

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

K letišti 1149/23, 161 00 PRAHA 6

Č. j. 13753-24-701
Spis zn. 13430-24-701
Název spisu: OOPUAS-0037

V Praze dne 20.9. 2024



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 byl 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 23.09.2024 včetně se využívání omezeného prostoru LKR10 - UAS pojí s tímto úplným a aktualizovaným vymezením podmínek:

1) Prostorové a časové vymezení omezeného prostoru

Vzdušný prostor FIR LKAA. 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. 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.

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 v bodě 3) tohoto opatření, 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“) nebo v souladu se Standardním scénářem podle Článku 12 prováděcího nařízení (obojí dále jen „Oprávnění Specific“). 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) Řízený okrsek (CTR a MCTR)

V řízeném okrsku CTR je provoz bezpilotního letadla možný jen v horizontální vzdálenosti větší než 5 500 m od vztažného bodu řízeného letiště do výšky nad zemí, nepřesahující hodnotu uvedenou v gridu¹.

Při provádění letů bezpilotními letadly v této části CTR 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 nebo mezi letadly bezpilotními navzájem. Za zabránění srážkám zůstává odpovědný dálkově řídicí pilot dle podmínky UAS.OPEN.060 2) b) prováděcího nařízení.

Provoz bezpilotního letadla ve výšce přesahující hodnotu uvedenou v gridu je možný pouze na základě koordinace s příslušným stanovištěm řízení letového provozu.

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, kromě letadel s maximální vzletovou hmotností nepřesahující limit platný pro třídu C1² a bezpilotních letadel spadajících do působnosti Článku 20 odst. a) Prováděcího nařízení a do výšky nepřesahující hodnotu uvedenou v gridu, kdy takový provoz je možný i bez koordinace.

Při provozu bezpilotního letadla v CTR ve výšce přesahující hodnotu uvedenou v gridu nebo ve vzdálenosti menší než 5 500 m od vztažného bodu letiště (kromě provozu bezpilotního letadla s maximální vzletovou hmotností nepřesahující limit platný pro třídu C1 do výšky nepřesahující hodnotu uvedenou v gridu), je na uvážení příslušného stanoviště řízení letového provozu ponecháno rozhodnutí o dodatečné použitelnosti požadavků 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.

¹ Gridem se rozumí místo provozu příslušný segment mřížkové mapové vrstvy Grid v DronView - mapovém nástroji ŘLP ČR, s. p., dostupném na webových stránkách <https://dronview.rlp.cz/>, jehož výška vychází z podmínky nenarušení ochranných pásem s výškovým omezením staveb daného letiště, a respektování regulací a provozní situace na letišti.

² Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, Část 2, Požadavky na bezpilotní systémy třídy C1: Maximální vzletová hmotnost včetně užitečného zatížení musí být nižší než 900 g.

b) 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 nepřesahující limit platný pro třídu C1 může být prováděn v ATZ i bez koordinace, avšak pouze do výšky nad zemí, nepřesahující hodnotu uvedenou v gridu nebo v případě letišť, kde grid není zřízen, buď do výšky ochranných pásem s výškovým omezením staveb daného letiště, nebo 100 m nad zemí, podle toho, co je níže. Tento požadavek lze v praxi splnit nepřekročením výšky okolních staveb, porostu či překážek. Za zabránění srážkám zůstává odpovědný dálkově řídicí pilot dle podmínky UAS.OPEN.060 2) b) prováděcího nařízení.

c) 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. 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).

d) 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 Specific nebo Oprávněním k letu.

Provoz bezpilotního letadla v omezeném prostoru LKR9 je možný bez oprávnění Úřadu za podmínky respektování podmínek provozu v CTR, v hustě osídleném prostoru, případně podmínek jiných prostorů v daném místě.

e) Hustě osídlený prostor

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

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. Bepilotních letadel třídy C0, C1, bezpilotních letadel spadajících pod účinnost Článku 20 odst. a) Prováděcího nařízení a bezpilotních letadel spadajících pod účinnost Části A Přílohy, odst. UAS.OPEN.020 bodu 5), písm. a) Prováděcího nařízení, pokud jsou provozována v souladu s těmito podmínkami provozu:

- a. místo provozu³ musí být plánováno minimálně za pomoci pravidla 1:1 (tzn. pokud je např. plánován provoz bezpilotního letadla ve výšce 20 m nad zemí, místo provozu musí mít hranice alespoň 20 m ve všech směrech);
- b. dálkově řídicí pilot před zahájením provozu UAS posoudí místo provozu a měl by důvodně očekávat, že nebude přelétávat nad žádnou nezapojenou osobou. Toto zhodnocení situace by mělo být provedeno s přihlédnutím k uspořádání místa provozu (např. výskyt silnic, ulic, pěších či cyklistických stezek), možnostem zabezpečení místa a denní době. V případě, že dojde k neočekávanému přeletu nezapojených osob, měl by dálkově řídicí pilot, co možná nejvíce zkrátit dobu přeletu, např. tak, aby se vzdálenost mezi UA a nezapojenými osobami zvětšovala, nebo přeletem UA na místo, kde se žádné nezapojené osoby nenachází. Za nezapojenou osobu je považována také osoba, nacházející se v prostředku (např. automobilu) nebo za okny budovy;
- c. místo provozu musí být vyznačeno v digitální mapě zřízené v souladu s Článkem 15 Prováděcího nařízení (viz Článek I. odst. 4 tohoto OOP). Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení místa provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS.

III. Bepilotních letadel kategorie C2 plně dodržujících podmínky provozu dle UAS.OPEN.030, pokud jsou provozována v souladu s touto podmínkou provozu;

- a. místo provozu musí být plánováno minimálně za pomoci pravidla 1:1 (tzn. pokud je např. plánován provoz bezpilotního letadla ve výšce 20 m nad zemí, místo provozu musí mít hranice alespoň 20 m ve všech směrech);
- b. dálkově řídicí pilot před zahájením provozu UAS posoudí místo provozu a musí přijmout opatření pro zajištění místa provozu proti vstupu nezapojených osob. Osoby nacházející se v místě provozu musí být součástí předmětného provozu. Za osobu je považována také osoba, nacházející se v prostředku (např. automobilu) nebo za okny budovy;
- c. místo provozu musí být vyznačeno v digitální mapě zřízené v souladu s Článkem 15 Prováděcího nařízení (viz Článek I. odst. 4 tohoto OOP). Uvedené údaje musí obsahovat správné a aktuálně platné horizontální, vertikální i časové vymezení místa provozu, údaje o použitém typu a hmotnostní kategorii bezpilotního letadla a registrační číslo provozovatele UAS.

IV. bezpilotního letadla:

- a. v certifikované kategorii provozu, nebo
- b. ve specifické kategorii provozu na základě Oprávnění Specifické vydaného Úřadem a při dodržení podmínek v něm stanovených.

Tímto opatřením nejsou žádným způsobem dotčeny obecné požadavky prováděcího nařízení.

f) Ochranná pásma

Provoz bezpilotního letadla v ochranných pásmech stanovených příslušnými právními

³ Místem provozu se rozumí prostor, ve kterém je bezpilotní letadlo provozováno a který je tvořen letovým zeměpisným prostorem, prostorem pro nenadálé situace a rezervou pro pokrytí rizika na zemi (viz GM1 Článku 2(28), (29), (30), (31), (32) a (33) Definice a AMC1 k Článku 11 Prováděcího nařízení. Při určování místa provozu by měl provozovatel vzít v úvahu schopnosti UAS udržet polohu ve 4D prostoru (zem. šířka, délka, výška a čas). Při tomto určování by měly být zohledněny a řešeny zejména přesnost navigace, letové technická chyba UAS a chyba stanovení dráhy (např. chyby map) a prodlevy (reakční doby).

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 Specific 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 oprávnění Úřadu za podmínky, že činností nebudou rušeny chráněné druhy živočichů.

g) 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, a to zejména s ohledem na Doporučení ÚOOÚ č. 01/2024 ke zpracování osobních údajů prostřednictvím záznamu z kamer, kterými jsou vybavena bezpilotní letadla.

h) Zvláštní druhy pohonu

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

i) 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 příslušných nástrojích obsahujících informace důležité pro užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel, které 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 a současně pro účely naplnění požadavku Článku 1, odst. 3, písm. e), bodu II. c. a III. c. (tzn. požadavku na vyznačení místa provozu v digitální mapě) 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 aktuálního opatření obecné povahy není změna rozsahu územní ochrany, ale především vyžadované opravy a aktualizace dokumentu s ohledem na vývoj problematiky bezpilotních systémů od doby uplatňování společného evropského rámce. Zásadní úpravou je z tohoto pohledu zavedení praxe států EU v oblasti praktické implementace zeměpisných zón vymezovaných podle Článku 15 prováděcího nařízení. V této souvislosti dochází k rozšíření mapové vrstvy gridů v systému DronView i na neřízená letiště, která reflektuje a do přehledné grafické podoby přenáší skutečný průběh ochranných pásem s výškovým omezením staveb. Dále v této souvislosti dochází k upřesnění provozu v hustě osídleném prostoru třídy C2 bezpilotních letadel, u nichž byl prostřednictvím bezpečnostní analýzy č.j. 12163-24-701 přínos zavedeného institutu Oprávnění k letu identifikován jako v čase se zmenšující, až do stavu, kdy může být tento nástroj nahrazen přesně stanovenými podmínkami provozu, které ovšem nebudou na provozovatele a státní instituce klást nepřiměřené nároky, a bezpilotních letadel spadajících do účinnosti Části A, odst. UAS.OPEN.020 bodu 5), písm. a) Přílohy Prováděcího nařízení, jelikož tyto byly v úpravě č.j. 7181-24-701 opomenuty.

Dále dochází k upřesnění prostorového a časového vymezení LKR10 – UAS a především pak jeho vlivu na aplikovatelnost dalších předpisů. Úprava také uvádí podmínky provozu v blízkosti letišť do souladu s dalšími částmi OOP, které nadále nepoužívají čistě hledisko maximální vzletové hmotnosti, ale odpovídají rozlišování parametrů dle štítku třídy UAS. Ve věci rozsahu výluky odpovědnosti příslušného stanoviště řízení letového provozu za zabraňování srážkám úprava tuto výluku rozšiřuje o nekoordinovaný provoz bezpilotních letadel v CTR a MCTR mezi sebou, jelikož jde o aspekt dlouhodobě Úřadem i poskytovateli letových provozních služeb takto vnímaný, pouze doposud výslovně neuvedený a byla zestručněna definice hustě osídleného prostoru v kontextu podmínek provozu v něm nově stanovených.

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 připomínky 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 23. září 2024.

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

Vyvěšeno dne: 20.9.2024