

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 13392-25-701

V Praze dne 15.08.2025

Spis zn. 10738-25-701

Název spisu: OOPUAS-0051



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

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 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 opatření obecné povahy (dále jen „OOP“ nebo „opatření“), kterým se stanoví:

Článek I.

Omezený prostor pro lety bezpilotních letadel (LKR320A a LKR320B)

Úřad v kontextu podmínek stanovených prostorem LKR10 - UAS (viz OOP č.j. 613-25-701) zřizuje omezený prostor LKR320A za účelem výslovného rozšíření působnosti na bezpilotní systémy u prostorů zřízených podle § 44 zákona o civilním letectví a klasifikovaných jako LKP, LKR, LKD, TSA a TRA a omezený prostor LKR320B za účelem rozšíření působnosti na bezpilotní systémy u prostorů zveřejňovaných cestou AIP SUP nebo NOTAM.

Prostor LKR320A se přitom zřizuje nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. a) a prostor a LKR320B nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. b) tohoto opatření obecné povahy.

1)

a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR320A

Název a vymezení horizontálních hranic prostoru	
Omezený prostor (LKR320A) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „Prostory“ 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.	
Vertikální hranice prostoru	

FL 660 dle AIP ENR 5	
Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)	
Let v LKP, LKR, LKD, TSA, TRA	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezeného prostoru Podmínky provozu: 1) Provoz je možný jen na základě splnění podmínek uvedených v příslušné kapitole ENR 5 Letecké informační příručky (AIP) a to pro každý individuální prostor LKP, LKR, LKD, TSA a TRA (k nalezení zde: https://aim.rlp.cz/ais_data/www_main_control/frm_cz_aip.htm). Provoz bezpilotního letadla v zakázaném prostoru LKP1 PRAŽSKY HRAD je nad rámec postupů a podmínek uvedených v AIP ENR 5 a příslušných postupů Úřadu podmíněn souhlasným stanoviskem Policie České republiky.

b. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR320B

Název a vymezení horizontálních hranic prostoru	
Omezený prostor (LKR320B) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „AIP SUP, NOTAM“ 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.	
Vertikální hranice prostoru	
FL 660 dle AIP SUP / NOTAM	
Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)	
Let v prostoru zveřejněném cestou AIP SUP, NOTAM	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezeného prostoru Podmínky provozu: 1) Provoz je možný jen na základě splnění podmínek uvedených v příslušném doplňku Letecké informační příručky AIP SUP (k nalezení zde: https://aim.rlp.cz/ais_data/www_main_control/frm_cz_aip.htm), příp. příslušné zprávy NOTAM (dostupné na adrese https://ibs.rlp.cz/notam.do pod nabídkou NOTAM / Česká republika / NOTAMy pro FIR LKAA).

2) Základní předpoklady letové činnosti v LKR320A, LKR320B, působnost a výjimky

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 prostory

vymezené v Článku I., bodu 1) tohoto opatření obecné povahy. Takto stanovené podmínky se v tom případě uplatní přednostně před podmínkami dle bodu (i).¹

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. bodu 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.

Omezené prostory LKR1 až LKR4 se pro provoz bezpilotních letadel neaplikují, provoz v nich je možný při dodržení podmínek prostoru LKR318A – NP, který tyto čtyři prostory zcela pokrývá.

Omezený prostor LKR9 se pro provoz bezpilotních letadel neaplikuje, provoz v něm je možný za podmínky respektování podmínek provozu v LKR314C – CTR LKPR, LKR314D – CTR LKPR, LKR314E – MCTR, LKR314F – MCTR, LKR316 – HOP, případně podmínek jiných prostorů v daném místě.

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 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

¹ 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/>).

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. 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.

Toto opatření obecné povahy nahrazuje ty části původního omezeného prostoru LKR10 – UAS, které byly definovány zakázanými prostory (LKP), omezenými prostory (LKR), nebezpečnými prostory (LKD), jiným uživatelem vyhrazenými prostory (TSA), dočasně rezervovanými prostory (TRA) a omezenými prostory zveřejněnými cestou AIP SUP nebo NOTAM.

Současně s vydáním tohoto OOP dochází k úpravě původního omezeného prostoru LKR10 – UAS. Změna spočívá v úpravě vymezení zeměpisné zóny stanovené v Článku 1, odst. 3, písm. d), která bude dále předmětem tohoto OOP, kterým jsou publikovány nové omezené prostory LKR320A a LKR320B. V rámci této úpravy dochází ke specifickému vymezení příslušné zeměpisné zóny s využitím datových podkladů, což umožní jejich publikaci v souladu s Článkem 15 Prováděcího nařízení a jejich přesné zobrazení v digitální mapě. Datové podklady jsou připraveny s ohledem na zajištění odpovídající ochrany prostorů LKP, LKR, LKD, TSA, TRA a prostorů zveřejněných cestou AIM SUP a NOTAM. Současně dochází k úpravě působnosti Úřadu v oblasti povolování provozu v rámci otevřené kategorie směrem k unifikaci procesů umožňující případný provoz v těchto prostorech a to takovým způsobem, který reflektuje zavedené standardy napříč civilním letectvím. 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.

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. 10738-25-701 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: "1) Provoz je možný jen na základě splnění podmínek uvedených v příslušné kapitole ENR 5 Letecké informační příručky (AIP) a to pro každý individuální prostor LKP, LKR, LKD, TSA a TRA (k nalezení zde: https://aim.rlp.cz/ais_data/www_main_control/frm_cz_aip.htm".
Připomínka/komentář: Podmínka v NOOP odkazuje na příslušné kapitoly v AIP ENR 5, avšak tam ne vždy jsou podmínky provozu obsaženy. Viz část ENR 5.1 (<https://aim.rlp.cz/eaip/html/eAIP/LK-ENR-5.1-cz-CZ.html#ENR-5>) konkrétně: Pro LKP 2-12 chybí detaily podmínek a správce daného prostoru.
Pod tabulkou sice je uveden text, že všechny žádosti vyřizuje Úřad. Není však zřejmé, zda je nutné zajistit si předem stanovisko správce.
Pro LKD1-10 zcela chybí informace, kdo je správce prostoru, jaké jsou podmínky vstupu, nebo alespoň obdoba obecného popisu pod tabulkou, jako je pro LKP, že vše řeší Úřad. (Je to způsobeno aspektem, že pro klasická letadla není prostor D zakázán).
Pro LKR 1-4 a 9 je vše v AIP vypsáno, není třeba úprav.
Viz část ENR 5.2 (<https://aim.rlp.cz/eaip/html/eAIP/LK-ENR-5.2-cz-CZ.html#ENR-5.2>)
LK TSA1-49 mají v podmínkách vstupu uvedeno, že tento je zakázán, chybí případný postup pro povolení, obdobně jako pro TSA59-60.
LK TSA59-60 mají uveden postup pro nevyhnutelný vstup (tel., FRQ).
Některé TSA mají postup pro vstup prioritních letadel popsán v 5.5.4.1 j): "Letům Policie České republiky, letům hotovostního systému Armády ČR, letům pro záchranu lidského života a letům letecké hasičské služby je vstup povolen bez

předchozí koordinace. Informace o využití prostorů poskytuje koordinátor akce Aeroklub Jeseník, z.s. (Tel: +420 604 905 903)."

LKTRA mají vždy uvedeny podmínky vstupu jako ATC CLR (povolení od ŘLP) a mají i uvedna stanoviště ATS, které zajišťuje služby pro průlet.

- Nejsou však zřejmé postupy pro UAS - viz např. LKTRA6, kde je stanovena podmínka, že "Uživatel prostoru musí umožnit vzlet, let po letištním okruhu a přistání letadel na letišti Stichovice (LKSB) a to bez předchozí koordinace", aniž by bylo zřejmé, zda totéž platí i pro UAS a pokud ne, tak proč.. Návrh úpravy: Navrhujeme, aby v této fázi byl alespoň do Odůvodnění přidán závazek, že AIP bude doplněn o podmínky vstupu u těch prostorů, kde dnes uvedeny nejsou."

Vyjádření: Úřad v odůvodnění OOP uvádí, že se jedná o stav, dočasný a přechodný, nikoliv dlouhodobý nebo dokonce trvalý a do budoucna se předpokládá jeho další vývoj a úpravy. Dále Úřad uvádí, že úprava Letecké informační příručky pro specifické potřeby a specifika provozu bezpilotních systémů povede k otevření jednotlivých kapitol a individuálním projednáním s příslušnými správci a zúčastněnými osobami s tím, že se dá předpokládat požadavek na projednání na půdě KS ASM. Tyto série jednání budou ve své náročnosti na časovou dotaci dosahovat hodnot stovek hodin na straně Úřadu a desítek hodin na straně dalších účastníků, a to vše bez záruky nalezení konsenzu či alespoň kompromisního řešení. Tímto však Úřad iniciativu ve věci této připomínky v žádném případě neodmítá. Stávající přístup je konzervativním přístupem zajišťujícím zachování nastavené úrovně provozní bezpečnosti.

- 2) Připomínky Letecká služba (Policejní prezidium České republiky), se sídlem Strojnická 935/27, 170 00 Praha, č.j. LS-584-1/ČJ-2025-9800KR, které byly zaevidovány Úřadem pod č.j. 11396-25-701, doručené na Úřad dne 11.7.2025.

Připomínka je součástí Žádosti o zřízení trvale zakázaného prostoru VLTAVA pro bezpilotní letadla (aktuálně LKP329 – VLTAVA) ve znění: „*uplatnění dodatečné podmínky získání souhlasného stanoviska Policie České republiky ke vstupu bezpilotních letadel do stávajícího zakázaného prostoru LKP1 – Pražský hrad*" s odůvodněním: „*Navrhované opatření by mělo zajistit, že v případě záměru provozovat bezpilotní letadlo v zakázaném prostoru LKP1 – Pražský hrad bude mít Vojenská kancelář prezidenta republiky v postavení správce prostoru LKP1 – Pražský hrad, i Policie České republiky, z důvodu plnění úkolů v předmětné oblasti, informaci o provozním záměru paralelně, bezprostředně, s možností zohlednění vlastních bezpečnostních hledisek ve vztahu k předmětné oblasti; a provozní záměr pak bude realizovatelný pouze s kladným vyjádřením obou subjektů. Překrytí oblastí působnosti nevnímáme u prostoru LKP1 – Pražský hrad a geografické zóny vynucované ve vztahu k bezpilotním systémům na základě připravovaného opatření obecné povahy k LKP320 z výše uvedených důvodů jako konflikt; jedná se o výsledek společných jednání se správcem prostoru LKP1 – Pražský hrad, tedy s Vojenskou kanceláří prezidenta republiky, a jde o možné a rychlé řešení jak situace vzniklé změnou hranic LKP1 – Pražský hrad, tak odlišností úkolů zajišťovaných oběma subjekty, avšak se společným cílem, kterým je v obou případech zajištění bezpečnosti."*

Vyjádření: Připomínka 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. 10738-25-701 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