

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 10717-25-701

V Praze dne 30.06.2025

Spis zn. 10717-25-701

Název spisu: OOPUAS-0041



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

NÁVRH OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví (dále také jen „Úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 44e a § 89 odst. 2 písm. e) zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“), ve spojení s Článkem 15 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění (dále jen „Prováděcí nařízení“), v souladu s ustanovením § 11 odst. 1 písm. e) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád) a podle § 171 a následujících správního řádu, vydává návrh opatření obecné povahy (dále jen „NOOP“ nebo „opatření“), kterým se stanoví:

Článek I.

Omezený prostor pro lety bezpilotních letadel

(LKR314A – CTR, LKR314B – CTR, LKR314C – CTR LKPR, LKR314D – CTR LKPR, LKR314E – MCTR a LKR314F – MCTR)

Úřad v kontextu podmínek stanovených prostorem LKR310 - UAS (viz OOP č.j. 613-25-701) tímto zřizuje omezené prostory LKR314A – CTR, LKR314B – CTR, LKR314C – CTR LKPR, LKR314D – CTR LKPR, LKR314E – MCTR a LKR314F – MCTR. Prostory jsou zřízeny za účelem ochrany letového provozu, leteckých služeb a dalších činností souvisejících s provozem letiště, pro které existuje řízený okresek letiště nebo letištní provozní zóna schválená pro provoz letadel dle pravidel pro let podle přístrojů ve smyslu platných předpisů. Prostor LKR314A – CTR se přitom zřizuje nad oblastmi vymezenými níže v bodě 1. a), prostor LKR314B – CTR nad oblastmi vymezenými níže v bodě 1. b), prostor LKR314C – CTR LKPR nad oblastmi vymezenými níže v bodě 1. c), prostor LKR314D – CTR LKPR nad oblastmi vymezenými níže v bodě 1. d), prostor LKR314E – MCTR nad oblastmi vymezenými níže v bodě 1. e) a prostor LKR314F – MCTR nad oblastmi vymezenými níže v bodě 1. f) tohoto opatření obecné povahy.

1)

a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR314A – CTR

Název a vymezení horizontálních hranic prostoru
Omezený prostor (LKR314A – CTR)

Vnější hranice dle vymezení v AIP ČR, části AD 2, v kapitole AD 2.17 každého z letišť s IFR provozem (kromě LKPR a letišť vojenských viz LKR314C a D) a vnitřní hranice ve vzdálenosti 1 km od perimetru letiště a 1 km od osy dráhy prodloužené o 5 km od prahu dráhy	
<i>Vertikální hranice prostoru</i>	
<u>Horní hranice CTR nebo ATZ(IFR): viz AIP ČR, AD 2.17</u> Spodní hranice: GND	
<i>Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let ve vnější zóně CTR a ATZ s provozem IFR	Doba: H24 Situace provozu: Let bezpilotního letadla zasahuje do vymezeného prostoru Dodatečné podmínky provozu: (i) Let bezpilotního letadla je možný pouze do výšky nad zemí, nepřesahující hodnotu uvedenou v gridu¹, jinak pouze za: a. podmínky předchozí koordinace s příslušným stanovištěm letových provozních služeb; b. podmínky vyznačení provozní oblasti letu bezpilotního letadla v digitální mapě zřízené v souladu s § 44j zákona o civilním letectví. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.

b. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR314B – CTR

<i>Název a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR314B – CTR) Vnější hranice do vzdálenosti 1 km od perimetru letiště a 1 km od osy dráhy prodloužené o 5 km od prahu dráhy	
<i>Vertikální hranice prostoru</i>	
<u>Horní hranice CTR nebo ATZ(IFR): viz AIP ČR, AD 2.17</u> Spodní hranice: GND	
<i>Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let ve vnitřní zóně CTR a ATZ s provozem IFR	Doba: H24 Situace provozu: Let bezpilotního letadla zasahuje do vymezeného prostoru Dodatečné podmínky provozu: (i) Let bezpilotního letadla je možný pouze do výšky nad zemí, nepřesahující hodnotu uvedenou v gridu,² jinak pouze za podmínky předchozí koordinace s příslušným stanovištěm letových provozních služeb a po předchozí koordinaci s provozovatelem letiště; (ii) Let bezpilotního letadla je možný pouze po předchozím vyznačení oblasti provozu v digitální mapě zřízené v souladu s § 44j zákona o civilním letectví. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u

¹ Viz Čl. I., bod 2) tohoto opatření obecné povahy.

² Viz Čl. I., bod 2) tohoto opatření obecné povahy.

	nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.
--	---

c. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR314C – CTR LKPR

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR314C – CTR LKPR) Vnější hranice dle vymezení v AIP ČR, části AD 2, v kapitole AD 2.17 letiště LKPR a vnitřní hranice ve vzdálenosti 5,5 km od ARP LKPR	
<i>Vertikální hranice prostoru</i>	
<u>Horní hranice CTR nebo ATZ(IFR): viz AIP ČR, AD 2.17</u> Spodní hranice: GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let ve vnější zóně CTR LKPR	Doba: H24 Situace provozu: Let bezpilotního letadla zasahuje do vymezeného prostoru Dodatečné podmínky provozu: (i) Let bezpilotního letadla je možný pouze do výšky nad zemí, nepřesahující hodnotu uvedenou v gridu³, jinak pouze za: a. podmínky předchozí koordinace s příslušným stanovištěm letových provozních služeb; b. podmínky vyznačení provozní oblasti letu bezpilotního letadla v digitální mapě zřízené v souladu s § 44j zákona o civilním letectví. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.

d. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR314D – CTR LKPR

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR314D – CTR LKPR) Vnější hranice do vzdálenosti 5,5 km od ARP LKPR	
<i>Vertikální hranice prostoru</i>	
<u>Horní hranice CTR nebo ATZ(IFR): viz AIP ČR, AD 2.17</u> Spodní hranice: GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let ve vnitřní zóně CTR LKPR	Doba: H24 Situace provozu: Let bezpilotního letadla zasahuje do vymezeného prostoru Dodatečné podmínky provozu:

³ Viz Čl. I., bod 2) tohoto opatření obecné povahy.

	(i) Let bezpilotního letadla je možný pouze do výšky nad zemí, nepřesahující hodnotu uvedenou v gridu,⁴ jinak pouze za podmínky předchozí koordinace s příslušným stanovištěm letových provozních služeb a po předchozí koordinaci s provozovatelem letiště; (ii) Let bezpilotního letadla je možný pouze po předchozím vyznačení oblasti provozu v digitální mapě zřízené v souladu s § 44j zákona o civilním letectví. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.
--	--

e. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR314E - MCTR

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR314E – MCTR) Vnější hranice dle vymezení v AIP ČR, části AD 2, v kapitole AD 2.17 letišť LKKB, LKCV, LKNA, LKPD a vnitřní hranice ve vzdálenosti 2,5 km rovnoběžně od osy dráhy s délkou této hranice přesahující o 1,5 km úroveň prahu dráhy a 1 km rovnoběžně od osy dráhy prodloužené o 5 km od prahu dráhy.	
<i>Vertikální hranice prostoru</i>	
Horní hranice CTR nebo ATZ(IFR): viz AIP ČR, AD 2.17 Spodní hranice: GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let ve vnější zóně MCTR	Doba: H24 Situace provozu: Let bezpilotního letadla zasahuje do vymezeného prostoru Dodatečné podmínky provozu: (i) Let bezpilotního letadla je možný pouze do výšky nad zemí, nepřesahující hodnotu uvedenou v gridu,⁵ jinak pouze za podmínky předchozí koordinace s příslušným vojenským stanovištěm řízení letového provozu; (ii) let bezpilotního letadla je možný pouze po předchozím vyznačení oblasti provozu v digitální mapě zřízené v souladu s § 44j zákona o civilním letectví. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.

f. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR314F – MCTR

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>
Omezený prostor (LKR314F – MCTR) Do vzdálenosti 2,5 km rovnoběžně od osy dráhy letiště LKKB, LKCV, LKNA, LKPD s délkou této hranice přesahující o 1,5 km úroveň prahu dráhy a 1 km rovnoběžně od osy dráhy prodloužené o 5 km od prahu dráhy.

⁴ Viz Čl. I., bod 2) tohoto opatření obecné povahy.

⁵ Viz Čl. I., bod 2) tohoto opatření obecné povahy.

Vertikální hranice prostoru	
Horní hranice CTR nebo ATZ(IFR): viz AIP ČR, AD 2.17 Spodní hranice: GND	
Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)	
Let ve vnitřní zóně MCTR	Doba: H24 Situace provozu: Let bezpilotního letadla zasahuje do vymezeného prostoru Dodatečné podmínky provozu: (i) Let bezpilotního letadla je možný pouze za podmínky předchozího povolení provozovatele letiště a po koordinaci s příslušným vojenským stanovištěm řízení letového provozu; (ii) Let bezpilotního letadla je možný pouze po předchozím vyznačení oblasti provozu v digitální mapě zřízené v souladu s § 44j zákona o civilním letectví. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele.

2) Základní předpoklady provozu UA v LKR314A – CTR, LKR314B – CTR, LKR314C – CTR LKPR, LKR314D – CTR LKPR, LKR314E – MCTR a LKR314F – MCTR, působnost a definice

Obecně

Provoz bezpilotního letadla v prostorech vymezených v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy je možný pouze za předpokladu:

- (i) V „otevřené“ kategorii provozu bezpilotních systémů a ve „specifické“ kategorii, pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 Prováděcího nařízení – po splnění podmínek provozu stanovených přímo v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy, nebo
- (ii) ve „specifické“ kategorii provozu bezpilotních systémů s vydaným oprávněním k provozu - po splnění odlišných podmínek provozu, pokud je Úřad v uděleném oprávnění k provozu výslovně stanoví pro prostor vymezený v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy. Takto stanovené podmínky se v tom případě uplatní přednostně před podmínkami dle Článku I., bodu 2) (i).⁶

Prostory vymezené v Článku I, bodu 1) tohoto opatření obecné povahy se vztahují pouze na lety UA. Lety letadel s posádkou na palubě nejsou těmito prostory dotčeny.

Způsob naplnění požadavků

Požadavek na předchozí koordinaci letu dle odrážky (i) tabulky obsažené v Článku I., bodu 1), písm. a. až f. tohoto opatření obecné povahy může být naplněn postupem dle pokynů uvedených na webové stránce na adrese https://letejtezodpovedne.cz/vse_o_letani/kde_mohu_letat/koordinace_letiste.

⁶ Oprávnění k provozu vydává Úřad podle Článku 12 nebo Článku 16 Prováděcího nařízení. Pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 Prováděcího nařízení, mohou být takové odlišné podmínky stanoveny formou Oprávnění k letu. K postupu dle tohoto bodu ii. lze kromě standardního postupu upraveného správním řádem, využít uživatelské rozhraní na webových stránkách Úřadu (<https://dron.caa.cz/>)

Pokud se jedná o provoz UA:

- provozovaných na základě § 20 a § 21 zákona č. 239/2000 Sb. o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů;
- vojenských bezpilotních letadel ČR a vojenských bezpilotních letadel členského státu EU/NATO;
- Policie ČR;
- Celní správy ČR;
- Hasičského záchranného sboru;

je za přijatelné naplnění požadavku považována též telefonická forma koordinace bez stanoveného časového předstihu se stanovištěm TWR, MTWR nebo AFIS dle tabulky kontaktů v AIP ČR části GEN 3.3, v tabulce 3.3.6, dostupné na webové stránce na adrese https://aim.rlp.cz/ais_data/www_main_control/firm_cz_aip.htm, nejpozději však před vstupem do omezených prostorů uvedených v Článku I odst. 1 tohoto opatření obecné povahy.

Grid – definice a povaha

Pro účely tohoto opatření obecné povahy se *gridem* rozumí dílčí čtyřúhelník mřížkové mapové vrstvy „Grid“, odpovídající místu letu UA, který je včetně své hodnoty vymezen v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Grid“ na adrese: <https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz>. Za rozhodnou se považuje verze souboru, která byla na uvedené adrese se souhlasem Úřadu publikována jako aktuální ke dni provedení letu bezpilotního letadla.

Hodnota maximální povolené výšky nad zemí uvedená v gridu („hodnota gridu“) je stanovena se zohledněním podmínky nenarušení ochranných pásem s výškovým omezením staveb daného letiště a dále platných pravidel a provozní situace na letišti. Ve spojení s tímto opatřením obecné povahy se hodnota gridu publikovaná výše uvedeným způsobem považuje za závazný způsob stanovení dodatečné podmínky provozu bezpilotního systému.

3) Oprávnění a meze odpovědnosti stanoviště letových provozních služeb

Při uplatnění požadavku na předchozí koordinaci letu podle odrážky (i) tabulky obsažené v Článku I., bodu 1), písm. a. až d. tohoto opatření obecné povahy je na uvážení příslušného stanoviště ponecháno rozhodnutí o dodatečné použitelnosti požadavků předpisu L 11 (Letové provozní služby) na získání letového povolení a na stálé obousměrné spojení se stanovištěm letových provozních služeb a požadavky stanovené Leteckou informační příručkou ČR (AIP) na vybavení odpovídačem sekundárního radaru.

Při letu bezpilotního letadla v prostorech vymezených v Článku I., bodu 1) písm. a. až d. tohoto opatření obecné povahy není příslušné stanoviště letových provozních služeb odpovědné za poskytování informací o provozu ve vztahu k ostatním účastníkům letového provozu, ani za zabraňování srážkám ve vzduchu mezi letadly s pilotem na palubě a letadly bezpilotními nebo mezi letadly bezpilotními navzájem s výjimkou situace, kdy

- i. toto opatření obecné povahy výslovně stanoví dodatečnou podmínku koordinace s příslušným stanovištěm letových provozních služeb, a současně
- ii. příslušné stanoviště letových provozních služeb poskytlo na základě řádného vyžádání provozovateli nebo dálkově řídicímu pilotovi bezpilotního letadla konkrétní pokyny k naplnění požadavků této koordinace.

Výše uvedeným není dotčena povinnost dálkově řídicího pilota předcházet riziku srážky s letadlem s posádkou na palubě dle ustanovení UAS.OPEN.060 2) b), UAS.SPEC.060 3) b) nebo UAS.STS-02.040 2) a) Prováděcího nařízení, ani obdobná povinnost pozorovatele vzdušného prostoru dle UAS.STS-02.050.

Článek II. Návrh odůvodnění

Dne 11. září 2018 nabylo účinnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU, a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91.

Počínaje 31. prosincem 2020 se v České republice uplatňuje Prováděcí nařízení.

Úroveň provozní bezpečnosti ve vztahu k UAS dosažená v době zahájení implementace společného evropského regulačního rámce byla zajištěna platným regulačním rámcem civilního letectví, který v té době tvořil především:

- zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů;
- vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů;
- letecké předpisy řady L, vydané Ministerstvem dopravy k provedení zákona o civilním letectví, ve vztahu k problematice bezpilotních systémů pak zejména letecký předpis L 2, Pravidla létání, včetně jeho Doplnku X, upravujícího komplexně provoz bezpilotních letadel v podmínkách České republiky.

Ve smyslu bodu odůvodnění (24) Prováděcího nařízení měla být v zájmu zajištění řádné implementace Prováděcího nařízení zavedena vhodná přechodná opatření. Takovým opatřením bylo tehdy zvoleno mj. i vyhlášení omezeného prostoru LKR10 - UAS, který zajistil přechod z právního rámce národního na jednotný evropský regulační rámec při zachování úrovně provozní bezpečnosti formou tehdy v České republice dlouhodobě zavedené praxe. Vyhlášení bylo zvoleno v návaznosti na Článek 15 Prováděcího nařízení, dle nějž:

„1. mohou členské státy při vymezování zeměpisných zón pro bezpilotní systémy za účelem bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, soukromí nebo životního prostředí:

a) zakázat určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů, požadovat konkrétní podmínky pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů nebo požadovat předchozí oprávnění k letu pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů;

b) podřídit provoz bezpilotních systémů určitým normám v oblasti životního prostředí;

c) povolit přístup pouze určitým třídám bezpilotních systémů;

d) povolit přístup pouze bezpilotním systémům vybaveným určitými technickými prvky, zejména systémy dálkové identifikace nebo systémy s funkcí „geo-awareness“.

2. Na základě posouzení rizik provedeného příslušným úřadem mohou dále členské státy určit zeměpisné zóny, v nichž provoz bezpilotních systémů nepodléhá jednomu nebo více požadavkům „otevřené“ kategorie.

3. Pokud v souladu s odstavci 1 a 2 členské státy vymezí zeměpisné zóny pro bezpilotní systémy, zajistí pro účely funkce „geo-awareness“, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu.“, přičemž poslední bod 3. je použitelný od 1. ledna 2022.

„Zeměpisná zóna pro bezpilotní systémy“ je v této souvislosti Prováděcím nařízením definována jako část vzdušného prostoru zřízená příslušným úřadem, která „umožňuje, omezuje nebo vylučuje provoz bezpilotních systémů s ohledem na rizika týkající se bezpečnosti, soukromí, ochrany osobních údajů, ochrany před protiprávními činy nebo životního prostředí, která vyplývají z provozu bezpilotních systémů.“

Zpřístupnění informací o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy určených členskými státy a zřízených v rámci vzdušného prostoru jeho státu ve společném jednotném digitálním formátu je jedním z úkolů příslušného úřadu podle Článku 18 Prováděcího nařízení.

Informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, by měly být zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu, a to dle výstupu auditu EASA po krocích, nejpozději k datu 31.12.2025. Předpokládá se, že v této souvislosti dojde k územnímu zpřesnění, resp. ke konkretizaci územní ochrany tak, aby se jednalo o skutečně praktický a efektivní nástroj. Tento návrh opatření obecné povahy je tak třeba vnímat jako opatření dočasné a přechodné, nikoliv dlouhodobé nebo dokonce trvalé a do budoucna se předpokládá jeho další vývoj a úpravy. Dále se předpokládá, že rozsah územní ochrany se bude v dalších fázích implementace evropského regulačního rámce upravovat zejména s ohledem na další vývoj tohoto rámce, vývoj dostupných technologií nebo zkušenosti s provozní praxí.

Důvodem původního zřízení omezeného prostoru LKR10 - UAS byl zvláště významný veřejný zájem, spočívající vedle zajištění přechodu národního regulačního rámce bezpilotních systémů na nový evropský regulační rámec především v zajištění odpovědnosti svěřených Úřadu zákonem o civilním letectví v tehdejší znění § 52 zákona o civilním letectví, totiž zejména bezpečnosti letectví, bezpečnosti osob, staveb a životního prostředí v souvislosti s provozem bezpilotních systémů. Po novelizaci zákona o civilním letectví postupuje Úřad dle § 44e, který umožňuje detailnější klasifikaci podmínek, omezení či uvolnění navázané na odlišné vlivy různých kategorií provozu.

Toto opatření obecné povahy nahrazuje ty části původního omezeného prostoru LKR10 - UAS, které byly definovány dle příslušných právních předpisů řízeným okrskem letiště, a dále také letištní provozní zónou schválenou pro provoz letadel dle pravidel pro let podle přístrojů.

Současně s vydáním tohoto NOOP dochází k úpravě původního omezeného prostoru LKR10 - UAS. Změna spočívá ve vyjmutí toho typu zeměpisné zóny, který je dále předmětem tohoto NOOP, kterým je publikován návrh na nové omezené prostory LKR314A - CTR, LKR314B - CTR, LKR314C - CTR LKPR, LKR314D - CTR LKPR, LKR314E - MCTR a LKR314F - MCTR.

V souvislosti s plánovaným postupným naplňováním požadavku článku 15 odst. 3 Prováděcího nařízení jsou s většinou subjektů, v jejichž primárním zájmu byly dosavadní zeměpisné zóny vytyčeny, projednávány procesy praktické implementace výše popsaného záměru. Jelikož v Odůvodnění původního prostoru LKR10 - UAS bylo předjíráno, že jde o opatření dočasné a přechodné, podléhající dalšímu vývoji, úpravám a zpřesnění zejména s ohledem na vývoj dostupných technologií a zkušenosti s provozní praxí, je součástí předmětných jednání vedle úpravy rozsahu vytyčených zeměpisných zón také optimalizace stávajících pravidel provozu bezpilotních letadel. Optimalizace spočívá v:

- Rozdělení zeměpisné zóny na civilní a vojenské řízené okrsky (CTR a MCTR), což umožňuje rozlišit nově definované oblasti povinné koordinace. Ve většině případů dochází ke zmenšení těchto oblastí na provozně potřebné minimum z původních 95 km² na ca 30 km² v případě regionálních CTR a dále na ca 45 km² v případě MCTR, kde rozdílný tvar oblastí vyplývá z důvodu nastavení odlišných požadavků na zajištění situačního povědomí provozu UAS v blízkosti letiště v případě CTR LKPR a speciálních výcvikových letů prováděných v přízemních výškách v případě MCTR. Cílem zmenšení oblastí je snížení počtu koordinací v prostoru nacházejícím se mezi nově definovanou

oblastí a původní kružnicí, kde lety UAS do výšky gridu převážně nejsou provozně konfliktní. Tato redukce si klade za cíl snížit administrativní náročnost na straně provozovatelů bezpilotních letadel i na straně provozovatelů letišť.

- Zahrnutí do této zeměpisné zóny také těch letištních provozních zón (ATZ), v nichž je Úřadem povolen provoz letadel podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR), protože v takových případech jsou provozní rizika srovnatelná. Změna si vyžádala úpravu textace spočívající v opuštění termínu stanoviště řízení letového provozu a jeho nahrazením stanovištěm letových provozních služeb.
- Odstranění povinnosti koordinovat se stanovištěm letových provozních služeb lety všech bezpilotních letadel nad 900 g MTOM v prostoru uvnitř kružnic o ploše 95 km² a současně s ponecháním této povinnosti v celém rozsahu CTR pro všechna bezpilotní letadla jen v provozně podstatných případech, tj. tehdy, kdy má dojít k překročení výšky stanovené gridem. Cílem této změny je snížení administrativní náročnosti na straně provozovatelů bezpilotních letadel i na straně stanovišť letových provozních služeb.
- Zavedení povinného vyznačení oblasti provozu do digitální mapy je výsledkem snahy o aplikaci článku 15 Prováděcího nařízení, bodu 1. d), který umožňuje v určitých oblastech let bezpilotních letadel podmínit jejich vybavením systémy dálkové identifikace. Úřad vzal v úvahu reálnou situaci, kdy zdaleka ne všechny provozované bezpilotní systémy jsou takto vybavené a kdy stanovit povinnost dodatečného vybavení identifikačními systémy je považováno za neadekvátně nákladné a rozhodl se využít možnost systému digitální mapy vnímanou jako alternativní způsob, kterým se dálkově řídící pilot může přihlásit k jednotlivému letu formou jeho naplánování s uvedením základních údajů, a zavádí tuto podmínku považovanou za kompromisní, mimo jiné také proto, že je již platná pro lety v hustě osídlených oblastech, a že se zavádí i v dalších omezených prostorech ve FIR LKAA.
- V MCTR se z důvodu speciálních výcvikových letů v přízemních výškách dále aplikují odchylné podmínky v oblasti povinné koordinace.
- Zavádí se dosud chybějící výjimka pro bezpilotní letadla Armády ČR a složek IZS, která se týká povinných koordinací s doporučeným postupem 3 pracovní dny předem a nahrazuje se explicitní možností přímé telefonické koordinace provozu se stanovištěm letových provozních služeb bez takové lhůty.
- Explicitně se v bodu 2 Článku I. uvádí sejmутí odpovědnosti stanoviště letových provozních služeb za poskytování informací o provozu ve vztahu k ostatním účastníkům letového provozu a za zabráňování srážkám ve vzduchu mezi letadly s pilotem na palubě a letadly bezpilotními nebo mezi letadly bezpilotními navzájem v těch situacích, kdy toto opatření umožňuje vstup bezpilotním letadlům do řízeného okrsku či letištní provozní zóny s IFR provozem, aniž by vyžadovalo koordinaci s příslušným stanovištěm. Bez povědomí o takovém provozu nemůže stanoviště výše uvedené odpovědnosti vykonávat. Provoz bez koordinace Úřad umožňuje z důvodu vyváženosti aspektů bezpečnosti a náročnosti s tím, že je omezen vertikálně na limity stanovené příslušným gridem. Provoz bezpilotních letadel u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele v provozní kategorii A1, u které EASA v odst. c) 2) GM1 k Článku 1(3) k prováděcímu nařízení Komise (EU) 2021/664 o regulačním rámci pro vzdušný prostor U-space, jakož i v jeho Preambuli (8) uvádí, že nepředstavují významné bezpečnostní riziko v případě srážky, pak Úřad umožňuje i bez vyznačování v digitální mapě, nad tuto hranici je vyznačením vyžadováno pozitivní přiřazení letu k zodpovědnému provozovateli, což do jisté míry nahrazuje povinnost vybavení UA přímou identifikací na dálku.

Aktuální návrh opatření obecné povahy byl předem předložen k připomínkám zástupcům ODVL SPSp MO a Letecké amatérské asociace ČR v souladu s odst. 2 § 44e zákona o civilním letectví.

Článek III.
Uplatnění připomínek

Ve smyslu § 172 odst. 4 správního řádu se k tomuto návrhu může kdokoli, jehož práva, povinnosti nebo zájmy mohou být OOP přímo dotčeny, uplatnit u správního orgánu písemné připomínky ve lhůtě 30 dnů od jeho zveřejnění.

Článek IV.
Uplatnění námitek

V souladu s § 44e odst. 3 zákona o civilním letectví mohou odůvodněné námitky proti návrhu OOP podat písemně u Úřadu ve lhůtě 30 dnů od jeho zveřejnění organizace sdružující v České republice provozovatele bezpilotních systémů, a dále provozovatelé bezpilotních systémů, jsou-li jimi spolky podle § 54n zákona o civilním letectví.

Článek V.
Návrh poučení

Do OOP a jeho odůvodnění může podle § 173 odst. 1 správního řádu každý nahlédnout u správního orgánu, který OOP vydal. Proti OOP nelze podle § 173 odst. 2 správního řádu podat opravný prostředek. Soulad OOP 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.
Návrh účinnosti

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

otisk úředního razítka

Ing. Petr Plaček
ředitel odboru regulace a UAS
sl. č. 10053528

Vyvěšeno dne: 30.06.2025