

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 19983-25-701

V Praze dne 29.05.2025

Spis zn. 19983-25-701

Název spisu: OOPUAS-0055



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA

NÁVRH OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví (dále jen „Úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 44e, § 44f 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 návrh opatření obecné povahy (dále také jen „NOOP“ nebo „opatření“), kterým se stanoví:

Článek I.

Vymezený prostor pro lety bezpilotních letadel (LKUAS1 – Moravské Budějovice)

V němž létání bezpilotních letadel nebude podléhat některému z požadavků stanovených pro otevřenou kategorii provozu přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních letadel

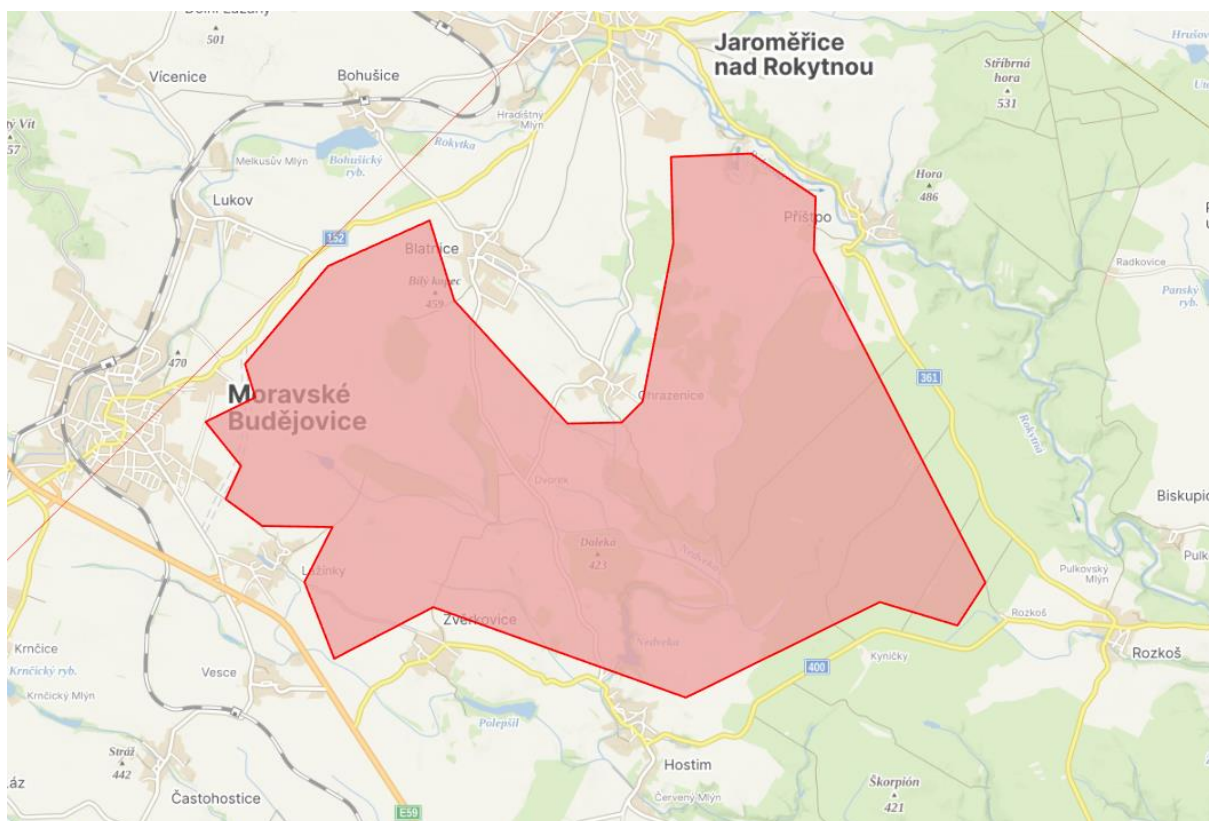
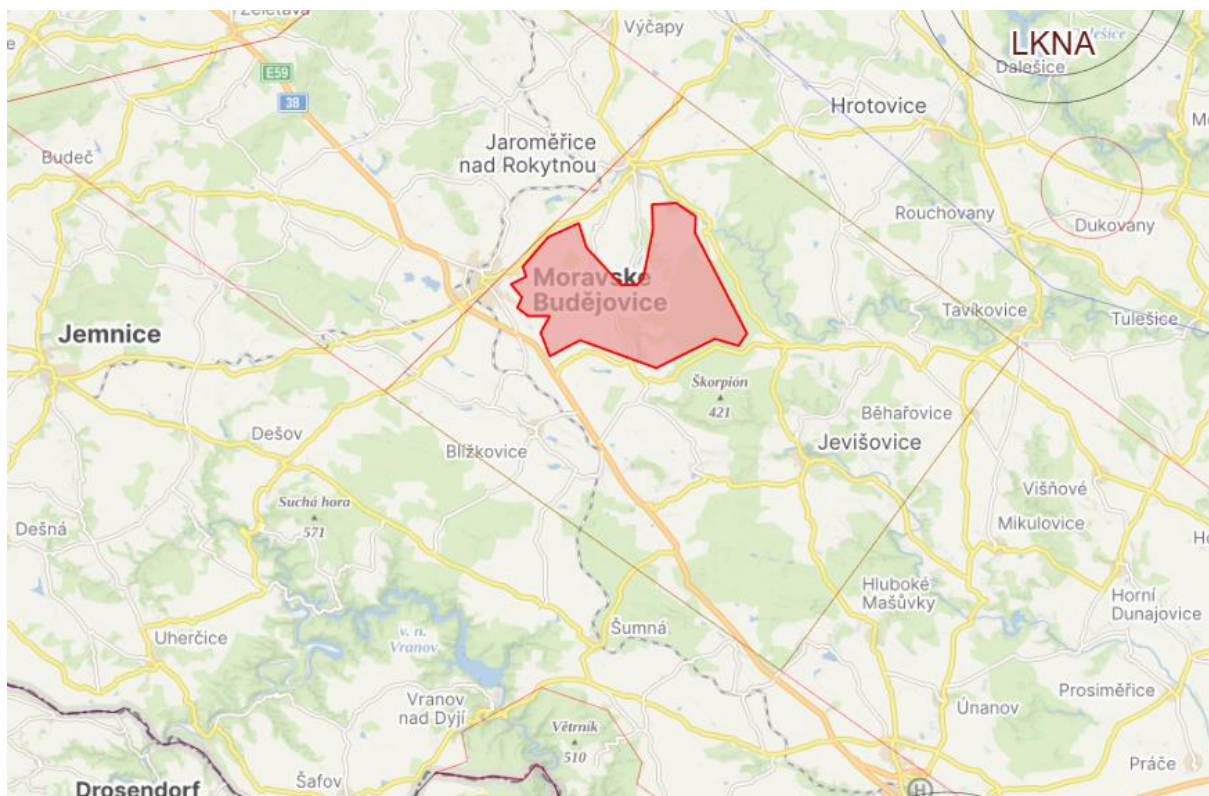
1) Prostorové a časové vymezení, podmínky provozu LKUAS1 – Moravské Budějovice

Název a vymezení horizontálních hranic prostoru	
Vymezený prostor (LKUAS1 – Moravské Budějovice)	
Oblast vymezená souřadnicemi:	
49.0426836N, 15.8291181E; 49.0463261N, 15.8316286E; 49.0511361N, 15.8257922E; 49.0538008N, 15.8340106E; 49.0574358N, 15.8323047E; 49.0680864N, 15.8461556E; 49.0730767N, 15.8631286E; 49.0643392N, 15.8672486E; 49.0509075N, 15.8861206E; 49.0510200N, 15.8952186E; 49.0532706N, 15.8986089E; 49.0706203N, 15.9038017E; 49.0800383N, 15.9034153E; 49.0804311N, 15.9167192E; 49.0756950N, 15.9275122E; 49.0697628N, 15.9272333E; 49.0335367N, 15.9558581E; 49.0288517N, 15.9511372E; 49.0314125N, 15.9381553E; 49.0209867N, 15.9058831E; 49.0308672N, 15.8636758E; 49.0252328N, 15.8472069E; 49.0335997N, 15.8422075E; 49.0396281N, 15.8469172E; 49.0397125N, 15.8351800E	

<i>Vertikální hranice prostoru</i>	
<u>1000 ft AGL</u> GND	
<i>Poznámky (doba platnosti, situace provozu, příslušná omezení a podmínky)</i>	
Obecně	<p>Doba: SR - SS</p> <p>Správce prostoru: FlyinDiamonds s.r.o., IČO: 14324041, se sídlem Purkyňova 649/127, Medlánky, 612 00 Brno</p> <p><u>A. Výjimky z požadavků pro provoz v kategorii „otevřená“:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1) V případě splnění podmínek provozního scénáře 2) nebo 3) je umožněno provozovat UAS v rámci BVLOS 2) V případě splnění podmínek provozního scénáře 1) nebo 2) nebo 3) je umožněno provozovat UAS do 270m AGL 3) V případě splnění podmínek provozního scénáře 1) nebo 3) je umožněno provozovat UAS do očekávané specifické kinetické energie < 34 kJ, maximálního charakteristického rozměru UA < 3m a maximální provozní rychlosti UA < 35 m/s aniž by byly aplikovány požadavky UAS.OPEN.010 odst. 1) Prováděcího nařízení 4) V případě splnění podmínek provozního scénáře 2) je umožněno provozovat UAS do očekávané specifické kinetické energie < 700 J a maximálního charakteristického rozměru UA < 1m a maximální provozní rychlosti UA < 35 m/s aniž by byly aplikovány požadavky UAS.OPEN.010 odst. 1) Prováděcího nařízení <p><u>B. Dodatečné podmínky pro provoz, který zahrnuje využití výjimky dle bodu A. výše</u></p> <p>Platí povinnost provozovatele a dálkově řídicího pilota dodržovat veškeré dodatečné podmínky stanovené:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Zvoleným provozním scénářem a současně; 2) Platným Provozním řádem testovacího polygonu včetně v něm stanoveného rozsahu požadavků plynoucích z přiměřeného uplatnění postupu pro posouzení provozních rizik (SORA) ve smyslu čl. 11 a 12 Prováděcího nařízení; 3) Bezpilotní systém musí být provozován se sjednaným pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou jeho provozem, a to v rozsahu odpovídajícím provozu ve specifické kategorii. <p><u>C. Jiné situace provozu UAS</u></p> <p>V případě provozu letadel Policie České republiky, složek integrovaného záchranného systému nebo Armády České republiky je správce prostoru povinen zajistit přerušování veškerého ostatního provozu.</p>
<p>Provozní scénář 1)</p> <p>- UA do 3 m / 34 kJ / 35 m/s</p> <p>- VLOS</p> <p>- do 270 m AGL</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Let, příp. série letů je prováděna v aktivovaném prostoru LK TSA80 2) Provozovatel doložil správci prostoru Protokol o provozu 3) Správce prostoru potvrdil správnost doloženého Protokolu o provozu 4) Let, včetně souvisejících činností je prováděn v souladu se schváleným Pohotovostním plánem (Emergency Response Plan, dále jen „ERP“) 5) UAS je vybaveno aktivním a aktualizovaným systémem dálkové identifikace 6) UAS je vybaveno systémem kontejnmentu nízké robustnosti
<p>Provozní scénář 2)</p> <p>- UA do 1 m / 700 J / 35 m/s</p> <p>- BVLOS</p> <p>- do 270 m AGL</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Let, příp. série letů je prováděna v aktivovaném prostoru LK TSA80 2) Provozovatel doložil správci prostoru Protokol o provozu 3) Správce prostoru potvrdil správnost doloženého Protokolu o provozu 4) Let, včetně souvisejících činností je prováděn v souladu se schváleným ERP 5) UAS je v případě letu vybaveno aktivním a aktualizovaným systémem dálkové identifikace 6) UAS je vybaveno systémem kontejnmentu nízké robustnosti 7) Let, příp. série letů je ve vztahu k LKRUAS-317 prováděna:

	<ul style="list-style-type: none"> a. způsobem, který zajistí nenarušení příslušného omezeného prostoru; nebo b. na základě souhlasného stanoviska příslušného správce pozemní komunikace; nebo c. způsobem, který zajistí, že: <ul style="list-style-type: none"> i. UA setrvává v zeměpisné zóně pouze po dobu nezbytně nutnou k jejímu překonání; ii. azimut letu UA je při vstupu do zeměpisné zóny blízký ($\pm 15^\circ$) kolmici hranice zeměpisné zóny a UA neprovádí změnu azimutu letu; iii. minimální výška části letu v zeměpisné zóně je 50 m AGL; iv. minimální rychlost části letu v zeměpisné zóně je 5 m/s (GS); v. dálkově řídicí pilot má zajištěn přehled nad úsekem přelétávané komunikace, a to do vzdálenosti minimálně 250 m na každou stranu od pozemní projekce trajektorie letu a kdy se v této vzdálenosti nenachází žádné pohybující se vozidlo.
<p>Provozní scénář 3)</p> <ul style="list-style-type: none"> - UA do 3 m / 34 kJ / 35 m/s - BVLOS - do 270 m AGL 	<ul style="list-style-type: none"> 1) Let, příp. série letů je prováděna v aktivovaném prostoru LK TSA80 2) Provozovatel doložil správci prostoru Protokol o provozu 3) Správce prostoru potvrdil správnost doloženého Protokolu o provozu 4) Let, včetně souvisejících činností je prováděn v souladu se schváleným ERP 5) UAS je v případě letu vybaveno aktivním a aktualizovaným systémem dálkové identifikace 6) UAS je vybaveno systémem kontejnmentu nízké robustnosti 7) UAS je vybaveno systémem zmírňujícím následky nárazu na zem (zmírňující opatření M2) splňujícím náležitosti střední robustnosti 8) Let, příp. série letů je ve vztahu k LKRUAS-317 prováděna: <ul style="list-style-type: none"> a. způsobem, který zajistí nenarušení příslušného omezeného prostoru; nebo b. na základě souhlasného stanoviska příslušného správce pozemní komunikace; nebo c. způsobem, který zajistí, že: <ul style="list-style-type: none"> i. UA setrvává v zeměpisné zóně pouze po dobu nezbytně nutnou k jejímu překonání; ii. azimut letu UA je při vstupu do zeměpisné zóny blízký ($\pm 15^\circ$) kolmici hranice zeměpisné zóny a UA neprovádí změnu azimutu letu; iii. minimální výška části letu v zeměpisné zóně je 50 m AGL; iv. minimální rychlost části letu v zeměpisné zóně je 5 m/s (GS); v. dálkově řídicí pilot má zajištěn přehled nad úsekem přelétávané komunikace, a to do vzdálenosti minimálně 250 m na každou stranu od pozemní projekce trajektorie letu a kdy se v této vzdálenosti nenachází žádné pohybující se vozidlo.

2) Grafické znázornění prostoru



3) Povinnosti správce prostoru

Správce zajišťuje, aby provoz zahrnující využití výjimky z požadavků pro provoz v kategorii „otevřená“ v LKUAS1 – Moravské Budějovice probíhal vždy v souladu s požadavky výše stanovenými jednotlivými provozními scénáři a současně v souladu s Provozním řádem testovacího polygonu pro bezpilotní systémy Moravské Budějovice.

Správce publikuje platnou verzi Provozního řádu testovacího polygonu na <https://www.uavtechnologypark.com/cs> po jeho předchozím písemném odsouhlasení s Úřadem. Správce je povinen provést úpravu Provozního řádu testovacího polygonu na základě dodatečně sděleného odůvodněného požadavku nebo podnětu Úřadu.

V případě provozu v souladu s výše uvedeným je správce prostoru povinen:

- 1) Před potvrzením Protokolu o provozu důsledně provést vyhodnocení jeho správnosti, včetně bodů níže.
- 2) Zvláštní pozornost musí být správcem prostoru věnována vyhodnocení OSO #08; OSO #11; OSO #14 a OSO#21. Tyto musejí být vyhodnoceny v souladu s AMC2 UAS.SPEC.030(3)(e) prováděcího nařízení. V této souvislosti je ověřena hodnota vertikální kontingenční oblasti takovým způsobem, aby v průběhu letu nemohlo dojít k opuštění LKUAS1 – Moravské Budějovice.
- 3) Ověřit střední robustnost zmírňujícího opatření M2 v případě provozu dle Provozního scénáře 3) v souladu s Means of Compliance with Light-UAS.2512.
- 4) Zajistit aktivaci LKTS80.

Správce prostoru má povinnost, v případě vyhrazení jiné zeměpisné zóny, než která byla publikována k datu nabytí účinnosti tohoto opatření a která by byla v konfliktu s LKUAS1 – Moravské Budějovice, kontaktovat za účelem konzultace Úřad. Další provoz UAS v rámci LKUAS1 – Moravské Budějovice musí být v souladu s podmínkami provozu této potenciální zeměpisné zóny, nebude-li Úřadem úpravou tohoto opatření stanoveno jinak.

4) Kontakty

Odpovědná osoba: Mgr. Tomáš Jelínek +420 728 598 557

Článek II.

Návrh odůvodnění

Vymezený prostor pro lety bezpilotních letadel LKUAS1 – Moravské Budějovice, v němž létání bezpilotních letadel nebude podléhat některému z požadavků stanovených pro otevřenou kategorii provozu přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních letadel, je stanoven v souladu s Článkem 15 Prováděcího nařízení, dle něhož:

„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) *podřídít 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.

Úřad v této souvislosti provedl posouzení rizik a to v rozsahu definovaném AMC1 k Článku 11 Prováděcího nařízení (tzv. SORA 2.0 a SORA 2.5 ve vztahu ke kontejnmentu). Z této analýzy vyplývá, že provoz bude prováděn v dočasně vyhrazeném prostoru LKTS A80 MORAVSKÉ BUDĚJOVICE, čímž je naplněna definice provozu v atypickém vzdušném prostoru, což vede ke stanovení třídy rizika ve vzduchu (ARC) ARC-a. Provozní oblast odpovídá provozu nad řídkou zalidněnou oblastí v provozních scénářích 2) a 3) a nad kontrolovanou pozemní plochou v provozním scénáři 1). Provozovaná UAS jsou svou charakteristikou definována v rámci maximální očekávané specifické kinetické energie do 700 J a současně do maximálního charakteristického rozměru 1 m v případě provozu BVLOS, příp. do maximální očekávané specifické kinetické energie do 34 kJ a současně do maximálního charakteristického rozměru 3 m v případě použití zmírňujícího opatření M2 střední robustnosti a dále maximální očekávané specifické kinetické energie do 34 kJ a současně do maximálního charakteristického rozměru 3 m v případě provozu VLOS. Vlastní třída rizika na zemi (GRC) v případě provozních scénářů 1) a 2) dosahuje hodnoty 3 a v případě provozního scénáře 3) dosahuje hodnoty 4. Je aplikováno zmírňující opatření M3 pro střední robustnost. Toto bylo doloženo způsobem popsáním v Příloze B k AMC1 k Článku 11 v bodě B.4. Dále je pro provoz dle provozního scénáře 3) aplikováno zmírňující opatření M2 pro střední robustnost, což musí být doloženo postupem v souladu s Means of Compliance with Light-UAS.2512. Konečná GRC Provozních scénářů 1), 2) a 3) dosahuje hodnoty 3. Ve vztahu k výše popsanému je specifická úroveň zabezpečení a integrity (SAIL) nastavena na II. Provozovatel tak v případě provozu podle Provozních scénářů 1) a 2) musí naplnit cíle provozní bezpečnosti (OSO) pro OSO #01; #03; #06; #07; #09; #10; #12; #13; #15; #16; #17; #20; #22 a #23 na nízkou robustnost a OSO #08; #11; #14 a #21 na střední robustnost, čehož je dosaženo prostřednictvím Deklarace provozovatele UAS / dálkově řídicí posádky v souladu s bodem 4.3.1 Provozního řádu testovacího polygonu pro bezpilotní systémy Moravské Budějovice v kombinaci s doložením a schválením Protokolu o provozu.

Pro účel nastavení robustnosti kontejnmentu bylo postupováno v souladu s AMC1 Článku 11 (SORA 2.5). V této souvislosti je uvažován jako nejbližší prostor letiště CTR LKNA, nacházející se ve vzdálenosti 12,81 km od předpokládané lokality provozu dle všech provozních scénářů. V rámci Provozních scénářů může být provozováno UA o očekávané specifické kinetické energii do 34 kJ, avšak do maximální rychlosti 35 m/s. UA je tak schopno za 3 minuty letu dosáhnout vzdálenosti 6,3 km. Ve vztahu k CTR LKNA tak kontejnment vyžadován není. V přilehlé oblasti (do 6,3 km) se dále nacházejí obce, včetně obcí Moravské Budějovice a Jaroměřice nad Rokytkou, které na základě údajů z Joint Research Centre Data Catalogue (JRC-CENSUS population grid 2021) dosahují úrovně zalidnění >500 a <5000 obyvatel na km². Metodika SORA 2.5 hovoří o průměrném zalidnění přilehlé oblasti, která je na základě studie hustoty osídlení v okolí LKUAS1 – Moravské Budějovice, dodané správcem prostoru dosahuje hodnoty 75,1 obyvatel na km². Robustnost kontejnmentu provozovaných letadel dle provozních scénářů musí dosahovat nízké úrovně.

V omezeném prostoru se nachází zeměpisná zóna LKR316 a LKR317. Ve vztahu k provozu v LKR316 (osada Dvorek) byly aplikovány cíle provozní bezpečnosti v rámci hodnocení provozu jakožto provozu „specifické“ kategorie, a ve vztahu k LKR317 byly aplikovány takové provozní podmínky, které vyloučí ohrožení potenciálního provozu na silniční komunikaci.

Vzhledem ke skutečnosti, že výše popsaný provoz svou komplexností a mírou přijatelného rizika odpovídá provozu ve specifické kategorii, je požadováno zajištění pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem bezpilotního systému v rozsahu odpovídajícím této kategorii provozu. Po naplnění požadavků vzešlých z výše uvedeného tak Úřad dospěl k závěru, že definovaný provoz nepředstavuje zvýšené riziko ve vztahu k osobám a majetku na zemi ani ve vztahu k okolnímu provozu ve vzdušném prostoru, a tedy může být za splnění daných podmínek provoz ve vymezeném prostoru prováděn, a to také v rámci otevřené kategorie provozu.

Opatření bylo předem projednáno s osobou pověřenou výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení (tj. Letecká amatérská asociace) a obcemi, nad jejímiž správními obvody se vymezený vzdušný prostor nachází (tj. Moravské Budějovice, Blatnice, Zvěrkovice, Jaroměřice nad Rokytnou, Píšťpo, Rozkoš, Hostim).

Opatření je vydáno v dohodě s Ministerstvem obrany.

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 § 44f nebo § 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: 29.05.2025