

Teze k prováděcím právním předpisům

I. Údaje vedené v digitální mapě pro užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel, způsob jejich vedení a výměnný formát (podle § 44j odstavce 6 návrhu zákona).

V digitální mapě pro užívání vzdušného prostoru České republiky k létání bezpilotních letadel budou uvedeny (ve smyslu § 44j odst. 2 návrhu zákona) části vzdušného prostoru České republiky a k nim se vztahující

- a) pravidla létání bezpilotních letadel vymezená opatřeními obecné povahy vydanými podle tohoto zákona,
- b) pokyny vydané podle § 44 odst. 5 nebo § 44h odst. 5 a
- c) pravidla létání bezpilotních letadel stanovená ve zvláštním právním předpisu (například zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů).

Na úrovni prováděcího právního předpisu bude přitom upřesněno, že jde o „trojrozměrné“ vymezení takových částí vzdušného prostoru České republiky, a to z hlediska vertikálního i horizontálního. Půjde o vymezení daného prostoru pravděpodobně prostřednictvím GPS souřadnic a výšky nad terénem (respektive i tzv. letové hladiny).

Předvídaný prováděcí právní předpis dále upřesní požadavky na správnost, integritu a aktuálnost údajů a zabezpečení daného elektronického systému. Pokud jde o výměnný formát, jeho účelem je možnost efektivního využití digitální mapy pro (i) webové či mobilní rozhraní určené jak uživatelům bezpilotních letadel, tak úřadům a poskytovatelům služeb pro provoz bezpilotních letadel a (ii) tzv. „geo-awareness“ jako funkcionality řídicího software bezpilotních systémů řešenou na úrovni jejich výrobců. Mělo by být přitom respektováno technické řešení aktuálně koordinované pro uvedené účely pod záštitou Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA).

II. Minimální výše pojistného plnění pro jednotlivé kategorie a podkategorie provozu bezpilotních systémů (podle § 54d odstavce 3 návrhu zákona).

Návrh zákona zakotvuje povinnost provozovatele bezpilotního systému v podkategorii A2 otevřené kategorie provozu, provozovatele bezpilotního systému v podkategorii A3 otevřené kategorie provozu, pokud maximální vzletová hmotnost bezpilotního letadla přesahuje 4 kg, a provozovatele bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu mít po celou dobu provozování bezpilotního systému *sjednáno pojištění odpovědnosti za škody* z provozu bezpilotního systému a zapláceno pojistné (s výjimkou případu, kdy provozuje bezpilotní systém pouze jako člen spolku, u něhož je povinnost mít sjednáno pojištění upravena separátně v ustanovení § 54q odst. 2 návrhu zákona).

Nestanoví-li unijní právo jinak, sjednává se pojištění z provozu bezpilotního systému

- a) v otevřené kategorii provozu ve vztahu *ke všem bezpilotním systémům* provozovaným jejich provozovatelem a

b) ve specifické kategorii provozu ve vztahu *ke každému bezpilotnímu systému* samostatně.

Na úrovni prováděcího právního předpisu se předpokládá následující upřesnění požadavků na pojistné plnění.

Pro pojištění z provozu bezpilotních systémů v rámci otevřené kategorie se předpokládá pojistné plnění ve výši jednotek milionů Kč, s tím, že konkrétní výše bude v návrhu prováděcího předpisu upřesněna.

Pro pojištění z provozu bezpilotních systémů v rámci specifické kategorie se předpokládá pojistné plnění na úrovni výše krytí pro nejnižší kategorii požadovanou obecně pro letadla v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel, konkrétně v jeho článku 7 odstavci 1 (pro maximální vzletovou hmotnost do 500 kg), již je částka 750 000 SDR (cca 25 608 247 Kč).

Navrhovaná úprava zohledňuje odlišnou úroveň rizika spojeného obecně s provozem bezpilotních systémů v jednotlivých kategoriích provozu a dále skutečnost, že provoz ve specifické kategorii provozu bude často spojen s dlouhodobou profesionální činností, u níž lze logicky očekávat i vyšší „vstupní“ náklady či investice.

III. Vzor osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu (podle § 54e odstavce 9).

Prováděcí právní předpis stanoví vzor osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 otevřené kategorie provozu. Uvedené osvědčení bude obsahovat označení příslušné podkategorie provozu bezpilotních systémů, označení České republiky, logo Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) a logo Úřadu pro civilní letectví, jméno a příjmení pilota, evidenční číslo pilota, datum, ke kterému končí platnost osvědčení a tzv. QR kód obsahující dané informace ve strojově čitelné podobě.

Výše uvedené je v souladu s doporučením Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA), které má napomoci harmonizaci přístupu mezi členskými státy Evropské unie. V zájmu bezproblémové využitelnosti osvědčení v dalších státech Evropské unie (což by mělo být relativně běžné) bude vhodné, aby výše uvedené údaje byly na osvědčení uvedeny jak v češtině, tak v angličtině.

IV. Délka školení k udržení teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému pro podkategorie otevřené kategorie provozu nebo v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu a obsah, forma a průběh zkoušky, již se prokazuje odborná způsobilost k provádění školení (podle § 54i odstavce 9).

Návrh zákona v ustanovení § 54i odst. 1 stanoví, že Úřad pro civilní letectví na žádost držitele platného osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému v podkategorii A1 a A3 nebo A2 otevřené kategorie provozu nebo držitele platného osvědčení o teoretických znalostech potřebných k řízení bezpilotního systému v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu vydá nové osvědčení, *absolvoval-li žadatel školení* k udržení teoretických znalostí potřebných k řízení bezpilotního systému pro příslušnou podkategorii otevřené kategorie provozu nebo v souladu se standardním scénářem ve specifické kategorii provozu.

Prováděcí právní předpis v souladu se zmocněním obsaženým v odstavci 9 téhož ustanovení návrhu zákona stanoví délku školení, přičemž se předpokládá rozsah v řádu jednotek hodin. Pokud jde o obsah, formu a průběh zkoušky, již se prokazuje odborná způsobilost k provádění školení, je tato problematika prozatím věcně diskutována, přičemž podoba konkrétní právní úpravy bude vyjasněna v rámci konzultací s Úřadem pro civilní letectví a odbornou veřejností, které proběhnou během následujícího projednávání návrhu zákona v legislativním procesu. Předvídaná prováděcí právní úprava pak bude konstruována tak, aby naplnila smysl a cíl relevantních unijních požadavků.

V. Vzor potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu, témata, která musí zahrnovat školení k získání teoretických znalostí a praktických dovedností potřebných k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu, a obsah, forma a průběh zkoušky, již se prokazuje odborná způsobilost k uskutečňování spolupráce s provozovatelem bezpilotního systému při provádění školení (podle § 54k odstavce 10).

Prováděcí právní předpis předně stanoví vzor potvrzení o způsobilosti k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu, které bude obsahovat označení kategorie provozu bezpilotních systémů, označení České republiky, logo Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) a logo Úřadu pro civilní letectví, jméno a příjmení pilota, evidenční číslo pilota, datum, ke kterému končí platnost osvědčení a tzv. QR kód obsahující dané informace ve strojově čitelné podobě. V zájmu bezproblémové využitelnosti osvědčení v dalších státech Evropské unie bude vhodné, aby výše uvedené údaje byly na osvědčení uvedeny jak v češtině, tak v angličtině.

Témata, která musí zahrnovat školení k získání teoretických znalostí a praktických dovedností potřebných k řízení bezpilotního systému ve specifické kategorii provozu plynou v první řadě z požadavků na schopnosti uvedené v demonstrativním výčtu obsaženém v článku 8 odstavce 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel, v platném znění (dále jen „nařízení (EU) 2019/947“). Jde tedy o schopnost

- a) uplatňovat provozní postupy (běžné, mimořádné a nouzové postupy, plánování letů, předletové a poletové kontroly),
- b) ovládat leteckou komunikaci,
- c) ovládat dráhu letu bezpilotního letadla a automatizaci,
- d) vést tým, pracovat v týmu a řídit sebe sama,
- e) řešit problémy a rozhodovat,
- f) udržovat situační povědomí,
- g) zvládat pracovní zatížení a koordinovat nebo případně předat řízení.

Další okruhy relevantních znalostí plynou z podkladů Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA), jež mají povahu doporučení, přičemž jde zejména o letovou bezpečnost, letecké předpisy, navigaci, limity lidské výkonnosti, plánování operací, obecnou znalost bezpilotních systémů a plánování pro nouzové situace.

Pokud jde o obsah, formu a průběh zkoušky, jíž se prokazuje odborná způsobilost k uskutečňování spolupráce s provozovatelem bezpilotního systému při provádění školení, je tato problematika prozatím věcně diskutována, přičemž podoba konkrétní právní úpravy bude vyjasněna v rámci konzultací s Úřadem pro civilní letectví a odbornou veřejností, které proběhnou během následujícího projednávání návrhu zákona v legislativním procesu. Předvídaná prováděcí právní úprava pak bude konstruována tak, aby naplnila smysl a cíl relevantních unijních požadavků.

VI. Údaje o způsobilosti k řízení bezpilotního systému, které jsou vedeny v registru dálkově řídicích pilotů (podle § 54l odstavce 4).

Ustanovení § 54l odst. 1 návrhu zákona stanoví, že v registru dálkově řídicích pilotů jsou vedeny údaje dálkově řídicím pilotovi, a to

- a) jméno, popřípadě jména, a příjmení,
- b) datum narození,
- c) adresa pobytu a
- d) údaje o způsobilosti k řízení bezpilotního systému.

Prováděcí právní předpis předvídaný v této souvislosti upřesní údaje o způsobilosti k řízení bezpilotního systému (tedy položku uvedenou shora pod písmenem d)). Půjde například o uvedení konkrétní kategorie (případně i podkategorie provozu bezpilotních systémů), pro níž je osoba držitelem příslušného osvědčení o způsobilosti k řízení bezpilotních systémů.

VII. Údaje, které musí být vedeny ve vyhodnocení provozních rizik a ve zprávě o vnitřní kontrole (podle § 54p odstavce 10).

Vyhodnocení provozních rizik je jednou z obligatorních příloh k žádosti o udělení oprávnění spolku, v jehož rámci budou jeho členové provádět rekreační, sportovní nebo soutěžní lety bezpilotními systémy (případě jimi budou uskutečňovat veřejná letecká vystoupení). Předvídaný prováděcí právní předpis upřesní údaje, které musí být uvedeny ve vyhodnocení provozních rizik, která budou žadatelem o udělení oprávnění spolku identifikována a komplexně analyzována s ohledem na individuální podmínky žadatelem zamýšlených pravidel a limitů provozu bezpilotních systémů v rámci spolku, a to včetně nezbytných opatření tato rizika zmírňujících. Obsahově se přitom analogicky zohlední požadavky obsažené v článku 11 nařízení (EU) 2019/947, tedy požadavky na posouzení provozních rizik podmiňující vydání oprávnění k provozu podle článku 12 téhož nařízení. Tyto požadavky zahrnují mimo jiné popis provozu, charakter provozního prostředí, technické vlastnosti užitých bezpilotních systémů, cílovou úroveň bezpečnosti, identifikaci rizik na zemi i ve vzduchu, opatření ke zmírnění rizik a jejich úměrnost bezpečnostním cílům a rizikům.

Návrh zákona stanoví držiteli oprávnění spolku povinnost na základě vnitřní kontroly prováděné v rámci systému vnitřní kontroly předložit Úřadu pro civilní letectví vždy nejpozději do 31. března písemnou zprávu o výsledcích této kontroly za období předchozího kalendářního roku (viz ustanovení § 54p odst. 5 písm. g) návrhu zákona). Návrhem zákona předvídaný prováděcí právní předpis pak v návaznosti na příslušné zákonné zmocnění (obsažené v § 54p odst. 10 návrhu zákona) stanoví údaje, které musí být obsaženy ve zprávě o výsledku této vnitřní kontroly. Zpráva bude obsahovat vyhodnocení

- a) plnění podmínek stanovených v oprávnění spolku a způsobu, jakým držitel oprávnění spolku oznamuje Úřadu pro civilní letectví změny skutečností, na jejichž základě bylo oprávnění spolku uděleno,
- b) vnitřní organizační struktury spolku, funkčnosti systému řízení jakosti a systému vnitřní kontroly,
- c) dodržování podmínek, za nichž bylo v rámci rozhodnutí o udělení oprávnění spolku umožněno odchýlit se od pravidel stanovených pro bezpečné provozování bezpilotních systémů stanovených přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím provoz bezpilotních letadel jednotlivými členy spolku,
- d) toho, zda držitel oprávnění spolku řádně zveřejnil a seznámil své členy s pravidly spolku,
- e) funkčnosti systému vydávání průkazu člena spolku a jejich navrácení v případě, že osobě, která byla členem spolku, bylo oznámeno, že její členství ve spolku zaniklo,
- f) vedení seznamu členů spolku, včetně provádění jeho aktualizací,
- g) toho, jakým způsobem spolek v souladu s podmínkami stanovenými v oprávnění spolku zajišťuje, aby členové spolku absolvovali školení k získání teoretických znalostí a praktických dovedností, která jsou nutná k řízení bezpilotního systému,
- h) toho, jakým způsobem spolek zajišťuje, aby létání bezpilotních letadel v jeho rámci probíhalo v souladu s pravidly užívání vzdušného prostoru České republiky vymezenými opatřeními obecné povahy a pokyny vydanými podle § 44 odst. 5 nebo § 44h odst. 5 návrhu zákona a v místě, v němž lze důvodně očekávat, že nebudou ohroženy osoby, které se nepodílejí na provozu bezpilotních systémů nebo s jejich provozem nejsou obeznámeny, a
- i) toho, jakým způsobem držitel oprávnění spolku provádí dohled nad provozováním a řízením bezpilotních systémů v jeho rámci a přijímá opatření k nápravě v případě zjištění porušení pravidel spolku.