

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 13372-25-701

V Praze dne 15.08.2025

Spis zn. 10719-25-701

Název spisu: OOPUAS-0043



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví (dále 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) a podle § 171 a následujících zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), vydává opatření obecné povahy (dále také jen „OOP“ nebo „opatření“), kterým se stanoví:

Článek I.

Omezený prostor pro lety bezpilotních letadel (LKR316 – HOP)

Úřad v kontextu podmínek stanovených LKR10 - UAS (viz OOP č.j. 613-25-701) tímto zřizuje omezený prostor LKR316 – HOP. Prostor LKR316 – HOP je zřízen za účelem zajištění vyšší úrovně bezpečnosti, ochrany soukromí a ochrany před hlukovou zátěží v hustě osídlených prostorech, čímž se rozumí prostory, které jsou ve velkoměstě, městě nebo osadě používány převážně k bydlení nebo obchodním činnostem¹ a to způsobem, který reflektuje konkrétní vymezení s využitím datových podkladů na základě pravidla definovaného jako prostor mezi jednotlivými budovami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude-li spojnice delší než 75 m a je-li takových budov alespoň 5. Spojnice tvoří rohy zvětšeného půdorysu jednotlivých budov (u oblouků se použijí tečny). Spojnice mezi zvětšenými půdorysy budov, spolu se stranami upravených půdorysů budov, tvoří hustě osídlený prostor a také hranice prostoru LKR316 – HOP. Prostor LKR316 – HOP se přitom zřizuje nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. a) tohoto opatření obecné povahy

1)

a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR316 – HOP

<i>Název a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>
--

¹ Vychází z definice dle Leteckého předpisu L6/III

Omezený prostor (LKR316 – HOP)

Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „HOP“ 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 (dále jen "UA").

**Vertikální
hranice prostoru**

FL660
GND

**Poznámky
(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)**

Let A1 v HOP

Doba: H24

Situace provozu: Oblast provozu² UA provozovaných v rámci podkategorie A1 podle UAS.OPEN.020 Prováděcího nařízení zasahuje do vymezeného prostoru

Podmínky provozu:

- 1) oblast provozu musí být plánována minimálně za pomoci pravidla 1:1 (tzn. pokud je např. plánován provoz UA ve výšce 20 m nad zemí, oblast provozu musí mít hranice alespoň 20 m ve všech směrech);
- 2) dálkově řídicí pilot před zahájením provozu UAS posoudí oblast provozu a měl by důvodně očekávat, že nebude přelétávat nad žádnou nezapojenou osobou. Toto zhodnocení situace by mělo být provedeno s přihlédnutím k uspořádání oblasti provozu (např. výskyt silnic, ulic, pěších či cyklistických stezek), možnostem zabezpečení oblasti a denní době. V případě, že dojde k neočekávanému přeletu nezapojených osob, měl by dálkově řídicí pilot, co možná nejvíce zkrátit dobu přeletu, např. tak, aby se vzdálenost mezi UA a nezapojenými osobami zvětšovala, nebo přeletem UA na místo, kde se žádné nezapojené osoby nenachází. Za nezapojenou osobu je považována také osoba, nacházející se v dopravním prostředku (např. automobilu) nebo za okny budovy;
- 3) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě zřízené v souladu s Článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii UA a registrační číslo provozovatele UAS.

² oblastí provozu se rozumí prostor, ve kterém je UA provozováno a který je tvořen letovým zeměpisným prostorem, prostorem pro nenadálé situace a rezervou pro pokrytí rizika na zemi (viz GM1 Článek 2(28), (29), (30), (31), (32) a (33) Definice a AMC1 k Článku 11 Prováděcího nařízení. Při určování místa provozu by měl provozovatel vzít v úvahu schopnosti UAS udržet polohu ve 4D prostoru (zem. šířka, délka, výška a čas). Při tomto určování by měly být zohledněny a řešeny zejména přesnost navigace, letové technická chyba bezpilotního systému a chyba stanovení dráhy (např. chyby map) a prodlevy (reakční doby). Oblast provozu musí být plánována minimálně za pomoci pravidla 1:1 (tzn. pokud je např. plánován provoz UA ve výšce 20 m nad zemí, oblast provozu musí mít hranice alespoň 20 m ve všech směrech).

Let A2 v HOP	<p>Doba: H24</p> <p>Situace provozu: Oblast provozu UA provozovaných v rámci podkategorie A2 podle UAS.OPEN.030 Prováděcího nařízení zasahuje do vymezeného prostoru</p> <p>Podmínky provozu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) oblast provozu musí být plánována minimálně za pomoci pravidla 1:1 (tzn. pokud je např. plánován provoz UA ve výšce 20 m nad zemí, oblast provozu musí mít hranice alespoň 20 m ve všech směrech); 2) dálkově řídicí pilot před zahájením provozu UAS posoudí oblast provozu a musí přijmout opatření pro zajištění oblasti provozu proti vstupu nezapojených osob. Osoby nacházející se v oblasti provozu musí být součástí předmětného provozu. Za nezapojenou osobu je považována také osoba, nacházející se v dopravním prostředku (např. automobilu) nebo za okny budovy; 3) oblast provozu musí být vyznačena v digitální mapě zřízené v souladu s Článkem 15 Prováděcího nařízení. Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení oblasti provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii UA a registrační číslo provozovatele UAS.
--------------	--

2) Základní předpoklady letové činnosti v LKR316 - HOP, působnost a výjimky

Provoz UA v prostoru vymezeném v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy je možný pouze za předpokladu:

- (i) Splnění podmínek provozu stanovených přímo v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy, nebo
- (ii) Ve „specifické“ kategorii provozu bezpilotních systémů též 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 bodu (i).³

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.

Z dodatečných požadavků na provoz v prostorech uvedených v Článku I. odst. 1 tohoto opatření obecné povahy jsou trvale vyjmuta UA:

- u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele;
- vojenská bezpilotní letadla ČR a vojenská bezpilotní letadla členského státu EU/NATO.

Článek II. 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

³ 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/>)

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, 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 vymezení 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, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly pro účely funkce „geo-awareness“ od 1. ledna 2022 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. Toto 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.

Zeměpisné zóny jsou v horizontální rovině definovány do maximální výšky FL660, a to z důvodu jednoznačnosti a srozumitelnosti při prezentaci směrem k veřejnosti. Reálné provozní omezení této zóny však odpovídá výšce 120 m nad zemí (AGL). Účelem tohoto vymezení je předejít případným chybným výkladům ze strany provozovatelů bezpilotních systémů, zejména v otázce možnosti přeletů těchto zeměpisných zón v rámci otevřené kategorie provozu.

Toto opatření obecné povahy nahrazuje ty části původního omezeného prostoru LKR10 - UAS, které byly definovány podle příslušné legislativy jako hustě osídlené prostory.

Současně s vydáním tohoto OOP dochází k úpravě původního omezeného prostoru LKR10 - UAS. Změna spočívá ve vyjmutí toho typu zeměpisné zóny, který je dále předmětem tohoto OOP, kterým je publikován nový omezený prostor LKR316 - HOP. Současně dochází ke zpřesnění požadavků na přípravu datových podkladů.

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“) č.j. 10719-25-701 doručeny tyto připomínky:

- 1) Připomínky Řízení letového provozu České republiky, státní podnik (ŘLP ČR, s.p.), IČO 49710371, se sídlem Navigační 787, 25261 Jeneč, zn. SMA R/8902/25, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 12363-25-701, doručené na Úřad dne 30.7.2025.

Připomínky byly uvedeny následovně:

- *„Stávající text: Prostor LKR316 – HOP je zřízen za účelem zajištění vyšší úrovně bezpečnosti, ochrany soukromí a ochrany před hlukovou zátěží v hustě osídlených prostorech, čímž se rozumí prostory, který jsou ve velkoměstě, městě nebo osadě používán převážně k bydlení nebo obchodním činnostem¹ a to způsobem, který reflektuje konkrétní vymezení s využitím datových podkladů na základě pravidla definovaného jako prostor mezi jednotlivými budovami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude-li spojnice delší než 75 m. Připomínka/komentář: "hustě osídlený prostor" není totéž, co méně osídlený prostor, proto se domníváme, že je potřeba definici ještě doplnit tak, aby z rozsahu této zeměpisné zóny byly vyloučeny budovy mimo "souvisle zastavěné území obce", tj. méně než 5 budov. Navrhujeme tedy uvést vymezení zóny do souladu s doposud aplikovaným výkladem (viz výkladový dokument v DronView, čerpající z § 30, odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích), aby nedocházelo k*

nezamýšlenému zpřísnění pravidel a rovněž, aby byl přesněji popsán rozsah této vrstvy tak, jak byla v rámci vývoje vygenerována do digitální mapy.. Návrh úpravy: 1. - definičně vyloučit ze zeměpisné zóny "hustě osídleného prostoru" ty budovy, které jsou mimo "souvisle zastavěné území obce". 2. - opravit skloňování: ..."čímž se rozumí prostory, které jsou ve velkoměstě..."

Vyjádření: Přípomínka byla přijata na základě odůvodnění příslušné připomínky.

- „Stávající text: Chybí odůvodnění FL660. Přípomínka/komentář: ŘLP bere na vědomí rozhodnutí ÚCL zvýšit vertikální vymezení zeměpisné zóny nad 120 m AGL, pak by však mělo být konzistentně doplněno i odůvodnění takového kroku obdobně, jako v případě OOP LKR311 železnice: "Zeměpisné zóny jsou v horizontální rovině definovány do maximální výšky FL660, a to z důvodu jednoznačnosti a srozumitelnosti při prezentaci směrem k veřejnosti. Reálné provozní omezení této zóny však odpovídá výšce 120 m nad zemí (AGL). Účelem tohoto vymezení je předejít případným chybným výkladům ze strany provozovatelů bezpilotních systémů, zejména v otázce možnosti přeletů těchto zeměpisných zón v rámci otevřené kategorie provozu." Návrh úpravy: Doplnit odůvodnění"

Vyjádření: Přípomínka byla přijata na základě odůvodnění příslušné připomínky.

Článek IV.

Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Ve smyslu § 172 odst. 5 správního řádu nebyla na Úřad v zákonné lhůtě od zveřejnění NOOP č.j. 10719-25-701 doručena žádná námitka.

Článek V.

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.

Účinnost

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: 17.08.2025