

E-mailem

Vážený pan  
**Ing. Aleš Řebíček**  
**ministr dopravy**  
**Vláda České republiky**

20. června 2008

**Věc: Regulace bezpilotních systémů – modely letadel s maximální vzletovou hmotností do 20kg**

Vážený pane ministře,

dovoluji si Vás touto cestou oslovit jako samostatný občan, který je znepokojen děním v resortu spadajícího pod Vaše kompetence.

Abych Vás krátce uvedl do problému, dovoluji si začít rekapitulací pár základních faktů.

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ... (dále jen „zákon“), byl naposledy novelizován zákonem 225/2006 Sb. Novela mimo jiné zavedla s účinností od 1.7.2006 novou definici letadla uvedenou v § 2 odstavce 2. zákona ve znění:

*„Letadlem se rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu. Pro účely tohoto zákona se nepovažuje za letadlo model letadla, jehož maximální vzletová hmotnost nepřesahuje 20 kg.“*

Tím vznikl pro malou část leteckých modelářů, kteří do té doby svobodně létali s modely letadel s maximální vzletovou hmotností vyšší jak 20kg (dále jen „obří modely“) problém, neboť jejich model se stal najednou letadlem a oni sami pilotem. Tento problém byl vyvolán nešťastně zvolenou transpozicí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění pro letecké dopravce a provozovatele letadel do českého práva. Nařízení totiž pro tyto modeláře mělo přinést pouze povinnost sjednat si pojištění odpovědnosti z provozu takového modelu, nehledě na to, že šlo o přímo použitelný předpis EU s platností od 30.4.2005, který nebylo nutné pro jeho provedení transponovat.

Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“) tehdy začalo s touto skupinkou modelářů, kteří vlastní obří modely, jednat o možném řešení vzniklého problému, které by pro ně přineslo jasná a srozumitelná pravidla létání s obřími modely. Svaz modelářů České republiky (<http://www.svazmodelaru.cz/> dále jen „SMČR“) se jednání odmítl účastnit, neboť dle jeho vnitřních pravidel musí model letadla splňovat jako jednu z obecných charakteristik i nejvyšší povolenou hmotnost s palivem do 20kg ([Sportovní řád ČR](#)).

Proto jsem byl velice nemile překvapen, když jsem na diskusním fóru leteckých modelářů našel odkaz na stránky Úřadu pro civilní letectví (dále jen „UCL“), kde byl 22.5.2008 vydán a uveřejněn AIC C 13/08, Bezpečnostní opatření Ministerstva dopravy - odboru civilního letectví č. 2/2008 pro bezpilotní systémy v oblasti civilního letectví, včetně modelů letadel, které splňují kritéria přílohy II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ([http://www.ucl.cz/download/pdf/c\\_2008-013.pdf](http://www.ucl.cz/download/pdf/c_2008-013.pdf) dále jen „BOMD“). Z textu plyne, že ačkoliv zákon jasně definuje letadlo a výkon státní správy prováděný MD případně UCL se týká civilního letectví, které je spojeno pouze s provozem letadla, zasahuje svým obsahem i do kategorie modelů letadel s maximální vzletovou hmotností nepřesahující 20 kg (dále jen „malé modely“) a díky absolutní absenci jakékoliv doplňující definice rozsahu své působnosti tak paradoxně reguluje i létání s papírovou vlašťovkou.

Ve stejný den, 22.5.2008, Odbor standardizace a leteckých předpisů UCL vyhlásil odborné připomínkové řízení k návrhu změny předpisu L 2 - Pravidla létání (dále jen „L2“), jehož předmětem je řešení regulace bezpilotních systémů v oblasti civilního letectví, včetně modelů letadel, které splňují kritéria přílohy II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (<http://www.ucl.cz/index.php?clanek=935>).

Na zjištěný rozpor se zákonem jsem se pokusil UCL upozornit e-mailem odeslaným dne 29.5.2008:



Mail-ucl.msg

Dodnes jsem však žádnou odpověď neobdržel. Je však možné, že na základě tohoto mailu vznikl další dokument, který byl na stránkách UCL publikován 6.6.2008 a který obsahuje uveřejnění doplňujících informací ÚCL k AIC C 13/08. Text se snaží obhájit a odůvodnit nezbytnost takového řešení regulace, přičemž se v některých částech vyhýbá zákonem zavedeným pojmům a snaží se je obcházet za použití jiných slovních spojení. Zejména pak jed o užití terminologie Bezpilotní systém, který má být chápán jako zcela něco jiného a šířeji uchopitelného, než je v § 52 zákona letadlo bez pilota.

Proto jsem se 9.6.2008 opět e-mailem obrátil na ředitele odboru civilního letectví MD:



Mail-0220MD.msg

kde jsem se opět pokusil vysvětlit svůj pohled na věc. Opět jsem dodnes neobdržel žádnou odpověď.

Na diskusním fóru leteckých modelářů jsem však zaznamenal aktivitu, kterou v této věci začal činit SMČR a poté nalezl i jejich krátkou zprávu z prvního jednání ze dne 12.6.2008 ([Zápis z jednání](#)). Zápis zpracoval za MD Ing. Gorgol a z jeho obsahu je zřejmé, že MD odloží účinnost BOMD a prodlouží termín pro podání připomínek k úpravě L2. Proto jsem opět začal sledovat stránky UCL a zjistil jsem, že k prodloužení termínu u připomínek k L2 skutečně došlo (<http://www.ucl.cz/index.php?clanek=963>). Zato ke zveřejnění závazné informace o odložení účinnosti BOMD nedošlo a tedy tento dnešním dnem vstoupil v platnost.

To je tedy rekapitulace základních událostí, které mě dovedly až k tomuto kroku, který se pokusím zdůvodnit na dalších řádcích.

Jak jsem již psal, považuji vydání BOMD za překročení zmocnění MD a UCL udělené jim k provedení zákona. Jde tedy o předpis, který není v souladu s právem a ústavním pořádkem ČR.

Vzhledem k tomu, že BOMD a připravovaná úprava L2 svým obsahem zasahuje do osobních aktivit veřejnosti spočívajících v aktivním odpočinku jednotlivých občanů, považuji zvolený způsob regulace za nepředvídatelný. Do problematiky nezasvěcený občan, který svému dítěti zakoupí dnes v hračkářství létající hračku (např. [CESSNA 185 - Pro začátečníky](#)) a bude s ní létat například v Praze na Letné, automaticky porušuje bod 9. BOMD, neboť létá v řízeném vzdušném prostoru CTR. Přitom ze zákona ani prováděcích vyhlášek se toto nemůže dozvědět. Do stejné situace je však postaven i občan EU, který přicestuje do ČR s úmyslem trávit zde svojí dovolenou a v rámci ní si zalétat s malým modelem. Proto zvolenou formu považuji za nepředvídatelnou, což je opět v rozporu s „principy dobré správy“.

Je třeba si dále uvědomit, že tato regulace zasahuje nejen do oblasti aktivního odpočinku občanů, ale i do oblasti polytechnické výchovy mládeže, tedy činnosti modelářských kroužků, které jsou provozovány při školních zařízeních a domech dětí a mládeže. proto se domnívám, že regulace měla být připravována v součinnosti s Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy.

Dále je třeba si uvědomit, že zatímco obřích modelů je na území ČR řádově několik desítek, tak malých modelů a létajících hraček jsou statisíce. Příprava systematické regulace, její zavedení, součinnost spočívající ve vydávání různých v BOMD předvídaných povoleních a dozorová činnost bude poté znamenat i zásah do státního rozpočtu. Opět jsem nezjistil, že by připravovaná regulace byla jakkoliv konzultována s Ministerstvem financí či dokonce byla podrobena [RIA](#).

Zvolené požadavky na povinné pojištění odpovědnosti u malých modelů jsou nejen nad rámec nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 ze dne 21. dubna 2004 o požadavcích na pojištění pro letecké dopravce a provozovatele letadel, ale jsou i z laického pohledu absurdní. Představa, že výše uvedená létající hračka při veřejném předvádění například na výstavě hraček, která je každoročně pořádána v Praze Letňanech, by měla mít povinně sjednáno pojištění odpovědnosti na 1,000.000,- Kč je

vážně zarážející a opět poukazuje na neodborné zpracování BOMD a nedostatečné vyhodnocení dopadů takové regulace. Současně však i poukazuje, že účast Ministerstva financí v otázkách týkajících se zavádění povinného pojištění je nezbytná, neboť samo zavedení povinnosti způsobuje hned několik problémů na pojistném trhu.

Pokud dnes má dům mládeže sjednáno pojištění odpovědnosti ze své činnosti s mládeží, tak zavedení povinnosti do veřejnoprávní úpravy v takové pojistné smlouvě aktivuje výluky z pojištění ve znění například „*Pojištění se nevztahuje na škodu vzniklou v souvislosti s činností, u které právní předpis ukládá povinnost uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu.*“, která bude vždy aplikována bez ohledu na pojišťovnu tu kterou pojišťovnu. Důvodem je povinnost pojišťovny samostatně sledovat a finančně vyhodnocovat povinná pojištění. Takže pokud náš dům mládeže veřejně vystoupí s ukázkou svých činností například v rámci dne dětí, bude takovouto pojistnou smlouvou vystoupení automobilového modeláře pojištěno, zatímco letecký modelář bude v daném okamžiku nepojištěn.

S vydáním BOMD však vzniká problém i na straně pojišťoven, neboť tento požadavek povinného pojištění s nimi nebyl dopředu konzultován a tedy dnes neexistuje pro pokrytí takové potřeby dostupný pojistný produkt. Bylo by absurdní požadovat po modeláři s malým modelem, aby si pořídil pojistný produkt určený pro krytí odpovědnosti provozovatele letadla.

Pokud bych měl svůj pohled na činnost zainteresovaných úředníků shrnout s tím, že dokumenty MD budu považovat za výrobek a jejich uveřejnění za uvedení výrobku na trh, pak musím konstatovat, že MD uvedlo na trh vadný výrobek a tedy ba jej mělo i z trhu stáhnout.

Vážený pane ministře, pevně věřím, že se budete tímto mým podáním zabývat, zvážíte veškeré moje argumenty a zjednáte nápravu v této věci. Já osobně vidím jako nejschůdnější, nejefektivnější a tedy nejjednodušší řešení v doplnění BOMD o jasnou deklaraci, že se nevztahuje na modely letadel do maximální vzletové hmotnosti 20kg. Úplné zrušení takové regulace si myslím nebude nejlepší, neboť by opět vneslo problémy do oblasti létání s obřími modely a i bezpilotními prostředky ([Unmanned Aircraft Systems](#) dále jen „UAV“), kterých se zároveň týká. Pokud by vznikly připomínky, že může docházet k obcházení regulace při použití UAV s poukazem na to, že jde o malý model, lze nalézt řešení doplněním výjimky pro malé modely například o text „**Bezpečnostní opatření se však vztahuje na užití modelu letadla bez rozlišení vzletové hmotnosti k leteckým pracím.**“

Zůstávám se srdečným pozdravem v očekávání Vaší reakce

Ing. Pavel Macek v.r.