

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 160 08 PRAHA 6

Č. j. 13411-23-701

V Praze dne 19. 12. 2023



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 v platném znění, 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“), kterým se stanoví:

Článek I.

Omezený prostor LKR10 - UAS

S platností od 31. 12. 2020 byl opatřením obecné povahy č. j. 15149-20-701 Úřadem zřízen omezený prostor LKR10 - UAS. Tento prostor je zřízen za účelem uplatnění dodatečných podmínek pro všechny druhy provozu bezpilotních systémů 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 (dále jen „prováděcí nařízení“), a to ve smyslu Článku 15 tohoto nařízení.

Počínaje datem 01.01.2024 včetně se ruší opatření obecné povahy vydané pod č.j. 15149-20-701 a využívání omezeného prostoru LKR10 - UAS se dále pojí s tímto úplným a aktualizovaným vymezením podmínek stanovených v tomto opatření obecné povahy takto:

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 byl zřízen s účinností od 31.12.2020 0:00 hod. Vyhlášením prostoru LKR10 - UAS v celém rozsahu FIR LKAA není dotčena stávající struktura vzdušného prostoru, nemění se její prvky a klasifikace definované v Letecké informační příručce AIP ČR, byť se staly podmnožinou omezeného prostoru LKR10 - UAS.

2) Související administrativní postupy

Seznámení s podmínkami provozu v omezeném prostoru LKR10 – UAS a identifikace potenciálních konfliktů s podmínkami provozu v tomto prostoru je povinností a odpovědností provozovatele bezpilotního systému a dálkově řídicího pilota.

Kromě postupů pro provoz uvedených níže v bodech 3a, 3b, 3c, ve specifických případech v hustě osídleném prostoru podle bodu 3e a ve IV. zóně chráněné krajinné oblasti (CHKO) podle bodu 3f je provoz bezpilotního systému, v zeměpisné zóně vymezené tímto opatřením, řešen:

- v případě „otevřené“ kategorie provozu bezpilotních systémů formou oprávnění k letu zavádějícího požadavek konkrétních podmínek pro určitý druh provozu ve smyslu Článku 15 (1) (a) prováděcího nařízení (dále jen „Oprávnění k letu“), vydávaného Úřadem po posouzení kritérií provozních rizik ve smyslu Článku 11 prováděcího nařízení. K tomuto účelu lze kromě standardního postupu upraveného správním řádem, využít uživatelské rozhraní na webových stránkách Úřadu pro registraci bezpilotních systémů <https://dron.caa.cz/>;
- v případě „specifické“ kategorie provozu bezpilotních systémů formou oprávnění k provozu, vydávaného Úřadem podle Článku 12 prováděcího nařízení (dále jen „Oprávnění k provozu“). K tomuto účelu lze podle § 54b zákona o civilním letectví, kromě standardního postupu upraveného správním řádem, využít uživatelské rozhraní na webových stránkách Úřadu pro registraci bezpilotních systémů <https://dron.caa.cz/>.

Oprávnění k provozu a Oprávnění k letu jsou Úřadem vydávány ve správním řízení formou rozhodnutí.

3) Letové činnosti v omezeném prostoru LKR10 - UAS

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

b) Řízený okrsek (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 s výškovým omezením staveb daného letiště. Při provádění letů bezpilotními letadly v této části CTR a MCTR a v dále uvedených situacích, kdy se nevyžaduje koordinace s příslušným stanovištěm řízení letového provozu, není příslušné stanoviště řízení letového provozu odpovědné za poskytování informací o provozu ve vztahu k ostatním účastníkům letového provozu, ani za zabraňování srážkám ve vzduchu mezi letadly s pilotem na palubě a letadly bezpilotními. Za zabránění srážkám zůstává odpovědný dálkově řídicí pilot dle podmínky UAS.OPEN.060 2) b) prováděcího nařízení.

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 připravovanou publikací příslušné mapové vrstvy s údaji o potenciálně využitelných provozních výškách lze tento požadavek v praxi splnit nepřekročením výšky okolních staveb, porostu či překážek, případně lze jako pomůcku využít vrstvy s mřížkou Grid mapového nástroje RLP ČR, s. p., dostupného na webových stránkách <https://dronview.rlp.cz/>.

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 odpovídačem 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. Za zabránění srážkám zůstává odpovědný dálkově řídící pilot dle podmínky UAS.OPEN.060 2) b) prováděcího nařízení.

d) **Registrované plochy trvale užívané pro provoz sportovních létajících zařízení (SLZ)**

V prostoru okolo registrované plochy pro sportovní létající zařízení (SLZ) je provoz bezpilotního letadla možný jen na základě splnění podmínek stanovených provozovatelem registrované plochy SLZ. Do doby, než budou stanovené konkrétní rozměry prostorů okolo registrovaných ploch SLZ, je s ohledem na různorodost rozsahu provozu na těchto plochách povinností pilotů bezpilotních letadel informovat se o způsobu provozu na dané ploše s využitím příslušně publikovaných informací (například VFR příručka, nebo webové stránky Letecké amatérské asociace ČR). Pro lety bezpilotních letadel i v těchto oblastech platí bezpodmínečně ustanovení o pravidlech přednosti (UAS.OPEN.060 2) b) prováděcího nařízení). 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 nebo Oprávněním k letu.

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 nebo Oprávnění k letu 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.
- II. Bepilotního letadla ve specifické nebo certifikované kategorii provozu na základě Oprávnění k provozu vydaného Úřadem a při dodržení podmínek v něm stanovených nebo v otevřené kategorii provozu na základě vydaného Oprávnění k letu.

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 letu nebo 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) **Soulad s jinými právními předpisy**

Při provozu bezpilotního systému je třeba pamatovat na možný konflikt 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.

i) **Zvláštní druhy pohonu**

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

j) **Pojištění**

Provozovatel bezpilotního letadla je povinen mít sjednáno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem bezpilotního letadla v rozsahu a s minimální výší limitu pojistného plnění tak, jak upravuje § 54d zákona o civilním letectví a § 16n vyhlášky č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů.

Pozn: Pro bližší informace k problematice pojištění odpovědnosti viz webové stránky Úřadu <https://www.caa.cz/provoz/bezpilotni-letadla/pojisteni-odpovednosti/>.

4) Publikované informace pro leteckou veřejnost

Informace o omezeném prostoru LKR10 - UAS ve smyslu Článku 15, odst. 3 prováděcího nařízení je veřejnosti dostupná v textové formě na webových stránkách Úřadu <https://www.caa.cz/provoz/bezpilotni-letadla/zemepisne-zony/> a ve formě praktických informací 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 na webových stránkách ŘLP ČR, s.p. <https://aim.rlp.cz/?lang=cz&p=uas-gz> .

Pro předletovou přípravu dálkově řídicích pilotů UAS v České republice aktuálně slouží mapový nástroj ŘLP ČR, s. p., dostupný na webových stránkách <https://dronview.rlp.cz/>.

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 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 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“.

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, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly pro účely funkce „geo-awareness“ od 1. ledna 2022 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 byla v době zahájení implementace společného evropského regulačního rámce zajištěna platným regulačním rámcem civilního letectví, který v této době tvořil 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, měla být v zájmu zajištění řádného provádění tohoto nařízení zavedena vhodná přechodná opatření. Takovým opatřením bylo mj. i vyhlášení omezeného prostoru LKR10 - UAS, který zajistil 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.

Informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, by měly být zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu, a to 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; 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 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, totiž zejména bezpečnosti letectví, bezpečnosti osob, staveb a životního prostředí v souvislosti s provozem bezpilotních systémů.

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 tohoto opatření obecné povahy není změna rozsahu územní ochrany, ale především aktualizace dokumentu s ohledem na vývoj problematiky bezpilotních systémů od doby uplatňování společného evropského rámce, zpřesnění podmínek létání v omezeném prostoru LKR10 – UAS a ujasnění výkladu aplikace příslušných ustanovení. I z tohoto důvodu bylo s ohledem na opětovný zvláště významný veřejný zájem daný mj. nutností reagovat na závěry standardizační inspekce agentury EASA rozhodnuto Úřadem pro civilní letectví v koordinaci s Ministerstvem dopravy využít pro publikaci tohoto dokumentu znovu ustanovení §44 odst. 4 zákona o civilním letectví.

Zásadní úpravou podmínek je z tohoto pohledu zavedení praxe států EU v oblasti praktické implementace zeměpisných zón vymezených podle Článku 15 prováděcího nařízení. V této souvislosti opatření obecné povahy zavádí nový praktický institut Oprávnění k letu, které významným způsobem přispívá ke zjednodušení souvisejících administrativních procesů a zrychlení postupu, neboť na rozdíl od Oprávnění k provozu není spojen s uplatňováním Článku 12 prováděcího nařízení a úplnými omezeními vyplývajícími z Článku 11 prováděcího nařízení. Institut posouzení provozních rizik, zde aplikovaný na otevřenou kategorii provozu, je pro tento druh provozu využit na základě pravomoci požadovat při vymežování zeměpisných zón konkrétní podmínky pro určitý druh provozu, dané ustanoveními Článku 15 prováděcího nařízení. Tímto postupem nejsou dotčena příslušná ustanovení vztahující se k procesu vydání Oprávnění k provozu pro specifickou kategorii provozu.

Účelem tohoto opatření obecné povahy není specifikovat konkrétní postupy a vymežující podmínky pro vlastní průběh správního řízení vedeného k žádosti o vydání oprávnění k letu. Tyto budou stanoveny Úřadem separátně a jejich využití se s ohledem na aplikovanou praxi může měnit. Nejen vzhledem k tomuto způsobu možné adekvátní a rychlé reakce na požadavky provozovatelů, bez nutných změn správních postupů na straně Úřadu, ale i s ohledem na skutečnost, že s využitím nástrojů umožňujících dálkový přístup bude celkový administrativní proces vydání oprávnění k letu uživatelsky jednoduchý, jsou uvedené kroky v souladu se záměrem regulačního rámce usnadnit používání a provoz bezpilotních letadel, a to zejména těch, která jsou provozována v kategorii otevřené.

Text původního opatření současně prošel úplnou revizí, v rámci které došlo zejména k vypuštění textu z oblastí, které jsou z pohledu Úřadu již dostatečně upraveny společným evropským regulačním rámcem, a naopak k doplnění textů vycházejících ze zákona č. 431/2022 Sb. ze dne 1. prosince 2022, kterým se změnil 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, a dále z vyhlášky č. 98 ze dne 27. března 2023, prováděcí vyhlášky č. 108/1997 Sb., kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí 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.

Návrh opatření obecné povahy byl v souladu s §44b, odst. 2) zákona o civilním letectví společně s navrhovaným odůvodněním zaslán Ministerstvu obrany, osobě pověřené výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení a osobě pověřené poskytováním letových provozních služeb k vyjádření. Ze strany podniku Řízení letového provozu ČR byly následně obdrženy připomínky, které jsou s ohledem na §44b, odst. 1) zákona o civilním letectví považovány za vyjádření podle ust. §44b, odst. 2) zákona o civilním letectví a se kterým se Úřad následně jako s podkladem při přípravě tohoto opatření obecné povahy vypořádal nejen v rámci odůvodnění, ale i související úpravou přímo některých ustanovení tohoto opatření obecné povahy.

Úřad pro civilní letectví si je mimo výše uvedeného také vědom vývoje regulace i způsobu provozu bezpilotních systémů a současného rozvoje technologií. Již v době vydání tohoto opatření obecné povahy Úřad v součinnosti s příslušnými oprávněnými

subjekty vede jednání a připravuje podklady k předpokládaným úpravám rozsahu a způsobu územní ochrany nastavené v rámci omezeného prostoru LKR10 - UAS. I z tohoto důvodu Úřad již v roce 2024 plánuje další, koncepční úpravy způsobů využívání prostoru LKR10 - UAS, které budou veřejnosti předneseny postupem institutu opatření obecné povahy.

Článek III.

Vyhodnocení připomínek

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

Článek IV.

Rozhodnutí o námitkách a jejich odůvodnění

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

Článek V.

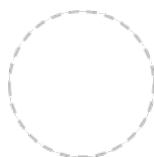
Poučení

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 1. ledna 2024.



Ing. Vítězslav Hezký
ředitel sekce provozní
sl. č. 10058975

Vyvěšeno dne: 19.12.2023