

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 15747-26-701
Spis zn. 15357-26-701
Název spisu: OOPUAS-0084

V Praze dne 29.09.2026



VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví (dále jen „Úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 44 odst. 4 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 též jen „prováděcí nařízení“), v souladu s ustanovením § 11 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 LKR310 - UAS

Úřad tímto upravuje omezený prostor LKR310 – UAS. Opatření obecné povahy č. j. 13313-25-701 ze dne 15. 8. 2025 se dnem nabytí účinnosti tohoto opatření obecné povahy ruší a nahrazuje tímto opatřením. Využívání omezeného prostoru LKR310 – UAS se od tohoto dne pojí s následujícím úplným a aktualizovaným vymezením podmínek:

1) Prostorová, časová a věcná působnost

Prostor je vymezen s platností H24 v rozsahu celého vzdušného prostoru České republiky (FIR LKAA). Prostor byl zřízen s účinností od 31.12.2020 0:00 hod. vyhlášením původního prostoru LKR10 - UAS v celém rozsahu FIR LKAA. Není dotčena stávající struktura vzdušného prostoru ve smyslu § 44 zákona o civilním letectví, nemění se její prvky a klasifikace definované v Letecké informační příručce AIP ČR. Požadavky plynoucí z této stávající struktury vzdušného prostoru se přitom použijí na provoz bezpilotních systémů v rozsahu výslovně uvedeném níže v tomto opatření obecné povahy nebo souvisejících opatřeních obecné povahy, na která se zde odkazuje.

Dodatečné trvalé podmínky pro provoz bezpilotních systémů jsou v České republice stanoveny společně:

- (i) tímto rámcovým opatřením vymezujícím omezený prostor LKR310 – UAS,
- (ii) souborem dalších dílčích opatření obecné povahy, kterými se zřizují omezené prostory (LKR) pro bezpilotní systémy ve smyslu § 44e zákona o civilním letectví a současně,

- (iii) jednotlivými opatřeními obecné povahy, kterými se zřizují zakázané prostory (LKP) pro bezpilotní systémy ve smyslu § 44e odst. 1 zákona o civilním letectví,
- (iv) opatřeními obecné povahy nebo pokyny ve smyslu § 44 zákona o civilním letectví, a
- (v) zvláštními zákony, pokud je tak v nich výslovně stanoveno.

2) Dodatečné podmínky prostoru

Obecně

Provoz bezpilotního systému v zeměpisných zónách vymezených v souladu s Článkem 15 prováděcího nařízení, je možný pouze za předpokladu splnění některé z těchto dodatečných podmínek:

- (i) V „otevřené“ kategorii provozu bezpilotních systémů po splnění podmínek stanovených konkrétními zeměpisnými zónami; nebo
- (ii) Ve „specifické“ kategorii provozu bezpilotních systémů:
 - a. v případě udělení oprávnění k provozu formou rozhodnutí Úřadu, po splnění v něm výslovně stanovených konkrétních podmínek pro provoz v příslušné zeměpisné zóně. Oprávnění k provozu vydává Úřad podle Článku 12 nebo Článku 16 prováděcího nařízení (dále jen „Oprávnění k provozu“); nebo
 - b. pokud se jedná o provoz v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 prováděcího nařízení, je provoz možný po splnění podmínek stanovených konkrétními zeměpisnými zónami;

Požadavkem na splnění bodů (i) nebo (ii) výše nejsou nijak dotčeny ani nahrazeny ostatní platné požadavky na provoz bezpilotního systému plynoucí z platné právní úpravy.

Dálkově řídicí pilot, případně provozovatel UAS by měl v rámci plánování provozu uvažovat o oblasti potenciálně vystavené riziku, která sahá do horizontální vzdálenosti v poměru nejméně 1:1 od aktuální polohy UA ve smyslu výška:vzdálenost. Tj. pokud se UA pohybuje ve výšce 30 m, oblast potenciálně vystavená riziku sahá do horizontální vzdálenosti 30 m od UA. V této souvislosti je potřeba uvažovat o skutečnosti, že dálkově řídicí pilot má odpovědnost za UAS i v případě, že aktuálně ztratí kontrolu nad letem.

Dodatečná podmínka pro provoz držitelů LUC

Držitel osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů (LUC), který je v rozsahu udělených privilegií oprávněn schvalovat vlastní provoz ve specifické kategorii bez předchozího schválení Úřadu, může při provozu mimo dohled dálkově řídicího pilota (BVLOS) ve FIR LKAA použít strategická zmírňující opatření ke snížení třídy rizika ve vzduchu (Air Risk Class, dále jen „ARC“) nebo taktická zmírňující opatření zajišťující detekci ostatního provozu a vyhnout se mu pouze po předchozí konzultaci navrženého řešení s Úřadem a po jeho schválení Úřadem.

Tato podmínka se uplatní tehdy, jsou-li uvedena zmírňující opatření využita k prokázání přijatelné úrovně vzdušného rizika pro provoz BVLOS mimo vyhrazený vzdušný prostor.

Splněním této podmínky nejsou dotčeny ostatní požadavky vyplývající z prováděcího nařízení, z podmínek osvědčení LUC ani z dalších pravidel a omezení pro užívání vzdušného prostoru.

Přechodná ustanovení

- (i) Pro předletovou přípravu dálkově řídicích pilotů UAS v České republice a současně pro účely naplnění požadavku na vyznačení oblasti provozu v digitální mapě slouží

mapový nástroj, dostupný na webových stránkách <https://dronemap.gov.cz> ¹.

- (ii) Let či série letů bezpilotních letadel provozovaných ve specifické kategorii na základě Oprávnění k provozu vydaného Úřadem před 30.06.2025 musí být proveden v oblasti provozu, která 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 bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS.
- (iii) Bepilotní letadla provozovaná ve specifické kategorii na základě Oprávnění k provozu vydaných Úřadem před 31.12.2023, která zůstávají v účinnosti ke dni nabytí právní moci tohoto opatření, mohou být provozována nadále pouze v případě, že při vyhodnocení přilehlé oblasti provozu v souladu s bodem 2.5.3 AMC1 k Článku 11 prováděcího nařízení není tímto AMC stanoven požadavek na aplikaci zlepšeného kontejnmentu. V případě, že požadavek na aplikaci zlepšeného kontejnmentu vznesen je, musí provozovatel tuto skutečnost před dalším dotčeným provozem doložit Úřadu, včetně dodatečného nastavení opatření splňujícího požadavky na zlepšený kontejnment.

Zlepšeným kontejnmentem se pro účely tohoto opatření rozumí naplnění požadavku bodu 2.5.3 (d) AMC1 k Článku 11 prováděcího nařízení, příp. vybavením bezpilotního systému zařízením zkonstruovaným, provozovaným a schváleným v souladu s Means of Compliance with Light-UAS.2511 Containment publikovaným agenturou EASA.

3) Letové činnosti v omezeném prostoru LKR310 - UAS

a) Ochranná pásma

Provoz bezpilotního letadla v ochranných pásmech stanovených příslušnými právními předpisy:

- a. podél nadzemních dopravních staveb s výjimkou ochranného pásma dráhy, jejímž provozovatelem je: Správa železnic, státní organizace; Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.; KŽC Doprava, s.r.o.; PDV RAILWAY a.s.; PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.; SART-stavby a rekonstrukce a.s. a AŽD Praha s.r.o. a dále s výjimkou ochranného pásma silničních dopravních staveb;
- b. podél tras nadzemních inženýrských sítí s výjimkou ochranných pásem elektrických vedení a elektrických stanic;
- c. podél tras nadzemních telekomunikačních sítí;
- d. v okolí objektů důležitých pro obranu státu s výjimkou objektů, v jejichž okolí je zřízena zeměpisná zóna LKR319 – ODOS;

je možný pouze za předpokladu splnění dodatečné podmínky v podobě povolení formou Oprávnění k provozu nebo v otevřené kategorii provozu s předchozím souhlasem příslušného správního orgánu či oprávněné osoby. Provoz bezpilotního letadla nad těmito ochrannými pásmy smí být prováděn pouze způsobem vylučujícím jejich narušení za běžných i mimořádných okolností.

b) Zvláštní druhy pohonu

K provozu bezpilotního letadla nesmí být použit pulzační nebo raketový motor, s výjimkou použití raketového pohonu pouze za účelem provedení vzletu.

Výjimky

Z povinnosti splnit dodatečné podmínky dle ustanovení 2) a 3), odst. a) tohoto opatření

¹ V případě nefunkčnosti uvedeného odkazu prosím sledujte internetové stránky Úřadu pro civilní letectví na adrese <https://www.caa.gov.cz>, kde bude zveřejněn alternativní odkaz.

jsou trvale vyjmuta 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 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 pod č. j. 15149-20-701 s platností od 31. 12. 2020 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. 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, měly být zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu, a to dle výstupu auditu EASA po krocích, nejpozději k datu 31.12.2025. Při přípravě předchozí úpravy se předpokládalo, že v této souvislosti dojde k územnímu zpřesnění, resp. ke konkretizaci územní ochrany tak, aby se jednalo o skutečně praktický a efektivní nástroj. Předchozí opatření obecné povahy bylo proto koncipováno jako opatření přechodné, u něhož se do budoucna předpokládá další vývoj a úpravy, zejména s ohledem na další vývoj evropského regulačního rámce, dostupných technologií a zkušeností z provozní praxe.

Důvodem původního zřízení omezeného prostoru LKR10 - UAS byl zvláště významný veřejný zájem, spočívající vedle zajištění kontinuálního a hladkého přechodu národního regulačního rámce bezpilotních systémů na nový evropský regulační rámec především v zajištění odpovědností 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.

Z výše uvedených důvodů bylo dne 30.12.2020 v dohodě Ministerstva dopravy a Úřadu pro civilní letectví vydáno opatření obecné povahy č. j. 15149-20-701 podle § 44 odst. 4 zákona o civilním letectví. Zřízení prostoru LKR10 - UAS bylo předem předloženo k připomínkám zástupcům ODVL SSŘO MO, Letecké amatérské asociace ČR a ŘLP ČR, s. p. v souladu s odst. 1 § 44a zákona o civilním letectví.

Předmětem opatření obecné povahy č. j. 13313-25-701 byla zejména:

1. Změna názvu omezeného prostoru. Tato změna reflektuje jak zaváděnou praxi značení dalších typů prostorů, které mají vliv pouze na provoz bezpilotních systémů (tzn. nemají žádný vliv na provoz letadel s pilotem na palubě) a do budoucna ctí v rámci KS ASM potvrzené budoucí uplatňování praxe ve věci odlišení prostorů s vlivem na provoz letadel s pilotem na palubě od prostorů, které mají výhradní vliv na provoz letadel bez pilota na palubě.
2. Úprava rozsahu regulace provozu bezpilotních letadel v ochranných pásmech dráhy, jejímž provozovatelem je Správa železnic, státní organizace; Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.; KŽC Doprava, s.r.o.; PDV RAILWAY a.s.; PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.; SART-stavby a rekonstrukce a.s. a AŽD Praha s.r.o., ochranných pásmech elektrických vedení a elektrických stanic, ochranných pásmech v okolí vodních zdrojů, ochranných pásem silničních dopravních staveb, řízeném okrsku, v letištních provozních zónách (ATZ) neřízených letišť, v okolí registrovaných ploch trvale užívaných pro provoz sportovních létajících zařízení (SLZ), v okolí heliportů (HEL), zakázaných prostorů (LKP), omezených prostorů (LKR), nebezpečných prostorů (LKD), jiným uživatelem dočasně vyhrazených prostorů (TSA), dočasně rezervovaných prostorů (TRA), nad hustě osídlenými prostory, nad zvláště chráněnými územími a v ochranných pásmech objektů důležitých pro obranu státu, jelikož provoz ve výše uvedených zeměpisných zónách je nadále upravován nově vyhlášenými, specifickými omezenými prostory (zeměpisnými zónami) (LKR311A; LKR311B; LKR311C; LKR311D; LKR312A – elektrické stanice, LKR312B – elektrická vedení; LKR313 – vodní zdroje; LKR314A – CTR; LKR314B – CTR; LKR314C – CTR LKPR; LKR314D – CTR LKPR; LKR314E – MCTR; LKR314F – MCTR; LKR315A – ATZ; LKR315B – SLZ; LKR315C – HEL; LKR315D – PIS; LKR316 – HOP; LKR317A; LKR317B; LKR317C; LKR317D, LKR317E; LKR317F; LKR318A – NP; LKR318B – MZCHÚ; LKR318C – CHKO; LKR319 – ODOS; LKR320A a LKR320B).
3. Úprava pojmů „místo provozu“ na „oblast provozu“, která lépe odráží definiční vymezení aplikované v příslušných AMC a GM.
4. Do vymezení pojmu „Povolení SPECIFIC“ bylo přidáno Oprávnění k provozu vydané v souladu s Článkem 16 prováděcího nařízení. Jedná se o opravu chyby, kdy daný

typ oprávnění nebyl chybně uveden již v předchozí verzi dokumentu.

5. Celkově revidovaná formulace jednotlivých ustanovení a jejich uspořádání.

Původní návrh opatření obecné povahy, který předcházela vydání opatření obecné povahy č. j. 13313-25-701 byl předem předložen k připomínkám zástupcům ODVL SSŘO MO a Letecké amatérské asociace ČR v souladu s odst. 2 § 44e zákona o civilním letectví.

Na výše uvedený vývoj navazuje toto opatření obecné povahy, kterým se opatření obecné povahy č. j. 13313-25-701 ze dne 15. 8. 2025 ruší a nahrazuje novým, úplným zněním. Dosavadní prostorové vymezení a dosavadní podmínky užívání omezeného prostoru LKR310 – UAS jsou do tohoto opatření převzaty beze změny. Nově je doplněna pouze dodatečná podmínka pro provoz držitelů LUC při provozu BVLOS s využitím strategických nebo taktických zmírňujících opatření ke snížení vzdušného rizika. Účelem úplného znění je soustředit všechny platné podmínky omezeného prostoru LKR310 – UAS do jediného opatření obecné povahy a předejít souběžné aplikaci více opatření upravujících tentýž prostor.

Dosavadní praxe u provozu BVLOS ve FIR LKAA vycházela převážně z provozu v ARC-a, tedy s využitím vyhrazeného vzdušného prostoru. Regulační rámec však umožňuje držiteli LUC s odpovídajícím privilegiem schvalovat vlastní provoz ve specifické kategorii a při posouzení rizika uplatnit strategická zmírňující opatření ke snížení úrovně ARC a taktická zmírňující opatření zajišťující detekci ostatního provozu a vyhnouti se mu.

Při posouzení praktické aplikace tohoto regulačního rámce bylo identifikováno, že držitel LUC může při využití příslušného privilegia schválit vlastní provoz BVLOS s použitím strategických a taktických zmírňujících opatření pro snížení ARC, aniž by byl konkrétní způsob jejich uplatnění před realizací provozu předložen Úřadu k posouzení. Tato možnost má obecnou povahu a může ji při splnění příslušných podmínek využít kterýkoli držitel LUC s odpovídajícím privilegiem.

Na úrovni České republiky přitom dosud nejsou obecně standardizovány konkrétní požadavky na strategická a taktická zmírňující opatření pro provoz BVLOS mimo vyhrazený vzdušný prostor. Bez předchozího posouzení použitého řešení proto může docházet k rozdílnému vyhodnocování vzdušného rizika a k aplikaci postupů, jejichž vhodnost nebyla předem ověřena ve vztahu k podmínkám a uspořádání vzdušného prostoru České republiky.

Zvláště významný veřejný zájem ve smyslu § 44 odst. 4 zákona o civilním letectví spočívá v zajištění bezpečnosti letového provozu a v zachování předvídatelného a koordinovaného užívání vzdušného prostoru. S ohledem na možnost realizace provozu za uvedených podmínek nelze pro nebezpečí z prodlení vyčkat na dokončení standardního procesu přípravy dlouhodobého řešení.

Úřad proto zvolil úzce vymezenou podmínku, která provoz BVLOS ani využívání privilegií LUC obecně nezakazuje. Pouze podmiňuje použití strategických a taktických zmírňujících opatření ke snížení ARC předchozí konzultací a schválením Úřadu. Opatření tak umožňuje individuálně posoudit zamýšlené řešení a současně ponechává možnost takový provoz uskutečnit, prokáže-li provozovatel jeho bezpečnost a slučitelnost s užíváním dotčeného vzdušného prostoru.

Dlouhodobým cílem je vytvoření standardizovaných podmínek pro provoz BVLOS také mimo vyhrazené vzdušné prostory, v první fázi pro provoz s výslednou úrovní ARC-b. Za tímto účelem budou ve spolupráci s Řízením letového provozu České republiky, s. p., členy Koordinační skupiny ASM a podle potřeby také Meziresortní komisí pro bezpilotní systémy definována přijatelná strategická a taktická zmírňující opatření. Po jejich standardizaci mohou být příslušné podmínky publikovány vhodným způsobem, například prostřednictvím Letecké informační příručky (AIP ČR), a následně zohledněny při další aktualizaci podmínek omezeného prostoru LKR310 – UAS.

V souladu s § 44b odst. 2 zákona o civilním letectví byl návrh tohoto opatření obecné povahy společně s odůvodněním dne konzultován s Ministerstvem obrany, osobou pověřenou výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení, tzn. Leteckou amatérskou asociací České republiky a osobou pověřenou poskytováním letových

provozních služeb, tzn. Řízením letového provozu České republiky, státní podnik (ŘLP ČR, s.p.).

Článek III.

Vyhodnocení připomínek

V souladu s § 44b odst. 1 zákona o civilním letectví se připomínky k návrhu tohoto opatření obecné povahy nepodávají.

Článek IV.

Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

V souladu s § 44b odst. 1 zákona o civilním letectví se námitky k návrhu tohoto opatření obecné povahy nepodávají.

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 dnem vyvěšení veřejné vyhlášky na úřední desce Úřadu pro civilní letectví (§ 44b odst. 3 zákona o civilním letectví). Dnem nabytí účinnosti tohoto OOP se ruší opatření obecné povahy č. j. 13313-25-701 ze dne 15. 8. 2025.



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

Vyvěšeno dne: 29.09.2026