

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Přeshraniční provoz dronů v Evropské unii

Bezpilotní systémy, označované často jako drony, získávají stále větší pozornost nejen v České republice, ale i napříč celou Evropskou unií. S jejich rostoucí oblibou přibývá případů, kdy provozovatelé chtějí uskutečňovat lety mimo členský stát, ve kterém jsou registrováni. Důvodem může být dovolená, služební cesta nebo poskytování služeb v zahraničí.

Jaká jsou **základní pravidla přeshraničního provozu dronů** v rámci Evropské unie? Na co si dát pozor v případě, kdy zahájíte let v České republice a pokračujete v jiném členském státě EU? Jaké rozdíly jsou v právních úpravách jednotlivých členských států? To vše se dozvíte v našem článku.

Právní úprava

V členských státech Evropské unie je provoz bezpilotních systémů do značné míry sjednocený, a to prostřednictvím dvou hlavních přímo použitelných předpisů – [nařízení Komise \(EU\) 2019/947 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel](#) (dále jen „**nařízení (EU) 2019/947**“) a [nařízení Komise \(EU\) 2019/945 o bezpilotních systémech a o provozovatelích bezpilotních systémů ze třetích zemí](#) (dále jen „**nařízení (EU) 2019/945**“). Právě tato nařízení vytvářejí jednotný základ pro provoz dronů v Evropské unii. Přesto však musíme zohlednit některé zvláštnosti konkrétních národních úprav, jelikož unifikace v této oblasti není úplná.

Státy mimo EU

Stejná pravidla pro provoz bezpilotních systémů se uplatňují také v některých nečlenských státech, které jsou součástí Evropského sdružení volného obchodu (EFTA) a současně se účastní systému Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) na základě svých vztahů s Evropskou unií. Jedná se o **Švýcarsko, Norsko, Island a Lichtenštejnsko**.

Jednotný evropský systém provozu dronů

Nařízení (EU) 2019/947 rozděluje provoz bezpilotních systémů do tří kategorií podle míry rizika – otevřená, specifická a certifikovaná. Nejméně rizikovou je otevřená kategorie, zatímco v případě certifikované jde o kategorii nejvíce rizikovou.

Provoz v **otevřené kategorii** nevyžaduje žádné oprávnění k provozu ani prohlášení o provozu před jeho uskutečněním. (Samozřejmě je nutné zohlednit další požadavky pro otevřenou kategorii jako registraci, dodržování provozních pravidel a další.)

Ve specifické kategorii je vyžadováno oprávnění k provozu vydané příslušným úřadem, oprávnění v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů nebo prohlášení provozovatele bezpilotních systémů.

V certifikované kategorii se vyžaduje osvědčení bezpilotního systému podle nařízení (EU) 2019/945, osvědčení provozovatele a případně i udělení průkazu způsobilosti dálkově řídicímu pilotovi.

Registrace provozovatele

Provozovatelé bezpilotních systémů mají za určitých podmínek povinnost se registrovat. Ve specifické kategorii je registrace povinná, pokud provozují bezpilotní letadlo jakékoli hmotnosti. Pro provoz v otevřené kategorii se provozovatelé musí registrovat v případě, že provozují:

- bezpilotní letadlo s maximální vzletovou hmotností 250 g nebo více,
- bezpilotní letadlo, které v případě nárazu může na člověka přenést kinetickou energii vyšší než 80 joulů, nebo
- bezpilotní letadlo, které je vybaveno čidlem schopným zachycovat osobní údaje, ledaže je v souladu se [směrnicí 2009/48/ES o bezpečnosti hraček](#).

V případě provozu těchto dronů na území Evropské unie postačuje **jediná registrace**, která se provádí v členském státě bydliště provozovatele nebo v členském státě, kde má provozovatel hlavní místo podnikání. Vícenásobné registrace v několika státech nejsou přípustné. Po registraci provozovatelé obdrží jedinečné digitální registrační číslo, které umožní individuální identifikaci. Přidělené registrační číslo musí provozovatelé viditelně umístit na všechna bezpilotní letadla, jejichž provoz zakládá povinnost registrace.

Uznávání kvalifikace

Mimo registraci provozovatele jsou v rámci Evropské unie vzájemně **uznávána také osvědčení o způsobilosti dálkově řídicích pilotů** vydaná na základě nařízení (EU) 2019/947. Pilot, který získal osvědčení v jednom členském státě, může svá oprávnění využívat i při letech v ostatních členských státech Evropské unie. Není nutné absolvovat další školení ani skládat jiné zkoušky v každém členském státě, kde pilot plánuje s bezpilotním systémem létat. **Důležité je však dodržovat i další podmínky, zejména minimální věk pilota.**

Při samotném letu je vhodné mít osvědčení k dispozici, aby jej bylo možné na vyžádání doložit příslušným orgánům.

Minimální věk pilotů

Minimální věk pilota je obecně stanoven v otevřené a specifické kategorii na **16 let**. Členské státy si však mohou minimální věk na svém území snížit v otevřené kategorii až o 4 roky a ve specifické kategorii až o 2 roky.

V České republice, Německu, Rakousku ani na Slovensku se této možnosti nevyužilo, takže zde platí standardních 16 let.

Například v Polsku a ve Francii této možnosti využili a minimální věk je stanoven na 14 let. Tato hranice však nemusí platit pro všechny kategorie provozu a doporučujeme si raději ověřit předem, zda pro Vámi plánovaný let není minimální věková hranice vyšší.

Může tedy nastat situace, kdy je dítěti ovládání dronu v jednom z členských států umožněno, zatímco v jiném státě tuto možnost z důvodu nesplnění věkové hranice nemá. Splnění požadavku minimálního věku je přitom nezbytnou podmínkou pro pilotování.

Výjimky

Zároveň existují výjimky, kdy se požadavek minimálního věku na dálkově řídicí piloty nevztahuje,

a to:

- u provozu v podkategorii A1 s bezpilotním systémem třídy C0, a to v případě, že se jedná o **hračku** ve smyslu směrnice 2009/48/ES,
- u soukromě zhotovených bezpilotních systémů s maximální vzletovou hmotností nižší než 250 g,
- v případě provozu pod přímým dohledem dálkově řídicího pilota, který splňuje minimální věk a další stanovené požadavky.

Zakázané zóny

Evropská právní úprava dává členským státům možnost vymezit zeměpisné zóny za účelem bezpečnosti a ochrany životního prostředí nebo kritické infrastruktury. V těchto zónách mohou státy zakázat provoz bezpilotních systémů, požadovat předchozí oprávnění k provozu, povolit přístup pouze určitým bezpilotním systémům nebo zavést další omezení. Před každým letem v nové oblasti je proto nezbytné ujistit se, zda nebude probíhat v zakázané nebo omezené zóně.

Tyto zóny je možné prověřit prostřednictvím digitálních map nebo informačních systémů zpřístupněných jednotlivými členskými státy. Digitální mapy zpravidla obsahují interaktivní prvky a konkrétní informace k zákazům a omezením. Vyplatí se mít přehled nejen o digitálních mapách [České republiky](#), ale i o digitálních mapách sousedních států, tedy [Slovenska](#), [Německa](#), [Polska](#) a [Rakouska](#).

Právě v případě zakázaných zón se mohou projevit značné rozdíly mezi národními úpravami a piloti mohou být nemile překvapeni zákazy či omezeními v jiných státech, zejména pak u zvláště chráněných území.

Odpovědnost z přeshraničního provozu

V případě přeshraničního provozu je vhodné upozornit na otázku odpovědnosti. Zpravidla se porušení pravidel provozu bude posuzovat **podle právního řádu státu, na jehož území k porušení došlo**. Provozovatelé a piloti by měli zohlednit, že jednotlivé státy mohou odlišně upravovat správní delikty a sankce související s provozem dronů.

Za porušení pravidel tak mohou být ukládány pokuty v různé výši, zákazy činnosti nebo jiné sankce podle právního řádu státu, na jehož území k porušení došlo.

Pojištění

Mimo správní odpovědnost může vzniknout také odpovědnost za škodu, jejíž řešení v přeshraničních případech bývá administrativně i finančně náročné. Proto je vhodné sjednat si pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem bezpilotních systémů, a to i v případech, kdy není vyžadováno.

Právní úprava pojištění se v jednotlivých členských státech liší, proto je vhodné seznámit se s pravidly státu, ve kterém plánujete let uskutečnit. V České republice není pojištění vyžadováno v případě, že se jedná o individuální rekreačně-sportovní provoz bezpilotního letadla o maximální vzletové hmotnosti do 20 kg, v opačném případě je pojištění nutné. Naopak v Německu je pojištění obecně povinné.

Při samotném sjednávání je důležité ve smluvních podmínkách **ověřit zejména rozsah územní platnosti pojistného krytí**, tedy zda se Vaše pojištění vztahuje i na pojistné události, k nimž by

došlo v zahraničí.

Ochrana osobních údajů při přeshraničním provozu dronů

V neposlední řadě je potřeba zohlednit, že provoz dronů může zahrnovat pořizování fotografií, videí a dalších záznamů obsahujících osobní údaje. V rámci členských států je proto nutné dodržovat **pravidla ochrany osobních údajů** podle [nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2016/679](#) (obecného nařízení o ochraně osobních údajů).

Přeshraniční provoz dronů ve specifické kategorii

Při provozu ve specifické kategorii platí **odlišná pravidla než v otevřené kategorii**. Skutečnost, že provozovatel obdržel oprávnění k provozu od příslušného orgánu členského státu své registrace, sama o sobě neznamena, že může bez dalšího uskutečňovat stejný provoz i na území jiného členského státu.

Před zahájením provozu ve specifické kategorii v jiném členském státě je provozovatel povinen předložit příslušnému orgánu tohoto státu kopii svého oprávnění k provozu spolu s informacemi o plánovaném provozu. Hostitelský členský stát následně posoudí předložené podklady a může stanovit další podmínky k provozu na svém území. Teprve poté je možné provoz uskutečnit.

Vzhledem k tomu, že délka administrativních procesů není ve všech členských státech stejná, je vhodné zahájit přípravu přeshraničního provozu ve specifické kategorii s dostatečnou časovou rezervou.

Shrnutí

Přestože je provoz dronů v rámci Evropské unie do značné míry unifikován, je třeba dbát na specifika národních právních úprav. Evropská regulace zajišťuje vzájemné uznávání registrace provozovatelů i kvalifikací dálkově řídících pilotů, ale zároveň nechává prostor členským státům pro vlastní právní úpravu. Ta se projevuje zejména při stanovení minimálního věku pilotů nebo při vymezování zakázaných zón pro lety s bezpilotním systémem.

Před letem v jiném členském státě by se proto měl každý provozovatel dronu seznámit nejen s evropskou úpravou, ale také s právními požadavky na národní úrovni. Velmi důležitá je znalost místních zakázaných zón.

Při provozu bezpilotních systémů **mimo členské státy Evropské unie** a další státy zapojené do regulačního rámce EASA se mohou požadavky na registraci, kvalifikaci i samotný provoz výrazně lišit. Před letem v těchto zemích je potřeba seznámit se s konkrétní právní úpravou, aby bylo možné předejít případným sankcím. V neposlední řadě je třeba zohlednit, že i samotné kategorie provozu se mohou od těch evropských výrazně lišit.



JUDr. Ing. Jan Vych,
advokát a partner



Mgr. Lucie Špičková,
advokátka



Nikol Zlámalová,
právní praktikantka



[Vych & Partners, s.r.o., advokátní kancelář](#)

Lazarská 11/6
120 00 Praha 2

Tel.: +420 222 517 466
e-mail: office@ak-vych.cz

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Námitka vzájemného plnění](#)
- [Meze překážky věci pravomocně rozhodnuté v opakovaných sporech o bezdůvodné obohacení](#)
- [Předběžné opatření v rámci kompetenčních sporů](#)
- [Umělá inteligence před německými soudy: autonomie systému neznamená autonomii odpovědnosti](#)

- [Přeshraniční provoz dronů v Evropské unii](#)
- [Kratom v trestním právu: kde končí přestupek a začíná trestný čin?](#)
- [Problematické otázky úročení jistoty](#)
- [Uplynutí doby trvání dočasné stavby](#)
- [Užívání nemovitosti ve vlastnictví nezletilých dětí partnerem či manželem rodiče](#)
- [Urban waste water treatment directive – legislativa a její dopady](#)
- [Než se upíšete do reality show](#)