

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 13362-25-701

V Praze dne 15.08.2025

Spis zn. 10718-25-701

Název spisu: OOPUAS-0042



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 odst. 1 a odst. 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění (dále též 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 (LKR315A – ATZ, LKR315B – SLZ, LKR315C – HEL a LKR315D – PIS)

Úřad v kontextu podmínek stanovených prostorem LKR10 - UAS (viz OOP č.j. 613-25-701) tímto zřizuje omezené prostory LKR315A – ATZ, LKR315B – SLZ, LKR315C – HEL a LKR315D – PIS. Prostor LKR315A – ATZ je zřízen za účelem zajištění ochrany letadel s pilotem na palubě v okolí neřízených letišť bez publikovaných postupů pro přilet, přiblížení a odlet IFR letů, pro která existuje ATZ, prostor LKR315B – SLZ je zřízen za účelem zajištění ochrany letadel s pilotem na palubě v okolí ploch sportovních létajících zařízení uvedených ve VFR příručce, a to v rozsahu 1,5 km od středu SLZ plochy uvedeného ve VFR příručce (bod ARP), LKR315C – HEL je zřízen za účelem zajištění ochrany letadel s pilotem na palubě v okolí heliportů a LKR315D – PIS je zřízen za účelem zajištění ochrany letadel s pilotem na palubě v okolí míst veřejného zájmu, a to v rozsahu 3 navazujících kružnic až do vzdálenosti 3000 m od středu heliportu uvedeného ve VFR příručce. Pro provoz bezpilotních letadel v prostorech letištních provozních zón (ATZ) u letišť s publikovanými postupy pro přilet. Přiblížení a odlet IFR letů, se namísto tohoto patření obecné povahy použijí opatření obecné povahy zřizující prostory LKR314A a LKR314B. Prostor LKR315A – ATZ se přitom zřizuje nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. a), prostor LKR315B – SLZ nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. b), prostor LKR315C – HEL nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. c) a LKR315D – PIS nad oblastmi vymezenými souřadnicemi uvedenými níže v bodě 1. d) tohoto opatření obecné povahy.

1)

a. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR315A – ATZ

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR315A – ATZ) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „ATZ“ 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.	
<i>Vertikální</i> <i>hranice prostoru</i>	
4000 ft AMSL, příp. méně, navazuje-li spodní hranice přilehlého řízeného prostoru GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v letištní provozní zóně (ATZ) neřízeného letiště, bez publikovaných postupů pro přilet, přiblížení a odlet IFR letů.	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezeného prostoru Podmínky provozu ve vztahu k výšce letu: 1. Provoz bezpilotního letadla je možný jen do výšky nad zemí, nepřesahující hodnotu uvedenou v gridu. ¹ Nad tuto výšku je možný pouze za podmínky předchozí koordinace s letištní letovou informační službou (AFIS), nebo se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště, není-li AFIS resp. poskytování informací známému provozu zajištěno ² . Koordinací lze stanovit dodatečné podmínky provozu jen v nezbytném rozsahu za účelem zajištění provozní bezpečnosti; Zde stanovenými podmínkami není dotčena povinnost dálkově řídícího pilota předcházet riziku srážky s letadlem s posádkou na palubě dle ustanovení UAS.OPEN.060 2) b), UAS.SPEC.060 3) nebo UAS.STS-02.040 2) a) Prováděcího nařízení, ani obdobná povinnost pozorovatele vzdušného prostoru dle UAS.STS-02.050.

b. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR315B – SLZ

<i>Název</i> <i>a vymezení horizontálních hranic prostoru</i>	
Omezený prostor (LKR315B – SLZ) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „SLZ“ 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.	
<i>Vertikální</i> <i>hranice prostoru</i>	
4000 ft AMSL, příp. méně, navazuje-li spodní hranice přilehlého řízeného prostoru GND	
<i>Poznámky</i> <i>(doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Let v prostoru registrované plochy trvale užívané pro provoz sportovních létajících zařízení	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezeného prostoru

¹ Viz Čl. I., bod 2) tohoto opatření obecné povahy.² Kontaktní údaje na AFIS, příp. stanoviště poskytování informací známému provozu a na provozovatele letiště jsou k nalezení ve VFR příručce v kapitole VFR-AD zde: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/ad_1_cz.html.

(SLZ)	Podmínky provozu: 1. Provoz bezpilotního letadla je možný jen na základě koordinace s provozovatelem registrované plochy SLZ³. Koordinaci lze stanovit dodatečné podmínky provozu jen v nezbytném rozsahu za účelem zajištění provozní bezpečnosti. Zde stanovenými podmínkami není dotčena povinnost dálkově řídícího pilota předcházet riziku srážky s letadlem s posádkou na palubě dle ustanovení UAS.OPEN.060 2) b), UAS.SPEC.060 3) nebo UAS.STS-02.040 2) a) Prováděcího nařízení, ani obdobná povinnost pozorovatele vzdušného prostoru dle UAS.STS-02.050.
-------	--

c. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR315C – HEL

Název a vymezení horizontálních hranic prostoru	
Omezený prostor (LKR315C – HEL) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „HEL“ 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	
4000 ft AMSL, příp. méně, navazuje-li spodní hranice přilehlého řízeného prostoru ELEV HEL	
Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)	
Let v prostoru heliportu (HEL)	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezeného prostoru a) Podmínky provozu ve vztahu k informacím o letu: Provoz bezpilotního letadla uvnitř prostoru, vymezeném kružnicí o poloměru 1000 m od středu přistávací a vzletové plochy (TLOF) je v případě bezpilotních letadel možný pouze po předchozím vyznačení oblasti provozu 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 bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele; b) Podmínky provozu ve vztahu k výšce letu: i) Uvnitř prostoru vymezeného kružnicí o poloměru 200 m od TLOF heliportu, pokud výška provozu přesahuje výšku referenčního bodu heliportu; ii) Mezi kružnicemi o poloměru 200 až 1000 m od TLOF heliportu, pokud výška provozu bezpilotního letadla přesahuje výšku 25 m nad výškou referenčního bodu heliportu je provoz bezpilotního letadla možný jen na základě koordinace s provozovatelem heliportu⁴, nachází-li se v neřízeném vzdušném prostoru nebo s provozovatelem heliportu a příslušným stanovištěm letových provozních služeb v řízeném vzdušném prostoru. Koordinaci lze stanovit dodatečné podmínky provozu jen v nezbytném rozsahu za účelem zajištění provozní bezpečnosti.

³ Kontaktní údaje na provozovatele SLZ plochy jsou k nalezení ve VFR příručce v kapitole VFR-SLZ zde: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/ad_1_cz.html

⁴ Kontaktní údaje na provozovatele heliportu a informace o referenčním bodu heliportu včetně jeho výšky, jsou k nalezení ve VFR příručce v kapitole VFR-HEL zde: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/hel_1_cz.html

	iii) Mezi kružnicemi o poloměru 1000 m až 3000 m od referenčního bodu heliportu, je provoz bezpilotního letadla možný jen pokud dálkově řídicí pilot či dálkově řídicí pilot za podpory pozorovatelů vzdušného prostoru, provádí důkladnou a neustálou kontrolu vzdušného prostoru, ve kterém je bezpilotní letadlo provozováno, a to z důvodu zvýšené pravděpodobnosti výskytu vrtulníků IZS. Zde stanovenými podmínkami 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) nebo UAS.STS-02.040 2) a) Prováděcího nařízení, ani obdobná povinnost pozorovatele vzdušného prostoru dle UAS.STS-02.050.
--	--

d. Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKR315D – PIS

Název a vymezení horizontálních hranic prostoru	
Omezený prostor (LKR315D – PIS) Oblast vymezená souřadnicemi v datovém souboru dostupném elektronicky v řádku označeném „PIS“ 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	
<u>4000 ft AMSL, příp. méně, navazuje-li spodní hranice přílehlého řízeného prostoru</u> GND	
Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)	
Let v prostoru Místa veřejného zájmu (PIS)	Doba: H24 Situace provozu: Let UA zasahuje do vymezeného prostoru a) Podmínky provozu ve vztahu k informacím o letu: Provoz bezpilotního letadla uvnitř prostoru, vymezeném kružnicí o poloměru 1000 m od referenčního bodu Místa veřejného zájmu je v případě bezpilotních letadel možný pouze po předchozím vyznačení oblasti provozu 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 bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS. Tato podmínka se neuplatňuje pro bezpilotní letadla, u nichž Článek 14 Prováděcího nařízení nevyžaduje registraci provozovatele; b) Podmínky provozu ve vztahu k výšce letu: i) Uvnitř prostoru vymezeného kružnicí o poloměru 200 m od referenčního bodu Místa veřejného zájmu, pokud výška provozu přesahuje výšku referenčního bodu Místa veřejného zájmu; nebo ii) Mezi kružnicemi o poloměru 200 až 1000 m od referenčního bodu Místa veřejného zájmu, pokud výška provozu bezpilotního letadla přesahuje výšku 25 m nad výškou referenčního bodu Místa veřejného zájmu; je provoz bezpilotního letadla možný jen na základě koordinace s provozovatelem Místa veřejného zájmu⁵, nachází-li se v neřízeném vzdušném prostoru nebo s provozovatelem Místa veřejného zájmu a příslušným stanovištěm letových provozních služeb v řízeném vzdušném prostoru. Koordinací lze stanovit

⁵ Kontaktní údaj na provozovatele Místa veřejného zájmu: uas@mzd.gov.cz. Požadavek na koordinaci je doporučeno zaslat alespoň 5 dní před plánovaným dnem letu.

	dodatečné podmínky provozu jen v nezbytném rozsahu za účelem zajištění provozní bezpečnosti. iii) Mezi kružnicemi o poloměru 1000 m až 3000 m od referenčního bodu Místa veřejného zájmu, je provoz bezpilotního letadla možný jen pokud dálkově řídící pilot či dálkově řídící pilot za podpory pozorovatelů vzdušného prostoru, provádí důkladnou a neustálou kontrolu vzdušného prostoru, ve kterém je bezpilotní letadlo provozováno, a to z důvodu zvýšené pravděpodobnosti výskytu vrtulníků IZS. Zde stanovenými podmínkami není dotčena povinnost dálkově řídícího pilota předcházet riziku srážky s letadlem s posádkou na palubě dle ustanovení UAS.OPEN.060 2) b), UAS.SPEC.060 3) nebo UAS.STS-02.040 2) a) Prováděcího nařízení, ani obdobná povinnost pozorovatele vzdušného prostoru dle UAS.STS-02.050.
--	--

2) Základní předpoklady letové činnosti v LKR315A – ATZ, LKR315B – SLZ, LKR315C – HEL a LKR315D – PIS, působnost a výjimky

Obecně

Provoz bezpilotního letadla 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).⁶

Provoz bezpilotních letadel v prostorech letištních provozních zón (ATZ) u letišť s publikovanými postupy pro přilet, přiblížení a odlet IFR letů, je v působnosti LKR314.

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 vojenská bezpilotní letadla ČR a vojenská bezpilotní letadla členského státu EU/NATO.

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

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/>).

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.

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 řádného provádění 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 něž:

„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. citace 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, 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, mimo jiné umožňuje některé bezpečné druhy provozu vynechat z plošných omezení.

Předmětem aktuálního opatření obecné povahy je nahrazení těch částí původního omezeného prostoru LKR10 - UAS, které byly definovány dle příslušných předpisů jako letištní provozní zóny (ATZ) neřízených letišť a okolí registrovaných ploch trvale užívaných pro provoz sportovních létajících zařízení (SLZ).

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. b) a písm. c), které budou dále předmětem tohoto OOP, kterým je publikován nový omezený prostor LKR315A - ATZ a LKR315B - SLZ. Zároveň dochází ke zřízení omezeného prostoru LKR315C - HEL a LKR315D - PIS, z důvodu nastavení ochrany provozu v okolí heliportů a Míst veřejného zájmu, které dosud odpovídajícím způsobem chráněny nebyly, a u nichž se na základě posouzení průběhu ochranných pásem stanovují 3 kruhové zóny definující podmínky pro provoz UAS v kombinaci vzdáleností a výšky vzhledem k heliportu/Místu veřejného zájmu k UAS. Cílem je dosažení vyváženého stavu mezi bezpečností provozu Letecké záchranné služby jako naléhavého veřejného zájmu a náročností koordinace či informovanosti. S uvážením četného výskytu heliportů na střeše budovy nebo na vyšším místě v terénu, je možné při rostoucí vzdálenosti od heliportu a dodržení bezpečných výšek UAS zachovat provozní bezpečnost i bez povinné koordinace tak, aby za těmito kruhovými zónami již nebyl provoz v otevřené kategorii ani při maximální výšce 120 m AGL konfliktní. Koordinace se u heliportů a Míst veřejného zájmu předepisuje primárně v řízeném vzdušném prostoru se zajištěním přes provozovatele heliportu a příslušné stanoviště letových provozních služeb, které má možnost let takticky zkoordinovat vůči provozu vrtulníků, v neřízeném vzdušném prostoru se pak ponechává se zajištěním přes provozovatele heliportu nebo Místa veřejného zájmu.

Opatření nově definuje, že výsledkem koordinace v ATZ a v okolí SLZ ploch mohou být pouze dodatečné podmínky provozu v nezbytném rozsahu za účelem zajištění provozní bezpečnosti a to z důvodu ochrany zájmu provozovatele bezpilotních letadel na provedení letu. Např. dlouhodobá odmítnutí či odrazující a selektivní zpoplatnění koordinace, které se

pro jiná, daným prostorem prolétávající letadla neaplikuje, se tímto nepovažují za nezbytný rozsah.

V rámci této úpravy dochází ke specifickému vymezení příslušných zeměpisných zón 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 ochrany Letištních provozních zón (ATZ) neřízených letišť, registrovaných ploch trvale užívaných pro provoz sportovních létajících zařízení (SLZ) a nově i heliportů (HEL) a Míst veřejného zájmu (PIS). Ostatní podmínky provozu v dotčených omezených prostorech zůstávají s výjimkou provozu v blízkosti heliportů a Míst veřejného zájmu beze změn.

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

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. 10718-25-701 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 30.07.2025.

Připomínky byly uvedeny následovně:

- „*Stávající text: ...Prostor LKR315A – ATZ je zřízen za účelem zajištění ochrany letadel s pilotem na palubě v okolí neřízených letišť neschválených pro provoz IFR, pro která existuje ATZ,...* Připomínka/komentář: Po projednání a uvážení všech aspektů provozu IFR v ATZ navrhujeme následující úpravu textace (v souvislosti s IFR provozem na Letišti České Budějovice, příp. dalších), která přesněji vymezuje dotčenou oblast, kdy samotná ATZ se neschvaluje pro provoz IFR, ale publikují se v ní IFR letové postupy. Návrh úpravy: ...Prostor LKR315A – ATZ je zřízen za účelem zajištění ochrany letadel s pilotem na palubě v okolí neřízených letišť bez publikovaných postupů pro přilet, přiblížení a odlet IFR letů, pro která existuje ATZ,...”

Vyjádření: Připomínka byla přijata na základě odůvodnění příslušné připomínky.

- „*Stávající text: Pro provoz bezpilotních letadel v prostorech letištních provozních zón (ATZ), v nichž je Úřadem povolen provoz letadel podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR), se namísto tohoto patření obecné povahy použijí opatření obecné povahy zřizující prostory LKR314A a LKR314B.* Připomínka/komentář: Po projednání a uvážení všech aspektů provozu IFR v ATZ navrhujeme následující úpravu textace (v souvislosti s IFR provozem na Letišti České Budějovice, příp. dalších), která přesněji vymezuje dotčenou oblast, kdy samotná ATZ se neschvaluje pro provoz IFR, ale publikují se v ní IFR letové postupy. Návrh úpravy: Pro provoz bezpilotních letadel v prostorech letištních provozních zón (ATZ) u letišť s publikovanými

postupy pro přilet, přiblížení a odlet IFR letů, se namísto tohoto opatření obecné povahy použijí opatření obecné povahy zřizující prostory LKR314A a LKR314B."

Vyjádření: Připomínka byla přijata na základě odůvodnění příslušné připomínky.

- „*Stávající text: Celý úvodní odstavec Článku I. Připomínka/komentář: Vymezení horizontálních hranic jednotlivých kategorií omezených prostorů v této části NOOP považujeme za nekonzistentní ve srovnání s dalšími NOOP. Návrh úpravy: Zanést vymezení horizontálních hranic přímo do příslušných tabulek níže za účelem zpřehlednění podmínek provozu.*”

Vyjádření: Připomínka nebyla přijata. Úřadu není z přijaté připomínky zřejmé, do jaké konkrétní části tabulky by mělo být vymezení horizontální hranice zaneseno.

- „*Stávající text: Let v letištní provozní zóně (ATZ) neřízeného letiště, neschváleného pro provoz IFR. Připomínka/komentář: Po projednání a uvážení všech aspektů provozu IFR v ATZ navrhujeme následující úpravu textace (v souvislosti s IFR provozem na Letišti České Budějovice, příp. dalších), která přesněji vymezuje dotčenou oblast, kdy samotná ATZ se neschvaluje pro provoz IFR, ale publikují se v ní IFR letové postupy. Návrh úpravy: Let v letištní provozní zóně (ATZ) neřízeného letiště, bez publikovaných postupů pro přilet, přiblížení a odlet IFR letů.*”

Vyjádření: Připomínka byla přijata na základě odůvodnění příslušné připomínky.

- „*Stávající text: Provoz bezpilotních letadel v prostorech letištních provozních zón (ATZ), v nichž je Úřadem povolen provoz letadel podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR), je v působnosti LKR314. Připomínka/komentář: Po projednání a uvážení všech aspektů provozu IFR v ATZ navrhujeme následující úpravu textace (v souvislosti s IFR provozem na Letišti České Budějovice, příp. dalších), která přesněji vymezuje dotčenou oblast, kdy samotná ATZ se neschvaluje pro provoz IFR, ale publikují se v ní IFR letové postupy. Návrh úpravy: Provoz bezpilotních letadel v prostorech letištních provozních zón (ATZ) u letišť s publikovanými postupy pro přilet, přiblížení a odlet IFR letů, je v působnosti LKR314.*”

Vyjádření: Připomínka byla přijata na základě odůvodnění příslušné připomínky.

- „*Stávající text: Chybí horizontální vymezení SLZ zóny přímo v tabulce. Připomínka/komentář: Přestože se tato část tabulky nazývá Horizontální hranice prostoru, chybí zde konkrétní hodnota, která je relativně skrytá v úvodu Čl. I. Návrh úpravy: Doplnit konkrétní horizontální vymezení (1,5 km).*”

Vyjádření: Připomínka nebyla přijata. Horizontální vymezení příslušných prostorů je uvedeno v datovém souboru, na který je odkazováno. Datový soubor je připraven v souladu s popisem ve výroku tohoto opatření.

- „*Stávající text: Koordinace - forma. Připomínka/komentář: Chybí popis formy koordinace, např. jako je v případě NOOP 314 explicitně odkázáno: "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". Návrh úpravy: Zvážit, jaká má být forma koordinace a výslovně ji popsat, např. flexibilně v odkazovaném článku s popisem koordinačního procesu.*”

Vyjádření: Připomínka nebyla přijata. Není ambicí tohoto OOP explicitně popisovat způsob koordinace s příslušnými letištními letovými informačními službami (AFIS), nebo se

stanovišti poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště. Úřad si uvědomuje širokou škálu individuálních podmínek vycházejících jak z provozních procesů příslušných organizačních složek, tak např. místních náležitostí. Tento proces by vyžadoval individuální projednání se všemi zmíněnými složkami, a to pro každé letiště, SLZ plochu, heliport a PIS, s nejistým výstupem, bez garance zlepšení či alespoň zachování náležité provozní bezpečnosti. Současně je potřeba vzít v úvahu skutečnost, že aktuální přístup je aplikován již od roku 2012 a Úřad ke dni publikace tohoto OOP nedisponuje žádným podnětem, který by zpochybňoval nastavení dostatečné úrovně provozní bezpečnosti dosažené prostřednictvím aktuálního řešení.

- *„Stávající text: PIS - místa veřejného zájmu - srovnatelná regulace jako v případě pravidelných heliportů. Připomínka/komentář: V případě míst veřejného zájmu se nejedná o místa s pravidelným provozem HEMS, kromě okresních nemocnic a několika hasičských areálů jsou to spíše hřiště, parkoviště, louky poblíž zástavby, zemědělské areály apod. Dle našeho názoru je zde provozní situace obdobná jako kdekoli jinde (ať už ve městě nebo v krajině), kde v případě zásahu HEMS vrtulník přistane na nejbližším vhodném místě bez překážek. Rovněž podmínky koordinace nejsou definovány a není tak jasné, s jakým předstihem je nutné ji provést, či zda tak lze učinit až na místě? Není ani zřejmé, podle čeho bude v koordinačním procesu posuzováno, zda lokalita bude bez HEMS provozu. Navržené podmínky tedy považujeme spíše za nepřiměřené a ne dobře logicky vysvětlený požadavek. Návrh úpravy: Lokality PIS, pokud už musí být vyznačeny v mapě, by měly být maximálně vyznačené s výstrahou, jako je tomu v případě nejvzdálenější kružnice u heliportů.“*

Vyjádření: Úřad si ke zmíněné připomínce vyžádal stanovisko Ministerstva zdravotnictví, na základě kterého připomínku vypořádal následovně:

Vzhledem k vyčerpávajícímu charakteru poskytnutého stanoviska, které nevyžaduje dalšího rozvádění, Úřad cituje předmětné stanovisko: *„Místa veřejného zájmu, obdobně jako nemocniční heliporty, představují páteří síť dopravní obslužnosti nemocnic se zřízením urgentním příjmem, ať již prvního či druhého stupně. V intencích nařízení komise (EU) č.965/2012 je pohlíženo na místa veřejného zájmu obdobně jako na certifikované heliporty; problematika identifikace překážek je založena na stejných technických parametrech. Z pohledu výkonnosti vrtulníků není tedy rozdíl mezi požadavky na výkonnost mezi místy veřejného zájmu a certifikovanými heliporty. Jednoznačnou přidanou hodnotou míst veřejného zájmu je jejich zmapování a zpracování postupů pro přiblížení/vzlet v rámci provozní příručky provozovatelů LZS, a tedy významné snížení zátěže letové posádky HEMS při opakovaném využití takového místa veřejného zájmu. Nelze tedy srovnávat jejich využitelnost a přínos k bezpečnosti provozu HEMS, jako je tomu v případě ad hoc provozních míst v případě urgentního zásahu při přistání do neznámého terénu. Úroveň zátěže posádky je v takovém případě zcela nesrovnatelně vyšší. Systémem zřízených míst veřejného zájmu zároveň nemocnice plní požadavky na technické vybavení urgentních příjmů a jejich dostupnosti pro LZS, respektive pacienta v rámci poskytování přednemocniční nedokladné péči. Místa veřejného zájmu musí splňovat podmínku časové dostupnosti a jsou výlučně způsobilé dle právního rámce EU pouze pro potřeby letecké záchranné vrtulníkové služby. Náhodilost použití heliportu či místa veřejného zájmu nesnižuje v žádném případě nutnost ochrany provozu LZS při jejich využití; tento fakt je přiměřený statutu LZS coby veřejně prospěšné činnosti na úseku ochrany zdraví obyvatelstva. Otázka koordinace provozu při využití míst veřejného zájmu je řešena interními postupy Ministerstva zdravotnictví. K systémovým opatřením pro zvýšení povědomí o provozu LZS též uvádíme, že ministerstvo zdravotnictví souhlasí se zpřístupněním poloh vrtulníků LZS v režimu on-line pro potřeby situačního povědomí pilotů*

UAS. U míst veřejného zájmu požadujeme stejná systémová opatření v digitální mapě jako je tomu v případě heliportů, navrhuje ponechat v platnosti původní návrh."

Na základě výše uvedeného nebyla připomínka přijata.

- *„Stávající text: Kontaktní údaj na provozovatele Místa veřejného zájmu obsahující jednu konkrétní adresu ve formě jmeno.prijmeni@mzd.gov.cz. Připomínka/komentář: Pokud už má v podmínkách zůstat koordinace, je minimálně neobvyklé, ale zejména vysoce nepraktické, uvádět kontaktní email na jednu konkrétní osobu. Návrh úpravy: Doporučujeme založit a uvést obecnější formu emailové adresy, přes kterou bude mít do komunikace přístup více pověřených osob z hlediska zastupitelnosti a vyšší operativy. Dále by bylo vhodné doplnit minimální dobu ke zpracování koordinace."*

Vyjádření: Úřad se ve věci vyhodnocení připomínky obrátil na Ministerstvo zdravotnictví, kdy na základě kladného vyjádření Ministerstva zdravotnictví byla připomínka přijata.

- *„Stávající text: Opatření nově definuje, že výsledkem koordinace v ATZ a v okolí SLZ ploch mohou být pouze dodatečné podmínky provozu v nezbytném rozsahu za účelem zajištění provozní bezpečnosti... Připomínka/komentář: Chybí stejné ujištění i pro koordinaci u heliportů a PIS. Návrh úpravy: Rozšířit omezení výsledných koordinačních podmínek také na zóny HEL a PIS."*

Vyjádření: V připomínkovaných pasážích, a to konkrétně v Článku I, bodu c. b) a Článku I bodu d. b) je uvedeno „Koordinací lze stanovit dodatečné podmínky provozu jen v nezbytném rozsahu za účelem zajištění provozní bezpečnosti." Připomínka je tak bezpředmětnou.

- *„Stávající text: Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu - body a. až d. Připomínka/komentář: S ohledem na poměrně složitý výklad jednotlivých časoprostorových vymezení by bylo vhodné doplnit schematické grafické interpretace jednotlivých prostorových vymezení. Dále chybí vymezení časové náročnosti takové koordinace, aby dálkově řídící pilot měl představu, zda je taková podmínka řešitelná v řádu minut (jako u tel. koord.), nebo hodin či dnů. Návrh úpravy: Doplnění grafických interpretačních schémat do přílohy OOP."*

Vyjádření: Připomínka nebyla přijata. Úřad aktuálně příslušnými grafickými schématy nedisponuje. Jako nástroj názorné a uživatelsky přístupné interpretace má sloužit digitální mapa.

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. 10718-25-701 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