

# ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 160 08 PRAHA 6

Čj. 15149 -20 -701

V Praze dne 30. 12. 2020



## VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA OPATŘENÍ OBECNÉ POVAHY

Úřad pro civilní letectví, jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 44 odst. 4 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o civilním letectví), v souladu s ustanovením § 172 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen správní řád), vydává opatření obecné povahy, kterým se stanoví:

Článek I.

### Omezený prostor LKR10 - UAS

S platností od 31. 12. 2020 je zřízen omezený prostor LKR10 - UAS. Tento prostor se zřizuje za účelem uplatnění dodatečných podmínek pro všechny druhy provozu bezpilotních letadel spadajících do působnosti prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění, a to ve smyslu čl. 15 tohoto nařízení. Pravidla vyspecifikovaná postupem podle článku 21 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 povolená Úřadem pro civilní letectví jiným předem dohodnutým způsobem se mohou od podmínek stanovených tímto OOP lišit.

Prostor je zřízen s tímto vymezením podmínek:

#### 1) Prostorové a časové vymezení omezeného prostoru

Vzdušný prostor vertikálně vymezený spodní hranicí GND a horní hranicí FL 660, horizontálně vymezený státní hranicí České republiky. Prostor se zřizuje s účinností od 31.12.2020 0:00 hod.

#### 2) Letové činnosti v omezeném prostoru LKR10 - UAS

a) Prostory obecně

Není-li stanoveno jinak, provoz bezpilotního letadla smí být prováděn pouze ve vzdušném prostoru třídy G a to do výšky 120 m nad zemí.

#### b) **Řízený okresek (CTR a MCTR)**

Není-li stanoveno jinak, v prostorech CTR a MCTR je provoz bezpilotního letadla možný jen do výšky 100 metrů nad zemí v horizontální vzdálenosti větší než 5 500 m od vztažného bodu řízeného letiště a mimo ochranná pásma daného letiště.

Provoz bezpilotního letadla ve vzdálenosti menší než 5 500 m od vztažného bodu řízeného letiště je možný pouze na základě koordinace s příslušným stanovištěm řízení letového provozu a s provozovatelem letiště.

Let bezpilotního letadla s maximální vzletovou hmotností do 0,91 kg může být prováděn v CTR a MCTR bez koordinace i v menší vzdálenosti od letiště, avšak pouze mimo ochranná pásma s výškovým omezením staveb a nikdy ne výše než 100 metrů nad zemí. Před plánovanou publikací mapy s přesnými maximálními provozními výškami lze tento požadavek v praxi splnit nepřekročením výšky okolních staveb, porostu či překážek.

Při provozu bezpilotního letadla v CTR a MCTR ve vzdálenosti větší než 5 500 m od vztažného bodu letiště, vždy však pouze do výšky 100 m nad zemí, a při provozu bezpilotního letadla s maximální vzletovou hmotností do 0,91 kg ve vzdálenosti menší než 5 500 m od vztažného bodu letiště mimo ochranná pásma s výškovým omezením staveb se neuplatňují požadavky předpisu L 11 (Letové provozní služby) na získání letového povolení a na stálé obousměrné spojení se stanovištěm řízení letového provozu a požadavky stanovené Leteckou informační příručkou ČR (AIP) na vybavení odpovídáčem sekundárního radaru.

Při provozu bezpilotního letadla v CTR a MCTR ve vzdálenosti menší než 5 500 m od vztažného bodu letiště, kromě provozu bezpilotního letadla s maximální vzletovou hmotností do 0,91 kg mimo ochranná pásma s výškovým omezením staveb, je rozhodnutí o použitelnosti výše uvedených požadavků předpisu L 11 a AIP ponecháno na uvážení příslušného stanoviště řízení letového provozu.

#### c) **Letištní provozní zóna (ATZ) neřízeného letiště**

V letištní provozní zóně ATZ neřízeného letiště je provoz bezpilotního letadla možný jen na základě:

- splnění podmínek stanovených provozovatelem letiště; a
- na základě koordinace s letištní letovou informační službou (AFIS) nebo se stanovištěm poskytování informací známému provozu, nebo s provozovatelem letiště, není-li AFIS nebo poskytování informací známému provozu zajištěno.

Není-li stanoveno jinak, provoz bezpilotního letadla v ATZ ve výšce větší než 120 m nad zemí je možný jen pokud se poskytuje AFIS nebo je zajištěno poskytování informací známému provozu.

Let bezpilotního letadla s maximální vzletovou hmotností do 0,91 kg může být prováděn v ATZ i bez koordinace, avšak pouze do výšky 100 metrů nad zemí a mimo ochranná pásma s výškovým omezením staveb daného letiště. Tento požadavek lze v praxi splnit nepřekročením výšky okolních staveb, porostu či překážek.

#### d) **Registrované plochy SLZ**

V prostoru okolo registrované plochy SLZ je provoz bezpilotního letadla možný jen na základě splnění podmínek stanovených provozovatelem registrované plochy SLZ. Pro lety bezpilotních letadel v těchto oblastech platí bezpodmínečně ustanovení o pravidlech přednosti. Piloti bezpilotních letadel jsou povinni lety provádět takovým způsobem, aby nedošlo k ohrožení letů pilotovaných letadel (včetně SLZ).

#### e) **Zakázané prostory (LKP), omezené prostory (LKR), nebezpečné prostory (LKD) a jiným uživatelem aktivované dočasně vyhrazené prostory (TSA) a dočasně rezervované prostory (TRA)**

Provoz bezpilotního letadla nesmí být prováděn v prostorech LKP, LKR, LKD a jiným uživatelem aktivovaných prostorech TSA a TRA nebo v omezených prostorech zveřejněných cestou AIP SUP nebo NOTAM s výjimkou, kdy tak povolí Úřad příslušným oprávněním k provozu.

Provoz bezpilotního letadla v omezeném prostoru LKR9 je možný bez povolení Úřadu za podmínky respektování podmínek provozu v CTR, v hustě osídleném prostoru, případně podmínek jiných prostorů v daném místě. Provoz bezpilotního letadla v omezeném prostoru LKR9 je dále možný na základě oprávnění k provozu vydaného Úřadem.

#### f) **Hustě osídlený prostor**

Hustě osídleným prostorem se rozumí prostor, který je ve městě nebo jiné obci používán převážně k bydlení, obchodním činnostem nebo rekreaci.

Za hustě osídlený prostor není považováno zejména území obce bez staveb (park, veřejná zeleň, proluka, louka, pole) bez infrastruktury (silnice, místní komunikace, chodník, cyklostezka, dráha tramvaje, trolejbusu, vlaku) a bez osob, které by provozem bezpilotního letadla mohly být ohroženy nebo tento provoz mohly vnímat jako zásah do jejich práv. Toto území musí být dostatečně velké ke konstrukci provozního prostoru s rezervou pro pokrytí rizika na zemi pomocí pravidla nejméně 1:1 ve smyslu poměru horizontální vzdálenosti a výšky nad zemí.\*

\* Pokud je např. plánován provoz bezpilotního letadla ve výšce 20 m nad zemí, rezerva pro pokrytí rizika na zemi musí být alespoň 20 m ve všech směrech.

Provoz bezpilotního letadla v hustě osídleném prostoru je zakázán s výjimkou:

- I. Bepilotního letadla, jehož provozovatel nepodléhá registraci podle čl. 14 odst. 5 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění.
- II. Bepilotního letadla ve specifické nebo certifikované kategorii provozu na základě oprávnění vydaného Úřadem a při dodržení podmínek v něm stanovených.

#### g) **Ochranná pásma**

Provoz bezpilotního letadla v ochranných pásmech stanovených příslušnými právními předpisy:

- a. podél nadzemních dopravních staveb;
- b. tras nadzemních inženýrských sítí;
- c. tras nadzemních telekomunikačních sítí;
- d. uvnitř zvláště chráněných území;
- e. v okolí vodních zdrojů;
- f. objektů důležitých pro obranu státu

je možný jen na základě oprávnění k provozu vydaného Úřadem 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.

Provoz bezpilotního letadla ve IV. zóně chráněné krajinné oblasti (CHKO) je možný bez povolení Úřadu za podmínky, že činností nebudou rušeny chráněné druhy živočichů.

#### h) **Pravidla přednosti**

Bepilotní letadlo je povinno dát přednost letadlům (včetně SLZ) s osádkou.

i) **Meteorologická minima**

Není-li stanoveno jinak, provoz bezpilotního letadla smí být prováděn jen vně oblaků ve vzdušném prostoru třídy G a v minimální vzdálenosti od oblaků 1 500 m horizontálně a 300 m vertikálně ve vzdušných prostorech třídy E, D a C.

j) **Nebezpečné látky nebo zařízení**

Pokud není stanoveno jinak, bezpilotní letadlo nesmí být použito k přepravě nebezpečných látek nebo zařízení, která by mohla způsobit obecné ohrožení, kromě provozních náplní v množství přiměřeném účelu letu.

k) **Shazování předmětů za letu**

Není-li oprávněním k provozu vydaným Úřadem povoleno jinak, nesmí být bezpilotní letadlo použito ke shazování předmětů za letu.

Zákaz se nevztahuje na letecká veřejná vystoupení a soutěže, včetně příprav na ně, jsou-li přijata přiměřená opatření proti ohrožení bezpečnosti létání ve vzdušném prostoru, osob a majetku na zemi a životního prostředí.

l) **Pohyb dálkově řídicího pilota**

Bezpilotní letadlo nesmí být bez oprávnění k provozu vydaného Úřadem provozováno při současném pohybu dálkově řídicího pilota pomocí technického zařízení.

m) **Letecká veřejná vystoupení (dále jen „LVV“)**

Není-li stanoveno jinak, LVV bezpilotních letadel podléhají souhlasu Úřadu. Požadavky na provozování LVV s výhradní účastí bezpilotních letadel, včetně modelů letadel s maximální vzletovou hmotností větší než 25 kg, stanovuje směrnice Úřadu CAA/S-SP-022-n/2020.

n) **Soulad s jinými právními předpisy**

Provoz bezpilotního letadla musí být v souladu s platnými evropskými i národními právními předpisy jako např.: Zákon o nakládání s bezpečnostním materiálem č. 310/2006 Sb., Zákon o ochraně veřejného zdraví č. 258/2000 Sb., Zákon o chemických látkách a chemických přípravcích č. 356/2003 Sb., Zákon o odpadech č. 185/2001 Sb., Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., Zákon o vodách č. 245/2001 Sb., Zákon o životním prostředí č. 17/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů nebo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) v platném znění.

o) **Zvláštní druhy pohonu**

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

p) **Pojištění**

Provozovatel bezpilotního letadla je povinen mít sjednáno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem bezpilotního letadla. Tento požadavek se nevztahuje na individuální rekreačně-sportovní provoz bezpilotního letadla o maximální vzletové hmotnosti do 20 kg (neprovozovaná v rámci LVV).

Minimální pojistná částka (limit plnění), na kterou musí být sjednáno pojištění ve smyslu prvního odstavce, se stanoví ve výši uvedené v článku 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004, o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel v platném znění.

Odchylně od druhého odstavce se minimální pojistná částka (limit plnění), na kterou musí být sjednáno individuální nebo hromadné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem bezpilotního letadla v rámci LVV, stanoví ve výši:

- a. 0,25 mil. Kč pro bezpilotní letadla do maximální vzletové hmotnosti 0,91 kg;
- b. 1 mil. Kč pro bezpilotní letadla do maximální vzletové hmotnosti 7 kg;
- c. 3 mil. Kč pro bezpilotní letadla do maximální vzletové hmotnosti 20 kg;
- d. uvedené v článku 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004, o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel v platném znění, pro bezpilotní letadla o maximální vzletové hmotnosti větší než 20 kg.

#### q) **Způsobilost dálkově řídicího pilota v přechodném období**

Úroveň způsobilosti dálkově řídicího pilota bezpilotního letadla se vzletovou hmotností nižší než 500 g ve smyslu čl. 22 písm. a) prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění, se stanovuje na shodné úrovni, jaká je požadována přímo použitelným předpisem Evropské unie pro způsobilost dálkově řídicího pilota v podkategorii A1 „otevřená“ kategorie provozu. Tento požadavek se nevztahuje na dálkově řídicího pilota bezpilotního letadla, které nepodléhá registraci podle čl. 14 odst. 5 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění.

### 3) **Publikované informace pro leteckou veřejnost:**

Informace o omezeném prostoru LKR10 - UAS ve smyslu Článku 15, odst. 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění, bude letecké veřejnosti předána od 1. ledna 2022 formou publikace prostoru s informacemi v digitální mapě pro užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel, která slouží k předletové přípravě provozu bezpilotních letadel a formou datového souboru sloužícího k použití v systémech geo-awareness.

Pro předletovou přípravu dálkově řídicích pilotů UAS v České republice aktuálně slouží mapový nástroj RLP ČR, s. p., dostupný na webových stránkách <https://dronview.rlp.cz/>, který již od 4. 1. 2021 bude obsahovat informace o omezení letových činností ve vztahu ke vzdušnému prostoru dle bodů a) až c) tohoto OOP.

## 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 použije prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění. Podle článku 15 předmětného nařízení 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 provozu 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“.

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.

Pokud v souladu s výše uvedeným členské státy vymezí zeměpisné zóny pro bezpilotní systémy, zajistí do 1. ledna 2022 pro účely funkce „geo-awareness“, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu.

„Zeměpisnou zónou pro bezpilotní systémy“ se v této souvislosti rozumí část vzdušného prostoru zřízená příslušným úřadem, který 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.

Stávající územní ochrana České republiky je zajištěna platným regulačním rámcem civilního letectví, který tvoří především:

- zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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 Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění, by měla být v zájmu zajištění řádného provádění tohoto nařízení zavedena vhodná přechodná opatření. Takovým opatřením je mj. i vyhlášení omezeného prostoru, který zajistí plynulý a hladký přechod ze stávajícího regulačního rámce národního na jednotný evropský regulační rámec se zachováním rozsahu územní ochrany, resp. v České republice dlouhodobě zavedené a osvědčené praxe.

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 Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění.

Podle Článku 23, odst. 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění, by měly být informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu počínaje datem 1. ledna 2022. 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; předmětné opatření je tak třeba vnímat jako opatření dočasné a přechodné, nikoliv dlouhodobé nebo dokonce trvalé a již nyní se do budoucna 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 zřízení omezeného prostoru LKR10 - UAS je zvláště významný veřejný zájem, spočívající vedle zajištění kontinuálního a hladkého přechodu národního regulačního rámce bezpilotních systémů na nový evropský regulační rámec především v zajištění odpovědnosti svěřených Úřadu § 52 zákona o civilním letectví, totiž zejména bezpečnosti letectví, bezpečnosti osob, staveb a životního prostředí v souvislosti s provozem bezpilotních systémů. Do budoucna se očekává, že stanovení dodatečných podmínek provozu ve smyslu čl. 15 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění, bude v České republice probíhat mj. i dle postupu nově zakotveného novelou zákona o civilním letectví. Je však zřejmé, že ke dni použitelnosti výše zmíněných přímo použitelných předpisů Evropské unie tato novela zákona nenabyde účinnosti a legislativní proces k ní aktuálně bude probíhat.

Z výše uvedených důvodů se v dohodě Ministerstva dopravy a Úřadu pro civilní letectví vydává toto opatření obecné povahy podle § 44 odst. 4 zákona o civilním letectví.

Zřízení prostoru LKR10 bylo předem předloženo k připomínce zástupcům ODVL SSŘO MO, Letecké amatérské asociace ČR a RLP ČR, s. p. v souladu s odst. 1 § 44a zákona o civilním letectví.

### Článek III.

## Vyhodnocení připomínek

V souladu § 44b s odst. 1 zákona o civilním letectví se připomínky nepodávají.

### Článek IV.

## Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

Dle § 44b odst. 1 zákona o civilním letectví se námitky nepodávají.

### Článek V.

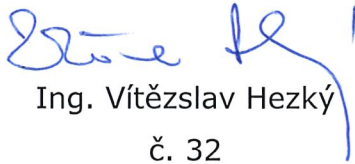
## Poučení

Do opatření obecné povahy a jeho odůvodnění může každý nahlédnout u správního orgánu, který opatření obecné povahy vydal. Proti opatření obecné povahy nelze podat opravný prostředek. Soulad opatření obecné povahy s právními předpisy lze posoudit v přezkumném řízení. Usnesení o zahájení přezkumného řízení lze vydat do 3 let od účinnosti opatření. Účinky rozhodnutí v přezkumném řízení nastávají ode dne jeho právní moci.

Článek VI.

## Účinnost

Toto opatření obecné povahy nabývá účinnosti dnem 31. prosince 2020 podle § 44b odst. 3 zákona o civilním letectví.

  
Ing. Vítězslav Hezký  
č. 32



otisk úředního razítka

Vyvěšeno dne: 30.12.2020

Svěšeno dne: