

Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

► **B****PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/947**

ze dne 24. května 2019

o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 152, 11.6.2019, s. 45)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/639 ze dne 12. května 2020	L 150	1	13.5.2020
► <u>M2</u>	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/746 ze dne 4. června 2020	L 176	13	5.6.2020
► <u>M3</u>	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1166 ze dne 15. července 2021	L 253	49	16.7.2021
► <u>M4</u>	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/425 ze dne 14. března 2022	L 87	20	15.3.2022
► <u>M5</u>	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/525 ze dne 1. dubna 2022	L 105	3	4.4.2022

Opraveno:

- **C1** Oprava, Úř. věst. L 430, 2.12.2021, s. 48 (2020/639)
 ► **C2** Oprava, Úř. věst. L 3, 5.1.2023, s. 19 (2019/947)

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/947****ze dne 24. května 2019****o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel****(Text s významem pro EHP)***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“ bepilotní letadlo a vybavení pro jeho řízení na dálku;
- 2) „provozovatelem bepilotních systémů“ jakákoli právnická nebo fyzická osoba provozující nebo zamýšlející provozovat jeden nebo více bepilotních systémů;
- 3) „shromážděními lidí“ seskupení lidí s takovou koncentrací přítomných osob, která jednotlivým osobám neumožňuje se vzdálit;
- 4) „zeměpisnou zónou pro bepilotní systémy“ část vzdušného prostoru zřízená příslušným úřadem, který umožňuje, omezuje nebo vylučuje provoz bepilotních systémů s ohledem na rizika týkající se bezpečnosti, soukromí, ochrany osobních údajů, ochrany před protiprávními činy nebo životního prostředí, která vyplývají z provozu bepilotních 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 bepilotního 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 bepilotních systémů, při kterém je dálkově řídicí pilot schopen udržovat nepřetržitý nezpřetržovaný vizuální kontakt s bepilotním letadlem, který dálkově řídicímu pilotu umožňuje řídit letovou dráhu bepilotního letadla vůči jiným letadlům, osobám a překážkám s cílem předejít srážkám;

▼B

- 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;

▼ B

- 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) „soudromě 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;

▼ M1

- 24) „pozorovatelem bezpilotních letadel“ osoba nacházející se po boku dálkově řídicího pilota, která prostřednictvím nezprostředkovaného vizuálního pozorování bezpilotního letadla pomáhá dálkově řídicímu pilotovi udržovat bezpilotní letadlo ve vizuálním dohledu a bezpečně provádět let;
- 25) „pozorovatelem vzdušného prostoru“ osoba, která pomáhá dálkově řídicímu pilotovi prostřednictvím nezprostředkované vizuální kontroly vzdušného prostoru, ve kterém je bezpilotní letadlo provozováno, ve snaze odhalit jakékoli možné riziko ve vzduchu;

▼ C1

- 26) „ovládací jednotkou“ vybavení nebo systém vybavení pro řízení bezpilotních letadel na dálku ve smyslu čl. 3 bodu 32 nařízení (EU) 2018/1139, který podporuje řízení nebo monitorování bezpilotního letadla v kterékoli fázi letu, s výjimkou jakékoli infrastruktury podporující službu řídicího a kontrolního (C2) spoje;
- 27) „službou C2 spoje“ komunikační služba poskytovaná třetí stranou, která zajišťuje řízení a kontrolu mezi bezpilotním letadlem a ovládací jednotkou;
- 28) „letovým zeměpisným prostorem“ prostorově i časově vymezená část (vymezené části) vzdušného prostoru, v níž (v nichž) plánuje provozovatel bezpilotního systému uskutečnit provoz podle běžných postupů popsaných v dodatku 5 odst. 6 písm. c) přílohy;

▼ M1

- 29) „letovou zeměpisnou oblastí“ projekce letového zeměpisného prostoru na zemský povrch;
- 30) „kontingenčním prostorem“ část vzdušného prostoru vně letového zeměpisného prostoru, kde se provádí mimořádné postupy popsané v dodatku 5 odst. 6 písm. d) přílohy;
- 31) „kontingenční oblastí“ projekce kontingenčního prostoru na zemský povrch;
- 32) „provozním prostorem“ kombinace letového zeměpisného prostoru a kontingenčního prostoru;
- 33) „rezervou pro pokrytí rizika na zemi“ oblast nad zemským povrchem obklopující provozní prostor, která se vymezuje za účelem minimalizace rizika pro třetí strany na povrchu v případě, že bezpilotní letadlo opustí provozní prostor;
- 34) „nocí“ doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání, jak je vymezena v prováděcím nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ⁽¹⁾.

▼ B*Článek 3***Kategorie provozu bezpilotních systémů**

Provoz bezpilotních systémů se provádí v „otevřené“, „specifické“ nebo „certifikované“ kategorii, které jsou vymezeny v člancích 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;

⁽¹⁾ 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 (EU) 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).

▼B

- 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.

▼B

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.

▼M1

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 stanoveným 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. Provozovatel bezpilotního systému použije prohlášení uvedené v dodatku 2 této přílohy.

▼B

6. Oprávnění k provozu nebo prohlášení se nevyžaduje v případě:

- 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.

▼B

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 ⁽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 ⁽²⁾ a (EU) č. 1332/2011 ⁽³⁾.

*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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

▼B

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.

▼B

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.

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;

▼B

- 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

b) rizika provozu ve vzduchu bez použití zmírňujících opatření s ohledem na všechny níže uvedené prvky:

i) přesnou část vzdušného prostoru, ve které se provoz uskuteční, rozšířenou o část vzdušného prostoru potřebnou pro mimořádné postupy;

ii) třídu vzdušného prostoru;

iii) 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 zváží tyto možnosti:

a) opatření k lokalizaci rizika pro osoby na zemi;

b) strategická provozní omezení pro provoz bezpilotních systémů, zejména:

i) omezení zeměpisného prostoru, ve kterém se provoz uskutečňuje;

ii) omezení trvání nebo plánu časového slotu, ve kterém se provoz uskutečňuje;

c) strategické zmírnění rizik prostřednictvím obecných pravidel letu nebo prostřednictvím společné struktury a služeb vzdušného prostoru;

d) schopnost vypořádat se s možnými nepříznivými provozními podmínkami;

e) organizační faktory, jako jsou provozní postupy a postupy údržby vypracované provozovatelem bezpilotních systémů a postupy údržby ve shodě s uživatelskou příručkou výrobce;

f) úroveň způsobilosti a odborných znalostí pracovníků podílejících se na bezpečnosti letu;

g) riziko lidské chyby při uplatňování provozních postupů;

h) vlastnosti konstrukce a výkonnost bezpilotního systému, zejména:

i) dostupnost prostředků ke zmírnění rizika srážky;

▼B

- ii) dostupnost systémů omezujících energii při dopadu nebo křehkost bezpilotního letadla;
- iii) 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**

1. Příslušný úřad vyhodnotí posouzení rizik a robustnost zmírňujících opatření, jež provozovatel bezpilotních systémů navrhuje k zachování bezpečnosti provozu bezpilotního systému ve všech fázích letu.

2. Příslušný úřad udělí oprávnění k provozu, pokud hodnocení dospěje k závěru, že:

- a) cíle bezpečnosti provozu zohledňují rizika provozu;
- b) 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;
- c) 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.

3. 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 řídících pilotů;

▼B

- 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 ⁽¹⁾.

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

▼C2

Přeshraniční provoz nebo provoz mimo stát registrace

▼B

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

⁽¹⁾ 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).

▼B

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 obydlenosti 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 zaznamená 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.

▼M1

4. Pokud provozovatel bezpilotního systému, který je držitelem osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů s odpovídajícími právy v souladu s bodem UAS.LUC.060 přílohy, zamýšlí provádět provoz ve „specifické“ kategorii, která 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 tyto informace:

a) kopii podmínek schválení uděleného v souladu s bodem UAS.LUC.050 přílohy a

b) místo (místa) zamýšleného provozu v souladu s odst. 1 písm. b) tohoto článku.

▼B*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

- 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 právníky 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.

▼B

7. Vlastník bezpilotního letadla, jehož konstrukce podléhá osvědčení, musí takové bezpilotní letadlo zaregistrovat.

►C2 Značka státní příslušnosti a rejstříková značka bezpilotního letadla se stanoví v souladu s přílohou 7 ICAO. ◀ Bepilotní 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.

▼M1

9. Kromě údajů uvedených v odstavci 2 mohou členské státy shromažďovat další informace o totožnosti od provozovatelů bezpilotního systému.

▼B*Článek 15***Provozní podmínky v zeměpisných zónách pro bezpilotní systémy**

1. Členské státy při vymezení zeměpisných zón pro bezpilotní systémy za účelem bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, soukromí nebo životního prostředí mohou:

▼M1

a) zakázat určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů, požadovat konkrétní podmínky pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů nebo požadovat předchozí oprávnění k letu pro určitý druh nebo všechny druhy provozu bezpilotních systémů;

▼B

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 vymezi 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

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. ►C2 Členské státy mohou klubům a sdružením leteckých modelářů umožnit, aby své členy zaregistrovaly jejich jménem 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

- 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 kontroly bezpilotních systémů, a za zajištění toho, že provozovatelé bezpilotních systémů a dálkově řídicí piloti dodržují toto nařízení;

▼B

- 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.

▼B*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 ⁽¹⁾, které nejsou v souladu s nařízením v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 a které nejsou soukromě zhoto-
veny, je povoleno i nadále provozovat za následujících podmínek, pokud byly uvedeny na trh přede dnem ►**M4** 1. ledna 2024 ◄:

- 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 ►**M2** 1. ledna 2022 ◄.

2. Do ►**M2** 1. ledna 2022 ◄ 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 ►**M2** 1. ledna 2023 ◄.

▼M1*Článek 22***▼M4**

Aniž jsou dotčena ustanovení článku 20, používat bezpilotní systémy, jež nesplňují požadavky částí 1 až 5 přílohy nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 ⁽²⁾, v „otevřené“ kategorii je povoleno po přechodné období, které skončí dne 31. prosince 2023, a to za těchto podmínek:

⁽¹⁾ 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).

⁽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 (Úř. věst. L 152, 11.6.2019, s. 1).

▼ M1

- a) bezpilotní letadla se 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 se 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 se vzletovou hmotností 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.

Článek 23

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

▼ M2

Použije se ode dne 31. prosince 2020.

▼ M4

2. Ustanovení čl. 5 odst. 5 se použije ode dne 1. ledna 2024.
3. Ustanovení bodů UAS.OPEN.060 odst. 2 písm. g) a UAS.SPEC.050 odst. 1 písm. l) bodu i) přílohy se použijí ode dne 1. července 2022 a ustanovení bodu UAS.SPEC.050 odst. 1 písm. l) bodu ii) přílohy se použije ode dne 1. ledna 2024.
4. Aniž je dotčen čl. 21 odst. 1, do dne 31. prosince 2023 mohou členské státy přijímat prohlášení provozovatelů bezpilotních systémů v souladu s čl. 5 odst. 5 na základě vnitrostátních standardních scénářů nebo rovnocenných předpisů, pokud tyto vnitrostátní scénáře splňují požadavky bodu UAS.SPEC.020 přílohy.

Tato prohlášení přestanou platit ode dne 1. ledna 2026.

▼ M2

5. Ustanovení čl. 15 odst. 3 se použije ode dne 1. ledna 2022.

▼ B

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

▼ **M1***PŘÍLOHA***PROVOZ BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ V „OTEVŘENÉ“
A „SPECIFICKÉ“ KATEGORII***ČÁST A***PROVOZ BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ V „OTEVŘENÉ“ KATEGORII****UAS.OPEN.010** Obecná ustanovení

- 1) Kategorie „otevřeného“ 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, je 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 nižší než 10 kg, včetně užitečného zatížení, 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 dálkově řídicí 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 pokyny výrobce poskytnutými výrobcem bezpilotního systému;

▼ **M1**

b) jde-li o bezpilotní letadlo třídy C1, jak je definována v části 2 přílohy nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, absolvoval on-line výcvikový kurz a poté úspěšně složil on-line zkoušku z teoretických znalostí stanovenou příslušným úřadem nebo subjektem stanoveným příslušným úřadem členského státu a dosáhl alespoň 75 % celkového počtu bodového hodnocení. 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 nižší než 250 g, včetně užitečného zatížení, 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 nezapojené osoby 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;

▼ M1

- 2) je prováděn dálkově řídicím pilotem, který je obeznámen s pokyny výrobce poskytnutými výrobcem bezpilotního systému a který je držitelem osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota vydaného příslušným úřadem nebo subjektem stanoveným příslušným úřadem členského státu. Toto osvědčení se vydá po splnění všech níže uvedených podmínek v následujícím 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 poskytnuté příslušným úřadem nebo u subjektu stanoveného příslušným úřadem členského státu při dosažení alespoň 75 % celkového počtu bodového hodnocení. 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 je obeznámen s pokyny výrobce poskytnutými výrobcem bezpilotního systému a 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 nižší než 25 kg, včetně užitečného zatížení, v případě soukromě zhotovených bezpilotních systémů nebo
 - b) splňuje požadavky stanovené v čl. 20 písm. b);

▼ **M1**

- 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 splní 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 let;
- 4) zajistí, aby dálkově řídicí piloti a všichni ostatní pracovníci provádějící úkoly na podporu provozu byli obeznámeni s pokyny výrobce poskytnutými 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 přílohy 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.

▼ M1

UAS.OPEN.060 Povinnosti dálkově řídicího pilota

1) Před zahájením provozu bezpilotního systému dálkově řídicí pilot:

- a) má 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 má u sebe doklad o této způsobilosti během provozování bezpilotních systémů, vyjma případů, kdy provozuje bezpilotní letadlo uvedené v bodě UAS.OPEN.020 odst. 5 písm. a), b) nebo c);
- b) získá aktualizované informace relevantní pro zamýšlený provoz bezpilotních systémů o všech zeměpisných zónách, jež zveřejnil členský stát provozu podle článku 15;
- c) pozoruje provozní prostředí, zkontroluje 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), zkontroluje přítomnost jakýchkoli nezapojených osob;
- d) zajistí, aby bezpilotní systém byl v takovém stavu, aby mohl bezpečně dokončit zamýšlený let, a případně zkontroluje, zda je přímá dálková identifikace aktivní a aktualizovaná;
- e) v případě, že je bezpilotní systém vybaven dodatečným užitečným zatížením, ověří, zda jeho hmotnost nepřekračuje ani maximální vzletovou hmotnost stanovenou výrobcem, ani mezní hodnotu maximální vzletové hmotnosti pro tuto třídu.

2) Během letu dálkově řídicí pilot:

- a) nevykonává úkoly 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) udržuje bezpilotní letadlo ve vizuálním dohledu a provádí 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) dodržuje provozní omezení v zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;

▼ C1

- d) je schopen udržet bezpilotní letadlo pod kontrolou, vyjma případů ztráty spoje nebo při provozování bezpilotního letadla ve volném letu;

▼ M1

- e) provozuje bezpilotní systém v souladu s pokyny výrobce poskytnutými výrobcem, včetně veškerých platných omezení;
- f) dodržuje postupy provozovatele, pokud jsou k dispozici;
- g) při provozu v noci zajistí, aby na bezpilotním letadle bylo zapnuto zelené blikající světlo.

3) Během letu dálkově řídicí piloti a provozovatelé bezpilotních systémů nelétají v blízkosti nebo uvnitř oblastí, ve kterých probíhají záchranné práce, pokud k tomu nemají povolení od příslušných záchranných služeb.

▼ **M1**

- 4) Pro účely odst. 2 písm. b) může být dálkově řídicím pilotům nápomocen pozorovatel bezpilotních letadel. V takovém případě je mezi dálkově řídicím pilotem a pozorovatelem bezpilotních letadel 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, kterou vyžaduje bod UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b) a bod UAS.OPEN.040 odst. 3, a osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota, které vyžaduje bod UAS.OPEN.030 odst. 2, jsou platné po dobu pěti let.
- 2) Prodloužení platnosti on-line teoretické způsobilosti dálkově řídicího pilota a osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota podléhá během své platnosti:
 - a) prokázání způsobilosti v souladu s bodem UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b) nebo bodem UAS.OPEN.030 odst. 2, nebo
 - b) absolvování udržovacího výcviku zaměřeného na předměty teoretických znalostí, jak je stanoveno v bodě UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b) nebo bodě UAS.OPEN.030 odst. 2, poskytovaného příslušným úřadem nebo subjektem stanoveným příslušným úřadem.
- 3) Za účelem prodloužení platnosti on-line teoretické způsobilosti dálkově řídicího pilota nebo osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota při vypršení platnosti, splňuje dálkově řídicí pilot požadavky odst. 2 písm. a).

ČÁST B

PROVOZ BEZPILOTNÍCH SYSTÉMŮ VE „SPECIFICKÉ“ KATEGORII

UAS.SPEC.010 Obecná ustanovení

Provozovatel bezpilotních systémů poskytne příslušnému úřadu 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 úřadu členského státu registrace 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 řídcí osídlenými oblastmi;

▼ **M1**

- 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 nejbližšího bodu povrchu země a:
 - i) v neřízeném vzdušném prostoru (třída F nebo G), pokud členské státy nestanoví odlišná omezení prostřednictvím zeměpisných zón pro bezpilotní systémy v oblastech, kde není pravděpodobnost setkání s letadlem s posádkou na palubě nízká, nebo
 - ii) v řízeném vzdušném prostoru v souladu se zveřejněnými postupy pro danou oblast provozu tak, aby byla zajištěna nízká pravděpodobnost střetnutí s letadlem s posádkou na palubě.
- 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 úřad 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 úřadu 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 získá provozovatel bezpilotních systémů oprávnění k provozu od příslušného vnitrostátního úřadu 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.

▼ **M1**

3) Žádost o oprávnění k provozu je založena na posouzení rizik podle článku 11 a navíc obsahuje 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 úřad 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 úřad 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 má být celý provoz nebo jeho část prováděn v řízeném vzdušném prostoru.

2) Příslušný úřad uvede v oprávnění k provozu přesný rozsah oprávnění v souladu s článkem 12.

UAS.SPEC.050 Povinnosti provozovatele bezpilotních systémů

1) Provozovatel bezpilotních systémů splní 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 úřad pro ochranu osobních údajů v souladu s článkem 35 nařízení (EU) 2016/679;

▼ **M1**

- 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 let nebo v případě autonomního provozu zajistí, aby během všech fází letu 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) jsou 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 uvedených 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 stanoveným příslušným úřadem;
 - iv) absolvovali 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, aby pracovníci odpovědní za povinnosti nezbytné pro provoz bezpilotních systémů, jiní než samotný dálkově řídicí pilot, splňovali 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 zavedenými v souladu s písmenem a);
 - iii) získali aktualizované informace, relevantní pro zamýšlený provoz, o všech zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;

▼ M1

- f) provádí každý provoz v rámci omezení, podmínek a opatření ke zmírnění rizik uvedených v prohlášení nebo stanovených v oprávnění k provozu;
- g) vede a udržuje aktuální záznamy o:
- i) všech příslušných kvalifikací a výcvikových kurzech absolvovaných dálkově řídicím pilotem a jinými pracovníky odpovědnými za plnění úkolů nezbytných pro provoz bezpilotního systému a pracovníky údržby po dobu nejméně 3 let poté, co tyto osoby ukončily zaměstnání v organizaci nebo změnily své postavení v rámci organizace;
 - ii) činnostech údržby prováděných na bezpilotním systému po dobu nejméně 3 let;
 - iii) informacích týkajících se provozu bezpilotních systémů, včetně jakýchkoli neobvyklých technických nebo provozních událostí, a dalších údajů, jak to vyžaduje prohlášení nebo oprávnění k provozu, po dobu nejméně 3 let;
- 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 navíc být 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 zeměpisných oblastí, ve kterých hluk a jiné emise z letadla představují problém;
- j) vytvoří a udržuje aktuální seznam dálkově řídicích pilotů určených pro každý let;
- k) vytvoří a udržuje aktuální seznam pracovníků údržby zaměstnaných provozovatelem k provádění činností údržby a
- l) zajistí, aby každé jednotlivé bezpilotní letadlo mělo nainstalováno:
- i) alespoň jedno zelené blikající světlo za účelem viditelnosti bezpilotního letadla v noci a
 - ii) aktivní a aktualizovaný systém dálkové identifikace.

▼ M1

UAS.SPEC.060 Povinnosti dálkově řídicího pilota

1) Dálkově řídicí pilot:

- a) nevykonává úkoly 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) má odpovídající způsobilost dálkově řídicího pilota, jak je stanovena v oprávnění k provozu, ve standardním scénáři v dodatku 1 nebo jak je stanovena v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních letadel, a má při sobě doklad o této způsobilosti během provozování bezpilotních systémů;
- c) je obeznámen s pokyny výrobce poskytnutými výrobcem bezpilotního systému.

2) Před zahájením provozu bezpilotního systému splní dálkově řídicí pilot všechny níže uvedené požadavky:

- a) získá 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 deklarovanými omezeními a podmínkami;
- c) zajistí, aby bezpilotní systém byl v bezpečném stavu, aby mohl bezpečně dokončit zamýšlený let, a případně zkontroluje, zda je přímá dálková identifikace aktivní a aktualizovaná;
- 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) dodržuje omezení a podmínky stanovené v oprávnění k provozu nebo uvedené v prohlášení o provozu;
- b) předchází jakémukoli riziku srážky s letadlem s posádkou na palubě a let přeruší, pokud by pokračování letu mohlo představovat nebezpečí pro jiné letadlo, osoby, zvířata, životní prostředí nebo majetek;
- c) dodržuje provozní omezení v zeměpisných zónách vymezených v souladu s článkem 15;
- d) dodržuje postupy provozovatele;
- e) nelétá v blízkosti nebo uvnitř oblastí, ve kterých probíhají záchranné práce, pokud k tomu nemá povolení od příslušných záchranných služeb.

▼ M1

UAS.SPEC.070 Přenosnost oprávnění k provozu

Oprávnění k provozu je nepřenosné.

UAS.SPEC.080 Trvání a platnost oprávnění k provozu

- 1) Příslušný úřad 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 úřadu v digitální podobě.

UAS.SPEC.085 Trvání a platnost prohlášení o provozu

Prohlášení o provozu má omezenou dobu trvání 2 roky. Prohlášení se nadále nepovažuje za úplné ve smyslu bodu UAS.SPEC.020 odst. 4, pokud:

- 1) během dozoru nad provozovatelem bezpilotních systémů příslušný úřad zjistil, že provoz bezpilotních systémů není prováděn v souladu s prohlášením o provozu;
- 2) se změnila podmínky provozu bezpilotních systémů do té míry, že provozní prohlášení už nesplňuje platné požadavky tohoto nařízení;
- 3) nebyl příslušnému úřadu udělen přístup v souladu s bodem UAS.SPEC.090.

UAS.SPEC.090 Přístup

Pro účely prokázání souladu s tímto nařízením udělí provozovatel bezpilotních systémů každé osobě, která je k tomu řádně oprávněna příslušným úřadem, 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, zaznamenaná provozovatel 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.

▼ **M1***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 úřadu 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 úřadu 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:

- 1) splňuje požadavky bodů UAS.SPEC.050 a UAS.SPEC.060;
- 2) dodržuje rozsah a práva vymezená v podmínkách schválení;
- 3) zavede a udržuje systém pro výkon provozního řízení jakéhokoli provozu prováděného podle podmínek jeho osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů;
- 4) provádí posouzení provozních rizik zamýšleného provozu v souladu s článkem 11, pokud neprovádí provoz, pro který je dostatečné prohlášení o provozu podle bodu UAS.SPEC.020;
- 5) vede 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) vede osobní záznamy podle odst. 5 písm. c) po dobu, kdy je daná osoba v organizaci zaměstnána, a uchovává je po dobu 3 let poté, co tato osoba organizaci opustila.

▼ M1

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 splňuje 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;

▼ **M1**

- h) zavede nezávislou funkci pro sledování souladu a adekvátnosti plnění příslušných požadavků tohoto nařízení, včetně systému pro předávání zpětné vazby ke zjištění 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 subdodavatel, 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 kterékoli z těchto dalších osvědčení.

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

- 1) Držitel osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů poskytne příslušnému úřadu 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, kterým se potvrzuje, že organizace bude vždy postupovat v souladu s tímto nařízením a se schválenou příručkou k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů. Není-li odpovědný vedoucí pracovník výkonným ředitelem organizace, podepíše prohlášení také výkonný ředitel.
- 3) Pokud je jakákoli činnost prováděna partnerskými organizacemi nebo subdodavatel, provozovatel bezpilotních systémů zahrne do příručky k osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů postupy, jak má držitel osvědčení řídit vztahy s těmito partnerskými organizacemi nebo subdodavatel.
- 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 úřadu.
- 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 úřad 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.

▼ **M1**

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

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

- 1) uvede v osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů podmínky práva uděleného provozovateli bezpilotních systémů a
- 2) může v rámci podmínek schválení udělit 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 úřadem 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, jak vyžaduje bod UAS.LUC.030.

UAS.LUC.075 Přenosnost osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů

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

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

- 1) Osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů se vydává na neomezenou dobu. Zůstává platné pod podmínkou, že:
 - a) držitel osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů nadále splňuje příslušné požadavky tohoto nařízení a členského státu, jenž osvědčení vydal, a
 - b) se držitel 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 úřadu 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 úřadem, 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.

▼ **M1***Dodatek 1***pro standardní scénáře podporující prohlášení****KAPITOLA I****STS-01 – Provoz ve vizuálním dohledu (VLOS) nad kontrolovanou pozemní plochou v obydleném prostředí****UAS.STS-01.010 Obecná ustanovení**

- 1) Během letu je 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.
- 2) Při provozování bezpilotních letadel ve vodorovné vzdálenosti do 50 m 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 m nad výškou překážky.
- 3) Maximální výška provozního prostoru nepřekročí 30 m nad maximální výškou povolenou v odstavcích 1 a 2.
- 4) Během letu nesmí bezpilotní letadlo přepravovat nebezpečné zboží.

UAS.STS-01.020 Provoz bezpilotních systémů v STS-01

- 1) Provoz bezpilotních systémů ve standardním scénáři STS-01 musí splňovat všechny tyto podmínky:
 - a) je prováděn bezpilotními letadly soustavně udržovanými ve vizuálním dohledu po celou dobu provozu;
 - b) je prováděn v souladu s provozní příručkou uvedenou v bodě UAS.STS-01.030 odst. 1;
 - c) je prováděn nad kontrolovanou pozemní plochou, kterou tvoří:
 - i) pro provoz neupoutaného bezpilotního letadla:
 - A) letová zeměpisná oblast;
 - B) kontingenční oblast, jejíž vnější meze jsou nejméně 10 m za mezí letové zeměpisné oblasti, a
 - C) rezerva pro pokrytí rizika na zemi, která pokrývá vzdálenost za vnějšími mezemi kontingenční oblasti, která splňuje alespoň následující parametry:

	Minimální vzdálenost, kterou musí pokrývat rezerva pro pokrytí rizika na zemi pro neupoutaná bezpilotní letadla	
Maximální výška nad zemí	s maximální vzletovou hmotností (MTOM) do 10 kg	s MTOM vyšší než 10 kg
30 m	10 m	20 m
60 m	15 m	30 m

▼ M1

	Minimální vzdálenost, kterou musí pokrývat rezerva pro pokrytí rizika na zemi pro neupoutaná bezpilotní letadla	
Maximální výška nad zemí	s maximální vzletovou hmotností (MTOM) do 10 kg	s MTOM vyšší než 10 kg
90 m	20 m	45 m
120 m	25 m	60 m

▼ C1

- ii) pro provoz upoutaného bezpilotního letadla kruh o poloměru rovnajícím se délce poutacího lana plus 5 m, přičemž jeho střed je v bodě, kde je lano připevněno nad povrchem země;

▼ M1

- d) je prováděn při tržkové rychlosti nižší než 5 m/s v případě neupoutaných bezpilotních letadel;

- e) je prováděn dálkově řídicím pilotem, který:

- i) je držitelem osvědčení o teoretických znalostech dálkově řídicího pilota v souladu s doplňkem A k této kapitole pro provoz ve standardních scénářích vydaného příslušným úřadem nebo subjektem určeným příslušným úřadem členského státu;

- ii) je držitelem akreditace na základě absolvování výcviku praktických dovedností pro STS-01 v souladu s doplňkem A k této kapitole a vydané:

A) subjektem, který předložil prohlášení o splnění požadavků v dodatku 3 a je uznaný příslušným úřadem členského státu, nebo

B) provozovatelem bezpilotních systémů, který předložil příslušnému úřadu členského státu registrace prohlášení o shodě s STS-01 a který předložil prohlášení o shodě s požadavky uvedenými v dodatku 3, a

- f) je prováděn bezpilotním letadlem označeným jako letadlo třídy C5, které splňuje požadavky této třídy stanovené v části 16 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 a je provozováno s aktivním a aktualizovaným systémem přímé dálkové identifikace.

- 2) Dálkově řídicí pilot získá osvědčení o teoretických znalostech pro provoz ve standardních scénářích po:

- a) absolvování on-line výcvikového kurzu a složení on-line zkoušky z teoretických znalostí podle bodu UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b) a

- b) složení doplňkové zkoušky z teoretických znalostí stanovené příslušným úřadem nebo subjektem určeným příslušným úřadem členského státu v souladu s doplňkem A k této kapitole.

- 3) Toto osvědčení platí po dobu pěti let. Prodloužení platnosti během doby platnosti podléhá některé z následujících podmínek:

- a) prokázání způsobilosti v souladu s odstavcem 2;

▼ M1

- b) absolvování udržovacího výcviku zaměřeného na předměty teoretických znalostí, jak je stanoveno v odstavci 2, poskytovaného příslušným úřadem nebo subjektem stanoveným příslušným úřadem.
- 4) K prodloužení platnosti osvědčení po uplynutí platnosti musí dálkově řídící pilot splnit podmínky odstavce 2.

UAS.STS-01.030 Povinnosti provozovatele bezpilotních systémů

Kromě povinností vymezených v bodě UAS.SPEC.050 provozovatel bezpilotních systémů:

- 1) vypracuje provozní příručku obsahující prvky stanovené v dodatku 5;
- 2) vymezi provozní prostor a rezervu pro pokrytí rizika na zemi pro zamýšlený provoz, včetně kontrolované pozemní plochy pokrývající výčnělky na povrchu země jak v rámci prostoru, tak v rámci rezervy;
- 3) zajistí adekvátnost mimořádných a nouzových postupů prostřednictvím některého z těchto opatření:
 - a) specializovaných letových zkoušek;
 - b) simulace za předpokladu, že reprezentativnost prostředků letové simulace je vhodná pro zamýšlený účel;
- 4) vytvoří účinný pohotovostní plán nouzové reakce (ERP) vhodný pro daný provoz, který zahrnuje alespoň:
 - a) plán na omezení jakýchkoli stupňujících se účinků nouzové situace;
 - b) podmínky pro upozornění příslušných úřadů a organizací;
 - c) kritéria pro stanovení nouzové situace;
 - d) jasné vymezení povinností dálkově řídícího pilota (pilotů) a všech dalších pracovníků odpovědných za plnění povinností nezbytných pro provoz bezpilotních systémů;
- 5) zajistí, aby úroveň výkonnosti pro jakékoli externě poskytované služby nezbytné z hlediska bezpečnosti letu byla adekvátní pro zamýšlený provoz;
- 6) určí rozdělení úloh a odpovědností mezi provozovatelem a případně externím poskytovatelem (poskytovateli) služeb;
- 7) nahraje aktualizované informace do systému „geo-awareness“, jestliže je funkce v bezpilotním systému nainstalována, pokud to vyžaduje zeměpisná zóna pro bezpilotní systémy pro zamýšlené místo provozu;

▼ M1

- 8) před zahájením provozu zajistí kontrolovanou pozemní plochu, která je účinná a odpovídá minimální vzdáleností stanoveným v bodě UAS.STS-01.020 odst. 1 písm. c) bodě i) písm. C), a zajistí, aby probíhala koordinace s příslušnými úřady, je-li vyžadována;
- 9) zajistí, aby před zahájením provozu všechny osoby přítomné v kontrolované pozemní ploše:
 - a) byly informovány o rizicích provozu;
 - b) obdržely instrukce nebo případně výcvik ohledně bezpečnostních pokynů a opatření stanovených provozovatelem bezpilotního systému v zájmu jejich ochrany a
 - c) výslovně souhlasily s účastí na provozu;
- 10) zajistí, aby:
 - a) k bezpilotnímu systému bylo přiloženo odpovídající EU prohlášení o shodě, včetně odkazu na příslušnou třídu C5 nebo odkazu na třídu C3 a na soupravu příslušenství a aby
 - b) na bezpilotní letadlo nebo soupravu příslušenství byl připevněn štítek s označením třídy C5.

UAS.STS-01.040 Povinnosti dálkově řídicího pilota

Kromě povinností stanovených v bodě UAS.SPEC.060 dálkově řídicí pilot:

- 1) před zahájením provozu bezpilotního systému ověří, zda jsou prostředky k ukončení letu bezpilotního letadla funkční, a zkontroluje, zda je přímá dálková identifikace aktivní a aktualizovaná;
- 2) během letu:
 - a) udržuje bezpilotní letadlo ve vizuálním dohledu a provádí důkladnou 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;
 - b) pro účely písmene a) mu může být nápomocen pozorovatel bezpilotních letadel. V takovém případě je mezi dálkově řídicím pilotem a pozorovatelem bezpilotních letadel zřízena jasná a účinná komunikace;

▼ C1

- c) je schopen udržet bezpilotní letadlo pod kontrolou, vyjma případů ztráty řídicího a kontrolního (C2) spoje;

▼ M1

- d) provozuje současně vždy jen jedno bezpilotní letadlo;
- e) neprovozuje bezpilotní letadlo z jedoucího vozidla;

▼ C1

- f) nepředá kontrolu nad bezpilotním letadlem jiné ovládací jednotce;

▼ M1

- g) provádí mimořádné postupy stanovené provozovatelem bezpilotního systému pro neobvyklé situace, včetně případů, kdy okolnosti dálkově řídicímu pilotu indikují, že by bezpilotní letadlo mohlo překročit meze letového zeměpisného prostoru, a
- h) provádí nouzové postupy stanovené provozovatelem bezpilotního systému pro nouzové situace, včetně spuštění prostředků k ukončení letu, když okolnosti dálkově řídicímu pilotu indikují, že by bezpilotní letadlo mohlo překročit meze provozního prostoru.

DOPLNĚK A: ZKOUŠKY Z TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ A PRAKTICKÝCH DOVEDNOSTÍ DÁLKOVĚ ŘÍDÍCIHO PILOTA PRO STS-01

1) Zkouška z teoretických znalostí

- a) Zkouška uvedená v bodě UAS.STS-01.020 odst. 2 písm. b) sestává nejméně ze 40 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) předpisy v oblasti letectví;
 - ii) omezení lidské výkonnosti;
 - iii) provozní postupy;
 - iv) technická a provozní opatření ke zmírnění rizik na zemi;
 - v) obecné znalosti o bezpilotních systémech;
 - vi) meteorologie;
 - vii) provádění letů bezpilotních systémů a
 - viii) technická a provozní opatření ke zmírnění rizik ve vzduchu.
- b) Pokud je dálkově řídicí pilot-student už držitelem osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota, jak je uvedeno v bodě UAS.OPEN.030 odst. 2, sestává zkouška nejméně z 30 otázek s výběrem odpovědí, které jsou rozloženy tak, aby pokryly témata uvedená v odst. 1 písm. a) bodech i) až v).
- c) Dálkově řídicí pilot složí zkoušky z teoretických znalostí úspěšně, pokud získá alespoň 75 % celkového počtu bodového hodnocení.

2) Výcvik a hodnocení praktických dovedností

Výcvik a hodnocení praktických dovedností pro provoz podle jakéhokoli standardního scénáře pokrývá alespoň předměty a oblasti uvedené v tabulce 1:

▼ **M1**

Tabulka 1

Předměty a oblasti, které mají být pokryty v rámci výcviku a hodnocení praktických dovedností

Předmět	Oblasti, které mají být pokryty
a) Předletová příprava	i) Plánování provozu, posouzení vzdušného prostoru a posouzení rizik na místě. Je třeba zahrnout následující body: A) stanovení cílů zamýšleného provozu; B) ujištění, že vymezený provozní prostor a příslušné rezervy (např. rezerva pro pokrytí rizika na zemi) jsou vhodné pro zamýšlený provoz; C) vysledování překážek v provozním prostoru, které by mohly bránit zamýšlenému provozu; D) určení, zda nemohou být rychlost a/nebo směr větru ovlivněny topografií nebo překážkami v provozním prostoru; E) výběr příslušných údajů o informacích o vzdušném prostoru (včetně zeměpisných zón pro bezpilotní systémy), které mohou mít dopad na zamýšlený provoz; F) ujištění, že daný bezpilotní systém je vhodný pro zamýšlený provoz; G) ujištění, že vybrané užitečné zatížení je slučitelné s bezpilotním systémem použitým pro provoz; H) provedení nezbytných opatření k dodržení omezení a podmínek vztahujících se na provozní prostor a rezervy pro pokrytí rizika na zemi pro zamýšlený provoz v souladu s postupy provozní příručky pro příslušný scénář; I) provedení nezbytných postupů pro provoz v řízeném vzdušném prostoru, včetně protokolu pro komunikaci s řízením letového provozu a v případě potřeby získání letového povolení či pokynů; J) potvrzení, že jsou na místě všechny potřebné dokumenty pro zamýšlený provoz, a K) instruování všech účastníků o plánovaném provozu. ii) Předletová prohlídka a nastavení bezpilotního systému (včetně letových režimů a nebezpečí spojených se zdrojem elektrické energie). Je třeba zahrnout následující body: A) posouzení celkového stavu bezpilotního systému; B) zajištění, aby všechny odnímatelné konstrukční části bezpilotního systému byly řádně zajištěny; C) ujištění se, že konfigurace softwaru bezpilotního systému jsou kompatibilní; D) kalibrování nástrojů bezpilotního systému; E) identifikace všech nedostatků, které mohou ohrozit zamýšlený provoz; F) ujištění, že úroveň energie v baterii je dostatečná pro zamýšlený provoz; G) ujištění, že systém k ukončení letu bezpilotního systému a jeho aktivací systém jsou funkční; ► C1 H) kontrola správného fungování řídicího a kontrolního spoje; ◄ I) aktivace funkce „geo-awareness“ a vložení příslušných informací do tohoto systému (je-li funkce „geo-awareness“ dostupná) a J) nastavení systémů omezení výšky a rychlosti (jsou-li dostupné). iii) Znalost základních úkonů, které mají být provedeny v případě nouzové situace, včetně problémů s bezpilotním systémem, nebo pokud během letu nastane nebezpečí kolize ve vzduchu.

▼ M1

Předmět	Oblasti, které mají být pokryty
b) Postupy za letu	i) Soustavné udržování účinného rozhledu a udržování bezpilotního letadla ve vizuálním dohledu, což zahrnuje: situační povědomí o poloze ve vztahu k provoznímu prostoru a ostatním uživatelům vzdušného prostoru, překážkám, terénu a osobám, které nejsou soustavně zapojeny. ii) Provádění přesných a řízených letových manévřů v různých výškách a vzdálenostech, které odpovídají příslušnému STS (včetně letu v manuálním režimu / režimu bez globálního družicového navigačního systému nebo rovnocenného systému, je-li namontován). Jsou provedeny alespoň tyto manévry: A) visení v jedné poloze (pouze pro rotorové letadlo); B) přechod do letu vpřed (pouze pro rotorové letadlo); C) stoupání a sestup z letu v hladině; D) obraty při letu v hladině; E) ovládání rychlosti při letu v hladině; F) opatření při nastalé poruše motoru/pohonného systému a G) vyhýbání (manévr) s cílem zabránit kolizi. iii) Monitorování stavu bezpilotního systému a omezení výdrže v reálném čase. Let za neobvyklých podmínek: A) zvládání částečného nebo úplného výpadku přívodu energie do pohonného systému bezpilotního letadla při zajištění bezpečnosti třetích stran na zemi; B) zvládání dráhy bezpilotních letadel v neobvyklých situacích; C) zvládání situace, kdy je porušeno zařízení pro určování polohy bezpilotních letadel; D) zvládání situace, kdy dojde k průniku nezúčastněné osoby do provozního prostoru nebo kontrolované pozemní plochy, a provedení vhodných opatření k zachování bezpečnosti; E) reakce a provedení vhodných nápravných opatření v situaci, kdy je pravděpodobné, že bezpilotní letadlo překročí meze letového zeměpisného prostoru (mimořádné postupy) a provozního prostoru (nouzové postupy), jak jsou stanoveny během letové přípravy; F) zvládání situace, kdy se letadlo blíží k provoznímu prostoru, a ► C1 G) prokázání metody obnovení spoje po úmyslné (simulované) ztrátě řídicího a kontrolního spoje. ◀
c) Poletové činnosti	i) Vypnutí a zabezpečení bezpilotního systému. ii) Poletová kontrola a zaznamenání veškerých příslušných údajů týkajících se celkového stavu bezpilotního systému (jeho systémů, konstrukčních částí a přívodu energie) a únavy posádky. iii) Provedení rozboru letu. iv) Určení situací, které vyžadují podání zprávy o události, a vyplnění požadované zprávy o události.

KAPITOLA II

– STS-02 – Provoz mimo vizuální dohled (BVLOS) s pozorovateli vzdušného prostoru nad kontrolovanou pozemní plochou v řídicí obydlí

UAS.STS-02.010 Obecná ustanovení

- 1) Během letu je 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.

▼ M1

- 2) Při provozování bezpilotních letadel ve vodorovné vzdálenosti do 50 m od umělé překážky vyšší než 105 m může být na žádost subjektu odpovědného za tuto překážku maximální výška provozu bezpilotních systémů zvýšena až na 15 m nad výškou překážky.
- 3) Maximální výška provozního prostoru nepřekročí 30 m nad maximální výškou povolenou v odstavcích 1 a 2.
- 4) Během letu nesmí bezpilotní letadlo přepravovat nebezpečné zboží.

UAS.STS-02.020 Provoz bezpilotních systémů v STS-02

Provoz bezpilotních systémů ve standardním scénáři STS-02 je prováděn:

- 1) v souladu s provozní příručkou uvedenou v bodě UAS.STS-02.030 odst. 1;
- 2) nad kontrolovanou pozemní plochou, která se v celém rozsahu nachází v řídicí obydlí v prostředí a jež zahrnuje:
 - a) letovou zeměpisnou oblast;
 - b) kontingenční oblast, jejíž vnější meze se nacházejí nejméně 10 m za mezi letové zeměpisné oblasti;
 - c) rezervu pro pokrytí rizika na zemi do vzdálenosti, která je přinejmenším stejná jako vzdálenost, kterou by s největší pravděpodobností bezpilotní letadlo urazilo po aktivaci prostředků k ukončení letu a kterou výrobce bezpilotního systému uvádí v pokynech výrobce, s přihlédnutím k provozním podmínkám v rámci omezení stanovených výrobcem bezpilotního systému;
- 3) v oblasti, kde je minimální letová dohlednost větší než 5 km;
- 4) tak, aby bezpilotní letadlo během vypouštění a návratu bezpilotního letadla letělo v dohledu dálkově řídicího pilota, pokud není návrat výsledkem nouzového ukončení letu;
- 5) není-li během provozu použit žádný pozorovatel vzdušného prostoru, tak, aby bezpilotní letadlo neletělo dále než 1 km od dálkově řídicího pilota, tak, aby bezpilotní letadlo sledovalo předem naprogramovanou dráhu letu, pokud není bezpilotní letadlo v provozu ve vizuálním dohledu dálkově řídicího pilota;
- 6) je-li během provozu použit jeden nebo více pozorovatelů vzdušného prostoru, splňuje všechny následující podmínky:
 - a) pozorovatelé vzdušného prostoru jsou rozmístěni tak, aby umožňovali adekvátní pokrytí provozního prostoru a okolního vzdušného prostoru s minimální letovou dohledností uvedenou v odstavci 3;
 - b) bezpilotní letadlo je provozováno ve vzdálenosti nejvýše 2 km od dálkově řídicího pilota;

▼ **M1**

- c) bezpilotní letadlo je provozováno ve vzdálenosti nejvýše 1 km od pozorovatele vzdušného prostoru, který je nejbližší bezpilotnímu letadlu;
 - d) vzdálenost mezi kterýmkoli pozorovatelem vzdušného prostoru a dálkově řídicím pilotem nepřesahuje 1 km;
 - e) jsou k dispozici spolehlivé a účinné komunikační prostředky pro komunikaci mezi dálkově řídicím pilotem a pozorovatelem (pozorovateli) vzdušného prostoru;
- 7) dálkově řídicím pilotem, který je držitelem:
- a) osvědčení o teoretických znalostech dálkově řídicího pilota pro provoz ve standardních scénářích vydaného příslušným úřadem nebo subjektem určeným příslušným úřadem členského státu;
 - b) akreditace na základě absolvování praktického výcviku pro STS-02 v souladu s doplňkem A k této kapitole a vydané:
 - A) subjektem, který předložil prohlášení o splnění požadavků v dodatku 3 a je uznaný příslušným úřadem členského státu, nebo
 - B) provozovatelem bezpilotních systémů, který předložil příslušnému úřadu členského státu registraci prohlášení o shodě s STS-02 a který předložil prohlášení o shodě s požadavky uvedenými v dodatku 3;
- 8) bezpilotním letadlem, které splňuje všechny následující podmínky:
- a) je označeno jako letadlo třídy C6 a splňuje požadavky této třídy, jak jsou stanoveny v části 17 přílohy nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945,
 - b) je provozováno s aktivním systémem, který zabraňuje tomu, aby bezpilotní letadlo porušilo letový zeměpisný prostor;
 - c) je provozováno s aktivními a aktualizovanými systémy přímé dálkové identifikace.
- 9) Dálkově řídicí pilot získá osvědčení o teoretických znalostech pro provoz ve standardních scénářích po:
- a) absolvování on-line výcvikového kurzu a složení on-line zkoušky z teoretických znalostí podle bodu UAS.OPEN.020 odst. 4 písm. b) a
 - b) složení doplňkové zkoušky z teoretických znalostí stanovené příslušným úřadem nebo subjektem určeným příslušným úřadem členského státu v souladu s doplňkem A k této kapitole.
- 10) Toto osvědčení platí po dobu pěti let. Prodloužení platnosti během doby platnosti podléhá některé z následujících podmínek:
- a) prokázání způsobilosti v souladu s odstavcem 9;

▼ M1

- b) absolvování udržovacího výcviku zaměřeného na předměty teoretických znalostí, jak je stanoveno v odstavci 9, poskytovaného příslušným úřadem nebo subjektem stanoveným příslušným úřadem;
- 11) K prodloužení platnosti osvědčení po uplynutí platnosti musí dálkově řídicí pilot splnit podmínky odstavce 9.

UAS.STS-02.030 Povinnosti provozovatele bezpilotních systémů

Kromě povinností vymezených v bodě UAS.SPEC.050 provozovatel bezpilotních systémů:

- 1) vypracuje provozní příručku obsahující prvky stanovené v dodatku 5;
- 2) vymezí provozní prostor a rezervu pro pokrytí rizika na zemi pro zamýšlený provoz, včetně kontrolované pozemní plochy pokrývající výčnělky na povrchu země jak v rámci prostoru, tak v rámci rezervy;
- 3) zajistí adekvátnost mimořádných a nouzových postupů prostřednictvím některého z těchto opatření:
 - a) specializovaných letových zkoušek;
 - b) simulace za předpokladu, že reprezentativnost prostředků letové simulace je vhodná pro zamýšlený účel;
- 4) vytvoří účinný pohotovostní plán nouzové reakce (ERP) vhodný pro daný provoz, který zahrnuje alespoň:
 - a) plán na omezení stupňujících se účinků nouzové situace;
 - b) podmínky pro upozornění příslušných úřadů a organizací;
 - c) kritéria pro stanovení nouzové situace;
 - d) jasné vymezení povinností dálkově řídicího pilota (pilotů) a všech dalších pracovníků odpovědných za plnění povinností nezbytných pro provoz bezpilotních systémů;
- 5) zajistí, aby úroveň výkonnosti pro jakékoli externě poskytované služby nezbytné z hlediska bezpečnosti letu byla adekvátní pro zamýšlený provoz;
- 6) určí rozdělení úloh a odpovědností mezi provozovatelem a případně externím poskytovatelem (poskytovateli) služeb;
- 7) nahraje aktualizované informace do systému „geo-awareness“, jestliže je funkce v bezpilotním systému nainstalována, pokud to vyžaduje zeměpisná zóna pro bezpilotní systémy pro zamýšlené místo provozu;

▼ M1

- 8) před zahájením provozu zajistí, aby byla přijata vhodná opatření ke snížení rizika průniku nezúčastněné osoby do kontrolované pozemní plochy, která odpovídá minimální vzdálenosti stanovené v bodě UAS.STS-02.020 odst. 2, a zajistí, aby probíhala koordinace s příslušnými úřady, je-li vyžadována;
- 9) zajistí, aby před zahájením provozu všechny osoby přítomné v kontrolované pozemní ploše:
 - a) byly informovány o rizicích provozu;
 - b) obdržely instrukce a případně výcvik ohledně bezpečnostních pokynů a opatření stanovených provozovatelem bezpilotního systému v zájmu své ochrany a
 - c) výslovně souhlasily s účastí na provozu;
- 10) před zahájením provozu, pokud jsou použiti pozorovatelé vzdušného prostoru:
 - a) zajistí správné umístění a počet pozorovatelů vzdušného prostoru podél zamýšlené dráhy letu;
 - b) ověří:
 - i) že viditelnost a plánovaná vzdálenost pozorovatele vzdušného prostoru jsou v přijatelných mezích, jak je stanoveno v provozní příručce;
 - ii) nepřítomnost potenciálních překážek v terénu pro každého z pozorovatelů vzdušného prostoru;
 - iii) že mezi zónami, které pokrývají jednotliví pozorovatelé vzdušného prostoru, nejsou mezery;
 - iv) že je navázána komunikace s každým pozorovatelem vzdušného prostoru a že je účinná;
 - v) že pokud pozorovatelé vzdušného prostoru používají prostředky k určení polohy bezpilotního letadla, jsou tyto prostředky funkční a účinné;
 - c) zajistí, aby byli pozorovatelé vzdušného prostoru instruováni o zamýšlené dráze letu bezpilotních letadel a souvisejícím načasování;
- 11) zajistí, aby:
 - a) k bezpilotnímu systému bylo přiloženo odpovídající EU prohlášení o shodě, včetně odkazu na třídu C6;
 - b) k bezpilotnímu letadlu byl připevněn štítek s označením třídy C6;

UAS.STS-02.040 Povinnosti dálkově řídicího pilota

Kromě povinností stanovených v bodě UAS.SPEC.060 dálkově řídicí pilot:

- 1) před zahájením provozu bezpilotního systému:
 - a) nastaví programovatelný letový prostor bezpilotního letadla tak, aby setrvalo v letovém zeměpisném prostoru;

▼ M1

- b) ověří funkčnost prostředků k ukončení letu a programovatelného provozního prostoru bezpilotního letadla a zkontroluje, zda je přímá dálková identifikace aktivní a aktuální;

2) během letu:

- a) pokud nemá podporu pozorovatelů vzdušného prostoru, provádí důkladnou 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;

▼ C1

- b) je schopen udržet bezpilotní letadlo pod kontrolou, vyjma případů ztráty řídicího a kontrolního (C2) spoje;

▼ M1

- c) provozuje současně vždy jen jedno bezpilotní letadlo;

- d) neprovozuje bezpilotní letadlo z jedoucího vozidla;

▼ C1

- e) nepředá kontrolu nad bezpilotním letadlem jiné ovládací jednotce;

▼ M1

- f) včas informuje pozorovatele vzdušného prostoru, pokud jsou využíváni, o jakýchkoli odchylkách bezpilotního letadla od zamýšlené dráhy letu a souvisejícím načasování;

- g) provádí mimořádné postupy stanovené provozovatelem bezpilotního systému pro neobvyklé situace, včetně případů, kdy okolnosti dálkově řídicímu pilotu indikují, že by bezpilotní letadlo mohlo překročit meze letového zeměpisného prostoru;

- h) provádí nouzové postupy stanovené provozovatelem bezpilotního systému pro nouzové situace, včetně spuštění prostředků k ukončení letu, když okolnosti dálkově řídicímu pilotu indikují, že by bezpilotní letadlo mohlo překročit meze provozního prostoru.

UAS.STS-02.050 Povinnosti pozorovatele vzdušného prostoru

Pozorovatel vzdušného prostoru:

- 1) provádí důkladnou kontrolu vzdušného prostoru v okolí bezpilotního letadla s cílem identifikovat jakékoli riziko srážky s letadlem s posádkou na palubě;
- 2) udržuje povědomí o poloze bezpilotního letadla přímým pozorováním vzdušného prostoru nebo s využitím elektronických prostředků;
- 3) upozorňuje dálkově řídicího pilota, jestliže zjistí nějaké nebezpečí, a pomáhá vyhnout se potenciálním nepříznivým účinkům nebo je minimalizovat.

DOPLŇK A: TEORETICKÉ ZNALOSTI A PRAKTICKÉ DOVEDNOSTI DÁLKOVĚ ŘÍDÍCIHO PILOTA PRO STS-02**1. Zkouška z teoretických znalostí**

Zkouška se stanoví v souladu s odstavcem 1 doplňku A ke kapitole I.

▼ **M1****2. Výcvik a hodnocení praktických dovedností**

Kromě oblastí definovaných v odstavci A.2 doplňku A ke kapitole I jsou pokryty i tyto oblasti:

Tabulka 1

Další předměty a oblasti, které mají být pokryty v rámci výcviku a hodnocení praktických dovedností pro STS-02

Předmět	Oblasti, které mají být pokryty
a) provoz mimo vizuální dohled prováděný v STS-02	i) i) předletová příprava – plánování letu, posouzení vzdušného prostoru a posouzení rizik na místě. Je třeba zahrnout následující body: A) kontrola vzdušného prostoru; ► C1 B) provoz s pozorovateli vzdušného prostoru: odpovídající umístění pozorovatelů vzdušného prostoru a plán sladění činností, které zahrnuje frazeologii, koordinaci a komunikační prostředky; ◀ ii) ii) postupy za letu, jak jsou vymezeny v odst. 2 písm. b) bodu ii) doplňku A ke kapitole I, se provádí za provozu ve vizuálním dohledu i za provozu mimo vizuální dohled.



Dodatek 2

Prohlášení o provozu

		Prohlášení o provozu	
Ochrana údajů: Osobní údaje obsažené v tomto prohlášení zpracovává příslušný orgán podle 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). Jejich zpracování probíhá za účelem výkonu, řízení a sledování činností dozoru podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947. Potřebujete-li další informace týkající se zpracování vašich osobních údajů nebo přejete-li si uplatnit svá práva (např. na přístup k informacím nebo opravu nepřesných nebo neúplných údajů), obraťte se na kontaktní místo příslušného orgánu. Žadatel má právo podat stížnost týkající se zpracování osobních údajů kdykoli u vnitrostátního dozorového úřadu pro ochranu údajů.			
Registrační číslo provozovatele bezpilotního letadla			
Název provozovatele bezpilotního letadla			
Výrobce bezpilotního letadla			
Model bezpilotního letadla			
Výrobní číslo bezpilotního letadla			
Tímto prohlašuji, že: — splňuji veškerá platná ustanovení prováděcího nařízení (EU) 2019/947 a STS.x a — pro každý let uskutečněný v rámci daného prohlášení bude zajištěno odpovídající pojistné krytí, pokud to vyžaduje právo Unie nebo vnitrostátní právo.			
Datum		Podpis nebo jiné ověření	

▼ **M1***Dodatek 3***Další požadavky na subjekty uznané příslušným úřadem a na provozovatele bezpilotních systémů, kteří provádějí výcvik a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů pro provoz, na které se vztahuje standardní scénář (STS)**

Subjekt, který usiluje o uznání příslušným úřadem za účelem poskytování výcviku a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů pro STS, předloží příslušnému úřadu prohlášení o shodě s následujícími požadavky prostřednictvím formuláře prohlášení v dodatku 6.

Provozovatel bezpilotního systému, který zamýšlí provádět výcvik a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů pro STS, předloží kromě prohlášení o provozu pro příslušný STS příslušnému úřadu prohlášení o shodě s následujícími požadavky prostřednictvím formuláře prohlášení v dodatku 4.

Pokud příslušný úřad nebo provozovatel bezpilotního systému zamýšlí provádět výcvik a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů pro STS v jiném členském státě, než je členský stát registrace, předloží kopie formuláře prohlášení uvedeného v dodatku 4 příslušnému úřadu členského státu, ve kterém se má výcvik provádět.

Pokud subjekt uznaný příslušným úřadem zamýšlí provádět výcvik a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů pro STS v jiném členském státě, než je členský stát, který vystavil uznání, předloží se důkaz o uznání příslušnému úřadu členského státu, ve kterém se má výcvik provádět.

- 1) Subjekt uznaný příslušným úřadem nebo provozovatel bezpilotního systému zajistí jasné oddělení mezi činnostmi výcviku a jakoukoli jinou provozní činností, aby byla zaručena nezávislost hodnocení.
- 2) Subjekt uznaný příslušným úřadem nebo provozovatel bezpilotního systému je schopen adekvátně vykonávat technické a správní činnosti spojené s celým postupem plnění úkolů, což zahrnuje přiměřený počet pracovníků a používání zařízení a vybavení odpovídající danému úkolu.
- 3) Subjekt uznaný příslušným úřadem nebo provozovatel bezpilotního systému má odpovědného vedoucího, který odpovídá za zajištění toho, aby byly všechny úkoly prováděny v souladu s informacemi a postupy uvedenými v odstavci 8.
- 4) Pracovníci odpovědní za úkoly spojené s výcvikem praktických dovedností a hodnocením praktických dovedností:
 - a) jsou odborně způsobilí k výkonu těchto úkolů;
 - b) jsou nestranní a neúčastní se hodnocení, pokud mají pocit, že by mohla být ovlivněna jejich objektivita;
 - c) mají důkladné teoretické znalosti a zkušenosti s výcvikem praktických dovedností a uspokojivé znalosti požadavků na úkoly spojené s posuzováním praktických dovedností, které vykonávají, stejně jako odpovídající zkušenosti s těmito postupy;
 - d) jsou schopní zpracovávat prohlášení, záznamy a zprávy, které prokazují, že byla provedena příslušná hodnocení praktických dovedností, a vyvozovat z těchto hodnocení praktických dovedností závěry a
 - e) nesdělují žádné informace poskytnuté provozovatelem nebo dálkově řídicím pilotem žádné jiné osobě než příslušnému úřadu na jeho žádost.

▼ **M1**

- 5) Výcvik a hodnocení zahrnuje praktické dovednosti odpovídající tomu STS, pro který bylo vydáno prohlášení uvedené v doplňku A k příslušné kapitole.
- 6) Pro místa výcviku a hodnocení praktických dovedností se volí prostředí, které je reprezentativní pro podmínky STS.
- 7) Hodnocení praktických dovedností spočívá v průběžném vyhodnocování dálkově řídicího pilota-studenta.
- 8) Subjekt uznaný příslušným úřadem nebo provozovatel bezpilotního systému vypracuje po dokončení hodnocení praktických dovedností zprávu o hodnocení, která:
 - a) zahrnuje alespoň:
 - i) identifikační údaje dálkově řídicího pilota-studenta;
 - ii) totožnost osoby odpovědné za hodnocení praktických dovedností;
 - iii) uvedení toho STS, pro který bylo provedeno hodnocení praktických dovedností;
 - iv) výsledky hodnocení pro každý úkon prováděný dálkově řídicím pilotem-studentem;
 - v) celkové hodnocení praktických dovedností týkající se odborné způsobilosti dálkově řídicího pilota-studenta a
 - vi) zpětnou vazbu z hodnocení praktických dovedností a případně pokyny týkající se oblastí, které je třeba zlepšit;
 - b) je po vyplnění řádně podepsána osobou odpovědnou za posouzení praktických dovedností a opatřena datem a
 - c) je uchovávána a zpřístupněna ke kontrole na žádost příslušného úřadu.
- 9) Akreditaci na základě absolvování výcviku praktických dovedností pro STS udělí dálkově řídicímu pilotu-studentovi subjekt uznaný příslušným úřadem nebo provozovatel bezpilotního systému, jestliže ze zprávy o hodnocení vyplývá, že dálkově řídicí pilot-student dosáhl uspokojivé úrovně praktických dovedností.
- 10) Vydání akreditace na základě splnění požadavků bodu 9 se oznámí příslušnému úřadu členského státu, v němž se výcvik a hodnocení praktických dovedností provádí, včetně identifikačních údajů o dálkově řídicím pilotu-studentovi, standardním scénáři, na který se akreditace vztahuje, datu vydání a identifikačních údajů subjektu uznaného příslušným úřadem členského státu nebo provozovatele bezpilotního systému, který akreditaci vydal.
- 11) Subjekt uznaný příslušným úřadem nebo provozovatel bezpilotního systému uvede v provozní příručce vypracované v souladu s dodatkem 5 samostatný oddíl s výčtem prvků výcviku, který zahrnuje:
 - a) pracovníky určené k provádění výcviku a hodnocení praktických dovedností, včetně:
 - i) popisu odborné způsobilosti jednotlivých pracovníků;

▼ M1

- ii) povinností a odpovědností pracovníků a
- iii) organizačního schématu znázorňujícího příslušné řetězce odpovědnosti;
- b) postupy a procesy používané při výcviku a hodnocení praktických dovedností, včetně výcvikových osnov pokrývajících praktické dovednosti odpovídající tomu STS, pro který je prohlášení učiněno, jak jsou vymezeny v doplňku A k příslušné kapitole;
- c) popis bezpilotního systému a veškerého dalšího vybavení, nástrojů a prostředí, které byly použity při výcviku a hodnocení praktických dovedností, a
- d) vzor zprávy o hodnocení.

▼ **M1**

Dodatek 4

Prohlášení provozovatelů bezpilotních systémů, kteří zamýšlí poskytovat výcvik a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů ve standardních scénářích STS-x

 STS-x Prohlášení provozovatelů bezpilotního systému, kteří zamýšlí poskytovat výcvik a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů			
Ochrana údajů: Osobní údaje obsažené v tomto prohlášení zpracovává příslušný orgán podle 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). Jejich zpracování probíhá za účelem výkonu, řízení a sledování činností dozoru podle nařízení Komise (EU) 2019/947. Potřebujete-li další informace týkající se zpracování vašich osobních údajů nebo přejete-li si uplatnit svá práva (např. na přístup k informacím nebo opravu nepřesných nebo neúplných údajů), obraťte se na kontaktní místo příslušného orgánu. Žadatel má právo podat stížnost týkající se zpracování osobních údajů kdykoli u vnitrostátního dozorového úřadu pro ochranu údajů.			
Registrační číslo provozovatele bezpilotního letadla			
Název provozovatele bezpilotního letadla			
Tímto prohlašuji, že: — jsem předložil prohlášení o provozu pro STS-x; — splňuji požadavky stanovené v dodatku 3 přílohy prováděcího nařízení (EU) 2019/947 a — při provozu bezpilotního systému v rámci výcviku pro STS.x splňuji všechna příslušná ustanovení prováděcího nařízení (EU) 2019/947, včetně požadavků na provoz v STS.x			
Datum		Podpis nebo jiné ověření	

▼ M1*Dodatek 5***Provozní příručka pro standardní scénář**

Provozní příručka pro standardní scénář definovaná v dodatku 1 obsahuje alespoň:

- 1) uvedení toho, že provozní příručka vyhovuje příslušným požadavkům tohoto nařízení a prohlášení a že obsahuje pokyny, které musí dodržovat pracovníci zapojení do letového provozu;
- 2) podpis odpovědného vedoucího pracovníka nebo provozovatele bezpilotního systému v případě, že se jedná o fyzickou osobu;
- 3) celkový popis organizace provozovatele bezpilotního systému;
- 4) popis koncepce provozu, včetně alespoň:
 - a) povahy a popisu činností prováděných během provozu bezpilotních systémů a zjištěná související rizika;
 - b) provozního prostředí a zeměpisné oblasti zamýšleného provozu, včetně:
 - i) vlastností oblasti, která má být přelétávána, z hlediska hustoty obyvatelstva, topografie, překážek atd.;
 - ii) vlastností vzdušného prostoru, který má být použit;
 - iii) okolních podmínek zahrnujících alespoň počasí a elektromagnetické prostředí;
 - iv) vymezení provozního prostoru a rezerv pro pokrytí rizik pokrývajících rizika na zemi i ve vzduchu;
 - c) použitých technických prostředků a jejich hlavních charakteristik, výkonu a omezení, včetně bezpilotních systémů, externích systémů na podporu provozu bezpilotních systémů, zařízení atd.;
 - d) pracovníků potřebných pro zajištění provozu, včetně složení týmu, úkolů a odpovědností jeho členů, výběrových kritérií, požadavků na počáteční výcvik a pozdějších zkušeností a/nebo opakovacího výcviku;
- 5) pokyny k údržbě potřebné k udržení bezpilotního systému v bezpečném stavu, zahrnující případně pokyny k údržbě a požadavky výrobce bezpilotního systému;
- 6) provozní postupy, které jsou založeny na pokynech výrobce poskytnutých výrobcem bezpilotního systému a které zahrnují:
 - a) zvážení následujících opatření k minimalizaci lidských chyb:
 - i) jasné rozdělení a zadání úkolů a
 - ii) interní kontrolní seznam, který umožňuje zkontrolovat, zda zaměstnanci náležitě plní svěřené úkoly;

▼ **M1**

- b) zvážení zhoršení stavu externích systémů podporujících provoz bezpilotního systému;
- c) běžné postupy, které zahrnují alespoň:
 - i) předletovou přípravu a kontrolní seznamy, které pokrývají:
 - A) posouzení provozního prostoru a souvisejících rezerv (rezerv pro pokrytí rizika na zemi a případně rezerv pro pokrytí rizika ve vzduchu), včetně terénu a potenciálních potíží a překážek, které mohou snížit schopnost udržet bezpilotní letadlo ve vizuálním dohledu nebo provádění vizuální kontroly vzdušného prostoru, potenciálního přeletu osob, které nejsou zapojeny, a potenciálního přeletu kritické infrastruktury;
 - B) posouzení okolního prostředí a vzdušného prostoru, včetně blízkosti zeměpisných zón pro bezpilotní systémy a potenciálních činností ostatních uživatelů vzdušného prostoru;
 - C) podmínky prostředí vhodné pro provoz bezpilotního systému;
 - D) minimální počet pracovníků odpovědných za plnění úkolů nezbytných pro provoz bezpilotního systému, kteří jsou potřební k zajištění provozu, a jejich povinnosti;
 - E) požadované komunikační postupy mezi dálkově řídícím pilotem (piloty) a veškerými dalšími pracovníky odpovědnými za plnění úkolů nezbytných pro provoz bezpilotního systému a v případě potřeby s případnými vnějšími subjekty;
 - F) dodržování všech specifických požadavků příslušných úřadů v prostoru zamýšleného provozu, včetně požadavků týkajících se bezpečnosti, soukromí, ochrany údajů a životního prostředí a využívání radiofrekvenčního spektra;
 - G) požadovaná opatření ke snížení rizika k zajištění bezpečného provádění provozu; konkrétně pro kontrolovanou pozemní plochu:
 - (a) vymezení kontrolované pozemní plochy a
 - (b) zabezpečení kontrolované pozemní plochy s cílem zabránit třetím stranám ve vstupu do oblastí během provozu a v případě potřeby zajistit koordinaci s místními úřady;
 - H) postupy pro ověření, že bezpilotní systém je ve vhodném stavu, který umožňuje bezpečné provedení zamýšleného provozu;
 - ii) postupy vypouštění a návratu;
 - iii) postupy za letu, včetně postupů s cílem zajistit, aby bezpilotní letadlo setrvalo v letovém zeměpisném prostoru;

▼ **M1**

- iv) postupy po letu, včetně kontrol k ověření stavu bezpilotního systému;
 - v) postupy pro odhalování letadel, s nimiž by mohlo dojít k potenciálnímu konfliktu dálkově řídicím pilotem, a případně provozovatelem bezpilotního systému, pozorovateli vzdušného prostoru nebo pozorovateli bezpilotních letadel;
- d) mimořádné postupy, včetně alespoň:
- i) postupů, jak se vypořádat se situací, kdy bezpilotní letadlo opouští vymezený „letový zeměpisný prostor“;
 - ii) postupů, jak se vypořádat se vstupem nezúčastněných osob do kontrolované pozemní plochy;
 - iii) postupů, jak se vypořádat s možnými nepříznivými provozními podmínkami;
 - iv) postupů, jak se vypořádat se zhoršením externích systémů podporujících provoz;
 - v) pokud jsou účastni pozorovatelé vzdušného prostoru, používané frazeologie;
 - vi) postupů vyhýbání se kolizím s ostatními uživateli vzdušného prostoru;
- e) nouzové postupy pro řešení nouzových situací, včetně alespoň:
- i) postupů, jejichž cílem je zabránit nebo alespoň minimalizovat škody způsobené třetím stranám ve vzduchu nebo na zemi;
 - ii) postupů, jak se vypořádat se situací, kdy bezpilotní letadlo opustí „provozní“ prostor;
 - iii) postupů pro nouzový návrat bezpilotního letadla;
- f) bezpečnostní postupy uvedené v bodě UAS.SPEC.050 odst. 1 písm. a) bodech ii) a iii);
- g) postupy na ochranu osobních údajů uvedené v bodě UAS.SPEC.050 odst. 1 písm. a) bodě iv);
- h) pokyny k minimalizaci obtěžování a dopadu na životní prostředí uvedené v bodě UAS.SPEC.050 odst. 1 písm. a) bodě v);
- i) postupy hlášení událostí;
- j) postupy vedení záznamů a
- k) postup určující, jak se dálkově řídicí pilot (piloti) a další pracovníci odpovědní za plnění povinností nezbytných pro provoz bezpilotního systému mohou prohlásit za způsobilé k provozu před provedením jakéhokoli provozu.

▼ **M1**

Dodatek 6

Prohlášení subjektu, který usiluje o uznání příslušným úřadem za účelem poskytování výcviku a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů ve standardních scénářích STS-x

 STS-x Prohlášení subjektu, který usiluje o uznání příslušným úřadem za účelem poskytování výcviku a hodnocení praktických dovedností dálkově řídicích pilotů	
Ochrana údajů: Osobní údaje obsažené v tomto prohlášení zpracovává příslušný orgán podle 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). Jejich zpracování probíhá za účelem výkonu, řízení a sledování činností dozoru podle nařízení (EU) 2019/947. Potřebujete-li další informace týkající se zpracování vašich osobních údajů nebo přejete-li si uplatnit svá práva (např. na přístup k informacím nebo opravu nepřesných nebo neúplných údajů), obraťte se na kontaktní místo příslušného orgánu. Žadatel má právo podat stížnost týkající se zpracování osobních údajů kdykoli u vnitrostátního dozorového úřadu pro ochranu údajů.	
Identifikační údaje subjektu	
Jméno a příjmení, telefonní číslo a e-mailová adresa odpovědné osoby	
Tímto prohlašuji, že: — splňuji požadavky stanovené v dodatku 3 přílohy nařízení (EU) 2019/947 a — při provozu bezpilotního systému v rámci výcviku pro STS.x splňuji všechna příslušná ustanovení nařízení (EU) 2019/947, včetně požadavků na provoz v STS.x	
Datum	Podpis nebo jiné ověření