správního řádu).

Mgr. Lirida Mensová
odborný rada



Vyvěšeno dne: 11. 09. 2024