

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/947
ze dne 24. května 2019
o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel
(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 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 ⁽¹⁾, a zejména na článek 57 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Bepilotní letadla bez ohledu na jejich hmotnost mohou být provozována ve stejném vzdušném prostoru v rámci jednotného evropského nebe spolu s letadly s posádkou na palubě, ať již se jedná o letouny nebo vrtulníky.
- (2) Stejně jako je tomu u letecké dopravy s posádkou na palubě, mělo by se na provozovatele bezpilotních letadel a bezpilotních systémů, včetně dálkově řídicích pilotů, i na provoz těchto bezpilotních letadel a bezpilotních systémů vztahovat jednotné uplatňování a dodržování pravidel a postupů.
- (3) Vzhledem ke specifickým vlastnostem provozu bezpilotních systémů by tento provoz měl být stejně bezpečný, jako je provoz v letecké dopravě s posádkou na palubě.
- (4) Technologie používané v oblasti bezpilotních letadel umožňují široké spektrum možných druhů provozu. Aby byla během provozu bezpilotních letadel zajištěna bezpečnost osob na zemi a jiných uživatelů vzdušného prostoru, měly by být stanoveny požadavky týkající se letové způsobilosti, organizací, osob zapojených do provozu bezpilotních systémů a provozu bezpilotních letadel.
- (5) Pravidla a postupy platné pro provoz bezpilotních systémů by měly být přiměřené povaze a riziku provozu nebo činnosti a přizpůsobené provozním vlastnostem dotčených bezpilotních letadel a charakteru oblasti provozu, jako je hustota obyvatelstva, vlastnosti povrchu a přítomnost budov.
- (6) Na základě míry rizika, jakož i dalších kritérií by měly být zavedeny tři kategorie provozu: kategorie „otevřená“, „specifická“ a „certifikovaná“.
- (7) Na provoz bezpilotních systémů by se měly vztahovat přiměřené požadavky zmírňování rizik podle míry rizik spojených s tímto provozem, provozních vlastností dotčeného bezpilotního letadla a charakteru oblasti provozu.
- (8) Provoz v „otevřené“ kategorii, která by měla zahrnovat provoz s nejmenšími riziky, by neměl vyžadovat bezpilotní systémy, jež podléhají standardním postupům pro zajištění souladu s požadavky v oblasti letectví, nýbrž by měl být prováděn s použitím tříd bezpilotních systémů, které jsou definovány v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 ⁽²⁾.
- (9) Provoz ve „specifické“ kategorii by měl zahrnovat ostatní druhy provozu představující vyšší riziko, u nichž by se mělo provádět důkladné posouzení rizik, ze kterého vyplýne, jaké požadavky jsou nezbytné pro udržení bezpečného provozu.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 ze dne 12. března 2019 o bezpilotních systémech a o provozovatelích bezpilotních systémů ze třetích zemí (viz strana 1 v tomto čísle Úředního věstníku).

- (10) U provozu s nízkým rizikem prováděného ve „specifické“ kategorii, pro který byl stanoven standardní scénář s podrobnými opatřeními ke zmírnění rizik, by prosazování tohoto nařízení měl usnadnit systém prohlášení učiněných provozovatelem.
- (11) Provoz v „certifikované“ kategorii by měl kromě osvědčení letadel podle nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 v zásadě podléhat pravidlům osvědčování provozovatele a udělování průkazů způsobilosti dálkově řídicím pilotům.
- (12) Osvědčení pro provoz bezpilotních letadel, jakož i pro personál, včetně dálkově řídicích pilotů a organizací zapojených do těchto činností, nebo pro letadla, která vydávají příslušné úřady podle nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 a která jsou povinná pro „certifikovanou“ kategorii, by mohla být vyžadována i pro „specifickou“ kategorii.
- (13) Měla by být stanovena pravidla a postupy pro označování a identifikaci bezpilotních letadel a pro registraci provozovatelů bezpilotních letadel nebo certifikovaných bezpilotních letadel.
- (14) Provozovatelé bezpilotních letadel by se měli registrovat, jestliže provozují bezpilotní letadlo, které v případě nárazu může přenést na člověka kinetickou energii vyšší než 80 joulů nebo jehož provoz představuje rizika pro soukromí, ochranu osobních údajů, ochranu před protiprávními činy nebo životní prostředí.
- (15) Studie prokázaly, že bezpilotní letadla se vzletovou hmotností 250 g nebo vyšší představují bezpečnostní riziko, a provozovatelé bezpilotních systémů provozující tato bezpilotní letadla by se tudíž měli registrovat, pokud taková bezpilotní letadla provozují v „otevřené“ kategorii.
- (16) S ohledem na rizika pro soukromí a ochranu osobních údajů by se provozovatelé bezpilotních letadel měli registrovat i tehdy, pokud provozují bezpilotní letadlo, které je vybaveno čidlem schopným zachycovat osobní údaje. To by však nemělo platit, pokud je bezpilotní letadlo považováno za hračku ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/48/ES o bezpečnosti hraček ⁽³⁾.
- (17) Informace o registraci certifikovaných bezpilotních letadel a jejich provozovatelů, kteří podléhají požadavku registrace, by měly být uchovávány v digitálních, harmonizovaných a interoperabilních vnitrostátních registračních systémech umožňujících příslušným úřadům přístup k těmto informacím a jejich výměnu. Mechanismy k zajištění interoperability vnitrostátních rejstříků uvedenými v tomto nařízení by neměla být dotčena pravidla vztahující se na budoucí databázi podle článku 74 nařízení (EU) 2018/1139.
- (18) V souladu s čl. 56 odst. 8 nařízení (EU) 2018/1139 není tímto nařízením dotčena možnost členských států stanovovat vnitrostátní pravidla, jimiž by pro provoz bezpilotních letadel stanovily určité podmínky z důvodů nespádajících do oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/1139, včetně veřejné bezpečnosti či ochrany soukromí a osobních údajů v souladu s právem Unie.
- (19) Vnitrostátní registrační systémy by měly být v souladu s platnými právními předpisy Unie a vnitrostátními právními předpisy o soukromí a zpracování osobních údajů a informace uložené v těchto registračních systémech by měly být snadno dostupné ⁽⁴⁾.
- (20) Provozovatelé bezpilotních systémů a dálkově řídicí piloti by měli zajistit, aby byli náležitě obeznámeni s platnými předpisy Unie a vnitrostátními předpisy vztahujícími se na zamýšlený provoz, zejména pokud jde o bezpečnost, soukromí, ochranu údajů, právní odpovědnost, pojištění, ochranu před protiprávními činy a ochranu životního prostředí.
- (21) Některé oblasti, jako jsou nemocnice, místa shromažďování osob, organizace a zařízení, jako jsou nápravná zařízení nebo průmyslové podniky, orgány státní správy nejvyšší a vyšší úrovně, chráněné přírodní oblasti nebo některé části dopravní infrastruktury, mohou být vůči některým nebo všem druhům provozu bezpilotních systémů obzvláště citlivé. Tím by neměla být dotčena možnost členských států určovat vnitrostátní pravidla, která by pro provoz bezpilotních letadel stanovila určité podmínky z důvodů nespádajících do oblasti působnosti tohoto nařízení, včetně ochrany životního prostředí, veřejné bezpečnosti či ochrany soukromí a osobních údajů v souladu s právem Unie.

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/48/ES ze dne 18. června 2009 o bezpečnosti hraček (Úř. věst. L 170, 30.6.2009, s. 1).

⁽⁴⁾ 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) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

- (22) Hluk a emise z bezpilotních letadel by měly být co nejvíce minimalizovány s ohledem na podmínky provozu a různé specifické okolnosti jednotlivých členských států, jako je hustota obyvatelstva v místech, kde hluk a emise představují problém. Aby společnost snadněji akceptovala provoz bezpilotních systémů, obsahuje nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 maximální úroveň hluku pro bezpilotní letadla provozovaná v blízkosti osob v „otevřené“ kategorii. Ve „specifické“ kategorii existuje požadavek, aby provozovatel vypracoval pokyny pro své dálkově řídicí piloty tak, aby se veškerý provoz uskutečňoval způsobem, který co nejméně obtěžuje osoby a zvířata.
- (23) Stávající vnitrostátní osvědčení by měla být upravena v souladu s požadavky tohoto nařízení.
- (24) V zájmu zajištění řádného provádění tohoto nařízení by měla být zavedena vhodná přechodná opatření. Členské státy a zúčastněné strany by zejména měly mít dostatek času na přizpůsobení svých postupů novému regulačnímu rámci dříve, než se toto nařízení použije.
- (25) Novým regulačním rámcem pro provoz bezpilotních systémů by neměly být dotčeny platné povinnosti v oblasti ochrany životního prostředí a přírody, které jinak vyplývají z vnitrostátního práva nebo práva Unie.
- (26) Systém „U-space“, zahrnující infrastrukturu, služby a postupy, jež mají zajistit bezpečný provoz bezpilotních systémů, a podporující jejich začlenění do systému letectví, je sice stále ve stadiu vývoje, toto nařízení by však již mělo obsahovat požadavky týkající se provádění tří pilířů systému U-space, a sice registrace, funkce „geo-awareness“ a identifikace na dálku, které bude třeba ještě dopracovat.
- (27) Jelikož modely letadel se považují za bezpilotní systémy a jelikož úroveň bezpečnosti provozu modelů letadel v klubech a sdruženích je dobrá, měl by být přechod od různých vnitrostátních systémů k novému unijnímu regulačnímu rámci bezproblémový, aby kluby a sdružení leteckých modelářů mohly pokračovat ve své činnosti tak jako dosud, a měly by být zohledněny i stávající osvědčené postupy v členských státech.
- (28) S ohledem na dobrou úroveň bezpečnosti dosaženou letadly třídy C4, jak je stanoveno v příloze tohoto nařízení, by měl být nízkorizikový provoz těchto letadel povolen v „otevřené“ kategorii. Tato letadla, často používaná provozovateli modelů letadel, jsou poměrně jednodušší než jiné třídy bezpilotních letadel, a proto by neměla podléhat nepřiměřeným technickým požadavkům.
- (29) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví podrobná ustanovení pro provoz bezpilotních systémů, jakož i pro personál, včetně dálkově řídicích pilotů a organizací zapojených do tohoto provozu.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice nařízení (EU) 2018/1139.

Pro účely tohoto nařízení se dále rozumí:

- 1) „bepilotním systémem“ bezpilotní letadlo a vybavení pro jeho řízení na dálku;
- 2) „provozovatelem bezpilotních systémů“ jakákoli právnická nebo fyzická osoba provozující nebo zamýšlející provozovat jeden nebo více bezpilotních systémů;
- 3) „shromážděními lidí“ seskupení lidí s takovou koncentrací přítomných osob, která jednotlivým osobám neumožňuje se vzdálit;

- 4) „zeměpisnou zónou pro bezpilotní systémy“ 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;
- 5) „robustností“ vlastnost opatření ke zmírnění rizik vyplývajících z kombinace zvýšení bezpečnosti, jež tato zmírňující opatření poskytují, a míry průkaznosti a jistoty, že bylo tohoto zvýšení bezpečnosti dosaženo;
- 6) „standardním scénářem“ druh provozu bezpilotního systému ve „specifické“ kategorii definovaný v dodatku 1 přílohy, pro nějž byl určen přesný seznam opatření ke zmírnění rizik, takže se příslušný úřad může spokojit s prohlášeními, v nichž provozovatelé prohlásí, že při provádění tohoto druhu provozu budou tato zmírňující opatření uplatňovat;
- 7) „provozem ve vizuálním dohledu“ druh provozu bezpilotních systémů, při kterém je dálkově řídicí pilot schopen udržovat nepřetržitý nezprostředkovaný vizuální kontakt s bezpilotním letadlem, který dálkově řídicímu pilotu umožňuje řídit letovou dráhu bezpilotního letadla vůči jiným letadlům, osobám a překážkám s cílem předejít srážkám;
- 8) „provozem mimo vizuální dohled“ druh provozu bezpilotního systému, který není prováděn ve vizuálním dohledu;
- 9) „osvědčením provozovatele lehkých bezpilotních systémů“ osvědčení vydané příslušným úřadem provozovateli bezpilotních systémů, jak je stanoveno v části C přílohy;
- 10) „klubem nebo sdružením leteckých modelářů“ organizace zřízená podle zákona v členském státě za účelem provozování rekreačních letů, leteckých přehlídek, sportovních aktivit nebo soutěžních aktivit s použitím bezpilotních systémů;
- 11) „nebezpečným zbožím“ předměty nebo látky, které mohou v případě incidentu nebo nehody představovat nebezpečí pro zdraví, bezpečnost, majetek nebo životní prostředí a které bezpilotní letadlo nese jako užitečné zatížení, zejména:
 - a) výbušniny (nebezpečí masivního výbuchu, nebezpečí tlakové vlny nebo zasažení částicemi, menší nebezpečí tlakové vlny, velké nebezpečí požáru, trhaviny, výbušniny s extrémně nízkou citlivostí);
 - b) plyny (hořlavý plyn, nehořlavý plyn, jedovatý plyn, kyslík, nebezpečí vdechnutí);
 - c) hořlavé kapaliny (hořlavé kapaliny; palivový, topný olej, benzin);
 - d) hořlavé tuhé látky (hořlavé tuhé látky, samozápalné pevné látky, nebezpečné za vlhka);
 - e) oxidanty a organické peroxidy;
 - f) toxické a infekční látky (jedy, biologické nebezpečí);
 - g) radioaktivní látky;
 - h) žíravé látky;
- 12) „užitečným zatížením“ přístroj, mechanismus, vybavení, část, aparatura, příslušenství nebo doplněk, včetně komunikačního vybavení, které jsou zastavěné v letadle nebo k němu upevněné a které nejsou používány nebo určeny k používání při provozování nebo řízení letadla v letu a nejsou součástí draku letadla, motoru nebo vrtule;
- 13) „přímou dálkovou identifikací“ systém, který zajišťuje místní vysílání informací o bezpilotním letadle v provozu, včetně označení tohoto bezpilotního letadla, aby tyto informace bylo možné získat bez fyzického přístupu k bezpilotnímu letadlu;
- 14) „režimem ‚follow-me‘“ provozní režim bezpilotního systému, ve kterém bezpilotní letadlo neustále následuje dálkově řídicího pilota v předem stanoveném okruhu;
- 15) „funkcí ‚geo-awareness‘“ funkce, která na základě údajů poskytnutých členskými státy zjišťuje možné porušení omezení vzdušného prostoru a upozorňuje dálkově řídicí piloty tak, aby mohli přijmout okamžitá a účinná opatření s cílem zabránit tomuto porušení;
- 16) „soukromě zhotoveným bezpilotním systémem“ bezpilotní systém smontovaný nebo vyrobený pro vlastní potřebu zhotovitele, vyjma bezpilotních systémů smontovaných ze sad částí uvedených na trh jako jedna souprava připravená k montáži;
- 17) „autonomním provozem“ provoz, při kterém je bezpilotní letadlo provozováno bez možnosti zásahu dálkově řídicího pilota;
- 18) „nezapojenými osobami“ osoby, které se neúčastní provozu bezpilotního systému nebo které nejsou obeznámeny s pokyny a bezpečnostními opatřeními vydanými provozovatelem bezpilotních systémů;
- 19) „dodáním na trh“ dodání výrobku k distribuci, spotřebě nebo použití na trhu Unie v rámci obchodní činnosti, ať již za úplaty, nebo bezplatně;

- 20) „uvedením na trh“ první zpřístupnění výrobku na trhu Unie;
- 21) „kontrolovanou pozemní plochou“ pozemní plocha, kde je provozován bezpilotní systém a v níž může provozovatel bezpilotních systémů zajistit, že budou přítomny pouze zapojené osoby;
- 22) „maximální vzletovou hmotností“ maximální hmotnost bezpilotního letadla, včetně užitečného zatížení a paliva, jak je stanovena výrobcem nebo zhotovitelem, při které může být bezpilotní letadlo provozováno;
- 23) „bepilotním kluzákem“ se rozumí bezpilotní letadlo, které je udržováno v letu působením aerodynamických sil na jeho nepohyblivé nosné plochy a jehož volný let není závislý na motoru. Může být vybaveno motorem pro případ nouze.

Článek 3

Kategorie provozu bezpilotních systémů

Provoz bezpilotních systémů se provádí v „otevřené“, „specifické“ nebo „certifikované“ kategorii, které jsou vymezeny v článcích 4, 5 a 6, a to za následujících podmínek:

- a) provoz bezpilotních systémů v „otevřené“ kategorii nevyžaduje žádné předchozí oprávnění k provozu ani prohlášení o provozu učiněné provozovatelem bezpilotních systémů před uskutečněním provozu;
- b) provoz bezpilotních systémů ve „specifické“ kategorii vyžaduje oprávnění k provozu vydané příslušným úřadem podle článku 12 nebo oprávnění obdržené podle článku 16 nebo, za okolností definovaných v čl. 5 odst. 5, prohlášení provozovatele bezpilotních systémů;
- c) provoz bezpilotních systémů v „certifikované“ kategorii vyžaduje osvědčení bezpilotního systému podle nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, osvědčení provozovatele a případně udělení průkazu způsobilosti dálkově řídicímu pilotovi.

Článek 4

„Otevřená“ kategorie provozu bezpilotních systémů

1. Provoz se klasifikuje jako provoz bezpilotních systémů v „otevřené“ kategorii, pouze jsou-li splněny tyto požadavky:

- a) bezpilotní systém patří do jedné ze tříd stanovených v nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 nebo je soukromě zhotoven nebo splňuje podmínky stanovené v článku 20;
- b) bezpilotní letadlo má maximální vzletovou hmotnost nižší než 25 kg;
- c) dálkově řídicí pilot zajistí, aby bezpilotní letadlo bylo udržováno v bezpečné vzdálenosti od osob a aby nebylo provozováno nad shromážděními osob;
- d) dálkově řídicí pilot vždy udržuje bezpilotní letadlo ve vizuálním dohledu vyjma případů, kdy je provozováno v režimu „follow-me“ nebo kdy je využit pozorovatel bezpilotního letadla, jak je stanoveno v části A přílohy;
- e) bezpilotní letadlo je za letu udržováno ve vzdálenosti do 120 metrů od nejbližšího bodu povrchu země, vyjma případů, kdy přelétává překážku, jak je stanoveno v části A přílohy;
- f) bezpilotní letadlo za letu nepřeváží nebezpečné zboží a neshazuje žádný materiál.

2. Provoz bezpilotních systémů v „otevřené“ kategorii se dělí do tří podkategorií v souladu s požadavky stanovenými v části A přílohy.

Článek 5

„Specifická“ kategorie provozu bezpilotních systémů

1. Není-li splněn některý z požadavků stanovených v článku 4 nebo v části A přílohy, je provozovatel bezpilotních systémů povinen získat od příslušného úřadu v členském státě, ve kterém je registrován, oprávnění k provozu podle článku 12.

2. Pokud provozovatel žádá příslušný úřad o oprávnění k provozu podle článku 12, provede posouzení rizik podle článku 11 a předloží je spolu s žádostí, včetně přiměřených opatření ke zmírnění rizik.

3. V souladu s bodem UAS.SPEC.040 v části B přílohy vydá příslušný úřad oprávnění k provozu, pokud usoudí, že provozní rizika jsou přiměřeně zmírněna v souladu s článkem 12.

4. Příslušný úřad uvede, zda se oprávnění k provozu týká:
 - a) schválení jedné provozní operace nebo řady provozních operací specifikovaných v čase nebo místě (místech) nebo v čase a místě. Oprávnění k provozu musí obsahovat související přesný seznam opatření ke zmírnění rizik;
 - b) schválení osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů podle části C přílohy.
5. Pokud provozovatel bezpilotních systémů příslušnému úřadu členského státu registrace předloží v souladu s bodem UAS.SPEC.020 v části B přílohy prohlášení pro provoz, který je v souladu se standardním scénářem definovaným v dodatku 1 uvedené přílohy, není provozovatel bezpilotních systémů povinen získat oprávnění k provozu podle odstavců 1 až 4 tohoto článku a použije se postup stanovený v čl. 12 odst. 5.
6. Oprávnění k provozu nebo prohlášení se nevyžaduje v případech:
 - a) provozovatelů bezpilotních systémů, kteří jsou držiteli osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů s odpovídajícími právy v souladu s bodem UAS.LUC.060 přílohy;
 - b) provozu prováděného v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů, které obdržely oprávnění podle článku 16.

Článek 6

„Certifikovaná“ kategorie provozu bezpilotních systémů

1. Provoz se klasifikuje jako provoz bezpilotních systémů v „certifikované“ kategorii, pouze jsou-li splněny tyto požadavky:
 - a) bezpilotní systém je certifikován v souladu s čl. 40 odst. 1 písm. a), b) a c) nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 a
 - b) provoz se uskutečňuje za některé z těchto podmínek:
 - i) nad shromážděními osob;
 - ii) zahrnuje přepravu osob;
 - iii) zahrnuje přepravu nebezpečného zboží, což může mít za následek vysoké riziko pro třetí strany v případě nehody.
2. Provoz bezpilotních systémů se jako provoz bezpilotních systémů v „certifikované“ kategorii klasifikuje také tehdy, pokud příslušný úřad na základě posouzení rizik podle článku 11 shledá, že riziko provozu nelze přiměřeně zmírnit bez osvědčení bezpilotního systému a provozovatele bezpilotních systémů a případně bez udělení průkazu způsobilosti dálkově řídicímu pilotu.

Článek 7

Pravidla a postupy pro provoz bezpilotních systémů

1. Provoz bezpilotních systémů v „otevřené“ kategorii musí vyhovět provozním omezením stanoveným v části A přílohy.
2. Provoz bezpilotních systémů ve „specifické“ kategorii musí vyhovět provozním omezením uvedeným v oprávnění k provozu podle článku 12 nebo v oprávnění podle článku 16 nebo ve standardním scénáři definovaném v dodatku 1 přílohy, jak prohlásil provozovatel bezpilotních systémů.

Tento odstavec se nepoužije, pokud je provozovatel bezpilotních systémů držitelem osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů s odpovídajícími právy.

Provoz bezpilotních systémů ve „specifické“ kategorii podléhá platným provozním požadavkům stanoveným v prováděcím nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ⁽²⁾.

⁽²⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1).

3. Provoz bezpilotních systémů v „certifikované“ kategorii podléhá platným provozním požadavkům stanoveným v prováděcím nařízení (EU) č. 923/2012 a v nařízeních Komise (EU) č. 965/2012 ⁽⁶⁾ a (EU) č. 1332/2011 ⁽⁷⁾.

Článek 8

Pravidla a postupy pro způsobilost dálkově řídicích pilotů

1. Dálkově řídicí piloti provozující bezpilotní systémy v „otevřené“ kategorii musí splňovat požadavky na způsobilost stanovené v části A přílohy.
2. Dálkově řídicí piloti provozující bezpilotní systémy ve „specifické“ kategorii musí splňovat požadavky na způsobilost stanovené příslušným úřadem v oprávnění k provozu nebo uvedené ve standardním scénáři definovaném v dodatku 1 přílohy nebo vymezené v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů a být schopen alespoň:
 - 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;
 - h) koordinovat nebo případně předat řízení.
3. Dálkově řídicí piloti, kteří provádějí provoz v rámci klubů nebo sdružení leteckých modelářů, musí splňovat minimální požadavky na způsobilost stanovené v oprávnění získaném v souladu s článkem 16.

Článek 9

Minimální věk dálkově řídicích pilotů

1. Minimální věk dálkově řídicích pilotů provozujících bezpilotní systémy v „otevřené“ a „specifické“ kategorii je 16 let.
2. Požadavek minimálního věku se na dálkově řídicí piloty nevztahuje:
 - a) u provozu v podkategorii A1, jak je stanovena v části A přílohy tohoto nařízení, s bezpilotním systémem třídy C0 definovaným v části 1 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, který je hračkou ve smyslu směrnice 2009/48/ES;
 - b) u soukromě zhotoveného bezpilotního systému s maximální vzletovou hmotností nižší než 250 g;
 - c) u provozu pod přímým dohledem dálkově řídicího pilota, který splňuje požadavky odstavce 1 a článku 8.
3. Členské státy mohou minimální věk snížit na základě posouzení rizik s ohledem na specifická rizika spojená s provozem na jejich území:
 - a) u dálkově řídicích pilotů provádějících provoz v „otevřené“ kategorii až o 4 roky;
 - b) u dálkově řídicích pilotů provádějících provoz ve „specifické“ kategorii až o 2 roky.
4. Pokud členský stát sníží minimální věk dálkově řídicích pilotů, smí tito dálkově řídicí piloti provozovat bezpilotní systémy pouze na území daného členského státu.
5. Členské státy mohou v oprávnění vydaném podle článku 16 stanovit odlišný minimální věk dálkově řídicích pilotů, kteří provádějí provoz v rámci klubů nebo sdružení leteckých modelářů.

⁽⁶⁾ Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

⁽⁷⁾ Nařízení Komise (EU) č. 1332/2011 ze dne 16. prosince 2011, kterým se stanoví společné požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy pro palubní protisrážkový systém (Úř. věst. L 336, 20.12.2011, s. 20).

Článek 10

Pravidla a postupy pro letovou způsobilost bezpilotních systémů

Bezpilotní systémy používané v druzích provozu stanovených v tomto nařízení, pokud nejsou soukromě zhotoveny nebo pokud se nepoužívají pro provoz podle článku 16 nebo pokud nesplňují podmínky stanovené v článku 20, musí splňovat technické požadavky a pravidla a postupy pro letovou způsobilost, jež jsou stanoveny v aktech v přenesené pravomoci přijatých podle článku 58 nařízení (EU) 2018/1139.

Článek 11

Pravidla pro provádění posouzení provozních rizik

1. Posouzení provozních rizik:
 - a) popisuje vlastnosti provozu bezpilotního systému;
 - b) navrhuje vhodné cíle bezpečnosti provozu;
 - c) určuje rizika provozu na zemi a ve vzduchu, přičemž zohledňuje všechna níže uvedená hlediska:
 - i) míru, do jaké by mohly být touto činností ohroženy třetí strany nebo majetek na zemi;
 - ii) složitost, výkonnost a provozní vlastnosti daného bezpilotního letadla;
 - iii) účel letu, druh bezpilotního systému, pravděpodobnost srážky s jiným letadlem a použitou třídu vzdušného prostoru;
 - iv) druh, rozsah a složitost provozu nebo činnosti bezpilotního systému, případně včetně velikosti a druhu provozu spravovaného odpovědnou organizací nebo osobou;
 - v) míru, do jaké jsou osoby nesoucí rizika spojená s daným provozem bezpilotního systému schopny tato rizika posoudit a kontrolovat;
 - d) určuje rozsah možných opatření ke zmírnění rizik;
 - e) určuje potřebnou úroveň robustnosti zvolených zmírňujících opatření tak, aby provoz mohl být prováděn bezpečně.
2. Popis provozu bezpilotního systému obsahuje alespoň tyto prvky:
 - a) povahu prováděných činností;
 - b) provozní prostředí a zeměpisnou oblast zamýšleného provozu, zejména přelétávané obyvatelstvo, reliéf krajiny, druhy vzdušného prostoru, část vzdušného prostoru, ve které se provoz uskutečňuje, a to, jaká část vzdušného prostoru tvoří potřebnou rezervu pro pokrytí rizika, včetně provozních požadavků pro zeměpisné zóny;
 - c) komplexnost provozu, zejména to, jaké plánování a provádění, jaká způsobilost pracovníků, jejich zkušenosti a složení a jaké požadované technické prostředky jsou naplánovány pro provedení provozu;
 - d) technické vlastnosti bezpilotního systému, včetně jeho výkonnosti s ohledem na podmínky plánovaného provozu, a případně jeho registrační číslo;
 - e) způsobilost pracovníků pro provedení provozu, včetně jejich složení, úlohy, povinností, výcviku a nedávných zkušeností.
3. Posouzení navrhuje cílovou úroveň bezpečnosti, která je rovnocenná úrovni bezpečnosti v letecké dopravě s posádkou na palubě s ohledem na specifické vlastnosti provozu bezpilotního systému.
4. Identifikace rizik zahrnuje určení všech níže uvedených prvků:
 - a) rizika provozu na zemi bez použití zmírňujících opatření s ohledem na druh provozu a podmínky, za nichž provoz probíhá, alespoň včetně následujících kritérií:
 - i) provoz ve vizuálním dohledu nebo provoz mimo vizuální dohled;
 - ii) hustota obyvatelstva v přelétávaných oblastech;
 - iii) let nad shromážděním osob;
 - iv) rozměry bezpilotního letadla;

- b) rizika provozu ve vzduchu bez použití zmírňujících opatření s ohledem na všechny níže uvedené prvky:
- přesnou část vzdušného prostoru, ve které se provoz uskuteční, rozšířenou o část vzdušného prostoru potřebnou pro mimořádné postupy;
 - třídu vzdušného prostoru;
 - dopad na jiný letový provoz a uspořádání letového provozu, a zejména na:
 - výšku provozu;
 - řízený či neřízený vzdušný prostor;
 - prostředí letiště či mimo letiště;
 - vzdušný prostor nad městským či venkovským prostředím;
 - rozstup od ostatního provozu.
5. Při určování možných opatření ke zmírnění rizik, která jsou nezbytná pro splnění navrhované cílové úrovně bezpečnosti, se zvažují tyto možnosti:
- opatření k lokalizaci rizika pro osoby na zemi;
 - strategická provozní omezení pro provoz bezpilotních systémů, zejména:
 - omezení zeměpisného prostoru, ve kterém se provoz uskutečňuje;
 - omezení trvání nebo plánu časového slotu, ve kterém se provoz uskutečňuje;
 - strategické zmírnění rizik prostřednictvím obecných pravidel letu nebo prostřednictvím společné struktury a služeb vzdušného prostoru;
 - schopnost vypořádat se s možnými nepříznivými provozními podmínkami;
 - organizační faktory, jako jsou provozní postupy a postupy údržby vypracované provozovatelem bezpilotních systémů a postupy údržby ve shodě s uživatelskou příručkou výrobce;
 - úroveň způsobilosti a odborných znalostí pracovníků podílejících se na bezpečnosti letu;
 - riziko lidské chyby při uplatňování provozních postupů;
 - vlastnosti konstrukce a výkonnost bezpilotního systému, zejména:
 - dostupnost prostředků ke zmírnění rizika srážky;
 - dostupnost systémů omezujících energii při dopadu nebo křehkost bezpilotního letadla;
 - konstrukce bezpilotního systému podle uznávaných norem a bezpečná při poruše.
6. Robustnost navržených zmírňujících opatření se posuzuje s cílem určit, zda jsou úměrné bezpečnostním cílům a rizikům zamýšleného provozu, a zejména s cílem zajistit, aby každá fáze provozu byla bezpečná.

Článek 12

Povolování provozu ve „specifické“ kategorii

- Příslušný úřad vyhodnotí posouzení rizik a robustnost zmírňujících opatření, jež provozovatel bezpilotních systémů navrhuje k zachování bezpečnosti provozu bezpilotního systému ve všech fázích letu.
- Příslušný úřad udělí oprávnění k provozu, pokud hodnocení dospěje k závěru, že:
 - cíle bezpečnosti provozu zohledňují rizika provozu;
 - kombinace zmírňujících opatření týkajících se provozních podmínek pro provádění provozu, způsobilosti zapojeného personálu a technických vlastností bezpilotního letadla je odpovídající a dostatečně robustní pro zachování bezpečného provozu s ohledem na zjištěná rizika na zemi i ve vzduchu;
 - provozovatel bezpilotních systémů poskytl prohlášení potvrzující, že zamýšlený provoz vyhovuje platným předpisům Unie a vnitrostátním předpisům, které se na něj vztahují, zejména pokud jde o soukromí, ochranu údajů, právní odpovědnost, pojištění, ochranu před protiprávními činy a ochranu životního prostředí.
- Není-li provoz považován za dostatečně bezpečný, příslušný úřad o tom informuje žadatele, přičemž uvede důvody, které ho vedly k odmítnutí vydat oprávnění k provozu.

4. V oprávnění k provozu uděleném příslušným úřadem jsou podrobně popsány:
 - a) rozsah oprávnění;
 - b) specifické podmínky, které se vztahují:
 - i) na provoz bezpilotního systému a provozní omezení;
 - ii) na požadovanou způsobilost provozovatele bezpilotních systémů a případně dálkově řídicích pilotů;
 - iii) na technické vlastnosti bezpilotního systému, případně včetně jeho osvědčení;
 - c) tyto informace:
 - i) registrační číslo provozovatele bezpilotních systémů a technické vlastnosti bezpilotního systému;
 - ii) odkaz na posouzení provozních rizik vypracované provozovatelem bezpilotních systémů;
 - iii) provozní omezení a podmínky provozu;
 - iv) opatření ke zmírnění rizik, jež musí provozovatel bezpilotního systému provádět;
 - v) místo (místa), kde je provoz povolen, a jakákoli další místa v členských státech v souladu s článkem 13;
 - vi) všechny doklady a záznamy relevantní pro daný druh provozu a druh událostí, které by měly být hlášeny nad rámec událostí stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ⁽⁸⁾.
5. Po přijetí prohlášení podle čl. 5 odst. 5 příslušný úřad:
 - a) ověří, zda toto prohlášení obsahuje všechny prvky stanovené v bodě UAS.SPEC.020 odst. 2 přílohy;
 - b) pokud ano, poskytne provozovateli bezpilotních systémů bez zbytečného odkladu potvrzení o přijetí a o úplnosti, aby mohl provozovatel zahájit provoz.

Článek 13

Přeshraniční provoz nebo provoz bez registrace

1. Jestliže provozovatel bezpilotních systémů zamýšlí provádět provoz ve „specifické“ kategorii, pro který bylo již vydáno oprávnění k provozu podle článku 12 a který se má uskutečnit zčásti nebo zcela ve vzdušném prostoru jiného členského státu než členského státu registrace, předloží provozovatel bezpilotních systémů příslušnému úřadu členského státu zamýšleného provozu žádost obsahující tyto informace:
 - a) kopii oprávnění k provozu uděleného provozovateli bezpilotních systémů podle článku 12; a
 - b) místo (místa) zamýšleného provozu včetně případně vyžadovaných aktualizovaných opatření ke zmírnění rizik za účelem řešení rizik zjištěných podle čl. 11 odst. 2 písm. b), která jsou pro vzdušný prostor v místě specifická, vlastnosti terénu a obydenosti a klimatické podmínky.
2. Po přijetí žádosti uvedené v odstavci 1 ji příslušný úřad členského státu zamýšleného provozu bez zbytečného odkladu posoudí a poskytne příslušnému úřadu členského státu registrace a provozovateli bezpilotních systémů potvrzení o tom, že aktualizovaná opatření ke zmírnění rizik podle odst. 1 písm. b) jsou pro provoz v zamýšleném místě uspokojivá. Po přijetí tohoto potvrzení může provozovatel bezpilotních systémů zahájit zamýšlený provoz a členský stát registrace zaznamenaná aktualizovaná opatření ke zmírnění rizik, jež musí provozovatel bezpilotních systémů provádět, v oprávnění k provozu vydaném podle článku 12.
3. Jestliže provozovatel bezpilotních systémů zamýšlí provádět provoz ve „specifické“ kategorii, pro který bylo učiněno prohlášení v souladu s čl. 5 odst. 5 a který se má uskutečnit zčásti nebo zcela ve vzdušném prostoru jiného členského státu než členského státu registrace, předloží provozovatel bezpilotních systémů příslušnému úřadu členského státu zamýšleného provozu kopii prohlášení poskytnutého členskému státu registrace a kopii potvrzení o přijetí a úplnosti.

⁽⁸⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (Úř. věst. L 122, 24.4.2014, s. 18).

Článek 14

Registrace provozovatelů bezpilotních systémů a certifikovaných bezpilotních systémů

1. Členské státy zřídí a udržují přesné systémy registrace bezpilotních systémů, jejichž konstrukce podléhá osvědčení, a provozovatelů bezpilotních systémů, jejichž provoz může představovat riziko pro bezpečnost, ochranu před protiprávními činy, soukromí a ochranu osobních údajů či životní prostředí.
 2. Systémy registrace provozovatelů bezpilotních systémů musí obsahovat položky pro vkládání a výměnu těchto informací:
 - a) celé jméno a datum narození fyzických osob a jméno a identifikační číslo právnických osob;
 - b) adresa provozovatelů bezpilotních systémů;
 - c) jejich e-mailová adresa a telefonní číslo;
 - d) číslo pojistné smlouvy k bezpilotnímu systému, pokud to vyžaduje právo Unie nebo vnitrostátní právo;
 - e) potvrzení následujícího prohlášení právnickými osobami: „Všechny osoby přímo zapojené do provozu jsou způsobilé k výkonu svých úkolů a bezpilotní systém budou provozovat pouze dálkově řídicí piloti s odpovídající úrovní způsobilosti“;
 - f) oprávnění k provozu a osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů, jichž je provozovatel bezpilotních systémů držitelem, a prohlášení spolu s potvrzením podle čl. 12 odst. 5 písm. b).
 3. Systémy registrace bezpilotních letadel, jejichž projektování podléhá osvědčování, musí obsahovat položky pro vkládání a výměnu těchto informací:
 - a) jméno výrobce;
 - b) označení bezpilotního letadla přidělené výrobcem;
 - c) výrobní číslo bezpilotního letadla;
 - d) celé jméno, adresa, e-mailová adresa a telefonní číslo fyzické nebo právnické osoby, pod jejímž jménem je bezpilotní letadlo registrováno.
 4. Členské státy zajistí, aby systémy registrace byly digitální a interoperabilní a umožňovaly vzájemný přístup a výměnu informací prostřednictvím databáze podle článku 74 nařízení (EU) 2018/1139.
 5. Provozovatelé bezpilotních systémů se registrují:
 - a) jestliže provozují v „otevřené“ kategorii některé z těchto bezpilotních letadel:
 - i) letadlo s maximální vzletovou hmotností 250 g nebo vyšší nebo letadlo, které v případě nárazu může na člověka přenést kinetickou energii vyšší než 80 joulů;
 - ii) letadlo, které je vybaveno čidlem schopným zachycovat osobní údaje, ledaže je v souladu se směrnicí 2009/48/ES;
 - b) jestliže provozují ve „specifické“ kategorii bezpilotní letadlo jakékoli hmotnosti.
 6. Provozovatelé bezpilotních systémů se registrují v členském státě, v němž mají bydliště v případě fyzických osob nebo v němž mají hlavní místo podnikání v případě právnických osob, a zajistí, aby jejich registrační informace byly přesné. Provozovatel bezpilotních systémů nemůže být současně registrován ve více než jednom členském státě.
- Členské státy vydají provozovatelům bezpilotních systémů a bezpilotním systémům, jež vyžadují registraci, jedinečné digitální registrační číslo umožňující jejich individuální identifikaci.
- Registrační číslo provozovatelů bezpilotních systémů se stanoví na základě norem, jež podporují interoperabilitu registračních systémů.
7. Vlastník bezpilotního letadla, jehož konstrukce podléhá osvědčení, musí takové bezpilotní letadlo zaregistrovat.
- Státní příslušnost a registrační značka bezpilotního letadla se stanoví v souladu s přílohou 7 ICAO. Bzpilotní letadlo nemůže být současně registrováno ve více než jednom členském státě.- 8. Provozovatelé bezpilotních systémů uvedou své registrační číslo na každém bezpilotním letadle, které splňuje podmínky popsané v odstavci 5.

Článek 15

Provozní podmínky v zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy

1. Členské státy při vymezování zeměpisných zón pro bezpilotní systémy za účelem bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, soukromí nebo životního prostředí mohou:
 - 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 provozu 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“.
2. Na základě posouzení rizik provedeného příslušným úřadem mohou členské státy určit zeměpisné zóny, v nichž provoz bezpilotních systémů nepodléhá jednomu nebo více požadavkům „otevřené“ kategorie.
3. Pokud v souladu s odstavci 1 a 2 členské státy vymezí zeměpisné zóny pro bezpilotní systémy, zajistí pro účely funkce „geo-awareness“, aby informace o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy, včetně doby jejich platnosti, byly zveřejněny ve společném jednotném digitálním formátu.

Článek 16

Provoz bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů

1. Na žádost klubu nebo sdružení leteckých modelářů může příslušný úřad vydat oprávnění k provozu bezpilotních systémů v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů.
2. Oprávnění podle odstavce 1 se vydá:
 - a) buď v souladu s příslušnými vnitrostátními předpisy,
 - b) nebo v souladu se zavedenými postupy, organizační strukturou a systémem řízení klubu nebo sdružení leteckých modelářů, přičemž:
 - i) dálkově řídicí piloti provádějící provoz v rámci klubů nebo sdružení leteckých modelářů jsou informováni o podmínkách a omezeních stanovených v oprávnění vydaném příslušným úřadem;
 - ii) dálkově řídicím pilotům provádějícím provoz v rámci klubů nebo sdružení leteckých modelářů je poskytována pomoc při dosažení minimální způsobilosti potřebné k tomu, aby mohli provozovat bezpilotní systémy bezpečně a v souladu s podmínkami a omezeními stanovenými v oprávnění;
 - iii) klub nebo sdružení leteckých modelářů přijme vhodná opatření, pokud je informováno, že dálkově řídicí pilot provádějící provoz v rámci klubů nebo sdružení leteckých modelářů nesplňuje podmínky a omezení stanovené v oprávnění, a v případě potřeby o tom informují příslušný úřad;
 - iv) klub nebo sdružení leteckých modelářů na žádost příslušného úřadu poskytne dokumentaci nezbytnou pro účely dozoru a sledování.
3. Oprávnění podle odstavce 1 stanoví podmínky, za nichž lze provádět provoz v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů, a je omezeno na území členského státu, ve kterém bylo vydáno.
4. Členské státy mohou klubům a sdružením leteckých modelářů umožnit, aby svým jménem zaregistrovaly své členy v registračních systémech zřízených v souladu s článkem 14. Pokud jim to neumožní, registrují se členové klubů a sdružení leteckých modelářů v souladu s článkem 14 sami.

Článek 17

Určení příslušného úřadu

1. Každý členský stát určí jeden nebo více subjektů jako úřad příslušný pro úkoly podle článku 18.

2. Pokud členský stát určí jako příslušný úřad více než jeden subjekt:
 - a) jasně vymezí pravomoci každého příslušného úřadu, pokud jde o odpovědnost;
 - b) zavede vhodné mechanismy pro koordinaci mezi těmito subjekty k zajištění účinného dozoru nad všemi organizacemi a osobami, na něž se vztahuje toto nařízení.

Článek 18

Úkoly příslušného úřadu

Příslušný úřad je odpovědný:

- a) za prosazování tohoto nařízení;
- b) za vydávání, pozastavení nebo zrušení osvědčení provozovatelů bezpilotních systémů a průkazů způsobilosti dálkově řídicích pilotů provádějících provoz v rámci „certifikované“ kategorie provozu bezpilotních systémů;
- c) za vydávání dokladů dálkově řídicím pilotům o absolvování on-line testu teoretických znalostí podle bodů UAS.OPEN.020 a UAS.OPEN.040 přílohy a za vydávání, změnu, pozastavení, omezení nebo zrušení osvědčení o způsobilosti dálkově řídicích pilotů podle bodu UAS.OPEN.030 přílohy;
- d) za vydávání, změnu, pozastavení, omezení nebo zrušení oprávnění k provozu a osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů a za ověřování úplnosti prohlášení, jež jsou požadována pro provádění provozu bezpilotních systémů ve „specifické“ kategorii provozu bezpilotních systémů;
- e) za uchovávání dokumentů, záznamů a zpráv týkajících se oprávnění k provozu bezpilotních systémů, prohlášení, osvědčení o způsobilosti dálkově řídicích pilotů a osvědčení provozovatelů lehkých bezpilotních systémů;
- f) za zpřístupnění informací o zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy určených členskými státy a zřízených v rámci vzdušného prostoru jeho státu ve společném jednotném digitálním formátu;
- g) za vydávání potvrzení o přijetí a úplnosti podle čl. 12 odst. 5 písm. b) nebo potvrzení podle čl. 13 odst. 2;
- h) za vypracování systému dozoru založeného na posouzení rizik:
 - i) nad provozovateli bezpilotních systémů, kteří předložili prohlášení nebo jsou držiteli oprávnění k provozu nebo osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů;
 - ii) nad kluby a sdruženími leteckých modelářů, které obdržely oprávnění podle článku 16;
- i) u provozu jiného než v „otevřené“ kategorii za zavedení plánu auditů na základě rizikového profilu, úrovně dodržení požadavků a bezpečnostní výkonnosti na straně provozovatelů bezpilotních systémů, kteří předložili prohlášení nebo jsou držiteli osvědčení vydaného příslušným úřadem;
- j) u provozu jiného než v „otevřené“ kategorii za provádění kontrol provozovatelů bezpilotních systémů, kteří předložili prohlášení nebo jsou držiteli osvědčení vydaného příslušným úřadem provádějícím kontrolu bezpilotních systémů, a za zajištění toho, že provozovatelé bezpilotních systémů a dálkově řídicí piloti dodržují toto nařízení;
- k) za zavedení systému k odhalování a prošetřování incidentů týkajících se nedodržení požadavků na straně provozovatelů bezpilotních systémů provádějících provoz v rámci „otevřené“ nebo „specifické“ kategorie, které byly hlášeny v souladu s čl. 19 odst. 2;
- l) za poskytování informací a pokynů provozovatelům bezpilotních systémů, jež podporují bezpečnost provozu bezpilotních systémů;
- m) za zřízení a udržování systémů registrace bezpilotních systémů, jejichž konstrukce podléhá osvědčení, a provozovatelů bezpilotních systémů, jejichž provoz může představovat riziko pro bezpečnost, ochranu před protiprávními činy, soukromí, ochranu osobních údajů či životní prostředí.

Článek 19

Informace o bezpečnosti

1. Příslušné úřady členských států a úřady dozoru nad trhem a jeho kontroly uvedené v článku 36 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 spolupracují v bezpečnostních otázkách a zavedou postupy pro účinnou výměnu informací o bezpečnosti.
2. Každý provozovatel bezpilotních systémů informuje příslušný úřad o jakékoli události související s bezpečností a sdílí informace týkající se jeho bezpilotního systému v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014.

3. Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) a příslušné úřady shromažďují, analyzují a zveřejňují informace o bezpečnosti provozu bezpilotních systémů na jejich území v souladu s článkem 119 nařízení (EU) 2018/1139 a jeho prováděcími akty.

4. Po obdržení informací podle odstavců 1, 2 nebo 3 přijme agentura a příslušný úřad nezbytná opatření k řešení jakýchkoli bezpečnostních problémů na základě nejlepších dostupných důkazů a analýzy, přičemž zohlední vzájemnou závislost mezi různými oblastmi bezpečnosti letectví a mezi bezpečností letectví, kybernetickou bezpečností a jinými technickými oblastmi regulace letectví.

5. Pokud příslušný úřad nebo agentura přijmou opatření v souladu s odstavcem 4, ihned to oznámí všem příslušným zúčastněným stranám a organizacím, jež musí těmto opatřením vyhovět v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho prováděcími akty.

Článek 20

Zvláštní ustanovení týkající se používání některých bezpilotních systémů v „otevřené“ kategorii

Druhy bezpilotních systémů ve smyslu rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES (*), které nejsou v souladu s nařízením v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 a které nejsou soukromě zhotoveny, je povoleno i nadále provozovat za následujících podmínek, pokud byly uvedeny na trh přede dnem 1. července 2022:

- a) v podkategorii A1, jak je definována v části A přílohy, pokud má bezpilotní letadlo maximální vzletovou hmotnost nižší než 250 g, včetně užitečného zatížení;
- b) v podkategorii A3, jak je definována v části A přílohy, pokud má bezpilotní letadlo maximální vzletovou hmotnost nižší než 25 kg, včetně paliva a užitečného zatížení.

Článek 21

Úprava oprávnění, prohlášení a osvědčení

1. Oprávnění udělená provozovatelům bezpilotních systémů, osvědčení o způsobilosti dálkově řídicích pilotů a prohlášení učiněná provozovateli bezpilotních systémů či rovnocenná dokumentace vydaná na základě vnitrostátního práva zůstávají v platnosti do 1. července 2021.

2. Do 1. července 2021 členské státy upraví svá stávající osvědčení o způsobilosti dálkově řídicích pilotů a svá oprávnění nebo prohlášení provozovatele bezpilotních systémů nebo rovnocennou dokumentaci, včetně těch vydaných do uvedeného dne, tak, aby byly v souladu s tímto nařízením.

3. Aniž jsou dotčena ustanovení článku 14, v provozu bezpilotních systémů prováděném v rámci klubů a sdružení leteckých modelářů je dovoleno pokračovat v souladu s příslušnými vnitrostátními pravidly a bez oprávnění podle článku 16 do 1. července 2022.

Článek 22

Přechodná ustanovení

Aniž jsou dotčena ustanovení článku 20, používat bezpilotní systémy, jež nesplňují požadavky částí 1 až 5 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, v „otevřené“ kategorii je povoleno po přechodné období dvou let, které začíná rok po dni vstupu tohoto nařízení v platnost, a to za těchto podmínek:

- a) bezpilotní letadla s maximální vzletovou hmotností nižší než 500 g provozuje v rámci provozních požadavků stanovených v bodě UAS.OPEN.020 odst. 1 části A přílohy dálkově řídicí pilot, jehož úroveň způsobilosti stanovil dotčený členský stát;
- b) bezpilotní letadla s maximální vzletovou hmotností nižší než 2 kg jsou provozována při zachování minimální vodorovné vzdálenosti 50 metrů od osob a dálkově řídicí piloti mají úroveň způsobilosti přinejmenším rovnocennou úrovni způsobilosti stanovené v bodě UAS.OPEN.030 odst. 2 části A přílohy;
- c) bezpilotní letadla s maximální vzletovou hmotností vyšší než 2 kg a nižší než 25 kg jsou provozována v rámci provozních požadavků stanovených v bodě UAS.OPEN.040 odst. 1 a 2 a dálkově řídicí piloti mají úroveň způsobilosti přinejmenším rovnocennou úrovni způsobilosti stanovené v bodě UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b) části A přílohy.

(*) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ze dne 9. července 2008 o společném rámci pro uvádění výrobků na trh a o zrušení rozhodnutí Rady 93/465/EHS (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 82).

Článek 23

Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. července 2020.

2. Ustanovení čl. 5 odst. 5 se použije ode dne změny dodatku 1 přílohy, kterou se tento dodatek aktualizuje o použitelné standardní scénáře. Členské státy mohou v souladu s čl. 5 odst. 5 přijímat prohlášení provozovatelů bezpilotních systémů založená na vnitrostátních standardních scénářích, pokud tyto scénáře splňují požadavky bodu UAS.SPEC.020 přílohy, a to až do změny tohoto nařízení, kterou se dodatek 1 přílohy aktualizuje o standardní scénář.

3. Ustanovení čl. 15 odst. 3 se použije ode dne 1. července 2021.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 24. května 2019.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

PROVOZ BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ V „OTEVŘENÉ“ A „SPECIFICKÉ“ KATEGORII

ČÁST A

PROVOZ BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ V „OTEVŘENÉ“ KATEGORII

UAS.OPEN.010 Obecná ustanovení

- 1) Kategorie „otevřené“ provozu bezpilotních systémů se dělí na tři podkategorie A1, A2 a A3 na základě provozních omezení, požadavků na dálkově řídicího pilota a technických požadavků na bezpilotní systém.
- 2) Pokud provoz bezpilotních systémů zahrnuje let bezpilotního letadla, který začíná z přírodní vyvýšeniny v terénu nebo nad terénem s přírodními vyvýšeninami, musí být bezpilotní letadlo udržováno ve vzdálenosti do 120 metrů od nejbližšího bodu povrchu země. Měření vzdáleností se odpovídajícím způsobem upraví podle zeměpisných znaků terénu, jako jsou roviny, kopce, hory.
- 3) Při provozování bezpilotních letadel ve vodorovné vzdálenosti do 50 metrů od umělé překážky vyšší než 105 metrů může být na žádost subjektu odpovědného za tuto překážku maximální výška provozu bezpilotních systémů zvýšena až na 15 metrů nad výškou překážky.
- 4) Odchylně od odstavce 2 lze bezpilotní kluzáky s maximální vzletovou hmotností, včetně užitečného zatížení, nižší než 10 kg provozovat ve vzdálenosti přesahující 120 metrů od nejbližšího bodu povrchu země, a to za předpokladu, že bezpilotní kluzák není v žádném okamžiku provozován ve výšce větší než 120 metrů nad dálkově řídicím pilotem.

UAS.OPEN.020 Provoz bezpilotních systémů v podkategorii A1

Provoz bezpilotních systémů v podkategorii A1 musí splňovat všechny tyto podmínky:

- 1) u bezpilotních letadel uvedených v odst. 5 písm. d) je prováděn takovým způsobem, kdy dálkově řídicí pilot bezpilotního letadla nepřelétává nad shromážděními osob a důvodně předpokládá, že nepřeletí nad žádnou nezapojenou osobou. V případě neočekávaného přeletu nad nezapojenými osobami vzdálený pilot co nejvíce zkrátí dobu, po kterou bezpilotní letadlo nad těmito osobami letí;
- 2) u bezpilotních letadel uvedených v odst. 5 písm. a), b) a c) je prováděn takovým způsobem, kdy dálkově řídicí pilot bezpilotních letadel může přelétávat nad nezapojenými osobami, ale nikdy nad shromážděními osob;
- 3) odchylně od čl. 4 odst. 1 písm. d) je prováděn, pokud je aktivní režim „follow-me“, až do vzdálenosti 50 metrů od dálkově řídicího pilota;
- 4) je prováděn dálkově řídicím pilotem, který:
 - a) je obeznámen s uživatelskou příručkou poskytnutou výrobcem bezpilotního systému;
 - b) jde-li o bezpilotní letadlo třídy C1, jak je definována v části 2 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, absolvoval on-line výcvikový kurz a poté úspěšně složil on-line zkoušku z teoretických znalostí stanovenou příslušným orgánem nebo subjektem uznaným příslušným orgánem členského státu registrace provozovatele bezpilotních systémů. Zkouška sestává ze 40 otázek s výběrem odpovědí, které jsou vhodně rozloženy tak, aby pokrývaly tato témata:
 - i) letecká bezpečnost,
 - ii) omezení vzdušného prostoru,
 - iii) předpisy týkající se letectví;
 - iv) omezení lidské výkonnosti;
 - v) provozní postupy;
 - vi) obecné znalosti o bezpilotních systémech,

- vii) ochrana soukromí a ochrana údajů;
 - viii) pojištění;
 - ix) ochrana před protiprávními činy;
- 5) je prováděn bezpilotním letadlem, které:
- a) má maximální vzletovou hmotnost, včetně užitečného zatížení, nižší než 250 g a maximální provozní rychlost nižší než 19 m/s, v případě soukromě zhotovených bezpilotních systémů, nebo
 - b) splňuje požadavky stanovené v čl. 20 písm. a);
 - c) je označeno jako letadlo třídy C0 a splňuje požadavky této třídy, jak jsou stanoveny v části 1 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, nebo
 - d) je označeno jako letadlo třídy C1 a splňuje požadavky této třídy, jak jsou stanoveny v části 2 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 a je provozováno s aktivními a aktualizovanými systémy přímé dálkové identifikace a funkcí „geo-awareness“.

UAS.OPEN.030 Provoz bezpilotních systémů v podkategorii A2

Provoz bezpilotních systémů v podkategorii A2 musí splňovat všechny tyto podmínky:

- 1) je prováděn tak, aby bezpilotní letadlo nepřelétávalo nad nezapojenými osobami a provoz bezpilotních systémů probíhal v bezpečné vodorovné vzdálenosti nejméně 30 metrů od nich; dálkově řídicí pilot může snížit horizontální bezpečnou vzdálenost až na 5 metrů od nezapojených osob při provozování bezpilotního letadla s aktivní funkcí nízkorychlostního režimu („low speed mode“) a po vyhodnocení situace z hlediska:
 - a) povětrnostních podmínek;
 - b) výkonnosti bezpilotního letadla;
 - c) segregace přelétávaného prostoru;
- 2) je prováděn dálkově řídicím pilotem, který je obeznámen s uživatelskou příručkou poskytnutou výrobcem bezpilotního systému a který je držitelem osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota vydaného příslušným orgánem nebo subjektem uznaným příslušným orgánem členského státu registrace provozovatele bezpilotních systémů. Toto osvědčení se získá po splnění všech níže uvedených podmínek v uvedeném pořadí:
 - a) absolvování on-line výcvikového kurzu a složení on-line zkoušky z teoretických znalostí podle bodu UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b);
 - b) absolvování praktického výcviku v provozních podmínkách podkategorie A3 stanovených v bodě UAS.OPEN.040 odst. 1 a 2;
 - c) prohlášení o absolvování praktického výcviku stanoveného v písmeni b) a složení další zkoušky z teoretických znalostí stanovené příslušným orgánem nebo subjektem uznaným příslušným orgánem členského státu registrace provozovatele bezpilotních systémů. Zkouška sestává nejméně ze 30 otázek s výběrem odpovědí, jejichž cílem je posoudit znalosti dálkově řídicího pilota týkající se technických a provozních opatření ke zmírnění rizik na zemi a které jsou rozloženy tak, aby pokryly tato témata:
 - i) meteorologie;
 - ii) provádění letů bezpilotních systémů;
 - iii) technická a provozní opatření ke zmírnění rizik na zemi;
- 3) je prováděn bezpilotním letadlem označeným jako letadlo třídy C2, které splňuje požadavky této třídy stanovené v části 3 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 a je provozováno s aktivními a aktualizovanými systémy přímé dálkové identifikace a funkcí „geo-awareness“.

UAS.OPEN.040 Provoz bezpilotních systémů v podkategorii A3

Provoz bezpilotních systémů v podkategorii A3 musí splňovat všechny tyto podmínky:

- 1) je prováděn v prostoru, kde dálkově řídicí pilot důvodně očekává, že nebudou ohroženy žádné nezapojené osoby v okruhu, v němž je provozováno bezpilotní letadlo po celou dobu provozu bezpilotního systému;
- 2) je prováděn v bezpečné vodorovné vzdálenosti nejméně 150 metrů od obytných, obchodních, průmyslových nebo rekreačních prostor;
- 3) je prováděn dálkově řídicím pilotem, který absolvoval on-line výcvikový kurz a složil on-line zkoušku z teoretických znalostí stanovenou v bodě UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b);
- 4) je prováděn bezpilotním letadlem, které:
 - a) má maximální vzletovou hmotnost, včetně užitečného zatížení, nižší než 25 kg v případě soukromě zhotovených bezpilotních systémů nebo
 - b) splňuje požadavky stanovené v čl. 20 písm. b);
 - c) je označeno jako letadlo třídy C2 a splňuje požadavky této třídy, jak jsou stanoveny v části 3 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, a je provozováno s aktivními a aktualizovanými systémy přímé dálkové identifikace a funkcí „geo-awareness“ nebo
 - d) je označeno jako letadlo třídy C3 a splňuje požadavky této třídy, jak jsou stanoveny v části 4 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, a je provozováno s aktivními a aktualizovanými systémy přímé dálkové identifikace a funkcí „geo-awareness“ nebo
 - e) je označeno jako letadlo třídy C4 a splňuje požadavky této třídy, jak jsou stanoveny v části 5 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945.

UAS.OPEN.050 Povinnosti provozovatele bezpilotních systémů

Provozovatel bezpilotních systémů musí splnit všechny níže uvedené požadavky:

- 1) vypracuje provozní postupy přizpůsobené druhu provozu a s ním spojeným rizikům;
- 2) zajistí, aby veškerý provoz efektivně využíval rádiové spektrum a podporoval jeho účinné využívání, aby se zabránilo škodlivé interferenci;
- 3) určí dálkově řídicího pilota pro každý druh provozu bezpilotních systémů;
- 4) zajistí, aby dálkově řídicí piloti a všichni ostatní pracovníci provádějící úkoly na podporu provozu byli obeznámeni s uživatelskou příručkou poskytnutou výrobcem bezpilotního systému a:
 - a) měli odpovídající způsobilost v podkategorii zamýšleného provozu bezpilotních systémů v souladu s body UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 nebo UAS.OPEN.040 pro plnění jejich úkolů nebo, v případě jiných pracovníků než dálkově řídicích pilotů, absolvovali kurz praktického výcviku vypracovaný provozovatelem;
 - b) byli plně obeznámeni s postupy provozovatele bezpilotních systémů;
 - c) měli k dispozici informace důležité pro zamýšlený provoz bezpilotních systémů a týkající se všech zeměpisných zón, jež zveřejnil členský stát provozu podle článku 15;
- 5) případně aktualizuje informace v systému „geo-awareness“ podle zamýšleného místa provozu;
- 6) v případě provozu bezpilotního letadla jedné ze tříd stanovených v částech 1 až 5 nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 zajistí, aby k tomuto bezpilotnímu systému:
 - a) bylo přiloženo odpovídající EU prohlášení o shodě, včetně odkazu na příslušnou třídu, a
 - b) byl připevněn štítek s označením příslušné třídy;
- 7) v případě provozu bezpilotních systémů v podkategorii A2 nebo A3 zajistí, aby všechny zapojené osoby přítomné v oblasti provozu byly informovány o rizicích a aby výslovně souhlasily se svou přítomností.

UAS.OPEN.060 Povinnosti dálkově řídicího pilota

- 1) Před zahájením provozu bezpilotního systému musí dálkově řídicí pilot:
 - a) mít odpovídající způsobilost v podkategorii zamýšleného provozu bezpilotních systémů v souladu s body UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 nebo UAS.OPEN.040 k plnění úkolu a mít při sobě doklad o této způsobilosti během provozování bezpilotních systémů, vyjma případů, kdy provozuje bezpilotní letadlo uvedené v bodu UAS.OPEN.020 odst. 5 písm. a), b) nebo c);
 - b) získat aktualizované informace relevantní pro zamýšlený provoz bezpilotních systémů o všech zeměpisných zónách, jež zveřejnil členský stát provozu podle článku 15;
 - c) pozorovat provozní prostředí, zkontrolovat přítomnost překážek, a pokud neprovádí provoz v podkategorii A1 s bezpilotním letadlem uvedeným v bodě UAS.OPEN.020 odst. 5 písm. a), b) nebo c), zkontrolovat přítomnost jakýchkoli nezapojených osob;
 - d) zajistit, aby bezpilotní systém byl v takovém stavu, aby mohl bezpečně dokončit zamýšlený let, a případně zkontrolovat, zda přímá dálková identifikace řádně funguje;
 - e) v případě, že je bezpilotní systém vybaven dodatečným užitečným zatížením, ověřit, zda jeho hmotnost nepřekračuje maximální vzletovou hmotnost stanovenou výrobcem nebo mezní hodnotu maximální vzletové hmotnosti pro tuto třídu.
- 2) Během letu dálkově řídicí pilot:
 - a) nesmí vykonávat povinnosti pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu, nebo pokud je nezpůsobilý k výkonu svých úkolů v důsledku zranění, únavy, užívání léků, onemocnění nebo z jiných příčin;
 - b) musí bezpilotní letadlo udržovat ve vizuálním dohledu a provádět důkladnou vizuální kontrolu vzdušného prostoru v okolí bezpilotního letadla s cílem zabránit jakémukoli riziku srážky s letadlem s posádkou na palubě. Dálkově řídicí pilot let přeruší, pokud takový provoz představuje riziko pro jiné letadlo, osoby, zvířata, životní prostředí nebo majetek;
 - c) dodržovat provozní omezení v zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
 - d) musí být schopen udržet bezpilotní letadlo pod kontrolou, vyjma případů ztráty spojení nebo při provozování bezpilotního letadla ve volném letu;
 - e) musí bezpilotní systém provozovat v souladu s uživatelskou příručkou poskytnutou výrobcem, včetně veškerých platných omezení;
 - f) musí dodržovat postupy provozovatele, pokud jsou k dispozici.
- 3) Během letu dálkově řídicí piloti a provozovatelé bezpilotních systémů nesmí létat v blízkosti nebo uvnitř oblastí, ve kterých probíhají záchranná práce, pokud k tomu nemají povolení od příslušných záchranných služeb.
- 4) Pro účely odst. 2 písm. b) může být dálkově řídicím pilotům nápomocen pozorovatel bezpilotních letadel nacházející se po jejich boku, který prostřednictvím nezprostředkovaného vizuálního pozorování bezpilotního letadla pomáhá dálkově řídicímu pilotu v bezpečném provádění letu. Mezi dálkově řídicím pilotem a pozorovatelem bezpilotních letadel musí být zřízena jasná a účinná komunikace.

UAS.OPEN.070 Trvání a platnost on-line teoretické způsobilosti dálkově řídicího pilota a osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota

- 1) On-line teoretická způsobilost dálkově řídicího pilota, již vyžaduje bod UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b) a bod UAS.OPEN.040 odst. 3, a osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota, jež vyžaduje bod UAS.OPEN.030 odst. 2, jsou platné po dobu pěti let.
- 2) Obnovení on-line teoretické způsobilosti dálkově řídicího pilota a osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota podléhá prokázání způsobilosti v souladu s bodem UAS.OPEN.030 odst. 2 nebo s bodem UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b).

ČÁST B

PROVOZ BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ VE „SPECIFICKÉ“ KATEGORII

UAS.SPEC.010 Obecná ustanovení

Provozovatel bezpilotních systémů poskytne příslušnému orgánu posouzení provozních rizik pro zamýšlený provoz v souladu s článkem 11 nebo v případě použitelnosti bodu UAS.SPEC.020 předloží prohlášení, pokud není provozovatel držitelem osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů s odpovídajícími právy v souladu s částí C této přílohy. Provozovatel bezpilotních systémů pravidelně vyhodnocuje adekvátnost přijatých opatření ke zmírnění rizik a v případě potřeby je aktualizuje.

UAS.SPEC.020 Prohlášení o provozu

- 1) V souladu s článkem 5 může provozovatel bezpilotních systémů předložit příslušnému orgánu členského státu provozu provozní prohlášení o souladu se standardním scénářem, jak je definován v dodatku 1 k této příloze, jako alternativu k ustanovením bodů UAS.SPEC.30 a UAS.SPEC.40 ve vztahu k provozu:
 - a) bezpilotních letadel:
 - i) s maximálním charakteristickým rozměrem do 3 metrů v provozu ve vizuálním dohledu nad kontrolovanou pozemní plochou, vyjma nad shromážděními osob;
 - ii) s maximálním charakteristickým rozměrem do 1 metru v provozu ve vizuálním dohledu, vyjma nad shromážděními osob;
 - iii) s maximálním charakteristickým rozměrem do 1 metru v provozu mimo vizuální dohled nad řídko osídlenými oblastmi;
 - iv) s maximálním charakteristickým rozměrem do 3 metrů v provozu mimo vizuální dohled nad kontrolovanou pozemní plochou;
 - b) prováděnému ve výši do 120 metrů od zemského povrchu a:
 - i) v neřízeném vzdušném prostoru (třída F nebo G), nebo
 - ii) v řízeném vzdušném prostoru po koordinaci a schválení jednotlivého letu v souladu se zveřejněnými postupy pro danou oblast provozu.
- 2) Prohlášení provozovatelů bezpilotních systémů musí obsahovat:
 - a) administrativní informace o provozovateli bezpilotních systémů;
 - b) prohlášení o tom, že provoz vyhovuje provoznímu požadavku stanovenému v odstavci 1 a standardnímu scénáři, jak je definován v dodatku 1 k této příloze;
 - c) závazek provozovatele bezpilotních systémů dodržovat příslušná opatření ke zmírnění rizik vyžadovaná pro zajištění bezpečnosti provozu, včetně příslušných pokynů pro daný provoz, pro konstrukci bezpilotního letadla a způsobilost zapojených pracovníků;
 - d) potvrzení provozovatele bezpilotních systémů, že pro každý let uskutečněný v rámci daného prohlášení bude zajištěno, pokud to vyžaduje unijní nebo vnitrostátní právo, odpovídající pojistné krytí.
- 3) Příslušný orgán po přijetí prohlášení ověří, že obsahuje všechny prvky uvedené v odstavci 2, a bez zbytečného odkladu poskytne provozovateli bezpilotních systémů potvrzení o přijetí a úplnosti prohlášení.
- 4) Po obdržení potvrzení o přijetí a úplnosti je provozovatel bezpilotních systémů oprávněn zahájit provoz.
- 5) Provozovatelé bezpilotních systémů bez zbytečného odkladu oznámí příslušnému orgánu každou změnu v informacích obsažených v prohlášení o provozu, jež předložili.
- 6) Předložení prohlášení se nevyžaduje od provozovatelů bezpilotních systémů, kteří jsou držiteli osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů s odpovídajícími právy v souladu s částí C této přílohy.

UAS.SPEC.030 Žádost o oprávnění k provozu

- 1) Před zahájením provozu bezpilotního systému ve „specifické“ kategorii musí provozovatel bezpilotních systémů získat oprávnění k provozu od příslušného vnitrostátního orgánu členského státu registrace, s výjimkou:
 - a) případů, kdy je použitelný bod UAS.SPEC.020, nebo
 - b) kdy je provozovatel bezpilotních systémů držitelem osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů s odpovídajícími právy v souladu s částí C této přílohy.
- 2) Dojde-li k jakýmkoli významným změnám provozu nebo opatření ke zmírnění rizik uvedených v oprávnění k provozu, podá provozovatel bezpilotních systémů žádost o aktualizované oprávnění k provozu.
- 3) Žádost o oprávnění k provozu musí být založena na posouzení rizik podle článku 11 a musí navíc obsahovat níže uvedené informace:
 - a) registrační číslo provozovatele bezpilotních systémů;
 - b) jméno odpovědného vedoucího pracovníka nebo jméno provozovatele bezpilotních systémů v případě, že se jedná o fyzickou osobu;
 - c) posouzení provozních rizik;
 - d) seznam opatření ke zmírnění rizik navržených provozovatelem bezpilotních systémů, s dostatečnými informacemi, aby příslušný orgán mohl posoudit adekvátnost zmírňujících prostředků pro zvládnutí rizik;
 - e) provozní příručku, pokud ji vyžaduje rizikovitost a složitost provozu;
 - f) potvrzení, že při zahájení provozu bezpilotních systémů bude zajištěno odpovídající pojistné krytí, pokud to vyžaduje unijní nebo vnitrostátní právo.

UAS.SPEC.040 Vydání oprávnění k provozu

- 1) Při obdržení žádosti v souladu s bodem UAS.SPEC.030 příslušný orgán bez zbytečného odkladu vydá oprávnění k provozu v souladu s článkem 12, pokud dojde k závěru, že provoz splňuje tyto podmínky:
 - a) byly poskytnuty veškeré informace v souladu s bodem UAS.SPEC.030 odst. 3;
 - b) je zaveden postup pro koordinaci s příslušným poskytovatelem služeb pro vzdušný prostor, pokud mají být celý provoz nebo jeho část prováděny v řízeném vzdušném prostoru.
- 2) Příslušný orgán uvede v oprávnění k provozu přesný rozsah oprávnění v souladu s článkem 12.

UAS.SPEC.050 Povinnosti provozovatele bezpilotních systémů

- 1) Provozovatel bezpilotních systémů musí splnit všechny níže uvedené požadavky:
 - a) zavede postupy a omezení přizpůsobené druhu zamýšleného provozu a s ním spojeným rizikům, včetně:
 - i) provozních postupů k zajištění bezpečnosti provozu;
 - ii) postupů k zajištění toho, že při zamýšleném provozu budou dodrženy příslušné požadavky na ochranu před protiprávními činy;
 - iii) opatření na ochranu před protiprávními činy a neoprávněným přístupem;
 - iv) postupů k zajištění toho, že veškerý provoz se uskuteční v souladu s nařízením (EU) 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů. Provozovatel bezpilotních systémů zejména provede posouzení vlivu na ochranu osobních údajů, bude-li to vyžadovat vnitrostátní orgán pro ochranu osobních údajů v souladu s článkem 35 nařízení (EU) 2016/679;
 - v) pokynů pro jeho dálkově řídicí piloty, aby plánovali provoz bezpilotních systémů způsobem, který co nejméně obtěžuje osoby a zvířata, zejména hlukem a jinými emisemi;
 - b) určí dálkově řídicího pilota pro každý druh provozu nebo v případě autonomního provozu zajistí, aby během všech fází provozu byly v souladu s postupy zavedenými podle písmene a) řádně přiděleny povinnosti a úkoly, zejména povinnosti a úkoly stanovené v bodě UAS.SPEC.060 odst. 2 a 3;

- c) zajistí, aby veškerý provoz efektivně využíval rádiové spektrum a podporoval jeho účinné využívání, aby se zabránilo škodlivé interferenci;
- d) zajistí, aby před zahájením provozu dálkově řídicí piloti vyhověli těmto podmínkám:
- i) musí být způsobilí k výkonu úkolů v souladu s příslušným výcvikem uvedeným v oprávnění k provozu nebo, použijí-li se ustanovení bodu UAS.SPEC.020, v podmínkách a omezeních stanovených v příslušném standardním scénáři uvedeném v dodatku 1 nebo vyznačených v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů;
 - ii) absolvovali výcvik dálkově řídicích pilotů, který je založen na způsobilosti a zahrnuje schopnosti stanovené v čl. 8 odst. 2;
 - iii) absolvovali výcvik dálkově řídicích pilotů, jak je stanoven v oprávnění k provozu, pro provoz vyžadující toto oprávnění; výcvik je prováděn ve spolupráci se subjektem uznaným příslušným orgánem;
 - iv) musí absolvovat výcvik dálkově řídicích pilotů pro provoz podle prohlášení, který je prováděn v souladu s opatřeními ke zmírnění rizik stanovenými ve standardním scénáři;
 - v) byli seznámeni s provozní příručkou provozovatele bezpilotních systémů, pokud to vyžaduje posouzení rizik a postupy zavedené v souladu s písmenem a);
 - vi) získali aktualizované informace, relevantní pro zamýšlený provoz, o všech zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
- e) zajistí, že pracovníci odpovědní za povinnosti nezbytné pro provoz bezpilotních systémů, jiní než samotný dálkově řídicí pilot, splňují všechny tyto podmínky:
- i) absolvovali provozní výcvik poskytnutý provozovatelem;
 - ii) byli seznámeni s provozní příručkou provozovatele bezpilotních systémů, pokud to vyžaduje posouzení rizik, a postupy zavedené v souladu s písmenem a);
 - iii) získali aktualizované informace, relevantní pro zamýšlený provoz, o všech zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
- f) provádí každý provoz v rámci omezení, podmínek a opatření ke zmírnění rizik uvedených v prohlášení nebo stanovených v oprávnění k provozu;
- g) vede záznamy o informacích týkajících se provozu bezpilotních systémů, jak to vyžaduje prohlášení nebo oprávnění k provozu;
- h) používá bezpilotní systémy, které jsou minimálně konstruovány tak, aby případné selhání nevedlo k letu bezpilotního systému mimo provozní prostor nebo k usmrcení osob. Rozhraní člověk-stroj musí být navíc takové, aby co nejvíce snížilo riziko chyby pilota a nezpůsobovalo nepřiměřenou únavu;
- i) udržuje bezpilotní systém ve vhodném stavu pro bezpečný provoz těmito způsoby:
- i) minimálně stanovením pokynů k údržbě a zaměstnáním adekvátně vyškolených a kvalifikovaných pracovníků údržby a
 - ii) dodržováním bodu UAS.SPEC.100, je-li to vyžadováno;
 - iii) používáním bezpilotního letadla, které je konstruováno tak, aby byl minimalizován hluk a jiné emise při zohlednění druhu zamýšleného provozu a zeměpisné oblasti, ve kterých hluk a jiné emise z letadla představují problém.

UAS.SPEC.060 Povinnosti dálkově řídicího pilota

1) Dálkově řídicí pilot:

- a) nesmí vykonávat povinnosti pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu, nebo pokud je nezpůsobilý k výkonu svých úkolů v důsledku zranění, únavy, užívání léků, onemocnění nebo z jiných příčin;
- b) musí mít odpovídající způsobilost dálkově řídicího pilota, jak je stanovena v oprávnění k provozu, ve standardním scénáři definovaném v dodatku 1 nebo jak je stanovena v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních letadel, a mít při sobě doklad o této způsobilosti během provozování bezpilotních systémů.

- 2) Před zahájením provozu bezpilotního systému musí dálkově řídicí pilot dodržet všechny níže uvedené požadavky:
 - a) získali aktualizované informace, relevantní pro zamýšlený provoz, o všech zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
 - b) zajistí, aby provozní prostředí bylo slučitelné s povolenými nebo deklaroványými omezeními a podmínkami;
 - c) zajistí, aby bezpilotní systém byl v bezpečném stavu, aby mohl bezpečně dokončit zamýšlený let, a případně zkontroluje, zda přímá dálková identifikace řádně funguje;
 - d) zajistí, aby informace o provozu byly zpřístupněny příslušné jednotce letové provozní služby (ATS), jiným uživatelům vzdušného prostoru a relevantním zúčastněným stranám, jak požaduje oprávnění k provozu nebo podmínky zveřejněné členským státem pro zeměpisnou zónu provozu v souladu s článkem 15.
- 3) Během letu dálkově řídicí pilot:
 - a) musí dodržovat omezení a podmínky stanovené v oprávnění k provozu nebo uvedené v prohlášení o provozu;
 - b) musí předejít jakémukoli riziku srážky s letadlem s posádkou na palubě a let přerušit, pokud by pokračování v letu mohlo představovat nebezpečí pro jiné letadlo, osoby, zvířata, životní prostředí nebo majetek;
 - c) musí dodržovat provozní omezení v zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
 - d) musí dodržovat postupy provozovatele;
 - e) nesmí létat v blízkosti nebo uvnitř oblastí, ve kterých probíhají záchranné práce, pokud k tomu nemá povolení od příslušných záchranných služeb.

UAS.SPEC.070 Přenosnost oprávnění k provozu

Oprávnění k provozu je nepřenositelné.

UAS.SPEC.080 Trvání a platnost oprávnění k provozu

- 1) Příslušný orgán uvede v oprávnění k provozu dobu jeho trvání.
- 2) Bez ohledu na odstavec 1 zůstává oprávnění k provozu v platnosti po celou dobu, kdy provozovatel bezpilotních systémů splňuje příslušné požadavky tohoto nařízení a podmínky stanovené v oprávnění k provozu.
- 3) Pokud je oprávnění k provozu zrušeno nebo se ho provozovatel bezpilotních systémů vzdá, provozovatel bezpilotních systémů to neprodleně potvrdí příslušnému orgánu v digitální podobě.

UAS.SPEC.090 Přístup

Pro účely prokázání souladu s tímto nařízením udělí provozovatel bezpilotních systémů každé osobě, která je k tomu řádně oprávněna příslušným orgánem, přístup k jakémukoli zařízení, bezpilotnímu systému, dokumentu, záznamům, údajům, postupům nebo jakémukoli jinému materiálu relevantnímu pro jeho činnost, která podléhá oprávnění k provozu nebo prohlášení o provozu, a to bez ohledu na to, zda tato činnost je či není dodavatelsky nebo subdodavatelsky zajišťována jinou organizací.

UAS.SPEC.100 Používání certifikovaného vybavení a certifikovaných bezpilotních letadel

- 1) Používá-li se v provozu bezpilotních systémů bezpilotní letadlo, pro něž bylo vydáno osvědčení letové způsobilosti nebo osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely, nebo používá-li se certifikované vybavení, zaznamenané provozovatelem bezpilotních systémů dobu provozu nebo služby, a to buď v souladu s pokyny a postupy vztahujícími se na toto certifikované vybavení, nebo se souhlasem či povolením příslušné organizace.
- 2) Provozovatel bezpilotních systémů se řídí pokyny uvedenými v osvědčení bezpilotního letadla nebo osvědčení vybavení a dodržuje rovněž veškeré příkazy k zachování letové způsobilosti nebo provozní směrnice vydané agenturou.

ČÁST C

OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE LEHKÝCH BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ (LUC)

UAS.LUC.010 Obecné požadavky týkající se osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů

- 1) O osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů podle této části může žádat právnická osoba.
- 2) Žádost o osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů nebo o změnu stávajícího osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů se předkládá příslušnému orgánu a obsahuje všechny níže uvedené informace:
 - a) popis systému řízení provozovatele bezpilotních systémů, včetně jeho organizační struktury a systému řízení bezpečnosti;
 - b) jméno jednoho nebo několika odpovědných zaměstnanců provozovatele bezpilotních systémů, včetně osoby odpovědné za povolování provozu s bezpilotními systémy;
 - c) prohlášení, že veškerá dokumentace předložená příslušnému orgánu byla žadatelem ověřena a bylo shledáno, že je v souladu s příslušnými požadavky.
- 3) Jsou-li splněny požadavky této části, mohou být držiteli osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů udělena práva v souladu s bodem UAS.LUC.060.

UAS.LUC.020 Povinnosti držitele osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů

Držitel osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů musí:

- 1) splnit požadavky bodů UAS.SPEC.050 a UAS.SPEC.060;
- 2) dodržovat rozsah a práva vymezená v podmínkách schválení;
- 3) zavést a udržovat systém pro výkon provozního řízení jakéhokoli provozu prováděného v rámci podmínek jeho osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů;
- 4) provádět posouzení provozních rizik zamýšleného provozu v souladu s článkem 11, pokud neprovádí provoz, pro který je dostatečně prohlášen o provozu podle bodu UAS.SPEC.020;
- 5) vést záznamy o níže uvedených položkách způsobem, který zajišťuje ochranu před poškozením, pozměněním a krádeží, po dobu alespoň 3 let u provozu prováděného s využitím práv stanovených podle bodu UAS.LUC.060:
 - a) posouzení provozních rizik, je-li vyžadováno podle odstavce 4, a podpůrné dokumenty k němu;
 - b) přijatá opatření ke zmírnění rizik a
 - c) kvalifikace a zkušenosti pracovníků zapojených do provozu bezpilotních systémů, sledování dodržování předpisů a řízení bezpečnosti;
- 6) vést osobní záznamy podle odst. 5 písm. c) po dobu, kdy je daná osoba v organizaci zaměstnána, a uchovávat je po dobu 3 let poté, co tato osoba organizaci opustila.

UAS.LUC.030 Systém řízení bezpečnosti

- 1) Provozovatel bezpilotních systémů, který žádá o osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů, zavede a udržuje systém řízení bezpečnosti, který odpovídá velikosti organizace a povaze a složitosti jejích činností a zohledňuje možná nebezpečí a související rizika, jež s sebou tyto činnosti nesou.
- 2) Provozovatel bezpilotních systémů musí splnit všechny níže uvedené požadavky:
 - a) jmenuje odpovědného vedoucího pracovníka s pravomocí zajistit, aby v rámci organizace byly všechny činnosti prováděny v souladu s platnými normami a aby organizace trvale splňovala požadavky systému řízení a postupy stanovené v příručce k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů uvedené v bodě UAS.LUC.040;
 - b) jasně vymezí povinnosti a odpovědnost v rámci celé organizace;
 - c) zavede a udržuje politiku v oblasti bezpečnosti a související odpovídající bezpečnostní cíle;
 - d) jmenuje klíčové bezpečnostní pracovníky pro výkon politiky v oblasti bezpečnosti;

- e) zavede a udržuje proces posuzování bezpečnostních rizik, včetně identifikace ohrožení bezpečnosti spojených s činnostmi provozovatele bezpilotních systémů, jakož i jejich hodnocení a řízení souvisejících rizik, včetně přijímání opatření ke zmírnění těchto rizik a k ověření účinnosti těchto opatření;
 - f) podporuje bezpečnost v rámci organizace prostřednictvím:
 - i) výcviku a vzdělávání;
 - ii) komunikace;
 - g) dokumentuje veškeré klíčové procesy systému řízení bezpečnosti za účelem seznamování pracovníků s jejich povinnostmi a s postupem pro změny této dokumentace; klíčové procesy zahrnují:
 - i) bezpečnostní hlášení a vnitřní vyšetřování;
 - ii) provozní řízení;
 - iii) komunikaci o bezpečnosti;
 - iv) výcvik a propagaci bezpečnosti;
 - v) sledování souladu;
 - vi) řízení bezpečnostních rizik;
 - vii) řízení změn;
 - viii) kontakt mezi organizacemi;
 - ix) používání subdodavatelů a partnerů;
 - h) zavede nezávislou funkci pro sledování souladu a adekvátnosti plnění příslušných požadavků tohoto nařízení, včetně systému pro předávání zpětné vazby ke zjištěním odpovědnému vedoucímu pracovníkovi, aby mohla být v případě potřeby účinně realizována nápravná opatření;
 - i) zavede funkci pro zajištění toho, aby bezpečnostní rizika, jež s sebou nese služba nebo výrobek dodaný subdodavatelem, byla posuzována a zmírňována v rámci systému řízení bezpečnosti provozovatele.
- 3) Pokud je organizace držitelem jiných osvědčení organizací v oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/1139, může být systém řízení bezpečnosti provozovatele bezpilotních systémů začleněn do systému řízení bezpečnosti, který vyžaduje kterákoliv z těchto dalších osvědčení.

UAS.LUC.040 Příručka k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů

- 1) Držitel osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů poskytne příslušnému orgánu příručku k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů, kde je přímo nebo prostřednictvím odkazů popsána jeho organizace, příslušné postupy a prováděné činnosti.
- 2) Příručka obsahuje prohlášení podepsané odpovědným vedoucím pracovníkem, jež potvrzuje, že organizace bude vždy pracovat v souladu s tímto nařízením a se schválenou příručkou k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů. Není-li odpovědný vedoucí pracovník výkonným ředitelem organizace, musí prohlášení podepsat také výkonný ředitel.
- 3) Pokud je jakákoli činnost prováděna partnerskými organizacemi nebo subdodavateli, provozovatel bezpilotních systémů zahrne do příručky k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů postupy, jak má držitel osvědčení řídit vztahy s těmito partnerskými organizacemi nebo subdodavateli.
- 4) Příručka k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů se podle potřeby mění, aby vždy podávala aktuální popis organizace držitele osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů, a kopie změn se poskytnou příslušnému orgánu.
- 5) Provozovatel bezpilotních systémů rozdělí příslušné části příručky k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů všem svým pracovníkům v souladu s jejich funkcemi a povinnostmi.

UAS.LUC.050 Podmínky schválení držitele osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů

- 1) Příslušný orgán vydá osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů poté, co se přesvědčil o tom, že provozovatel bezpilotních systémů splnil ustanovení bodů UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 a UAS.LUC.040.

- 2) Osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů obsahuje:
 - a) identifikaci provozovatele bezpilotních systémů;
 - b) práva provozovatele bezpilotních systémů;
 - c) druh(y) provozu, který (které) je oprávněn vykonávat;
 - d) případně oblast, zónu nebo třídu vzdušného prostoru, kde je oprávněn provoz provádět;
 - e) případně jakákoli zvláštní omezení nebo podmínky.

UAS.LUC.060 Práva držitele osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů

Je-li příslušný orgán spokojen s předloženou dokumentací, příslušný orgán:

- 1) uvede v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů podmínky práva uděleného provozovateli bezpilotních systémů a
- 2) v rámci podmínek schválení udělí držiteli osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů právo schvalovat svůj vlastní provoz, aniž by musel:
 - a) předkládat prohlášení o provozu a
 - b) žádat o oprávnění k provozu.

UAS.LUC.070 Změny v systému řízení osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů

Po vydání osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů vyžadují předchozí schválení příslušným orgánem tyto změny:

- 1) jakákoli změna v podmínkách schválení provozovatele bezpilotních systémů;
- 2) jakákoli významná změna prvků systému řízení bezpečnosti držitele osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů, jež vyžaduje bod UAS.LUC.030.

UAS.LUC.075 Přenosnost osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů

S výjimkou změny vlastnictví organizace, schválené příslušným orgánem v souladu s bodem UAS.LUC.070, je osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů neprenosné.

UAS.LUC.080 Trvání a platnost osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů

- 1) Osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů se vydává na neomezenou dobu. Zůstává v platnosti, pokud:
 - a) držitel osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů nadále splňuje příslušné požadavky tohoto nařízení a členského státu, jenž osvědčení vydal, a
 - b) držitel se osvědčení nevzdal nebo dokud nebylo zrušeno.
- 2) Pokud je osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů zrušeno nebo se ho jeho držitel vzdal, držitel osvědčení to neprodleně potvrdí příslušnému orgánu v digitální formě.

UAS.LUC.090 Přístup

Pro účely prokázání souladu s tímto nařízením držitel osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů udělí každé osobě, která je k tomu řádně oprávněna příslušným orgánem, přístup k jakémukoli zařízení, bezpilotnímu systému, dokumentu, záznamům, údajům, postupům nebo jakémukoli jinému materiálu relevantnímu pro jeho činnost, která podléhá certifikaci, oprávnění k provozu nebo prohlášení o provozu, a to bez ohledu na to, zda tato činnost je či není dodavatelsky nebo subdodavatelsky zajišťována jinou organizací.

Dodatek 1

pro standardní scénáře podporující prohlášení
