

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2020/1058

ze dne 27. dubna 2020,

kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, pokud jde o zavedení dvou nových tříd bezpilotních systémů

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ⁽¹⁾, a zejména na články 58 a 61 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Na bezpilotní systémy, jejichž provoz představuje nízké riziko a u nichž může provozovatel bezpilotního systému předložit prohlášení na základě standardního scénáře uvedeného v dodatku 1 přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/947 ⁽²⁾, by se neměly vztahovat standardní postupy pro zajištění souladu s požadavky v oblasti letectví. U těchto bezpilotních systémů by měla být využita možnost zavést harmonizační právní předpisy Unie podle čl. 56 odst. 6 nařízení (EU) 2018/1139. Proto je nezbytné stanovit požadavky, které řeší rizika představovaná provozem těchto bezpilotních systémů, přičemž je třeba plně zohlednit další použitelné harmonizační právní předpisy Unie. V důsledku toho by měly být vytvořeny dvě nové odlišné třídy bezpilotních systémů, které se vyznačují odlišnými soubory požadavků řešícími odlišná rizika. Kapitola II nařízení v přenesené pravomoci Komise (EU) 2019/945 ⁽³⁾ by se tudíž měla vztahovat na tyto nové třídy.
- (2) Bepilotní systémy, které mají být používány podle standardních scénářů definovaných v dodatku 1 přílohy prováděcího nařízení (EU) 2019/947, by měly splňovat požadavky na výrobky stanovené v kapitole II nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945, a proto by měly být vyňaty z oblasti působnosti kapitoly III.
- (3) Uvedené požadavky by měly být v souladu se základními požadavky stanovenými v článku 55 nařízení (EU) 2018/1139, zejména pokud jde o zvláštní prvky a funkce nezbytné ke zmírnění rizik spojených s bezpečností letu, soukromím a ochranou osobních údajů, ochranou před protiprávními činy a ochranou životního prostředí, které vyplývají z provozu těchto bezpilotních systémů.
- (4) Pokud výrobci uvedou bezpilotní systém na trh s úmyslem dodat jej pro provoz podle pravidel a podmínek platných pro „otevřenou“ kategorii nebo na základě prohlášení o provozu, a tudíž na něj umístí štítek s označením třídy, měli by zajistit, aby byl bezpilotní systém v souladu s požadavky této třídy. Stejně tak, pokud výrobci uvádějí na trh soupravy příslušenství, jimiž se mění bezpilotní systém třídy C3 na bezpilotní systém třídy C5, měli by zajistit soulad bezpilotního systému vybaveného těmito soupravami příslušenství se všemi požadavky třídy C5.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/947 ze dne 24. května 2019 o pravidlech a postupech pro provoz bezpilotních letadel (Úř. věst. L 152, 11.6.2019, s. 45).

⁽³⁾ 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).

- (5) Za účelem podpory identifikace na dálku jako jednoho z prvků nezbytných pro fungování systému U-space, který je vyvíjen, by všechny bezpilotní systémy provozované ve specifické kategorii měly být vybaveny systémem identifikace na dálku.
- (6) Bepilotní systémy, které jsou provozovány ve specifické kategorii a které nemusí být registrovány v souladu s článkem 14 prováděcího nařízení (EU) 2019/947, by měly mít jedinečné sériové číslo, nejsou-li zhotoveny soukromě.
- (7) Opatření stanovená tímto nařízením vycházejí ze stanoviska č. 5/2019 (*) vydaného Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA) v souladu s čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945

Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2019/945 se mění takto:

- 1) v článku 1 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

Stanoví také pravidla pro dodávání bezpilotních systémů, souprav příslušenství a doplňkových zařízení pro identifikaci na dálku na trh a pro jejich volný pohyb v Unii.;

- 2) v článku 2 se odstavce 1 a 2 nahrazují tímto:

„1. Kapitola II tohoto nařízení se vztahuje na tyto výrobky:

a) bezpilotní systémy určené k provozování na základě pravidel a podmínek platných pro „otevřenou“ kategorii provozu bezpilotních systémů nebo na základě prohlášení o provozu v rámci „specifické“ kategorie provozu bezpilotních systémů podle nařízení (EU) 2019/947, kromě soukromě zhotovených bezpilotních systémů, a opatřené štítkem s označením třídy podle částí 1 až 5, 16 a 17 přílohy tohoto nařízení uvádějícím, do které ze sedmi tříd bezpilotních systémů uvedených v prováděcím nařízení (EU) 2019/947 patří;

b) soupravy příslušenství třídy C5 podle části 16;

c) doplňková zařízení pro identifikaci na dálku podle části 6 přílohy tohoto nařízení.

2. Kapitola III tohoto nařízení se vztahuje na bezpilotní systémy provozované na základě pravidel a podmínek platných pro „certifikovanou“ a „specifickou“ kategorii provozu bezpilotních systémů podle prováděcího nařízení (EU) 2019/947 kromě případů, kdy jsou provozovány na základě prohlášení.;

- 3) v článku 3 se doplňují body 38, 39 a 40, které znějí:

„38) „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;

39) „službou C2 spoje“ komunikační služba poskytovaná třetí stranou, která zajišťuje řízení a kontrolu mezi bezpilotním letadlem a ovládací jednotkou;

40) „nocí“ doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání, jak je definována v prováděcím nařízení (EU) č. 923/2012. (*)

(*) 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).;

- 4) název kapitoly II se nahrazuje tímto:

„Bepilotní systémy určené k provozování v „otevřené“ kategorii nebo ve „specifické“ kategorii na základě prohlášení o provozu, soupravy příslušenství opatřené štítkem s označením třídy a doplňková zařízení pro identifikaci na dálku“

(*) <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

5) v článku 4 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Výrobky uvedené v čl. 2 odst. 1 musí splňovat požadavky stanovené v částech 1 až 6, 16 a 17 přílohy.“;

6) v článku 5 se doplňuje nový odstavec 3, který zní:

„3. Ustanovení čl. 4 odst. 1 až 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1020 se použijí ode dne 16. července 2021.“;

7) v článku 6 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Při uvádění svého výrobku na trh Unie musí výrobci zajistit, aby tento výrobek byl navržen a vyroben v souladu s požadavky stanovenými v částech 1 až 6, 16 a 17 přílohy.“;

8) v článku 6 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Výrobci vypracují technickou dokumentaci podle článku 17 a provedou příslušný postup posuzování shody podle článku 13 nebo zajistí jeho provedení externě.

Byl-li soulad výrobku s požadavky stanovenými v částech 1 až 6, 16 a 17 přílohy takovým postupem posouzení shody prokázán, vypracují výrobci EU prohlášení o shodě a umístí označení CE.“;

9) v článku 6 se odstavec 5 nahrazuje tímto:

„5. Výrobci bezpilotních systémů zajistí, aby na bezpilotním letadle byl uveden typ ve smyslu rozhodnutí č. 768/2008/ES a jedinečné sériové číslo umožňující jeho identifikaci a splňující požadavky stanovené v odpovídajících částech 2 až 4, 16 a 17 přílohy, vztahují-li se na něj. Výrobci souprav příslušenství třídy C5 zajistí, aby na těchto soupravách byl uveden typ a jedinečné sériové číslo umožňující jejich identifikaci. Výrobci doplňkových zařízení pro identifikaci na dálku zajistí, aby na doplňkovém zařízení pro identifikaci na dálku byl uveden typ a jedinečné sériové číslo umožňující jeho identifikaci a splňující požadavky stanovené v části 6 přílohy. Ve všech případech výrobci zajistí, aby bylo jedinečné sériové číslo rovněž umístěno na EU prohlášení o shodě nebo na zjednodušené EU prohlášení o shodě uvedené v článku 14.“;

10) v článku 6 se odstavec 7 nahrazuje tímto:

„7. Výrobci zajistí, aby byly k výrobku přiloženy pokyny výrobce a informační sdělení požadované částmi 1 až 6, 16 a 17 přílohy, a to v jazyce snadno srozumitelném spotřebitelům a ostatním konečným uživatelům, který určí příslušný členský stát. Tyto pokyny výrobce a informační sdělení i jakékoli označení musí být jasné, srozumitelné a čitelné.“;

11) v článku 6 se doplňuje nový odstavec 11, který zní:

„Výrobci při uvedení bezpilotního systému třídy C5 nebo C6 nebo doplňkového zařízení třídy C5 informují orgán dozoru nad trhem členského státu, v němž mají hlavní místo podnikání.“;

12) v čl. 8 odst. 2 se druhý pododstavec nahrazuje tímto:

„Domnívá-li se dovozce nebo má-li důvody se domnívat, že výrobek není ve shodě s požadavky stanovenými v částech 1 až 6, 16 a 17 přílohy, nesmí uvést výrobek na trh, dokud nebude uveden do shody. Dále, pokud výrobek představuje riziko pro zdraví a bezpečnost spotřebitelů a třetích stran, dovozce o tom informuje výrobce a příslušné vnitrostátní orgány.“;

13) v článku 8 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Dovožci zajistí, aby byly k výrobku přiloženy pokyny výrobce a informační sdělení požadované částmi 1 až 6, 16 a 17 přílohy, a to v jazyce snadno srozumitelném spotřebitelům a ostatním konečným uživatelům, který určí příslušný členský stát. Tyto pokyny výrobce a informační sdělení i jakékoli označení musí být jasné, srozumitelné a čitelné.“;

14) v článku 8 se doplňuje nový odstavec 10, který zní:

„10. Dovožci při uvedení bezpilotního systému třídy C5 nebo C6 nebo doplňkového zařízení třídy C5 informují orgán dozoru nad trhem členského státu, v němž mají hlavní místo podnikání.“;

15) v čl. 9 odst. 2 se první dva pododstavce nahrazují tímto:

„2. Před dodáním výrobku na trh distributoři ověří, že je výrobek opatřen označením CE, a je-li to vyžadováno, štítkem s označením třídy bezpilotního letadla a údajem o hladině akustického výkonu, že jsou k němu přiloženy doklady podle čl. 6 odst. 7 a 8 a že výrobce a dovozce splnili požadavky stanovené v čl. 6 odst. 5 a 6 a v čl. 8 odst. 3.

Distributoři zajistí, aby byly k výrobku přiloženy pokyny výrobce a informační sdělení požadované částmi 1 až 6, 16 a 17 přílohy, a to v jazyce snadno srozumitelném spotřebitelům a ostatním konečným uživatelům, který určí příslušný členský stát. Tyto pokyny výrobce a informační sdělení i jakékoli označení musí být jasné, srozumitelné a čitelné.“;

16) článek 12 se nahrazuje tímto:

Předpokládá se, že výrobek, který je ve shodě s harmonizovanými normami nebo jejich částmi, na něž byly odkazy zveřejněny v *Úředním věstníku Evropské unie*, je ve shodě s požadavky, na které se tyto normy nebo jejich části vztahují, stanovenými v částech 1 až 6, 16 a 17 přílohy.“;

17) v článku 13 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Výrobce provede posouzení shody výrobku jedním z následujících postupů s cílem určit, zda je výrobek v souladu s požadavky stanovenými v částech 1 až 6, 16 a 17 přílohy. Při posuzování shody se zohlední všechny zamýšlené a předvídatelné provozní podmínky.“;

18) v čl. 13 odst. 2 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) interní řízení výroby podle části 7 přílohy při posuzování souladu výrobku s požadavky stanovenými v částech 1, 5, 6, 16 nebo 17 přílohy pod podmínkou, že výrobce použil harmonizované normy, na něž byly zveřejněny odkazy v *Úředním věstníku Evropské unie*, u všech požadavků, pro něž tyto normy existují“;

19) v článku 14 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. EU prohlášení o shodě podle čl. 6 odst. 8 uvádí, že byl prokázán soulad výrobku s požadavky stanovenými v částech 1 až 6, 16 a 17 přílohy, a u bezpilotního systému udává jeho třídu.“;

20) v článku 16 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Štítek s označením třídy bezpilotního letadla se umístí viditelně, čitelně a nesmazatelně na bezpilotní letadlo nebo, je-li to vyžadováno, na každé příslušenství soupravy příslušenství třídy C5 a jeho obal a musí mít výšku nejméně 5 mm. Je zakázáno umísťovat na výrobek označení, značky nebo nápisy, které by mohly uvádět třetí strany v omyl, pokud jde o význam nebo tvar štítku s označením třídy.“;

21) v článku 17 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Technická dokumentace musí obsahovat všechny náležité údaje a podrobnosti o prostředcích, které výrobce použil, aby zajistil soulad výrobku s požadavky stanovenými v částech 1 až 6, 16 a 17 přílohy. Musí obsahovat alespoň prvky stanovené v části 10 přílohy.“;

22) v článku 17 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Pokud technická dokumentace není v souladu s požadavky odstavců 1, 2 nebo 3 tohoto článku, může orgán dozoru nad trhem požádat výrobce nebo dovozce, aby ve stanovené lhůtě a na své náklady dal provést zkoušku subjektem, který je přijatelný pro orgán dozoru nad trhem, za účelem ověření souladu výrobku s požadavky stanovenými v částech 1 až 6, 16 a 17 přílohy, které se na něj vztahují.“;

23) v článku 30 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Pokud oznámený subjekt zjistí, že výrobce nesplnil požadavky stanovené v částech 1 až 6, 16 a 17 přílohy nebo v odpovídajících harmonizovaných normách nebo jiných technických specifikacích, požádá výrobce, aby přijal vhodná nápravná opatření, a nevydá certifikát EU přezkoušení typu nebo schválení systému jakosti.“;

24) v čl. 36 odst. 1 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„1. Pokud orgány dozoru nad trhem jednoho členského státu mají dostatečné důvody domnívat se, že výrobek představuje riziko pro zdraví nebo bezpečnost osob nebo pro jiný veřejný zájem, na nějž se vztahuje tato kapitola, provedou hodnocení, zda dotčený výrobek splňuje všechny použitelné požadavky stanovené v této kapitole. Příslušné hospodářské subjekty za tímto účelem spolupracují podle potřeby s orgány dozoru nad trhem.“;

25) nadpis kapitoly III se nahrazuje tímto:

„Požadavky na bezpilotní systémy provozované v „certifikované“ a „specifické“ kategorii kromě případů, kdy jsou provozovány na základě prohlášení“;

26) článek 40 se nahrazuje tímto:

„Článek 40

„Požadavky na bezpilotní systémy provozované v „certifikované“ a „specifické“ kategorii kromě případů, kdy jsou provozovány na základě prohlášení“

1. Projektování, výroba a údržba bezpilotních systémů musí být osvědčovány, jestliže bezpilotní systém splňuje kteroukoli z těchto podmínek:
 - a) má charakteristický rozměr 3 m nebo více a je projektován tak, aby byl provozován nad shromážděními lidí;
 - b) je projektován pro přepravu lidí;
 - c) je projektován za účelem přepravy nebezpečného zboží a vyžaduje vysokou úroveň odolnosti ke zmírnění rizik pro třetí strany v případě nehody;
 - d) d) je určen k použití ve „specifické“ kategorii provozu definované v článku 5 prováděcího nařízení (EU) 2019/947 a v oprávnění k provozu, které vydá příslušný orgán po posouzení rizik podle článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/947, je uvedeno, že riziko provozu nelze náležitě zmírnit bez osvědčování bezpilotního systému.
2. Bzpilotní systém, který podléhá osvědčování, musí splňovat příslušné požadavky stanovené v nařízení Komise (EU) č. 748/2012, nařízení Komise (EU) 2015/640 a nařízení Komise (EU) č. 1321/2014.
3. Pokud bezpilotní systém používaný ve „specifické“ kategorii nemusí být osvědčován v souladu s odstavcem 1, musí vykazovat technické schopnosti stanovené v oprávnění k provozu vydaném příslušným orgánem vymezené v osvědčení provozovatele lehkého bezpilotního systému (LUC) podle části C přílohy prováděcího nařízení (EU) 2019/947.
4. Všechny bezpilotní systémy nepodléhající registraci podle článku 14 prováděcího nařízení (EU) 2019/947 musí mít, nejsou-li zhotoveny soukromě, jedinečné sériové číslo, které je v souladu s normou ANSI/CTA-2063-A-2019, Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Sériová čísla malých bezpilotních systémů), 2019.
5. Každé bezpilotní letadlo, které má být provozováno ve „specifické“ kategorii a ve výšce méně než 120 metrů, musí být vybaveno systémem identifikace na dálku, který umožňuje:
 - a) nahrát registrační číslo provozovatele bezpilotního systému v souladu s článkem 14 prováděcího nařízení (EU) 2019/947 a jakékoli další číslo stanovené registračním systémem. Systém musí provádět kontrolu konzistentnosti ověřující integritu celého řetězce stanoveného pro provozovatele bezpilotního systému při registraci. V případě nekonzistentnosti vyše bezpilotní systém hlášení o chybě provozovateli bezpilotního systému;
 - b) periodický přenos alespoň následujících údajů v reálném čase během celého trvání letu, a to takovým způsobem, aby bylo možné je přijímat stávajícími mobilními zařízeními:
 - i) registrační číslo provozovatele bezpilotního systému a ověřovací kód stanovené členským státem během procesu registrace, ledaže není vyhověno kontrole konzistentnosti vymezené v písmenu a);
 - ii) jedinečné sériové číslo bezpilotního letadla, které je v souladu s odstavcem 4, nebo, je-li bezpilotní letadlo zhotoveno soukromě, jedinečné sériové číslo doplňkového zařízení uvedené v části 6 přílohy;
 - iii) časové razítko, zeměpisná poloha bezpilotního letadla a jeho výška nad povrchem nebo bodem vzletu;

- iv) letová dráha měřená ve směru hodinových ručiček od skutečného severu a pozemní rychlost bezpilotního systému;
 - v) zeměpisná poloha dálkově řídicího pilota bezpilotního letadla;
 - vi) údaj o nouzovém stavu bezpilotního systému;
 - c) omezit schopnost neoprávněně zasahovat do funkce systému přímé identifikace na dálku.“;
- 27) příloha nařízení v přenesené pravomoci (EU) se nahrazuje přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Vstup v platnost

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

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

V Bruselu dne 27. dubna 2020.

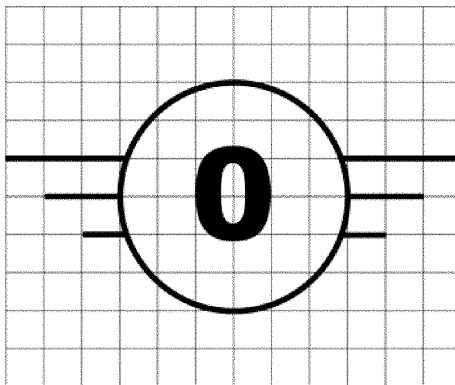
Za Komisi
Ursula VON DER LEYEN
předsedkyně

PŘÍLOHA

ČÁST 1

Požadavky na bezpilotní systémy třídy C0

Bezpilotní systém třídy C0 je na bezpilotním letadle opatřen tímto štítkem s označením třídy:



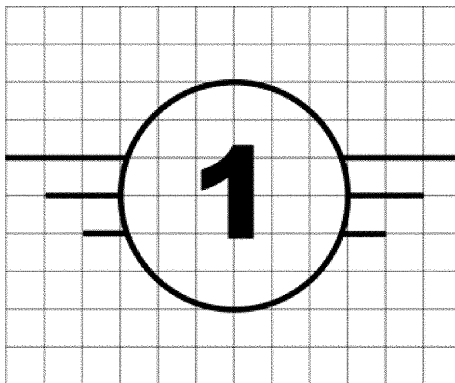
Bezpilotní systém třídy C0 musí splňovat tyto podmínky:

- 1) má maximální vzletovou hmotnost (MTOM), včetně užitečného zatížení, nižší než 250 g;
- 2) má při vodorovném letu maximální rychlost 19 m/s;
- 3) má maximální dosažitelnou výšku nad bodem vzletu omezenou na 120 m;
- 4) je bezpečně říditelný, pokud jde o stabilitu, manévrovatelnost a výkonnost řídicího a kontrolního spoje, dálkově řídicím pilotem, který se řídí pokyny výrobce, podle potřeby za všech předpokládaných provozních podmínek, a to i po poruše jednoho nebo případně více systémů;
- 5) je projektován a konstruován tak, aby se minimalizovala poranění osob během provozu a aby se zamezilo ostrým hranám, pokud nejsou v rámci správné projekční a výrobní praxe technicky nevyhnutelné. Je-li vybaven vrtulí, musí být bezpilotní letadlo projektováno tak, aby bylo omezeno jakékoli zranění, které mohou způsobit vrtulové listy;
- 6) je výlučně poháněn elektřinou;
- 7) je-li vybaven režimem „follow-me“ a je-li tato funkce zapnuta, je ve vzdálenosti nepřesahující 50 m od dálkově řídicího pilota a umožňuje mu obnovit řízení bezpilotního letadla;
- 8) je uveden na trh s pokyny výrobce, které uvádějí:
 - a) vlastnosti bezpilotního letadla, mimo jiné:
 - třídu bezpilotního letadla,
 - hmotnost bezpilotního letadla (s popisem referenční konfigurace) a maximální vzletovou hmotnost (MTOM),
 - obecné vlastnosti přípustného užitečného zatížení, pokud jde o hmotnost, styčné plochy s bezpilotním letadlem a další možná omezení,
 - vybavení a software pro řízení bezpilotního letadla na dálku a
 - popis chování bezpilotního letadla v případě ztráty řídicího a kontrolního spoje;
 - b) jasné provozní pokyny;
 - c) provozní omezení (mimo jiné meteorologických podmínek a denního/nočního provozu) a
 - d) vhodný popis všech rizik souvisejících s provozem bezpilotního systému přizpůsobený věku uživatele;
- 9) je k němu přiloženo informační sdělení zveřejněné Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA), které uvádí použitelná omezení a povinnosti, v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2019/947.
- 10) Body 4, 5 a 6 se nevztahují na bezpilotní systémy, které jsou hračkami ve smyslu směrnice 2009/48/ES o bezpečnosti hraček.

ČÁST 2

Požadavky na bezpilotní systémy třídy C1

Bezpilotní systém třídy C1 je na bezpilotním letadle opatřen tímto štítkem s označením třídy:



Bezpilotní systém třídy C1 musí splňovat tyto podmínky:

- 1) je vyroben z materiálů a má provozní a fyzikální vlastnosti, které zajistí, že při nárazu s konečnou rychlostí na lidskou hlavu je energie přenesená na tuto lidskou hlavu nižší než 80 J, nebo alternativně musí mít MTOM, včetně užitečného zatížení, nižší než 900 g;
- 2) má při vodorovném letu maximální rychlost 19 m/s;
- 3) má maximální dosažitelnou výšku nad bodem vzletu omezenou na 120 m nebo je vybaven systémem omezujícím výšku nad povrchem nebo nad bodem vzletu na 120 m nebo na hodnotu, kterou může zvolit dálkově řídicí pilot; je-li hodnota volitelná, musí být během letu dálkově řídicímu pilotovi poskytnuty jasné informace o výšce bezpilotního letadla nad povrchem nebo bodem vzletu;
- 4) je bezpečně říditelný, pokud jde o stabilitu, manévrovatelnost a výkonnost řídicího a kontrolního spoje, dálkově řídicím pilotem s odpovídající způsobilostí podle prováděcího nařízení (EU) 2019/947, který se řídí pokyny výrobce, podle potřeby za všech předpokládaných provozních podmínek, a to i po poruše jednoho nebo případně více systémů;
- 5) má mechanickou pevnost požadovanou pro bezpilotní letadla, včetně nezbytného bezpečnostního faktoru, a případně stabilitu, aby odolal jakémukoli namáhání, kterému je během používání vystaven, aniž by došlo k jakémukoli zlomení nebo deformaci, které by mohly narušit jeho bezpečný let;
- 6) je projektován a konstruován tak, aby se minimalizovala poranění osob během provozu a aby se zamezilo ostrým hranám bezpilotního letadla, pokud nejsou v rámci správné projekční a výrobní praxe technicky nevyhnutelné; je-li vybaven vrtulí, musí být bezpilotní letadlo projektováno tak, aby bylo omezeno jakékoli zranění, které mohou způsobit vrtulové listy;
- 7) v případě ztráty řídicího a kontrolního spoje má spolehlivou a předvídatelnou metodu pro účely obnovení řídicího a kontrolního spoje nebo, pokud se tento spoj nedá obnovit, ukončení letu způsobem, který snižuje účinek na třetí strany ve vzduchu nebo na zemi;
- 8) pokud není bezpilotním letadlem s pevnými křídly, garantovaná hladina akustického výkonu L_{WA} určená podle části 13 nepřesahuje úrovně stanovené v části 15;
- 9) pokud není bezpilotním letadlem s pevnými křídly, má údaj o garantované hladině akustického výkonu A umístěný na bezpilotním letadle a/nebo jeho obalu podle části 14;
- 10) je výlučně poháněn elektřinou;
- 11) má jedinečné sériové číslo, které je v souladu s normou ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Sériová čísla malých bezpilotních systémů), 2019;

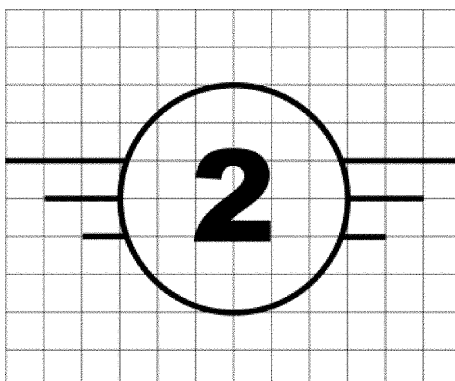
- 12) má přímou identifikaci na dálku, která:
- a) umožňuje nahrát registrační číslo provozovatele bezpilotního systému v souladu s článkem 14 prováděcího nařízení (EU) 2019/947 a jakékoli další číslo stanovené registračním systémem; systém musí provádět kontrolu konzistentnosti ověřující integritu celého řetězce stanoveného pro provozovatele bezpilotního systému při registraci; v případě nekonzistentnosti vyšle bezpilotní systém hlášení o chybě provozovateli bezpilotního systému;
 - b) v reálném čase během celé doby trvání letu zajišťuje přímé periodické vysílání alespoň následujících údajů z bezpilotního letadla s použitím otevřeného a zdokumentovaného přenosového protokolu, a to způsobem, aby bylo možné je přímo přijímat stávajícími mobilními zařízeními v rámci vysílacího rozsahu:
 - i) registrační číslo provozovatele bezpilotního systému a ověřovací kód stanovené členským státem registrace během procesu registrace, ledaže není vyhověno kontrole konzistentnosti vymezené v písmenu a);
 - ii) jedinečné fyzické sériové číslo bezpilotního letadla, které je v souladu s bodem 11;
 - iii) časové razítko, zeměpisná poloha bezpilotního letadla a jeho výška nad povrchem nebo bodem vzletu;
 - iv) letová dráha měřená ve směru hodinových ručiček od skutečného severu a pozemní rychlost bezpilotního systému;
 - v) zeměpisná poloha dálkově řídicího pilota bezpilotního letadla nebo, pokud není k dispozici, bod vzletu a
 - vi) údaj o nouzovém stavu bezpilotního systému;
 - c) omezuje schopnost neoprávněně zasahovat do funkce systému přímé identifikace na dálku;
- 13) je vybaven funkcí „geo-awareness“, která poskytuje:
- a) rozhraní definované v článku 15 prováděcího nařízení (EU) 2019/947, jímž se nahrávají a aktualizují údaje obsahující informace o omezeních vzdušného prostoru ve vztahu k poloze a výšce bezpilotního letadla v závislosti na zeměpisných zónách a které zajišťuje, aby proces nahrávání nebo aktualizace těchto údajů nenarušil jeho integritu a platnost;
 - b) varování pro dálkově řídicího pilota, když je zjištěno možné narušení omezení vzdušného prostoru, a
 - c) informace pro dálkově řídicího pilota o stavu bezpilotního letadla, jakož i varování, když jeho polohový nebo navigační systém nemůže zajistit řádné fungování funkce „geo-awareness“;
- 14) pokud má bezpilotní letadlo funkci, která omezuje jeho přístup do některých oblastí nebo částí vzdušného prostoru, musí tato funkce fungovat tak, aby jeho interakce se systémem řízení letu bezpilotního letadla byla hladká a neovlivnila nepříznivě bezpečnost letu; kromě toho musí být poskytnuty jasné informace dálkově řídicímu pilotovi, když tato funkce brání vstupu bezpilotního letadla do těchto oblastí nebo částí vzdušného prostoru;
- 15) jasně varuje dálkově řídicího pilota, když baterie bezpilotního letadla nebo jeho ovládací jednotky dosáhne nízké úrovně, aby měl dálkově řídicí pilot dostatek času na bezpečné přistání bezpilotního letadla;
- 16) je vybaven:
- a) světly pro účely říditelnosti bezpilotního letadla a
 - b) alespoň jedním zeleným blikajícím světlem pro účely dobré viditelnosti bezpilotního letadla v noci, aby osoba na zemi mohla odlišit bezpilotní letadlo od letadla s posádkou na palubě;
- 17) je-li vybaven režimem „follow-me“ a je-li tato funkce zapnuta, je ve vzdálenosti nepřesahující 50 m od dálkově řídicího pilota a umožňuje mu obnovit řízení bezpilotního letadla;
- 18) je uveden na trh s pokyny výrobce, které uvádějí:
- a) vlastnosti bezpilotního letadla, mimo jiné:
 - třídu bezpilotního letadla,
 - hmotnost bezpilotního letadla (s popisem referenční konfigurace) a maximální vzletovou hmotnost (MTOM),

- obecné vlastnosti přípustného užitečného zatížení, pokud jde o hmotnost, styčné plochy s bezpilotním letadlem a další možná omezení,
 - vybavení a software pro řízení bezpilotního letadla na dálku,
 - postupy pro nahrávání registračního čísla provozovatele bezpilotního systému do systému identifikace na dálku,
 - odkaz na přenosový protokol používaný pro vysílání systému přímé identifikace na dálku,
 - hladinu akustického výkonu a
 - popis chování bezpilotního letadla v případě ztráty datového spoje a metodu obnovení řídicího a kontrolního spoje bezpilotního systému;
 -
- b) jasné provozní pokyny;
- c) postup pro nahrávání omezení vzdušného prostoru do funkce „geo-awareness“;
- d) pokyny pro údržbu;
- e) postupy odstraňování poruch;
- f) provozní omezení (mimo jiné meteorologických podmínek a denního/nočního provozu) a
- g) vhodný popis všech rizik spojených s provozem bezpilotních systémů;
- 19) je k němu přiloženo informační sdělení zveřejněné agenturou EASA, které uvádí použitelná omezení a povinnosti, v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2019/947;
- 20) je-li vybaven systémem pro identifikaci na dálku, musí:
- a) umožňovat v reálném čase během celé doby trvání letu přenos alespoň následujících údajů z bezpilotního letadla s použitím otevřeného a zdokumentovaného přenosového protokolu, a to způsobem, aby bylo možné je přijímat prostřednictvím sítě:
 - i) registrační číslo provozovatele bezpilotního systému a ověřovací kód stanovené členským státem registrace během procesu registrace, ledaže není vyhověno kontrole konzistentnosti vymezené v písmenu a);
 - ii) jedinečné sériové číslo bezpilotního letadla, které je v souladu s bodem 11;
 - iii) časové razítko, zeměpisná poloha bezpilotního letadla a jeho výška nad povrchem nebo bodem vzletu;
 - iv) letová dráha měřená ve směru hodinových ručiček od skutečného severu a pozemní rychlost bezpilotního systému;
 - v) zeměpisná poloha dálkově řídicího pilota bezpilotního letadla nebo, pokud není k dispozici, bod vzletu a
 - vi) údaj o nouzovém stavu bezpilotního systému;
 - b) omezovat schopnost neoprávněně zasahovat do funkce systému přímé identifikace na dálku.

ČÁST 3

Požadavky na bezpilotní systémy třídy C2

Bezpilotní systém třídy C2 je na bezpilotním letadle opatřen tímto štítkem s označením třídy:



Bezpilotní systém třídy C2 musí splňovat tyto podmínky:

- 1) má maximální vzletovou hmotnost (MTOM), včetně užitečného zatížení, nižší než 4 kg;
- 2) má maximální dosažitelnou výšku nad bodem vzletu omezenou na 120 m nebo je vybaven systémem omezujícím výšku nad povrchem nebo nad bodem vzletu na 120 m nebo na hodnotu, kterou může zvolit dálkově řídicí pilot. Je-li hodnota volitelná, musí být během letu dálkově řídicímu pilotovi poskytnuty jasné informace o výšce bezpilotního letadla nad povrchem nebo bodem vzletu;
- 3) je bezpečně říditelný, pokud jde o stabilitu, manévrovatelnost a výkonnost řídicího a kontrolního spoje, dálkově řídicím pilotem s odpovídající způsobilostí podle prováděcího nařízení (EU) 2019/947, který se řídí pokyny výrobce, podle potřeby za všech předpokládaných provozních podmínek, a to i po poruše jednoho nebo případně více systémů;
- 4) má mechanickou pevnost požadovanou pro bezpilotní letadla, včetně nezbytného bezpečnostního faktoru, a případně stabilitu, aby odolal jakémukoli namáhání, kterému je během používání vystaven, aniž by došlo k jakémukoli zlomení nebo deformaci, které by mohly narušit jeho bezpečný let;
- 5) v případě upoutaného bezpilotního letadla má tažnou délku lanka menší než 50 m a mechanickou pevnost, která není menší než:
 - a) desetinásobek váhy letadla při maximální hmotnosti, pokud jde o letadlo těžší než vzduch;
 - b) čtyřnásobek síly vyvinuté kombinací maximálního statického tahu a aerodynamické síly maximální povolené rychlosti větru za letu, pokud jde o letadlo lehčí než vzduch;
- 6) je projektován a konstruován tak, aby se minimalizovala poranění osob během provozu a aby se zamezilo ostrým hranám bezpilotního letadla, pokud nejsou v rámci správné projekční a výrobní praxe technicky nevyhnutelné; je-li vybaven vrtulí, musí být bezpilotní letadlo projektováno tak, aby bylo omezeno jakékoli zranění, které mohou způsobit vrtulové listy;
- 7) není-li upoután, v případě ztráty řídicího a kontrolního spoje má spolehlivou a předvídatelnou metodu pro účely obnovení řídicího a kontrolního spoje nebo, pokud se tento spoj nedá obnovit, ukončení letu způsobem, který snižuje účinek na třetí strany ve vzduchu nebo na zemi;
- 8) není-li upoután, je vybaven řídicím a kontrolním spojením chráněným proti neoprávněnému přístupu k funkcím řízení a kontroly;
- 9) nejde-li o bezpilotní letadlo s pevnými křídly, je vybaven režimem nízké rychlosti, který může zvolit dálkově řídicí pilot a který omezuje pozemní rychlost na nanejvýš 3 m/s;
- 10) pokud není bezpilotním letadlem s pevnými křídly, garantovaná hladina akustického výkonu L_{WA} určená podle části 13 nepřesahuje úroveň stanovené v části 15;
- 11) pokud není bezpilotním letadlem s pevnými křídly, má údaj o garantované hladině akustického výkonu A umístěný na bezpilotním letadle a/nebo jeho obalu podle části 14;
- 12) je výlučně poháněn elektřinou;
- 13) má jedinečné sériové číslo, které je v souladu s normou ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Sériová čísla malých bezpilotních systémů), 2019;
- 14) má přímou identifikaci na dálku, která:
 - a) umožňuje nahrát registrační číslo provozovatele bezpilotního systému v souladu s článkem 14 prováděcího nařízení (EU) 2019/947 a jakékoli další číslo stanovené registračním systémem. Systém musí provádět kontrolu konzistentnosti ověřující integritu celého řetězce stanoveného pro provozovatele bezpilotního systému při registraci. V případě nekonzistentnosti vyšle bezpilotní systém hlášení o chybě provozovateli bezpilotního systému;
 - b) v reálném čase během celé doby trvání letu zajišťuje přímé periodické vysílání alespoň následujících údajů z bezpilotního letadla s použitím otevřeného a zdokumentovaného přenosového protokolu, a to způsobem, aby bylo možné je přímo přijímat stávajícími mobilními zařízeními v rámci vysílacího rozsahu:
 - i) registrační číslo provozovatele bezpilotního systému a ověřovací kód stanovené členským státem během procesu registrace, ledaže není vyhověno kontrole konzistentnosti vymezené v písmenu a);
 - ii) jedinečné sériové číslo bezpilotního letadla, které je v souladu s bodem 13;

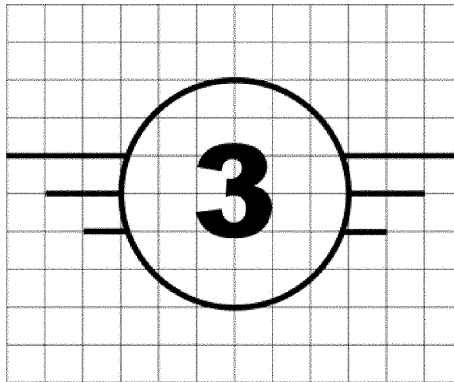
- iii časové razítko, zeměpisná poloha bezpilotního letadla a jeho výška nad povrchem nebo bodem vzletu;
 - iv letová dráha měřená ve směru hodinových ručiček od skutečného severu a pozemní rychlost bezpilotního systému;
 - v zeměpisná poloha dálkově řídicího pilota bezpilotního letadla nebo, pokud není k dispozici, bod vzletu a
 - vi údaj o nouzovém stavu bezpilotního systému;
- c) omezuje schopnost neoprávněně zasahovat do funkce systému přímé identifikace na dálku.
- 15) je vybaven funkcí „geo-awareness“, která poskytuje:
- a) rozhraní definované v článku 15 prováděcího nařízení (EU) 2019/947, jímž se nahrávají a aktualizují údaje obsahující informace o omezeních vzdušného prostoru ve vztahu k poloze a výšce bezpilotního letadla v závislosti na zeměpisných zónách a které zajišťuje, aby proces nahrávání nebo aktualizace těchto údajů nenarušil jeho integritu a platnost;
 - b) varování pro dálkově řídicího pilota, když je zjištěno možné narušení omezení vzdušného prostoru, a
 - c) informace pro dálkově řídicího pilota o stavu bezpilotního letadla, jakož i varování, když jeho polohový nebo navigační systém nemůže zajistit řádné fungování funkce „geo-awareness“;
- 16) pokud má bezpilotní letadlo funkci, která omezuje jeho přístup do některých oblastí nebo částí vzdušného prostoru, musí tato funkce fungovat tak, aby jeho interakce se systémem řízení letu bezpilotního letadla byla hladká a neovlivnila nepříznivě bezpečnost letu; kromě toho musí být poskytnuty jasné informace dálkově řídicímu pilotovi, když tato funkce brání vstupu bezpilotního letadla do těchto oblastí nebo částí vzdušného prostoru;
- 17) jasně varuje dálkově řídicího pilota, když baterie bezpilotního letadla nebo jeho ovládací jednotky dosáhne nízké úrovně, aby měl dálkově řídicí pilot dostatek času na bezpečné přistání bezpilotního letadla;
- 18) je vybaven:
- a) světly pro účely říditelnosti bezpilotního letadla a
 - b) alespoň jedním zeleným blikajícím světlem pro účely dobré viditelnosti bezpilotního letadla v noci, aby osoba na zemi mohla odlišit bezpilotní letadlo od letadla s posádkou na palubě;
- 19) je uveden na trh s pokyny výrobce, které uvádějí:
- a) vlastnosti bezpilotního letadla, mimo jiné:
 - třídu bezpilotního letadla,
 - hmotnost bezpilotního letadla (s popisem referenční konfigurace) a maximální vzletovou hmotnost (MTOM),
 - obecné vlastnosti přípustného užitečného zatížení, pokud jde o hmotnost, styčné plochy s bezpilotním letadlem a další možná omezení,
 - vybavení a software pro řízení bezpilotního letadla na dálku,
 - postupy pro nahrávání registračního čísla provozovatele bezpilotního systému do systému identifikace na dálku,
 - odkaz na přenosový protokol používaný pro vysílání systému přímé identifikace na dálku,
 - hladinu akustického výkonu a
 - popis chování bezpilotního letadla v případě ztráty řídicího a kontrolního spoje a popis metody pro účely obnovení řídicího a kontrolního spoje bezpilotního letadla;
 -
 - b) jasné provozní pokyny;
 - c) postup pro nahrávání omezení vzdušného prostoru do funkce „geo-awareness“;
 - d) pokyny pro údržbu;
 - e) postupy odstraňování poruch;

- f) provozní omezení (mimo jiné meteorologických podmínek a denního/nočního provozu) a
 - g) vhodný popis všech rizik spojených s provozem bezpilotních systémů;
- 20) je k němu přiloženo informační sdělení zveřejněné agenturou EASA, které uvádí použitelná omezení a povinnosti, v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2019/947;
- 21) je-li vybaven systémem pro identifikaci na dálku, musí:
- a) zajišťovat v reálném čase během celé doby trvání letu přenos alespoň následujících údajů z bezpilotního letadla s použitím otevřeného a zdokumentovaného přenosového protokolu, a to způsobem, aby bylo možné je přijímat prostřednictvím sítě:
 - i) registrační číslo provozovatele bezpilotního systému a ověřovací kód stanovené členským státem registrace během procesu registrace, ledaže není vyhověno kontrole konzistentnosti vymezené v bodě 14 písm. a);
 - ii) jedinečné sériové číslo bezpilotního letadla, které je v souladu s bodem 13;
 - iii) časové razítko, zeměpisná poloha bezpilotního letadla a jeho výška nad povrchem nebo bodem vzletu;
 - iv) letová dráha měřená ve směru hodinových ručiček od skutečného severu a pozemní rychlost bezpilotního systému;
 - v) zeměpisná poloha dálkově řídicího pilota bezpilotního letadla nebo, pokud není k dispozici, bod vzletu a
 - vi) údaj o nouzovém stavu bezpilotního systému;
 - b) omezovat schopnost neoprávněně zasahovat do funkce systému přímé identifikace na dálku.

ČÁST 4

Požadavky na bezpilotní systémy třídy C3

Bezpilotní systém třídy C3 je na bezpilotním letadle opatřen tímto štítkem s označením třídy:



Bezpilotní systém třídy C3 musí splňovat tyto podmínky:

- 1) má maximální vzletovou hmotnost (MTOM), včetně užitečného zatížení, nižší než 25 kg, a má maximální charakteristický rozměr menší než 3 m;
- 2) má maximální dosažitelnou výšku nad bodem vzletu omezenou na 120 m nebo je vybaven systémem omezujícím výšku nad povrchem nebo nad bodem vzletu na 120 m nebo na hodnotu, kterou může zvolit dálkově řídicí pilot. Je-li hodnota volitelná, musí být během letu dálkově řídicímu pilotovi poskytnuty jasné informace o výšce bezpilotního letadla nad povrchem nebo bodem vzletu;
- 3) je bezpečně říditelný, pokud jde o stabilitu, manévrovatelnost a výkonnost řídicího a kontrolního spoje, dálkově řídicím pilotem s odpovídající způsobilostí podle prováděcího nařízení (EU) 2019/947, který se řídí pokyny výrobce, podle potřeby za všech předpokládaných provozních podmínek, a to i po poruše jednoho nebo případně více systémů;

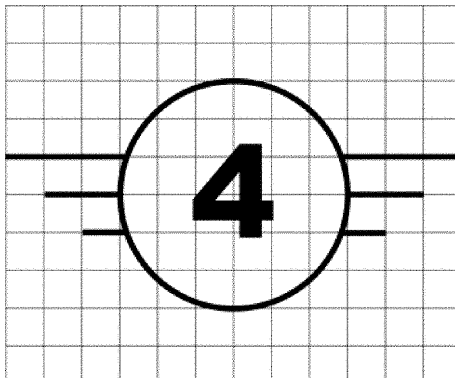
- 4) v případě upoutaného bezpilotního letadla má tažnou délku lanka menší než 50 m a mechanickou pevnost, která není menší než:
 - a) desetinásobek váhy letadla při maximální hmotnosti, pokud jde o letadlo těžší než vzduch;
 - b) čtyřnásobek síly vyvinuté kombinací maximálního statického tahu a aerodynamické síly maximální povolené rychlosti větru za letu, pokud jde o letadlo lehčí než vzduch;
- 5) není-li upoután, v případě ztráty řídicího a kontrolního spoje má spolehlivou a předvídatelnou metodu pro účely obnovy řídicího a kontrolního spoje nebo, pokud se tento spoj nedá obnovit, ukončení letu způsobem, který snižuje účinek na třetí strany ve vzduchu nebo na zemi;
- 6) pokud není bezpilotním letadlem s pevnými křídly, má údaj o garantované hladině akustického výkonu A_{LWA} určené podle části 13 umístěný na bezpilotním letadle a/nebo jeho obalu podle části 14;
- 7) je výlučně poháněn elektřinou;
- 8) má jedinečné sériové číslo, které je v souladu s normou ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Sériová čísla malých bezpilotních systémů), 2019;
- 9) není-li upoután, má přímou identifikaci na dálku, která:
 - a) umožňuje nahrát registrační číslo provozovatele bezpilotního systému v souladu s článkem 14 prováděcího nařízení (EU) 2019/947 a jakékoli další číslo stanovené registračním systémem; systém musí provádět kontrolu konzistentnosti ověřující integritu celého řetězce stanoveného pro provozovatele bezpilotního systému při registraci; v případě nekonzistentnosti vyše bezpilotní systém hlášení o chybě provozovateli bezpilotního systému;
 - b) v reálném čase během celé doby trvání letu zajišťuje přímé periodické vysílání alespoň následujících údajů z bezpilotního letadla s použitím otevřeného a zdokumentovaného přenosového protokolu, a to způsobem, aby bylo možné je přímo přijímat stávajícími mobilními zařízeními v rámci vysílacího rozsahu:
 - i) registrační číslo provozovatele bezpilotního systému a ověřovací kód stanovené členským státem během procesu registrace, ledaže není vyhověno kontrole konzistentnosti vymezené v písmenu a);
 - ii) jedinečné sériové číslo bezpilotního letadla, které je v souladu s bodem 8;
 - iii) časové razítko, zeměpisná poloha bezpilotního letadla a jeho výška nad povrchem nebo bodem vzletu;
 - iv) letová dráha měřená ve směru hodinových ručiček od skutečného severu a pozemní rychlost bezpilotního systému;
 - v) zeměpisná poloha dálkově řídicího pilota bezpilotního letadla nebo, pokud není k dispozici, bod vzletu a
 - vi) údaj o nouzovém stavu bezpilotního systému;
 - c) omezuje schopnost neoprávněně zasahovat do funkce systému přímé identifikace na dálku;
- 10) je vybaven funkcí „geo-awareness“, která poskytuje:
 - a) rozhraní definované v článku 15 prováděcího nařízení (EU) 2019/947, jímž se nahrávají a aktualizují údaje obsahující informace o omezeních vzdušného prostoru ve vztahu k poloze a výšce bezpilotního letadla v závislosti na zeměpisných zónách a které zajišťuje, aby proces nahrávání nebo aktualizace těchto údajů nenarušil jeho integritu a platnost;
 - b) varování pro dálkově řídicího pilota, když je zjištěno možné narušení omezení vzdušného prostoru, a
 - c) informace pro dálkově řídicího pilota o stavu bezpilotního letadla, jakož i varování, když jeho polohový nebo navigační systém nemůže zajistit řádné fungování funkce „geo-awareness“;
- 11) pokud má bezpilotní letadlo funkci, která omezuje jeho přístup do některých oblastí nebo částí vzdušného prostoru, musí tato funkce fungovat tak, aby jeho interakce se systémem řízení letu bezpilotního letadla byla hladká a neovlivnila nepříznivě bezpečnost letu; kromě toho musí být poskytnuty jasné informace dálkově řídicímu pilotovi, když tato funkce brání vstupu bezpilotního letadla do těchto oblastí nebo částí vzdušného prostoru;

- 12) není-li upoután, je vybaven řídicím a kontrolním spojem chráněným proti neoprávněnému přístupu k funkcím řízení a kontroly;
- 13) jasně varuje dálkově řídicího pilota, když baterie bezpilotního letadla nebo jeho ovládací jednotky dosáhne nízké úrovně, aby měl dálkově řídicí pilot dostatek času na bezpečné přistání bezpilotního letadla;
- 14) je vybaven:
 - a) světly pro účely říditelnosti bezpilotního letadla a
 - b) alespoň jedním zeleným blikajícím světlem pro účely dobré viditelnosti bezpilotního letadla v noci, aby osoba na zemi mohla odlišit bezpilotní letadlo od letadla s posádkou na palubě;
- 15) je uveden na trh s pokyny výrobce, které uvádějí:
 - a) vlastnosti bezpilotního letadla, mimo jiné:
 - třídu bezpilotního letadla,
 - hmotnost bezpilotního letadla (s popisem referenční konfigurace) a maximální vzletovou hmotnost (MTOM),
 - obecné vlastnosti přípustného užitečného zatížení, pokud jde o hmotnost, styčné plochy s bezpilotním letadlem a další možná omezení,
 - vybavení a software pro řízení bezpilotního letadla na dálku,
 - postupy pro nahrávání registračního čísla provozovatele bezpilotního systému do systému identifikace na dálku,
 - odkaz na přenosový protokol používaný pro vysílání systému přímé identifikace na dálku,
 - hladinu akustického výkonu,
 - popis chování bezpilotního letadla v případě ztráty řídicího a kontrolního spoje a popis metody pro účely obnovení řídicího a kontrolního spoje bezpilotního letadla;
 - b) jasné provozní pokyny;
 - c) postup pro nahrávání omezení vzdušného prostoru do funkce „geo-awareness“;
 - d) pokyny pro údržbu;
 - e) postupy odstraňování poruch;
 - f) provozní omezení (mimo jiné meteorologických podmínek a denního/nočního provozu) a
 - g) vhodný popis všech rizik spojených s provozem bezpilotních systémů;
- 16) je k němu přiloženo informační sdělení zveřejněné agenturou EASA, které uvádí použitelná omezení a povinnosti, v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2019/947;
- 17) je-li vybaven systémem pro identifikaci na dálku, musí:
 - a) zajišťovat v reálném čase během celé doby trvání letu přenos alespoň následujících údajů z bezpilotního letadla s použitím otevřeného a zdokumentovaného přenosového protokolu, a to způsobem, aby bylo možné je přijímat prostřednictvím sítě:
 - i. registrační číslo provozovatele bezpilotního systému a ověřovací kód stanovené členským státem registrace během procesu registrace, ledaže není vyhověno kontrole konzistentnosti vymezené v bodě 9 písm. a);
 - ii. jedinečné sériové číslo bezpilotního letadla, které je v souladu s bodem 8;
 - iii. časové razítko, zeměpisná poloha bezpilotního letadla a jeho výška nad povrchem nebo bodem vzletu;
 - iv. letová dráha měřená ve směru hodinových ručiček od skutečného severu a pozemní rychlost bezpilotního systému;
 - v. zeměpisná poloha dálkově řídicího pilota bezpilotního letadla nebo, pokud není k dispozici, bod vzletu a
 - vi. údaj o nouzovém stavu bezpilotního systému;
 - b) omezovat schopnost neoprávněně zasahovat do funkce systému přímé identifikace na dálku.

ČÁST 5

Požadavky na bezpilotní systémy třídy C4

Bezpilotní systém třídy C4 je na bezpilotním letadle opatřen viditelně tímto štítkem:



Bezpilotní systém třídy C4 musí splňovat tyto podmínky:

- 1) má maximální vzletovou hmotnost (MTOM), včetně užitečného zatížení, nižší než 25 kg;
- 2) je bezpečně říditelný a manévrovatelný dálkově řídicím pilotem, který se řídí pokyny výrobce, podle potřeby za všech předpokládaných provozních podmínek, a to i po poruše jednoho nebo případně více systémů;
- 3) není schopen režimů automatického řízení s výjimkou podpory stabilizace letu bez přímého vlivu na dráhu letu a podpory při ztrátě spoje, pokud je v případě ztráty spoje k dispozici předem stanovená pevná poloha letových ovládacích prvků;
- 4) je uveden na trh s pokyny výrobce, které uvádějí:
 - a) vlastnosti bezpilotního letadla, mimo jiné:
 - třídu bezpilotního letadla,
 - hmotnost bezpilotního letadla (s popisem referenční konfigurace) a maximální vzletovou hmotnost (MTOM),
 - obecné vlastnosti přípustného užitečného zatížení, pokud jde o hmotnost, styčné plochy s bezpilotním letadlem a další možná omezení,
 - vybavení a software pro řízení bezpilotního letadla na dálku, a
 - popis chování bezpilotního letadla v případě ztráty řídicího a kontrolního spoje;
 - b) jasné provozní pokyny;
 - c) pokyny pro údržbu;
 - d) postupy odstraňování poruch;
 - e) provozní omezení (mimo jiné meteorologických podmínek a denního/nočního provozu) a
 - f) vhodný popis všech rizik spojených s provozem bezpilotních systémů;
- 5) je k němu přiloženo informační sdělení zveřejněné agenturou EASA, které uvádí použitelná omezení a povinnosti, v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2019/947.

ČÁST 6

Požadavky na doplňková zařízení pro přímou identifikaci na dálku

Doplňkové zařízení pro přímou identifikaci na dálku musí splňovat tyto podmínky:

- 1) umožňuje nahrát registrační číslo provozovatele bezpilotního systému v souladu s článkem 14 prováděcího nařízení (EU) 2019/947 a jakékoli další číslo stanovené registračním systémem; systém musí provádět kontrolu konzistentnosti ověřující integritu celého řetězce stanoveného pro provozovatele bezpilotního systému při registraci; v případě nekonzistentnosti vyšle systém hlášení o chybě provozovateli bezpilotního systému;

- 2) má jedinečné sériové číslo, které je v souladu s normou ANSI/CTA-2063-A-2019 Small Unmanned Aerial Systems Serial Numbers (Sériová čísla malých bezpilotních systémů), 2019 a které je čitelně umístěno na doplňkovém zařízení a jeho obalu nebo jeho pokynech výrobce;
- 3) v reálném čase během celé doby trvání letu zajišťuje přímé periodické vysílání alespoň následujících údajů z bezpilotního letadla s použitím otevřeného a zdokumentovaného přenosového protokolu, a to způsobem, aby bylo možné je přímo přijímat stávajícími mobilními zařízeními v rámci vysílacího rozsahu:
 - i) registrační číslo provozovatele bezpilotního systému a ověřovací kód stanovené členským státem registrace během procesu registrace, ledaže není vyhověno kontrole konzistentnosti vymezené v písmenu a);
 - ii) jedinečné sériové číslo bezpilotního letadla, které je v souladu s bodem 2;
 - iii) časové razítko, zeměpisná poloha bezpilotního letadla a jeho výška nad povrchem nebo bodem vzletu;
 - iv) letová dráha měřená ve směru hodinových ručiček od skutečného severu a pozemní rychlost bezpilotního systému a
 - v) zeměpisná poloha dálkově řídicího pilota bezpilotního letadla nebo, pokud není k dispozici, bod vzletu
- 4) omezuje schopnost neoprávněně zasahovat do funkce systému přímé identifikace na dálku a
- 5) je uveden na trh s pokyny výrobce, které obsahují odkaz na přenosový protokol používaný pro vysílání přímé identifikace na dálku a návod k:
 - a) instalaci tohoto modulu na bezpilotní letadlo a
 - b) nahrání registračního čísla provozovatele bezpilotního letadla.

ČÁST 7

Modul posuzování shody A — interní řízení výroby

1. Interní řízení výroby je postupem posuzování shody, kterým výrobce plní povinnosti stanovené v bodech 2, 3 a 4 této části a na vlastní odpovědnost zaručuje a prohlašuje, že dané výrobky splňují požadavky stanovené v částech 1, 5, 6, 16 nebo 17, které se na ně vztahují.
2. **Technická dokumentace**

Výrobce vypracuje technickou dokumentaci v souladu s článkem 17 tohoto nařízení.
3. **Výroba**

Výrobce přijme veškerá nezbytná opatření, aby výrobní proces a jeho kontrola zajišťovaly shodu vyráběného výrobku s technickou dokumentací podle bodu 2 této části a s požadavky stanovenými v částech 1, 5, 6, 16 nebo 17, které se na něj vztahují.
4. **Označení CE a EU prohlášení o shodě**
 - 1) V souladu s články 15 a 16 tohoto nařízení umístí výrobce na každý jednotlivý výrobek splňující použitelné požadavky stanovené v částech 1, 5, 6, 16 nebo 17, které se na něj vztahují, označení CE a, je-li to vyžadováno, štítek s označením třídy bezpilotního letadla.
 - 2) Výrobce vypracuje pro každý model výrobku písemné EU prohlášení o shodě a po dobu deseti let poté, co byl výrobek uveden na trh, je společně s technickou dokumentací uchovává, aby byly k dispozici vnitrostátním orgánům. V EU prohlášení o shodě je jasně uveden výrobek, pro nějž bylo vypracováno.

Kopie EU prohlášení o shodě se na požádání poskytne příslušným orgánům.
5. **Zplnomocněný zástupce**

Povinnosti výrobců stanovené v bodě 4 mohou být jejich jménem a na jejich odpovědnost splněny jejich zplnomocněným zástupcem, pokud jsou uvedeny v pověření.

ČÁST 8

Moduly posuzování shody B a C — EU přezkoušení typu a shoda s typem založená na interním řízení výroby

Odkazuje-li se na tuto část, řídí se postup posuzování shody moduly B (EU přezkoušení typu) a C (shoda s typem založená na interním řízení výroby) níže.

Modul B**EU přezkoušení typu**

1. EU přezkoušení typu je tou částí postupu posuzování shody, ve které oznámený subjekt přezkoumá technický návrh výrobku a ověří a potvrdí, že technický návrh výrobku splňuje použitelné požadavky stanovené v částech 1 až 6, 16 a 17.
2. EU přezkoušení typu se provádí posouzením vhodnosti návrhu výrobku prostřednictvím přezkoumání technické dokumentace a podpůrných důkazů podle bodu 3 a přezkoušení vzorků jedné podstatné části nebo více podstatných částí výrobku reprezentativních pro plánovanou výrobu (kombinace výrobního typu a konstrukčního typu).
3. Výrobce podá u jediného oznámeného subjektu, který si zvolil, žádost o EU přezkoušení typu.
Žádost musí obsahovat:
 - 1) jméno a adresu výrobce, a pokud žádost podává zplnomocněný zástupce, také jeho jméno a adresu;
 - 2) písemné prohlášení, že stejná žádost nebyla podána u jiného oznámeného subjektu;
 - 3) technickou dokumentaci; technická dokumentace musí umožňovat posouzení shody výrobku s příslušnými požadavky tohoto nařízení a obsahovat odpovídající analýzu a posouzení rizik; technická dokumentace obsahuje ve vhodných případech prvky stanovené v článku 17 tohoto nařízení;
 - 4) vzorky reprezentativní pro plánovanou výrobu; oznámený subjekt může požadovat další vzorky, jestliže je to potřebné k provedení programu zkoušek;
 - 5) podpůrné důkazy o vhodnosti řešení technického návrhu; tyto podpůrné důkazy musí odkazovat na všechny příslušné dokumenty, které byly použity, zejména pokud příslušné harmonizované normy a/nebo technické specifikace nebyly použity nebo nebyly použity v celém rozsahu; podpůrné důkazy v případě potřeby zahrnují výsledky zkoušek, které provedla v souladu s jinými příslušnými technickými specifikacemi vhodná laboratoř výrobce nebo jiná zkušební laboratoř jeho jménem a na jeho odpovědnost.
4. Oznámený subjekt:
u daného výrobku:
 - 1) přezkoumá technickou dokumentaci a podpůrné důkazy s cílem posoudit vhodnost technického návrhu výrobku.
u vzorku/vzorků:
 - 2) ověří, zda byl vzorek vyroben (byly vzorky vyrobeny) v souladu s technickou dokumentací, a určí prvky, které byly navrženy v souladu s použitelnými ustanoveními příslušných harmonizovaných norem nebo technických specifikací, jakož i části, které byly navrženy, aniž byla použita příslušná ustanovení těchto norem;
 - 3) provede nebo nechá provést vhodná přezkoumání a zkoušky, aby ověřil, zda v případě, kdy výrobce zvolil řešení podle příslušných harmonizovaných norem nebo technických specifikací, byly tyto normy a specifikace použity správně;
 - 4) provede nebo nechá provést příslušné kontroly a zkoušky, aby ověřil, zda v případě, kdy nebyla použita řešení podle příslušných harmonizovaných norem nebo technických specifikací, splňují řešení, která výrobce použil, odpovídající podstatné požadavky právního nástroje;
 - 5) dohodne se s výrobcem, na kterém místě budou přezkoumání a zkoušky provedeny.

5. Oznámený subjekt vypracuje hodnotící zprávu, ve které zaznamená činnosti provedené podle bodu 4 a jejich výsledky. Aniž jsou dotčeny povinnosti oznámeného subjektu uvedené v bodě 8, oznámený subjekt zveřejní obsah této zprávy, v plném rozsahu nebo částečně, pouze se souhlasem výrobce.
6. Pokud typ splňuje požadavky tohoto nařízení, vydá oznámený subjekt výrobci certifikát EU přezkoušení typu. Tento certifikát musí obsahovat jméno a adresu výrobce, závěry přezkoumání, informace o relevantních aspektech požadavků, na něž se přezkoumání vztahovalo, podmínky platnosti certifikátu (existují-li) a údaje nezbytné k identifikaci schváleného typu. K certifikátu může být přiložena jedna nebo více příloh.

Certifikát EU a jeho přílohy obsahují všechny důležité informace umožňující vyhodnotit, zda je daný výrobek ve shodě s typem podrobeným přezkoušení, a provést kontrolu za provozu.

Pokud daný typ nespĺňuje příslušné požadavky tohoto nařízení, oznámený subjekt odmítne vydat certifikát EU přezkoušení typu a uvědomí o tom žadatele, přičemž odmítnutí podrobně odůvodní.

7. Oznámený subjekt dbá na to, aby byl informován o všech změnách obecně uznávaného stavu techniky, které by naznačovaly, že schválený typ již nemusí být v souladu s příslušnými požadavky tohoto nařízení, a rozhodne, zda tyto změny vyžadují doplňující šetření. Pokud šetření vyžadují, oznámený subjekt o tom informuje výrobce.

Výrobce informuje oznámený subjekt, který uchovává technickou dokumentaci týkající se certifikátu EU přezkoušení typu, o všech úpravách schváleného typu, které mohou ovlivnit shodu výrobku se základními požadavky tohoto nařízení nebo podmínky platnosti tohoto certifikátu. Tyto úpravy vyžadují další schválení a musí být připojeny k původnímu certifikátu EU přezkoušení typu.

8. Každý oznámený subjekt informuje svůj oznamující orgán o certifikátech EU přezkoušení typu nebo dodatcích k nim, které vydal nebo odejmul, a pravidelně či na žádost zpřístupní svému oznamujícímu orgánu seznam certifikátů nebo dodatků k nim, které zamítl, pozastavil či jinak omezil.

Každý oznámený subjekt informuje ostatní oznámené subjekty o certifikátech EU přezkoušení typu nebo dodatcích k nim, které zamítl, odejmul, pozastavil či jinak omezil, a na žádost také o certifikátech nebo dodatcích k nim, které vydal.

Komise, členské státy a ostatní oznámené subjekty mohou na žádost obdržet kopii certifikátů EU přezkoušení typu a/nebo jejich dodatků. Komise a členské státy mohou na odůvodněnou žádost obdržet kopii technické dokumentace a výsledků přezkoušení provedených oznámeným subjektem.

Po dobu deseti let od posouzení výrobku nebo do uplynutí doby platnosti certifikátu EU přezkoušení typu uchovává oznámený subjekt kopii tohoto certifikátu, jeho příloh a dodatků, jakož i soubor technické dokumentace včetně dokumentace předložené výrobcem.

9. Po dobu deseti let od uvedení výrobku na trh uchovává výrobce pro potřebu vnitrostátních orgánů kopii certifikátu EU přezkoušení typu, jeho příloh a dodatků spolu s technickou dokumentací.
10. Zplnomocněný zástupce výrobce může podat žádost uvedenou v bodě 3 a plnit povinnosti stanovené v bodech 7 a 9, pokud jsou uvedeny v pověření.

Modul C

Shoda s typem založená na interním řízení výroby

1. Shoda s typem založená na interním řízení výroby je tou částí postupu posuzování shody, kterým výrobce plní povinnosti stanovené v bodech 2 a 3 a zaručuje a prohlašuje, že dané výrobky s označením CE jsou ve shodě s typem popsáním v certifikátu EU přezkoušení typu a splňují požadavky tohoto nařízení, které se na ně vztahují.

2. Výroba

Výrobce přijme veškerá nezbytná opatření, aby výrobní proces a jeho kontrola zajišťovaly shodu vyráběného výrobku se schváleným typem popsaným v certifikátu EU přezkoušení typu a s použitelnými požadavky stanovenými v částech 1 až 6, 16 a 17.

3. Označení CE a EU prohlášení o shodě

- 1) Výrobce umístí označení CE a, je-li to vyžadováno, štítek s označením třídy bezpilotního letadla v souladu s články 15 a 16 tohoto nařízení na každý výrobek, který je ve shodě s typem popsaným v certifikátu EU přezkoušení typu a splňuje použitelné požadavky stanovené v částech 1 až 6, 16 a 17.
- 2) Výrobce vypracuje pro každý typ výrobku písemné EU prohlášení o shodě a po dobu deseti let poté, co byl výrobek uveden na trh, je uchovává, aby bylo k dispozici vnitrostátním orgánům. V EU prohlášení o shodě je jasně uveden typ výrobku, pro nějž bylo vypracováno.

Kopie EU prohlášení o shodě se na požádání poskytne příslušným orgánům.

4. Zplnomocněný zástupce

Povinnosti výrobce stanovené v bodě 3 mohou být jeho jménem a na jeho odpovědnost splněny jeho zplnomocněným zástupcem, pokud je to uvedeno v pověření.

ČÁST 9

Modul posuzování shody H – Shoda založená na komplexním zabezpečení jakosti

1. Shoda založená na komplexním zabezpečení jakosti je postupem posouzení shody, kterým výrobci plní povinnosti stanovené v odstavcích 2 a 5 a na vlastní odpovědnost zajišťují a prohlašují, že daný výrobek splňuje použitelné požadavky stanovené v částech 1 až 6, 16 a 17.

2. Výroba

Výrobce používá schválený systém jakosti pro konstrukci, výrobu, výstupní kontrolu a zkoušky daného výrobku podle bodu 3 a podléhá doзору podle bodu 4.

3. Systém jakosti

- 1) Výrobce podá u oznámeného subjektu, který si zvolil, žádost o posouzení svého systému jakosti pro daný výrobek.

Žádost musí obsahovat:

- a) jméno a adresu výrobce, a pokud žádost podává zplnomocněný zástupce, také jeho jméno a adresu;
- b) technickou dokumentaci pro každý typ výrobku, který se má vyrábět, obsahující ve vhodných případech prvky stanovené v části 10;
- c) dokumentaci týkající se systému jakosti;
- d) písemné prohlášení, že stejná žádost nebyla podána u jiného oznámeného subjektu.

- 2) Systém jakosti musí zajistit shodu výrobku s požadavky tohoto nařízení.

Všechny podklady, požadavky a předpisy používané výrobcem musí být systematicky a uspořádaně dokumentovány ve formě písemných koncepcí, postupů a návodů. Dokumentace systému jakosti musí umožňovat jednotný výklad programů, plánů, příruček a záznamů týkajících se jakosti.

Dokumentace systému jakosti musí obsahovat zejména přiměřený popis:

- a) cílů jakosti, organizační struktury, odpovědností a pravomocí vedení, pokud jde o konstrukci a jakost výrobků;
- b) specifikací technického návrhu, včetně norem, které budou použity, a v případě, kdy se příslušné harmonizované normy plně nepoužijí, popis prostředků, které budou použity, aby bylo zajištěno splnění požadavků tohoto nařízení;

- c) metod, postupů a systematických opatření týkajících se kontroly a ověřování návrhu, které budou použity při navrhování výrobků náležejících do příslušného typu výrobku;
 - d) odpovídajících metod, postupů a systematických opatření, které budou použity při výrobě, kontrole a zabezpečování jakosti;
 - e) kontrol a zkoušek, které budou provedeny před výrobou, během výroby a po výrobě, s uvedením jejich četnosti;
 - f) záznamů o jakosti, např. protokoly o kontrolách, záznamy z provedených zkoušek, záznamy z provedených kalibrací, zprávy o kvalifikaci nebo schválení příslušných pracovníků atd.;
 - g) prostředků umožňujících dozor nad dosahováním požadované jakosti návrhu a výrobku a nad efektivním fungováním systému jakosti.
- 3) Oznámený subjekt posoudí systém jakosti s cílem určit, zda splňuje požadavky podle bodu 3.2.

U prvků systému jakosti, které odpovídají příslušným specifikacím příslušné harmonizované normy, shodu s těmito požadavky předpokládá.

Auditorský tým musí mít zkušenosti se systémy řízení jakosti a znalosti použitelných požadavků tohoto nařízení a alespoň jeden jeho člen musí mít zkušenosti s hodnocením příslušné oblasti výrobku a technologie daného výrobku. Audit zahrnuje hodnotící návštěvu v provozních prostorách výrobce. Auditorský tým přezkoumá technickou dokumentaci uvedenou v bodě 3.1 písm. b), aby ověřil, že je výrobce schopen určit použitelné požadavky tohoto nařízení a provádět nezbytná přezkoušení, aby zajistil soulad výrobku s těmito požadavky.

Rozhodnutí se oznámí výrobci nebo jeho zplnomocněnému zástupci.

Oznámení musí obsahovat závěry auditu a odůvodněné rozhodnutí o posouzení.

- 4) Výrobce se zavazuje, že bude plnit povinnosti vyplývající ze schváleného systému jakosti a bude jej udržovat, aby byl i nadále odpovídající a účinný.
- Výrobce informuje oznámený subjekt, který schválil systém jakosti, o každé zamýšlené změně systému jakosti.
- 5) Oznámený subjekt navrhované změny posoudí a rozhodne, zda upravený systém jakosti bude i nadále splňovat požadavky podle bodu 3.2, nebo zda je třeba nové posouzení.

Oznámený subjekt oznámí své rozhodnutí výrobci. Oznámení musí obsahovat závěry přezkoumání a odůvodněné rozhodnutí o posouzení.

4. Dozor, za který odpovídá oznámený subjekt

- 1) Účelem dozoru je zajistit, aby výrobce řádně plnil povinnosti vyplývající ze schváleného systému jakosti.
- 2) Za účelem posouzení umožní výrobce oznámenému subjektu přístup do prostor určených pro navrhování, výrobu, kontrolu, zkoušky a skladování a poskytne mu všechny potřebné informace, zejména:
 - a) dokumentaci systému jakosti;
 - b) záznamy o jakosti uvedené v části systému jakosti týkající se navrhování, např. výsledky analýz, výpočtů, zkoušek atd.;
 - c) záznamy o jakosti uvedené ve výrobní části systému jakosti, např. protokoly o kontrolách, záznamy z provedených zkoušek, záznamy z kalibrací, zprávy o kvalifikaci příslušných pracovníků atd.
- 3) Oznámený subjekt provádí pravidelné audity, aby se ujistil, že výrobce udržuje a používá systém jakosti, a předkládá výrobci zprávu o auditu.
- 4) Kromě toho může oznámený subjekt uskutečnit u výrobce neohlášené kontrolní návštěvy. Při těchto návštěvách může oznámený subjekt v případě potřeby provést nebo dát provést zkoušky bezpilotního letadla nebo bezpilotního systému, aby ověřil, zda systém jakosti řádně funguje. Oznámený subjekt poskytne výrobci zprávu o návštěvě a protokol o zkouškách, pokud byly zkoušky provedeny.

5. Označení CE a EU prohlášení o shodě
- 1) Výrobce umístí označení CE a, je-li to vyžadováno, štítek s označením třídy bezpilotního systému v souladu s články 15 a 16 tohoto nařízení a na odpovědnost oznámeného subjektu uvedeného v bodě 3.1 této části identifikační číslo tohoto subjektu na každý jednotlivý výrobek, který je v souladu s použitelnými požadavky tohoto nařízení.
 - 2) Výrobce vypracuje pro každý typ výrobku písemné EU prohlášení o shodě a po dobu deseti let poté, co byl výrobek uveden na trh, je uchovává, aby bylo k dispozici vnitrostátním orgánům. V EU prohlášení o shodě je uveden typ výrobku, pro nějž bylo vypracováno.
- Kopie EU prohlášení o shodě se na požádání poskytne příslušným orgánům.
6. Výrobce uchovává pro potřebu vnitrostátních orgánů po dobu deseti let od uvedení výrobku na trh:
- 1) technickou dokumentaci podle bodu 3.1;
 - 2) dokumentaci týkající se systému jakosti podle bodu 3.1;
 - 3) schválené změny podle bodu 3.5;
 - 4) rozhodnutí, zprávy a protokoly oznámeného subjektu podle bodů 3.5, 4.3 a 4.4.
7. Každý oznámený subjekt informuje svůj oznamující orgán o schváleních systému jakosti, která vydal nebo odejmul, a pravidelně či na žádost zpřístupní svému oznamujícímu orgánu seznam schválení systému jakosti, která zamítl, pozastavil či jinak omezil.
- Každý oznámený subjekt informuje ostatní oznámené subjekty o schváleních systému jakosti, která zamítl, pozastavil nebo odejmul, a na žádost o schváleních systému jakosti, která vydal.
8. Zplnomocněný zástupce
- Povinnosti výrobce stanovené v bodech 3.1, 3.5, 5 a 6 mohou být jeho jménem a na jeho odpovědnost splněny jeho zplnomocněným zástupcem, pokud je to uvedeno v pověření.

ČÁST 10

Obsah technické dokumentace

Výrobce vypracuje technickou dokumentaci. Dokumentace musí umožňovat posouzení shody výrobku s použitelnými požadavky.

Technická dokumentace musí obsahovat, je-li to relevantní, alespoň tyto prvky:

1. úplný popis výrobku včetně:
 - a) fotografií nebo ilustrací zobrazujících vnější znaky, označení a vnitřní uspořádání;
 - b) verzí jakéhokoli softwaru nebo firmwaru, které se podílejí na zajištění souladu s požadavky stanovenými tímto nařízením;
 - c) pokynů výrobce a návodu k instalaci;
2. koncepční návrh a výrobní výkresy a schémata součástí, podsestav, obvodů a jiných podobných prvků;
3. popisy a vysvětlivky potřebné pro pochopení těchto výkresů a schémat a fungování výrobku;
4. seznam harmonizovaných norem, které byly zcela nebo zčásti použity a na které byly odkazy zveřejněny v *Úředním věstníku Evropské unie*, a popis řešení zvolených ke splnění základních bezpečnostních požadavků stanovených v článku 4, pokud tyto harmonizované normy použity nebyly, včetně seznamu jiných relevantních technických specifikací, jež byly použity. V případě částečně použitých harmonizovaných norem se v technické dokumentaci uvedou ty části, jež byly použity;

5. kopie EU prohlášení o shodě;
6. jestliže byl použit modul posuzování shody uvedený v části 8, kopie certifikátu EU přezkoušení typu s přílohami tak, jak jej vydal příslušný oznámený subjekt;
7. výsledky konstrukčních výpočtů, provedených přezkoušení a jiné důležité prvky;
8. protokoly o zkouškách;
9. případně kopie dokumentů, které výrobce předložil oznámenému subjektu;
10. podpůrné důkazy o vhodnosti řešení technického návrhu. Tyto podpůrné důkazy musejí odkazovat na všechny příslušné dokumenty, které byly použity, zejména pokud příslušné harmonizované normy a/nebo technické specifikace nebyly použity v celém rozsahu. Podpůrné důkazy v případě potřeby zahrnují výsledky zkoušek provedených příslušnou laboratoří výrobce nebo jinou zkušební laboratoří jeho jménem a na jeho odpovědnost;
11. adresy míst výroby a skladování.

ČÁST 11

EU prohlášení o shodě

1. Výrobek (typ, šarže a sériové číslo).
2. Jméno a adresa výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce.
3. Toto prohlášení o shodě se vydává na výhradní odpovědnost výrobce. *[v případě soupravy příslušenství může výrobce soupravy uvést, že tento certifikát se opírá o certifikát bezpilotního systému, jehož přestavbu souprava zajišťuje.]*
4. Předmět prohlášení *[identifikace výrobku umožňující jej zpětně vysledovat; je-li to nezbytné pro identifikaci daného výrobku, může zahrnovat barevné vyobrazení s dostatečným rozlišením; v případě soupravy příslušenství uveďte typ bezpilotního systému, jehož přestavbu souprava zajišťuje].*
5. Předmět výše uvedeného prohlášení je třídy ... *[uveďte u bezpilotního systému číslo třídy podle částí 1 až 5, 16 a 17 této přílohy; v případě soupravy příslušenství uveďte třídu, na kterou se bezpilotní systém přestavuje].*
6. Garantovaná hladina akustického výkonu tohoto bezpilotního systému je ... dB (A) *[pouze u bezpilotních systémů tříd 1 až 3, které nemají pevná křídla].*
7. Výše popsaný předmět prohlášení je ve shodě s příslušnými harmonizačními právními předpisy Unie:
 - *[uveďte odkaz na toto nařízení a přílohu, která se vztahuje na třídu výrobku];*
 - nebo v příslušných případech další harmonizované právní předpisy Unie.
8. Odkazy na příslušné harmonizované normy, které byly použity, nebo na jiné technické specifikace, na jejichž základě se shoda prohlašuje. Odkazy se uvedou s jejich identifikačním číslem a verzí a v příslušných případech rovněž s datem vydání.
9. V příslušných případech: oznámený subjekt ... *[název, číslo]* ... provedl ... *[popis opatření]* ... a vydal certifikát EU přezkoušení typu.
10. V příslušných případech: popis příslušenství a součástí, včetně softwaru, které umožňují zamýšlený provoz bezpilotního letadla nebo bezpilotního systému a na které se vztahuje EU prohlášení o shodě.

11. Další informace:

Podepsáno za a jménem: ...

[místo a datum vydání]:

[jméno, funkce] [podpis]:

ČÁST 12

Zjednodušené EU prohlášení o shodě

Zjednodušené EU prohlášení o shodě uvedené v čl. 14 odst. 3 se předkládá v této formě:

- [Jméno výrobce] prohlašuje, že bezpilotní systém [identifikace bezpilotního systému: typ nebo sériové číslo] je třídy [u bezpilotního systému uveďte číslo třídy výrobku podle částí 1 až 5, 16 a 17 této přílohy]; u soupravy příslušenství uveďte třídu, na kterou se bezpilotní systém přestavuje] a má garantovanou hladinu akustického výkonu ... dB(A) [pouze u bezpilotních systémů tříd 1, 2, 3, 5 a 6, které nemají pevná křídla]
- a je v souladu s nařízením... [uveďte všechna nařízení, s nimiž je výrobek v souladu].
- Úplné EU prohlášení o shodě je dostupné na těchto internetových stránkách: [adresa internetových stránek]

ČÁST 13

Zkušební postup pro měření hluku

Tato část stanoví metody měření hluku přenášeného vzduchem, které se použijí pro stanovení naměřené hladiny akustického výkonu A bezpilotních letadel tříd 1, 2, 3, 5 a 6.

Stanoví základní normu pro měření vyzařovaného hluku a podrobné zkušební postupy pro měření hladiny akustického tlaku na měřicí ploše zdroje a pro výpočet hladiny akustického výkonu zdroje.

1. ZÁKLADNÍ NORMY PRO MĚŘENÍ VYZAŘOVANÉHO HLUKU

Pro stanovení hladiny akustického výkonu A L_{WA} bezpilotního letadla se použijí základní normy pro měření vyzařovaného hluku EN ISO 3744:2010 spolu s níže uvedenými dodatky:

2. PODMÍNKY INSTALACE A UMÍSTĚNÍ

Zkušební prostor:

Bezpilotní letadlo je udržováno nad jednou odrazivou (akusticky tvrdou) rovinou. Bezpilotní letadlo se umístí v dostatečné vzdálenosti od jakékoli odrazivé stěny nebo stropu či jakéhokoli odrazivého předmětu, aby byly splněny požadavky uvedené v příloze A normy EN ISO 3744: 2010 pro měřicí plochu.

Plocha pro měření zvuku a rozmístění mikrofonů:

Bezpilotní letadlo bude zcela uzavřeno v polokulové měřicí ploše podle bodu 7.2.3 normy EN ISO 3744: 2010.

Počet a poloha mikrofonů jsou stanoveny přílohou F normy EN ISO 3744: 2010.

Měřicí povrch musí mít počátek v bodě O, který leží v rovině země přímo pod bezpilotním letadlem.

3. PROVOZNÍ PODMÍNKY PŘI ZKOUŠCE

Měření hluku se provede s rotory bezpilotního letadla v provozu s rychlostí odpovídající vznášení se bezpilotního letadla při MTOM.

Je-li bezpilotní letadlo uvedeno na trh s příslušenstvím, které může být k němu připevněno, zkouší se s tímto příslušenstvím a bez něj ve všech možných konfiguracích bezpilotního letadla.

4. VÝPOČET ČASOVĚ ZPRŮMĚROVANÉ HLADINY AKUSTICKÉHO TLAKU NA MĚŘICÍ PLOŠE

Pro každou konfiguraci bezpilotního letadla se časově zprůměrovaná hladina akustického tlaku A určuje nejméně třikrát. Jestliže se nejméně dvě z určených hodnot neliší o více než 1 dB, není třeba pokračovat v měření; v opačném případě je třeba v měření pokračovat, dokud nebudou získány dvě hodnoty, které se neliší o více než 1 dB. Časově zprůměrovaná hladina akustického tlaku na měřicí ploše, která se použije pro výpočet hladiny akustického výkonu konfigurace bezpilotního letadla, je aritmetickým průměrem dvou nejvyšších hodnot, které se vzájemně neliší o více než 1 dB.

5. INFORMACE UVÁDĚNÉ V PROTOKOLU

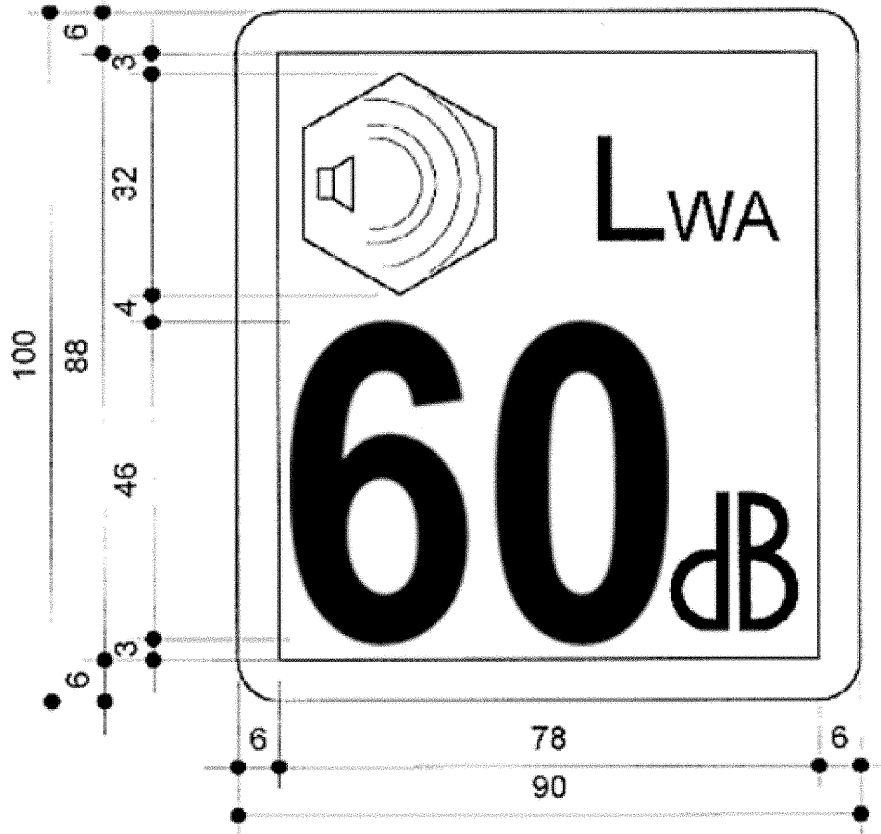
Protokol musí obsahovat technické údaje nezbytné pro identifikaci zkoušeného zdroje, zkušební postupu pro měření hluku a akustické údaje.

Jako hladina akustického výkonu A se má uvádět nejvyšší hodnota různých zkoušených konfigurací bezpilotního letadla zaokrouhlená na nejbližší celé číslo (liší-li se od nejbližšího menšího čísla o méně než 0,5 dB, uvede se toto nejbližší celé číslo; liší-li se o 0,5 nebo více, uvede se nejbližší větší číslo).

ČÁST 14

Údaj o garantované hladině akustického výkonu

Údaj o garantované hladině akustického výkonu se musí skládat z jednočíselného údaje o garantované hladině akustického výkonu v dB, značky L_{WA} a zobrazení (piktogramu) v tomto tvaru:



Jestliže se údaj v závislosti na velikosti zařízení zmenšuje, musí být zachovány vzájemné poměry uvedené na obrázku. Vertikální rozměr by však pokud možno neměl být menší než 20 mm.

ČÁST 15

Maximální hladina akustického výkonu podle třídy bezpilotního letadla

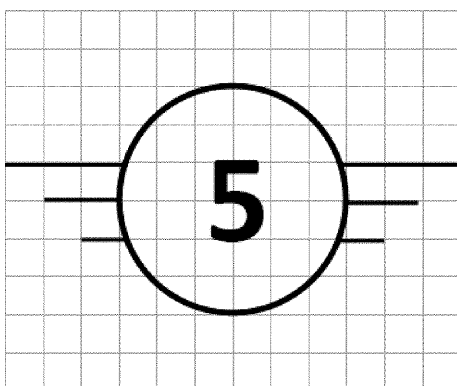
Třída bezpilotního letadla	MTOM m v gramech	Maximální hladina akustického výkonu L_{WA} v dB		
		od vstupu v platnost	po uplynutí 2 let od vstupu v platnost	po uplynutí 4 let od vstupu v platnost
C1 a C2	$m < 900$	85	83	81
C2	$900 \leq m < 4\,000$	$85 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$	$83 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$	$81 + 18,5 \lg \frac{m}{900}$

kde „lg“ je logaritmus o základu 10.

ČÁST 16

Požadavky na bezpilotní systémy třídy C5 a příslušenství třídy C5

Bezpilotní systém třídy C5 je na bezpilotním letadle opatřen tímto štítkem s označením třídy:



Bezpilotní systém třídy C5 musí splňovat požadavky stanovené v části 4 s výjimkou požadavků stanovených v odstavcích 2 a 10 části 4.

Kromě toho musí splňovat tyto požadavky:

- 1) je jiným letadlem, než je letadlo s pevnými křídly, není-li upoután;
- 2) je-li vybaven funkcí „geo-awareness“, je v souladu s odstavcem 10 části 4;
- 3) během letu poskytuje dálkově řídicímu pilotovi jasné a stručné informace o výšce bezpilotního letadla nad povrchem nebo bodem vzletu;
- 4) není-li upoután, je vybaven režimem nízké rychlosti, který může zvolit dálkově řídicí pilot a který omezuje maximální pozemní rychlost na nanejvýš 5 m/s;
- 5) není-li upoután, poskytuje dálkově řídicímu pilotovi prostředek k ukončení letu bezpilotního letadla, který musí být:
 - a) spolehlivý, předvídatelný a nezávislý na systému automatického řízení letu a navádění; to platí i pro aktivaci tohoto prostředku;
 - b) vynutí si sestup bezpilotního letadla a zabrání jeho vodorovnému přemístění s pohonem a
 - c) zahrnuje prostředky ke snížení následků dynamiky nárazu bezpilotního letadla;
- 6) není-li upoután, poskytuje dálkově řídicímu pilotovi prostředky k nepřetržitému sledování kvality řídicího a kontrolního spoje a příjmu varování, když bude spojení pravděpodobně ztraceno nebo zhoršeno do té míry, že ohrozí bezpečný provoz, a dalšího varování, když bude spojení ztraceno, a
- 7) kromě informací uvedených v části 4 bodě 15 písm. a) obsahuje v pokynech výrobce popis prostředků k ukončení letu vyžadovaný v bodě 5.
- 8) Bezpilotní systém třídy C5 může být tvořen bezpilotním systémem třídy C3 vybaveným soupravou příslušenství, která zajišťuje přestavbu bezpilotního systému třídy C3 na bezpilotní systém třídy C5. V tomto případě musí být štítek třídy C5 umístěn na každou součást příslušenství.

Souprava příslušenství může zajistit pouze přestavbu bezpilotního systému třídy C3, který je v souladu s bodem 1 a poskytuje nezbytná rozhraní pro příslušenství.

Souprava příslušenství nesmí zahrnovat změny softwaru bezpilotního systému třídy C3.

Souprava příslušenství musí být projektována a každá součást příslušenství musí být identifikována tak, aby se zajistila úplná a správná instalace provozovatelem bezpilotního systému na bezpilotní systém třídy C3 podle pokynů poskytnutých výrobcem soupravy příslušenství.

Soupravu příslušenství lze uvádět na trh nezávisle na bezpilotním systému třídy C3, pro který zajišťuje přestavbu. V tomto případě uvede výrobce soupravy příslušenství na trh jednotnou soupravu pro přestavbu, která:

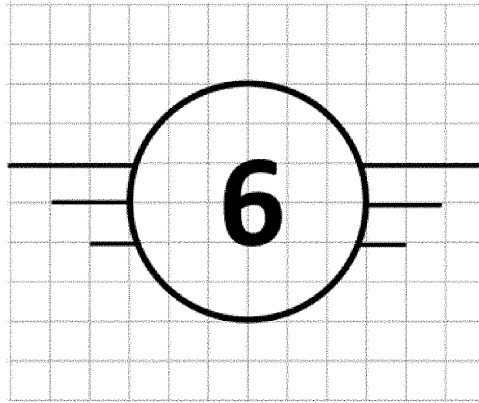
- 1) nemění soulad bezpilotního systému třídy C3 s požadavky části 4;
- 2) zajišťuje soulad bezpilotního systému vybaveného soupravou příslušenství se všemi dalšími požadavky stanovenými v této části s výjimkou výše uvedeného bodu 3 a

- 3) obsahuje pokyny výrobce uvádějící:
 - i) seznam všech bezpilotních systémů třídy C3, na které lze soupravu použít, a
 - ii) pokyny, jak instalovat a provozovat soupravu příslušenství.

ČÁST 17

Požadavky na bezpilotní systémy třídy C6

Bezpilotní systém třídy C6 je na bezpilotním letadle opatřen tímto štítkem s označením třídy:



Bezpilotní systém třídy C6 musí splňovat požadavky stanovené v části 4 s výjimkou požadavků stanovených v odstavcích 2, 7 a 10.

Kromě toho musí splňovat tyto požadavky:

- 1) má při vodorovném letu maximální pozemní rychlost 50 m/s;
- 2) je-li vybaven funkcí „geo-awareness“, je v souladu s odstavcem 10 části 4;
- 3) během letu poskytuje dálkově řídicímu pilotovi jasné a stručné informace o zeměpisné poloze bezpilotního letadla, jeho rychlosti a jeho výšce nad povrchem nebo bodem vzletu;
- 4) poskytuje prostředky, které zabraňují tomu, aby bezpilotní letadlo narušilo horizontální a vertikální hranice programovatelného provozního prostoru;
- 5) poskytuje dálkově řídicímu pilotovi prostředek k ukončení letu bezpilotního letadla, který musí:
 - a) být spolehlivý, předvídatelný, nezávislý na systému automatického řízení a navádění a nezávislý na prostředcích, které zabraňují tomu, aby bezpilotní letadlo narušilo horizontální a vertikální hranice, jak je vyžadováno v bodě 4; to platí i pro aktivaci tohoto prostředku a
 - b) vynutit si sestup bezpilotního letadla a zabránit jeho vodorovnému přemístění s pohonem;
- 6) poskytuje prostředky k programování dráhy letu bezpilotního letadla;
- 7) poskytuje dálkově řídicímu pilotovi prostředky k nepřetržitému sledování kvality řídicího a kontrolního spoje a příjmu varování, když bude spojení pravděpodobně ztraceno nebo zhoršeno do té míry, že ohrozí bezpečný provoz, a dalšího varování, když bude spojení ztraceno, a
- 8) kromě informací uvedených v části 4 bodě 15 písm. a) obsahuje v pokynech výrobce:
 - a) popis prostředků k ukončení letu vyžadovaný v bodě 5;
 - b) popis prostředků, které zabraňují tomu, aby bezpilotní letadlo narušilo horizontální a vertikální hranice provozního prostoru, a údaj o velikosti mimořádného prostoru potřebného k reakci na chybu v určení polohy, o reakční době a rozsahu opravného manévru a
 - c) údaj o vzdálenosti, kterou bezpilotní letadlo s největší pravděpodobností urazí po aktivaci prostředků k ukončení letu podle bodu 5; tento údaj zohlední provozovatel bezpilotního systému při určování rezervy pro pokrytí rizika na zemi.