

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** **NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (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)

Ve znění:

| | | Úřední věstník | | |
|--------------------|--|----------------|--------|-----------|
| | | Č. | Strana | Datum |
| ► <u>M1</u> | Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1058 ze dne 27. dubna 2020 | L 232 | 1 | 20.7.2020 |
| ► <u>M2</u> | Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/851 ze dne 22. března 2022 | L 150 | 21 | 1.6.2022 |

Opraveno:

- **C1** Oprava, Úř. věst. L 162, 19.6.2019, s. 28 (2019/945)
► **C2** Oprava, Úř. věst. L 336, 23.9.2021, s. 48 (2020/1058)

▼B**NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU)
2019/945**

ze dne 12. března 2019

**o bezpilotních systémech a o provozovateli bezpilotních systémů
ze třetích zemí**

KAPITOLA I

Obecná ustanovení*Článek 1***Předmět**

1. ►**C1** Toto nařízení stanoví požadavky na projektování a výrobu bezpilotních systémů určených k provozování na základě pravidel a podmínek vymezených v prováděcím nařízení (EU) 2019/947 a doplňkových zařízeních pro identifikaci na dálku. ◀ Definiuje rovněž typ bezpilotních systémů, jejichž projektování, výroba a údržba podléhají osvědčování.

2. ►**M1** Stanoví také pravidla pro dodávání bezpilotních systémů, souprav příslušenství a doplňkových zařízeních pro identifikaci na dálku na trh a pro jejich volný pohyb v Unii. ◀

3. Toto nařízení rovněž stanoví pravidla pro provozovatele bezpilotních systémů z třetích zemí, pokud provozují bezpilotní systém podle prováděcího nařízení (EU) 2019/947 v rámci vzdušného prostoru jednotného evropského nebe.

*Článek 2***Oblast působnosti****▼M1**

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.

▼B

3. Kapitola IV tohoto nařízení se vztahuje na provozovatele bezpilotních systémů, kteří mají hlavní místo podnikání, jsou usazeni nebo mají bydliště ve třetí zemi, pokud jsou bezpilotní systémy provozovány v Unii.

4. Toto nařízení se nevztahuje na bezpilotní systémy určené k provozování výlučně ve vnitřních prostorách.

*Článek 3***Definice**

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

▼C1

1) „bepilotním letadlem“ letadlo provozované autonomně nebo projektované pro autonomní provoz nebo pro řízení na dálku bez pilota na palubě;

▼B

2) „vybavením pro řízení bepilotních letadel na dálku“ nástroj, vybavení, mechanismus, aparatura, příslušenství, software nebo doplněk, který je potřebný pro bezpečný provoz bepilotního letadla, není letadlovou částí a není na palubě daného bepilotního letadla;

▼C1

3) „bepilotním systémem“ bepilotní letadlo a vybavení pro jeho řízení na dálku;

▼B

4) „provozovatelem bepilotního systému“ právnická nebo fyzická osoba provozující nebo zamýšlející provozovat jeden nebo více bepilotních systémů;

5) „otevřenou“ kategorií kategorie provozu bepilotních systémů, která je definována v článku 4 prováděcího nařízení (EU) 2019/947;

6) „specifickou“ kategorií kategorie provozu bepilotních systémů, která je definována v článku 5 prováděcího nařízení (EU) 2019/947;

7) „certifikovanou“ kategorií kategorie provozu bepilotních systémů, která je definována v článku 6 prováděcího nařízení (EU) 2019/947;

8) „harmonizačními právními předpisy Unie“ právní předpisy Unie harmonizující podmínky uvádění výrobků na trh;

9) „akreditací“ akreditace ve smyslu čl. 2 bodu 10 nařízení (ES) č. 765/2008;

10) „posouzením shody“ postup prokazující, že byly splněny konkrétní požadavky týkající se výrobku;

11) „subjektem posuzování shody“ subjekt, který vykonává činnosti posuzování shody, včetně kalibrace, zkoušení, osvědčování a kontroly;

12) „označením CE“ označení, kterým výrobce vyjadřuje, že výrobek je ve shodě s příslušnými požadavky stanovenými v harmonizačních právních předpisech Unie, které upravují jeho umístování;

▼B

- 13) „výrobce“ fyzická či právnická osoba uvádějící na trh pod svým jménem nebo ochrannou známkou výrobek, který vyrábí nebo který si nechává navrhnout nebo vyrobit;
- 14) „zplnomocněným zástupcem“ fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, která byla písemně zplnomocněna výrobcem, aby jednala jeho jménem při plnění vymezených úkolů;
- 15) „dovozcem“ fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, která uvádí na trh Unie výrobek ze třetí země;
- 16) „distributorem“ fyzická nebo právnická osoba v dodavatelském řetězci, kromě výrobce či dovozce, která výrobek dodává na trh;
- 17) „hospodářskými subjekty“ výrobce, zplnomocněný zástupce výrobce, dovozce a distributor bezpilotního systému;
- 18) „dodáním na trh“ dodání výrobku k distribuci, spotřebě nebo použití na trhu Unie v rámci obchodní činnosti, ať už za úplatu, nebo bezplatně;
- 19) „uvedením na trh“ první dodání výrobku na trh Unie;
- 20) „harmonizovanou normou“ harmonizovaná norma ve smyslu čl. 2 bodu 1 písm. c) nařízení EU č. 1025/2012;
- 21) „technickou specifikací“ dokument, jenž předepisuje technické požadavky, které má výrobek, postup nebo služba splňovat;
- 22) „soukromě zhotoveným bezpilotním systémem“ bezpilotní systém smontovaný nebo vyrobený pro vlastní potřebu zhotovitele, vyjma bezpilotních systémů smontovaných z letadlových částí uvedených na trh výrobcem jako jedna souprava připravená k montáži;
- 23) „orgánem dozoru nad trhem“ orgán členského státu příslušný k provádění dozoru nad trhem na území tohoto členského státu;

▼C1

- 24) „stažením z oběhu“ opatření, jehož cílem je dosáhnout navrácení výrobku, který byl již zpřístupněn konečnému uživateli;

▼B

- 25) „stažením z trhu“ opatření, jehož cílem je zabránit, aby byl výrobek, který se nachází v dodavatelském řetězci, dodáván na trh;
- 26) „vzdušným prostorem jednotného evropského nebe“ vzdušný prostor nad územím, na které se vztahují Smlouvy, jakož i veškerý další vzdušný prostor, kde členské státy uplatňují nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ⁽¹⁾ v souladu s čl. 1 odst. 3 uvedeného nařízení;

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20).

▼ B

- 27) „dálkově řídicím pilotem“ fyzická osoba odpovědná za bezpečné provedení letu bezpilotního letadla ovládním jeho letových ovládacích prvků, a to buď manuálně, nebo v případě, že bezpilotní letadlo létá automaticky, tím, že monitoruje jeho letovou dráhu a je neustále schopna kdykoli zasáhnout a jeho letovou dráhu změnit;

▼ C1

- 28) „maximální vzletovou hmotností“ (MTOM) maximální hmotnost bezpilotního letadla, včetně užitečného zatížení a paliva, jak je stanovena výrobcem nebo zhotovitelem, při které může být bezpilotní letadlo provozováno;

▼ B

- 29) „užitečným zatížením“ nástroj, mechanismus, vybavení, letadlová část, aparatura, příslušenství nebo doplněk včetně komunikačního vybavení, které je zastavěné v letadle nebo je k němu upevněné a není používáno nebo určeno k použití při provozu nebo řízení letadla za letu a není částí draku letadla, motoru nebo vrtule;

▼ C1

- 30) „režimem ‚follow-me‘“ provozní režim bezpilotního systému, ve kterém bezpilotní letadlo neustále následuje dálkově řídicího pilota v předem stanoveném okruhu;

▼ B

- 31) „přímou identifikací na dálku“ systém, který zajišťuje místní vysílání informací o bezpilotním letadle v provozu, včetně označení bezpilotního letadla, aby tyto informace mohly být získány bez fyzického přístupu k bezpilotnímu letadlu;

- 32) „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 účinná okamžitá opatření s cílem zabránit tomuto porušení;

- 33) „hladinou akustického výkonu L_{WA} “ hladina akustického výkonu frekvenčně vážená váhovou funkcí A v dB vztažená k referenčnímu akustickému výkonu 1 pW a definovaná v EN ISO 3744:2010;

- 34) „měřenou hladinou akustického výkonu“ hladina akustického výkonu určená na základě měření podle části 13 přílohy; měřené hodnoty se mohou určit buď na základě hodnot pro jednotlivé bezpilotní letadlo reprezentující typ zařízení, nebo jako průměr z hodnot pro určitý počet bezpilotních letadel;

- 35) „garantovanou hladinou akustického výkonu“ hladina akustického výkonu určená v souladu s požadavky uvedenými v části 13 přílohy uváděná včetně nejistot vyplývajících z odchylek při výrobě a při měření, u níž výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství potvrdí, že není podle použitých technických pomůcek popsanych v technické dokumentaci překročena;

- 36) „vznášením“ setrvávání ve stejné zeměpisné poloze ve vzduchu;

▼ C1

- 37) „shromážděními lidí“ seskupení lidí s takovou koncentrací přítomných osob, která jednotlivým osobám neumožňuje se vzdálit;

▼ M1

- 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. ⁽¹⁾

▼ C1

KAPITOLA II

▼ M1

Bezpilotní 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

▼ B

ODDÍL 1

Požadavky na výrobky

Článek 4

Požadavky**▼ M1**

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

▼ B

2. Bepilotní systémy, které nejsou hračkami ve smyslu směrnice 2009/48/ES, musí splňovat příslušné požadavky na ochranu zdraví a bezpečnost stanovené ve směrnici 2006/42/ES pouze ve vztahu k jiným rizikům, než jsou rizika spojená s bezpečností letu bezpilotního letadla.

3. Jakékoli aktualizace softwaru výrobků, které již byly dodány na trh, mohou být provedeny pouze v případě, že tyto aktualizace neovlivní soulad výrobku s požadavky.

Článek 5

Dodávání výrobků na trh a volný pohyb výrobků

1. Výrobky se dodají na trh pouze tehdy, pokud splňují požadavky této kapitoly a neohrožují zdraví nebo bezpečnost osob, zvířat či majetku.

⁽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

2. Členské státy nesmí pro hlediska, na něž se vztahuje tato kapitola, zakazovat, omezovat nebo bránit dodávání výrobků, které jsou v souladu s touto kapitolou, na trh.

▼M1

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

▼B*ODDÍL 2****Povinnosti hospodářských subjektů****Článek 6***Povinnosti výrobců****▼M1**

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.

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.

▼B

3. Výrobci uchovávají technickou dokumentaci a EU prohlášení o shodě po dobu deseti let od uvedení výrobku na trh.

4. Výrobci zajistí, aby byly zavedeny postupy zajišťující, že sériová výroba zůstane ve shodě s touto kapitolou. Je třeba patřičně přihlédnout ke změnám konstrukce, vlastností a softwaru výrobku a změnám harmonizovaných norem nebo technických specifikací, na jejichž základě se prohlašuje shoda výrobku.

▼C1

Je-li to vhodné vzhledem k rizikům, která výrobek představuje, provádějí výrobci za účelem ochrany zdraví a bezpečnosti spotřebitelů zkoušky vzorků výrobků uváděných na trh, provádějí šetření a v případě potřeby vedou knihy stížností, neshody výrobků a stažení výrobků z oběhu a průběžně o těchto kontrolních činnostech informují distributory.

▼M1

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,

▼ M1

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.

▼ B

6. Výrobci uvedou na výrobku, nebo není-li to možné, na obalu nebo v příloženém dokladu své jméno, zapsaný obchodní název nebo zapsanou ochrannou známku, adresu internetových stránek a poštovní adresu, na nichž je lze kontaktovat. Adresa musí uvádět jediné místo, na kterém lze výrobce kontaktovat. Kontaktní údaje se uvádějí v jazyce snadno srozumitelném konečným uživatelům a orgánům dozoru nad trhem.

▼ M1

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.

▼ B

8. Výrobci zajistí, aby byla ke každému výrobku přiložena kopie EU prohlášení o shodě nebo zjednodušené EU prohlášení o shodě. Poskytuje-li se pouze zjednodušené EU prohlášení o shodě, musí obsahovat přesnou internetovou adresu, na níž lze získat úplné znění EU prohlášení o shodě.

9. Výrobci, kteří se domnívají nebo mají důvod se domnívat, že výrobky, které uvedli na trh, nejsou ve shodě s touto kapitolou, přijmou okamžitě nezbytná nápravná opatření k uvedení tohoto výrobku do shody, nebo v případě potřeby k jeho stažení z trhu nebo z oběhu. Pokud výrobek představuje riziko, informují o tom výrobci neprodleně příslušné orgány dozoru nad trhem členských států, v nichž výrobek dodali na trh, a uvedou podrobnosti, zejména o nesouladu, přijatých nápravných opatřeních a jejich výsledcích.

10. Výrobci poskytnou příslušnému vnitrostátnímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti všechny informace a dokumentaci nezbytné k prokázání shody výrobku s touto kapitolou v papírové nebo elektronické podobě, a to v jazyce snadno srozumitelném tomuto orgánu. Spolupracují s tímto orgánem na jeho žádost při činnostech, jejichž cílem je vyloučit rizika představovaná výrobkem, který uvedli na trh.

▼ M1

11. 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.

▼B*Článek 7***Zplnomocnění zástupce**

1. Výrobce může písemným pověřením jmenovat zplnomocněného zástupce.

Součástí pověření zplnomocněného zástupce nesmějí být povinnosti stanovené v čl. 6 odst. 1 a povinnost vypracovat technickou dokumentaci podle čl. 6 odst. 2.

2. Zplnomocněný zástupce plní úkoly stanovené v pověření, které obdržel od výrobce. Pověření musí zplnomocněnému zástupci umožňovat alespoň:

- a) uchovávat EU prohlášení o shodě a technickou dokumentaci pro potřeby vnitrostátních orgánů dozoru nad trhem po dobu deseti let od uvedení výrobku na trh Unie;
- b) podávat orgánu dozoru nad trhem nebo orgánu ochrany hranic na základě jeho odůvodněné žádosti všechny informace a dokumentaci nezbytné k prokázání shody výrobku;
- c) spolupracovat s orgány dozoru nad trhem nebo orgány ochrany hranic na jejich žádost při veškerých činnostech, jejichž cílem je odstranit neshodu výrobků, na které se vztahuje pověření zplnomocněného zástupce, nebo bezpečnostní rizika, která představují.

*Článek 8***Povinnosti dovozců**

1. Dovožci uvádějí na trh Unie pouze výrobky, které splňují požadavky stanovené v této kapitole.

2. Před uvedením výrobku na trh Unie dovozci zajistí, aby:

- a) výrobce provedl příslušný postup posuzování shody podle článku 13;
- b) výrobce vypracoval technickou dokumentaci podle článku 17;

▼C1

c) výrobek byl opatřen označením CE, a je-li to vyžadováno, štítkem s označením třídy bezpilotního letadla a údajem o hladině akustického výkonu;

▼B

d) k výrobku byly přiloženy doklady podle čl. 6 odst. 7 a 8;

e) výrobce splnil požadavky stanovené v čl. 6 odst. 5 a 6.

▼M1

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.

▼B

3. ► **C1** Dovožci uvedou na výrobku, nebo není-li to možné, na obalu nebo v dokladu přiloženém k výrobku své jméno, zapsaný obchodní název nebo zapsanou ochrannou známku, internetové stránky a poštovní adresu, na nichž je lze kontaktovat. ◀ Kontaktní údaje se uvádějí v jazyce snadno srozumitelném konečným uživatelům a orgánům dozoru nad trhem.

▼M1

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.

▼B

5. Dovožci zajistí, aby v době, kdy nesou za výrobek odpovědnost, jeho skladovací nebo přepravní podmínky neohrožovaly jeho soulad s požadavky stanovenými v článku 4.

6. Je-li to vhodné vzhledem k rizikům, která výrobek představuje, provádějí dovozci za účelem ochrany zdraví a bezpečnosti konečných uživatelů a třetích stran zkoušky vzorků výrobků dodávaných na trh a šetření a v případě potřeby vedou knihy stížností, neshody výrobků a stažení výrobků z oběhu a průběžně o těchto kontrolních činnostech informují distributory.

7. Dovožci, kteří se domnívají nebo mají důvod se domnívat, že výrobek, který uvedli na trh, není ve shodě s příslušnými harmonizačními právními předpisy Unie, přijmou okamžitě nezbytná nápravná opatření k uvedení tohoto výrobku do shody, nebo jej případně stáhnou z trhu nebo z oběhu. Dále, pokud výrobek představuje riziko, informují o tom dovozci neprodleně orgány dozoru nad trhem členských států, v nichž výrobek dodali na trh, a uvedou podrobnosti, zejména o nesouladu a o přijatých nápravných opatřeních.

8. Dovožci po dobu deseti let od uvedení výrobku na trh uchovávají kopii EU prohlášení o shodě pro potřebu orgánů dozoru nad trhem a zajišťují, aby těmto orgánům mohla být na požádání předložena technická dokumentace.

9. Dovožci poskytnou příslušnému vnitrostátnímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti všechny informace a dokumentaci v papírové nebo elektronické podobě, které jsou nezbytné k prokázání shody výrobku, v jazyce snadno srozumitelném tomuto orgánu. Spolupracují s tímto orgánem na jeho žádost při činnostech, jejichž cílem je vyloučit rizika představovaná výrobkem, který uvedli na trh.

▼M1

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.

▼ B*Článek 9***Povinnosti distributorů**

1. Při dodávání výrobku na trh Unie distributoři jednají s náležitou péčí, pokud jde o požadavky stanovené v této kapitole.

▼ M1

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.

▼ B

Domnívá-li se distributor nebo má-li důvod se domnívat, že výrobek není ve shodě s požadavky stanovenými v článku 4, nesmí výrobek dodávat na trh, dokud nebude uveden do shody. Dále, pokud výrobek představuje riziko, informuje o tom distributor výrobce nebo dovozce, jakož i příslušné orgány dozoru nad trhem.

3. Distributoři zajistí, aby v době, kdy nesou za výrobek odpovědnost, jeho skladovací nebo přepravní podmínky neohrožovaly jeho soulad s požadavky stanovenými v článku 4.

4. Distributoři, kteří se domnívají nebo mají důvody se domnívat, že výrobek, který dodali na trh, není ve shodě s použitelnými harmonizačními právními předpisy Unie, zajistí, že budou přijata nápravná opatření nezbytná k uvedení výrobku do shody, nebo jej případně stáhnou z trhu nebo z oběhu. Dále, pokud výrobek představuje riziko, informují o tom distributoři neprodleně orgány dozoru nad trhem členských států, v nichž výrobek dodali na trh, a uvedou podrobnosti, zejména o nesouladu a o přijatých nápravných opatřeních.

5. Distributoři poskytnou příslušnému vnitrostátnímu orgánu na základě jeho odůvodněné žádosti všechny informace a dokumentaci v papírové nebo elektronické podobě nezbytné k prokázání shody výrobku. Spolupracují s tímto orgánem na jeho žádost při činnostech, jejichž cílem je odstranit rizika představovaná výrobkem, který uvedli na trh.

▼ B*Článek 10***Případy, kdy se povinnosti výrobců vztahují na dovozce a distributory**

Dovozce nebo distributor je pro účely této kapitoly považován za výrobce a vztahují se na něj povinnosti výrobců podle článku 6, pokud uvedou výrobek na trh pod svým jménem nebo ochrannou známkou nebo pokud upraví výrobek, jenž byl na trh již uveden, takovým způsobem, že to může ovlivnit jeho soulad s touto kapitolou.

*Článek 11***Identifikace hospodářských subjektů**

1. Hospodářské subjekty na žádost orgánů dozoru nad trhem identifikují:

- a) každý hospodářský subjekt, který jim dodal výrobek;
- b) každý hospodářský subjekt, kterému dodaly výrobek.

2. Hospodářské subjekty musí být schopny poskytnout informace uvedené v odstavci 1:

- a) po dobu deseti let poté, co jim byl výrobek dodán;
- b) po dobu deseti let poté, co výrobek dodaly.

*ODDÍL 3***Shoda výrobku***Článek 12***Předpoklad shody****▼ M1**

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.

▼ B*Článek 13***Postupy posuzování shody****▼ M1**

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.

▼ B

2. K provedení posouzení shody jsou k dispozici tyto postupy:

▼ M1

- 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;

▼ B

- b) EU přezkoušení typu, po němž následuje shoda s typem založená na interním řízení výroby, jak je stanoveno v části 8 přílohy;
- c) shoda založená na komplexním zabezpečení jakosti, jak je stanoveno v části 9 přílohy, s výjimkou posuzování shody výrobku, který je hračkou ve smyslu směrnice 2009/48/ES.

*Článek 14***EU prohlášení o shodě****▼ M1**

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.

▼ B

2. EU prohlášení o shodě se vypracuje podle vzoru uvedeného v části 11 přílohy, musí obsahovat prvky stanovené ve výše uvedené části a být průběžně aktualizováno. Přeloží se do jazyka nebo jazyků požadovaných členským státem, v němž je výrobek uváděn nebo dodáván na trh.

3. Zjednodušené EU prohlášení o shodě podle čl. 6 odst. 8 musí obsahovat prvky stanovené v části 12 přílohy a být průběžně aktualizováno. Přeloží se do jazyka nebo jazyků požadovaných členským státem, v němž je výrobek uváděn nebo dodáván na trh. Úplné znění EU prohlášení o shodě je dostupné na internetové adrese uvedené ve zjednodušeném EU prohlášení o shodě v jazyce nebo jazycích požadovaných členským státem, v němž je výrobek uváděn nebo dodáván na trh.

4. Pokud se na výrobek vztahuje více než jeden akt Unie vyžadující EU prohlášení o shodě, vypracuje se pro všechny tyto akty Unie jediné EU prohlášení o shodě. V prohlášení se uvedou dotčené akty Unie, včetně odkazů na jejich zveřejnění.

5. Vypracováním EU prohlášení o shodě přebírá výrobce odpovědnost za soulad výrobku s požadavky stanovenými v této kapitole.

*Článek 15***Obecné zásady, kterými se řídí označení CE**

Označení CE podléhá obecným zásadám uvedeným v článku 30 nařízení (ES) č. 765/2008.

▼ B*Článek 16***▼ C1**

Pravidla a podmínky pro umístění označení CE, identifikačního čísla oznámeného subjektu, štítku s označením třídy bezpilotního systému a údaje o hladině akustického výkonu

▼ B

1. Označení CE se viditelně, čitelně a nesmazatelně umístí na výrobek nebo na výrobní štítek, který je k němu připojen. Pokud to vzhledem k velikosti výrobku není možné nebo odůvodněné, musí být umístěno na obalu.

▼ M1

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.

▼ C1

3. Údaj o hladině akustického výkonu podle části 14 přílohy se, je-li to vyžadováno, umístí viditelně, čitelně a nesmazatelně na bezpilotní letadlo, ledaže to není možné nebo to nelze s ohledem na velikost výrobku požadovat, a na obal.

4. Označení CE, a je-li to vyžadováno, údaj o hladině akustického výkonu a štítek s označením třídy bezpilotního letadla se umístí před uvedením výrobku na trh.

▼ B

5. Použije-li se postup posouzení shody uvedený v části 9 přílohy, za označením CE následuje identifikační číslo oznámeného subjektu.

Identifikační číslo oznámeného subjektu umístí sám oznámený subjekt nebo je umístí podle jeho pokynů výrobce či jeho zplnomocněný zástupce.

6. Členské státy vycházejí ze stávajících mechanismů, aby zajistily řádné uplatňování režimu označování CE, a přijmou odpovídající opatření v případě nesprávného použití tohoto označení.

*Článek 17***Technická dokumentace****▼ M1**

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.

▼ B

2. Technická dokumentace se vypracovává před uvedením výrobku na trh a průběžně se aktualizuje.

▼B

3. Technická dokumentace a korespondence týkající se postupu při EU přezkoušení typu nebo posouzení systému jakosti výrobce musí být vypracovány v úředním jazyce členského státu, v němž je oznámený subjekt usazen, nebo v jazyce přijatelném pro tento subjekt.

▼M1

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.

▼B*ODDÍL 4****Oznamování subjektů posuzování shody****Článek 18***Oznámení**

Členské státy oznámí Komisi a ostatním členským státům subjekty, které jsou oprávněny vykonávat jako třetí strany úkoly posuzování shody podle této kapitoly.

*Článek 19***Oznamující orgány**

1. Členské státy určí oznamující orgán odpovědný za vytvoření a provádění nezbytných postupů pro posuzování a oznamování subjektů posuzování shody a za kontrolu oznámených subjektů, včetně souladu s článkem 24.

2. Členské státy mohou rozhodnout, že posuzování a kontrolu podle odstavce 1 provádí vnitrostátní akreditační orgán ve smyslu nařízení (ES) č. 765/2008.

3. Pokud oznamující orgán přeneše posuzování, oznamování nebo kontrolu podle odstavce 1 na subjekt, který není orgánem veřejné správy, nebo takový subjekt těmito úkoly jinak pověří, musí být tento subjekt právníkou osobou a musí obdobně splňovat požadavky stanovené v článku 20. Dále musí tento subjekt přijmout opatření, aby byla pokryta odpovědnost vyplývající z jeho činnosti.

4. Oznamující orgán nese za úkoly vykonávané subjektem uvedeným v odstavci 3 plnou odpovědnost.

*Článek 20***Požadavky týkající se oznamujících orgánů**

1. Oznamující orgán

a) musí být zřízen takovým způsobem, aby nedošlo ke střetu zájmů se subjekty posuzování shody;

▼B

- b) musí být organizován a fungovat tak, aby zabezpečil objektivitu a nestrannost svých činností;
- c) musí být organizován takovým způsobem, aby každé rozhodnutí týkající se oznámení subjektu posuzování shody přijímaly způsobilé osoby odlišné od těch, které provedly posouzení;
- d) nesmí nabízet ani poskytovat žádné činnosti, které provádějí subjekty posuzování shody, ani poskytovat poradenské služby na komerčním či konkurenčním základě;
- e) musí zajistit ochranu důvěrných informací, které obdržel;
- f) musí mít k dispozici dostatečný počet odborně způsobilých pracovníků, aby mohl řádně plnit své úkoly.

*Článek 21***Informační povinnost oznamujících orgánů**

1. Členské státy informují Komisi o svých postupech pro posuzování a oznamování subjektů posuzování shody a kontrolu oznámených subjektů a o veškerých změnách týkajících se těchto postupů.
2. Komise tyto informace zveřejní.

*Článek 22***Požadavky týkající se oznámených subjektů**

1. Pro účely oznámení musí subjekt posuzování shody splňovat požadavky stanovené v odstavcích 2 až 11.
2. Subjekt posuzování shody musí být zřízen podle vnitrostátních právních předpisů některého členského státu a mít právní subjektivitu.
3. Subjekt posuzování shody musí být třetí stranou nezávislou na organizaci, kterou posuzuje.

Za takovýto subjekt může být považován subjekt patřící k hospodářskému sdružení nebo profesnímu svazu, které zastupují podniky zapojené do projektování, výroby, dodávání, montáže, používání nebo údržby výrobku, který tento subjekt posuzuje, pokud je prokázána jeho nezávislost a neexistence jakéhokoli střetu zájmů.

4. Subjekt posuzování shody, jeho nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za vykonávání úkolů posuzování shody nesmějí být osobami, které projektují, vyrábějí, dodávají, instalují, nakupují, vlastní, používají nebo udržují výrobek, který posuzují, ani zástupci kterékoli z těchto stran. To nevylučuje používání posuzovaného výrobku, který je nezbytný pro činnost subjektu posuzování shody, ani používání takového výrobku k osobním účelům.

▼B

Subjekt posuzování shody, jeho nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za vykonávání úkolů posuzování shody se nesmějí přímo podílet na projektování, výrobě nebo konstrukci, uvádění na trh, instalaci, používání ani údržbě tohoto výrobku, ani nesmějí zastupovat strany, které se těmito činnostmi zabývají. Nesmějí vykonávat žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo důvěryhodnost ve vztahu k činnostem posuzování shody, k jejichž vykonávání jsou oznámeni. To platí zejména pro poradenské služby.

Subjekty posuzování shody musí zajistit, aby činnosti jejich dceřiných společností nebo subdodavatelů neohrožovaly důvěrnost, objektivitu a nestrannost jejich činností posuzování shody.

5. Subjekty posuzování shody a jejich pracovníci vykonávají činnosti posuzování shody na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a požadované odborné způsobilosti v konkrétní oblasti a nesmějí být vystaveni žádným tlakům a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich činností posuzování shody, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.

6. Subjekt posuzování shody musí být schopen plnit všechny úkoly posuzování shody, které mu ukládají části 8 nebo 9 přílohy a pro něž byl oznámen, ať již tyto úkoly plní subjekt posuzování shody sám, nebo jsou plněny jeho jménem a na jeho odpovědnost.

Subjekt posuzování shody musí mít vždy a pro každý postup posuzování shody a každý druh nebo kategorii výrobku, pro něž byl oznámen, k dispozici nezbytné:

- a) pracovníky s odbornými znalostmi a dostatečnými zkušenostmi potřebnými k plnění úkolů posuzování shody;
- b) popisy postupů, podle nichž je posuzování shody prováděno, aby byla zajištěna transparentnost těchto postupů a možnost jejich zopakování; musí mít zavedenu náležitou politiku a postupy pro rozlišení mezi úkoly, jež plní jako oznámený subjekt, a dalšími činnostmi;
- c) postupy pro výkon činností, jež řádně zohledňují velikost a strukturu podniku, odvětví, v němž působí, míru složitosti daného výrobku a hromadný či sériový způsob výroby.

Subjekt posuzování shody musí mít prostředky nezbytné k řádnému plnění technických a administrativních úkolů spojených s činnostmi posuzování shody a musí mít přístup k veškerému potřebnému vybavení nebo zařízením.

▼B

7. Pracovníci odpovědní za plnění úkolů posuzování shody musí:
- a) mít dobrou technickou a odbornou přípravu zahrnující všechny činnosti posuzování shody, pro něž byl subjekt posuzování shody oznámen;
 - b) mít uspokojivou znalost požadavků souvisejících s posuzováním, které provádějí, a odpovídající pravomoc toto posuzování provádět;
 - c) mít náležitě znalosti požadavků, použitelných harmonizovaných norem a příslušných ustanovení právních předpisů Unie a rozumět jim;
 - d) být schopni vypracovávat certifikáty EU přezkoušení typu nebo schválení systému jakosti, protokoly a zprávy prokazující, že byla posouzení provedena.
8. Musí být zaručena nestrannost subjektů posuzování shody, jejich nejvyššího vedení a pracovníků, kteří provádějí posuzování.

Odměňování nejvyššího vedení a pracovníků subjektu posuzování shody, kteří provádějí posuzování shody, nesmí záviset na počtu provedených posouzení ani na výsledcích těchto posouzení.

9. Subjekty posuzování shody uzavřou pojištění odpovědnosti za škodu, pokud tuto odpovědnost nepřevzal členský stát v souladu s vnitrostátními právními předpisy nebo pokud není za posuzování shody přímo odpovědný sám členský stát.

10. Pracovníci subjektu posuzování shody jsou povinni zachovávat služební tajemství, pokud jde o veškeré informace, které obdrželi při plnění svých úkolů podle částí 8 a 9 přílohy nebo podle jakéhokoli ustanovení vnitrostátních právních předpisů, kterým se provádějí, s výjimkou styku s příslušnými orgány členského státu, v němž vykonávají svou činnost. Vlastnická práva jsou chráněna.

11. Subjekty posuzování shody se podílejí na příslušných normalizačních činnostech, regulačních činnostech v oblasti bezpilotních systémů a plánování kmitočtů a činnostech koordinační skupiny oznámených subjektů zřízené podle příslušných harmonizačních právních předpisů Unie nebo zajistí, aby byli jejich pracovníci odpovědní za vykonávání úkolů posuzování shody o těchto činnostech informováni, a jakožto všeobecné pokyny používají správní rozhodnutí a dokumenty, které jsou výsledkem práce této skupiny.

*Článek 23***Předpoklad shody oznámených subjektů**

Pokud subjekt posuzování shody prokáže svou shodu s kritérii stanovenými v příslušných harmonizovaných normách nebo jejich částech, na něž byly zveřejněny odkazy v *Úředním věstníku Evropské unie*, předpokládá se, že splňuje požadavky stanovené v článku 22 v rozsahu, v němž se harmonizované normy na tyto požadavky vztahují.

▼B*Článek 24***Dceřiné společnosti a subdodavatelé oznámených subjektů**

1. Pokud oznámený subjekt zadá konkrétní úkoly týkající se posuzování shody subdodavatelé nebo dceřiné společnosti, zajistí, aby subdodavatelé nebo dceřiná společnost splňovali požadavky stanovené v článku 22, a informuje o tom oznamující orgán.
2. Oznámené subjekty nesou plnou odpovědnost za úkoly provedené subdodavatelé nebo dceřinými společnostmi bez ohledu na to, kde jsou tyto subdodavatelé nebo dceřiné společnosti usazeni.
3. Činnosti lze zadat subdodavatelé nebo dceřiné společnosti pouze se souhlasem zákazníka.
4. Oznámené subjekty uchovávají pro potřebu oznamujícího orgánu příslušné doklady týkající se posouzení kvalifikací subdodavatele nebo dceřiné společnosti a práce jimi provedené podle částí 8 a 9 přílohy.

*Článek 25***Žádost o oznámení**

1. Subjekt posuzování shody podává žádost o oznámení oznamujícímu orgánu členského státu, v němž je usazen.
2. Součástí žádosti o oznámení je popis činností posuzování shody, modulu nebo modulů posuzování shody a výrobku, pro něž se subjekt prohlašuje za způsobilý, jakož i osvědčení o akreditaci vydané vnitrostátním akreditačním orgánem, které potvrzuje, že subjekt posuzování shody splňuje požadavky stanovené v článku 22.

*Článek 26***Postup oznamování**

1. Oznamující orgány mohou oznámit pouze subjekty posuzování shody, které splňují požadavky stanovené v článku 22.
2. K oznámení subjektů posuzování shody Komisi a ostatním členským státům využijí oznamující orgány elektronický nástroj pro oznamování vyvinutý a spravovaný Komisí.
3. Oznámení obsahuje veškeré podrobnosti o činnostech posuzování shody, modulu nebo modulech posuzování shody, dotčeném výrobku nebo výrobcích a příslušné osvědčení o akreditaci.
4. Dotčený subjekt může vykonávat činnosti oznámeného subjektu, pouze pokud Komise nebo ostatní členské státy proti tomu nevznesly námitky do dvou týdnů po oznámení.
5. Pouze takový subjekt se pro účely této kapitoly považuje za oznámený subjekt.

▼B

6. Oznamující orgán oznámí Komisi a ostatním členským státům jakékoli následné významné změny v oznámení.

*Článek 27***Identifikační čísla a seznamy oznámených subjektů**

1. Komise oznámenému subjektu přidělí identifikační číslo.
2. Přidělí mu jediné číslo i v případě, že je subjekt oznámen podle několika aktů Unie.
3. Komise zveřejní seznam subjektů oznámených podle tohoto nařízení, včetně identifikačních čísel, která jim byla přidělena, a činností, pro něž byly oznámeny.

Komise zajistí, aby byl tento seznam průběžně aktualizován.

*Článek 28***Změny v oznámeních**

1. Pokud oznamující orgán zjistí nebo je upozorněn na to, že oznámený subjekt již nesplňuje požadavky stanovené v článku 22 nebo neplní své povinnosti, omezí, pozastaví nebo případně zruší oznámení podle toho, jak je neplnění těchto požadavků nebo povinností závažné. Informuje o tom neprodleně Komisi a ostatní členské státy.
2. V případě omezení, pozastavení nebo zrušení oznámení nebo v případě, že oznámený subjekt ukončil svou činnost, zajistí oznamující členský stát, aby byly spisy tohoto subjektu buď zpracovány jiným oznámeným subjektem, nebo byly na vyžádání k dispozici příslušným oznamujícím orgánům a orgánům dozoru nad trhem.

*Článek 29***Zpochybnění způsobilosti oznámených subjektů**

1. Komise vyšetří všechny případy, v nichž má pochybnosti nebo je upozorněna na pochybnosti o způsobilosti oznámeného subjektu nebo o tom, zda oznámený subjekt nadále plní požadavky a povinnosti, které jsou mu uloženy.
2. Oznamující členský stát předloží Komisi na vyžádání všechny informace týkající se podkladů pro oznámení nebo zachování způsobilosti dotčeného oznámeného subjektu.
3. Komise zajistí, aby se se všemi citlivými informacemi získanými v průběhu tohoto šetření nakládalo jako s důvěrnými.
4. Pokud Komise zjistí, že oznámený subjekt nesplňuje nebo přestal splňovat požadavky pro své oznámení, informuje o tom oznamující členský stát a požádá ho, aby přijal nezbytná nápravná opatření, včetně případného odvolání oznámení.

▼B*Článek 30***Povinnosti týkající se činnosti oznámených subjektů**

1. Oznámené subjekty provádějí posuzování shody v souladu s postupy posuzování shody stanovenými v částech 8 a 9 přílohy.
2. Posuzování shody se provádí přiměřeným způsobem, aby se zabránilo zbytečné zátěži hospodářských subjektů. Subjekty posuzování shody při výkonu své činnosti řádně zohlední velikost a strukturu podniku, odvětví, v němž působí, míru složitosti daného výrobku a hromadnou nebo sériovou povahu výrobního procesu.

Tyto subjekty musí při tom ovšem dodržovat míru přísnosti a úroveň ochrany, jež jsou vyžadovány, aby bylo bezpilotní letadlo nebo bezpilotní systém v souladu touto kapitolou.

▼M1

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.

▼B

4. Pokud v průběhu kontroly shody po vydání certifikátu EU přezkoušení typu nebo schválení systému jakosti oznámený subjekt zjistí, že výrobek již nesplňuje požadavky, požádá výrobce, aby přijal vhodná nápravná opatření, a v případě nutnosti certifikát EU přezkoušení typu nebo schválení systému jakosti pozastaví nebo odejme.
5. Pokud nejsou nápravná opatření přijata nebo pokud nemají požadovaný účinek, oznámený subjekt podle potřeby omezí, pozastaví nebo odejme jakékoli certifikáty EU přezkoušení typu nebo schválení systému jakosti.

*Článek 31***Odvolání proti rozhodnutím oznámených subjektů**

Oznámené subjekty zajistí, aby existovala transparentní a dostupná možnost se proti jejich rozhodnutím odvolat.

*Článek 32***Informační povinnost oznámených subjektů**

1. Oznámené subjekty informují oznamující orgán:
 - a) o každém zamítnutí, omezení, pozastavení nebo odnětí certifikátu EU přezkoušení typu nebo schválení systému jakosti v souladu s požadavky stanovenými v částech 8 a 9 přílohy;
 - b) o všech okolnostech majících vliv na působnost nebo podmínky oznámení;

▼B

- c) o každé žádosti o informace týkající se činností posuzování shody, kterou obdržely od orgánů dozoru nad trhem;
- d) na vyžádání o činnostech posuzování shody vykonaných v rámci působnosti jejich oznámení a o jakékoli jiné vykonané činnosti, včetně přeshraničních činností a zadávání subdodávek.
2. Oznámené subjekty poskytnou v souladu s požadavky stanovenými v částech 8 a 9 přílohy ostatním subjektům oznámeným podle této kapitoly, které vykonávají obdobné činnosti posuzování shody a zabývají se stejnými kategoriemi bezpilotních letadel nebo bezpilotních systémů, příslušné informace o otázkách týkajících se negativních a na požádání i pozitivních výsledků posuzování shody.
3. Oznámené subjekty plní informační povinnosti podle částí 8 a 9 přílohy.

*Článek 33***Výměna zkušeností**

Komise organizačně zabezpečuje výměnu zkušeností mezi vnitrostátními orgány členských států, které jsou odpovědné za politiku oznamování.

*Článek 34***Koordinace oznámených subjektů**

1. Komise zajistí zavedení a řádné provádění vhodné koordinace a spolupráce mezi subjekty oznámenými podle této kapitoly ve formě odvětvové skupiny oznámených subjektů.
2. Oznámené subjekty se účastní práce této skupiny, a to přímo nebo prostřednictvím určených zástupců.

*ODDÍL 5****Dozor nad trhem Unie, kontrola výrobků vstupujících na trh Unie a ochranný postup Unie****Článek 35***Dozor nad trhem a kontrola výrobků, které vstupují na trh Unie**

1. Členské státy organizují a provádějí dozor nad výrobky, které jsou uváděny na trh Unie, v souladu s čl. 15 odst. 3 a články 16 až 26 nařízení (ES) č. 765/2008.
2. Členské státy organizují a provádějí dozor nad výrobky, které vstupují na trh Unie, v souladu s čl. 15 odst. 5 a články 27, 28 a 29 nařízení (ES) č. 765/2008.

▼ B

3. Členské státy zajistí, aby jejich orgány dozoru nad trhem a orgány ochrany hranic spolupracovaly s příslušnými orgány určenými podle článku 17 prováděcího nařízení (EU) 2019/947 v otázkách bezpečnosti, vytvořily mezi sebou vhodné komunikační a koordinační mechanismy a co nejlépe využily informace obsažené v systému hlášení událostí definovaném v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ⁽¹⁾ a v informačních systémech definovaných v člancích 22 a 23 nařízení (ES) č. 765/2008.

*Článek 36***Postup nakládání s výrobky představujícími riziko na vnitrostátní úrovni****▼ M1**

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.

▼ B

Pokud v průběhu hodnocení uvedeného v prvním pododstavci orgány dozoru nad trhem zjistí, že výrobek nespĺňuje požadavky stanovené touto kapitolou, požádají neprodleně dotčený hospodářský subjekt, aby přijal všechna vhodná nápravná opatření k uvedení výrobku do souladu s těmito požadavky, nebo k jeho stažení z trhu nebo z oběhu ve lhůtě, kterou mohou stanovit a která je přiměřená povaze rizika.

Orgány dozoru nad trhem o tom informují příslušný oznámený subjekt.

Na opatření uvedená v druhém pododstavci tohoto odstavce se použije článek 21 nařízení (ES) č. 765/2008.

2. Domnívají-li se orgány dozoru nad trhem, že se nesoulad netýká pouze území daného členského státu, informují Komisi a ostatní členské státy o výsledcích hodnocení a o opatřeních, která má hospodářský subjekt na jejich žádost přijmout.

3. Hospodářský subjekt zajistí, aby byla přijata všechna vhodná nápravná opatření ohledně všech dotčených výrobků, které dodal na trh v celé Unii.

4. Pokud příslušný hospodářský subjekt ve lhůtě uvedené v odst. 1 druhém pododstavci nepřijme přiměřená nápravná opatření, přijmou orgány dozoru nad trhem všechna vhodná předběžná opatření s cílem zakázat nebo omezit dodávání výrobku na trh daného členského státu nebo výrobek stáhnout z trhu či z oběhu.

⁽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 směrnic 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

Orgány dozoru nad trhem o takových opatřeních neprodleně informují Komisi a ostatní členské státy.

5. Součástí informací uvedených v odstavci 4 jsou všechny dostupné podrobnosti, zejména údaje nezbytné pro identifikaci nevyhovujícího výrobku, údaje o původu výrobku, povaze nesouladu a souvisejícího rizika, povaze a době trvání opatření přijatých na vnitrostátní úrovni a stanoviska příslušného hospodářského subjektu. Orgány dozoru nad trhem zejména uvedou, zda je důvodem nesouladu některý z těchto nedostatků:

a) výrobek nespĺňuje požadavky stanovené v článku 4;

b) nedostatky v harmonizovaných normách podle článku 12.

6. Členské státy jiné než členský stát, který zahájil postup podle tohoto článku, neprodleně informují Komisi a ostatní členské státy o veškerých opatřeních, která přijaly, a o všech doplňujících údajích o nesouladu dotčeného výrobku, které mají k dispozici, a v případě nesouhlasu s přijatým vnitrostátním opatřením o svých námitkách.

7. Jestliže do tří měsíců od přijetí informací uvedených v odstavci 5 nevznese žádný členský stát ani Komise námitku proti předběžnému opatření přijatému členskými státy, považuje se uvedené opatření za důvodné.

8. Členské státy zajistí, aby byla v souvislosti s dotčeným výrobkem neprodleně přijata vhodná omezující opatření, jako je stažení tohoto výrobku z trhu.

Článek 37

Ochranný postup Unie

1. Pokud jsou po dokončení postupu stanoveného v čl. 36 odst. 3 a 4 vzneseny námitky proti opatření přijatému členskými státy nebo pokud se Komise domnívá, že je vnitrostátní opatření v rozporu s právními předpisy Unie, zahájí Komise neprodleně konzultace s členskými státy a příslušným hospodářským subjektem nebo subjekty a provede hodnocení vnitrostátního opatření. Na základě výsledků tohoto hodnocení Komise rozhodne, zda je vnitrostátní opatření důvodné, či nikoli.

Rozhodnutí Komise je určeno všem členským státům a Komise jej neprodleně sdělí členským státům a příslušnému hospodářskému subjektu nebo subjektům.

2. Pokud je vnitrostátní opatření považováno za důvodné, přijmou všechny členské státy nezbytná opatření k zajištění toho, aby byl nevyhovující výrobek stažen z oběhu nebo z trhu, a informují o tom Komisi. Je-li vnitrostátní opatření považováno za nedůvodné, dotčený členský stát toto opatření zruší.

3. Pokud je vnitrostátní opatření považováno za důvodné a je-li nesoulad výrobku přisuzován nedostatkům v harmonizovaných normách, jak je uvedeno v čl. 36 odst. 5 písm. b) tohoto nařízení, použije Komise postup stanovený v článku 11 nařízení (EU) č. 1025/2012.

▼B*Článek 38***Vyhovující výrobek, který představuje riziko**

1. Pokud členský stát po provedení hodnocení podle čl. 36 odst. 1 zjistí, že ačkoli je výrobek v souladu s touto kapitolou, představuje riziko pro zdraví nebo bezpečnost osob nebo pro ochranu jiných aspektů veřejného zájmu, na které se vztahuje tato kapitola, vyzve příslušný hospodářský subjekt, aby přijal všechna vhodná opatření k zajištění toho, aby dotčený výrobek, pokud byl uveden na trh, již nepředstavoval toto riziko, nebo aby jej stáhl z trhu nebo z oběhu ve lhůtě, kterou může stanovit a která je přiměřená povaze rizika.
2. Hospodářský subjekt zajistí, aby byla přijata nápravná opatření ohledně všech dotčených výrobků, které dodal na trh v celé Unii.
3. Členský stát o tom neprodleně informuje Komisi a ostatní členské státy. Informace musí obsahovat všechny dostupné podrobnosti, zejména údaje nezbytné pro identifikaci dotčeného výrobku, údaje o jeho původu a dodavatelském řetězci, údaje o povaze souvisejícího rizika a údaje o povaze a době trvání opatření přijatých na vnitrostátní úrovni.
4. Komise neprodleně zahájí konzultace s členskými státy a s příslušným hospodářským subjektem nebo subjekty a provede hodnocení přijatých vnitrostátních opatření. Na základě výsledků tohoto hodnocení Komise rozhodne, zda jsou vnitrostátní opatření důvodná, či nikoli, a pokud je to nutné, navrhne vhodná opatření.
5. Rozhodnutí Komise je určeno všem členským státům a Komise jej neprodleně sdělí členským státům a příslušnému hospodářskému subjektu nebo subjektům.

*Článek 39***Formální nesoulad**

1. Aniž je dotčen článek 36, členský stát vyzve příslušný hospodářský subjekt, aby odstranil nesoulad, pokud zjistí jeden z těchto nedostatků výrobků, na které se vztahuje tato kapitola:
 - a) označení CE bylo umístěno v rozporu s článkem 30 nařízení (ES) č. 765/2008 nebo článkem 15 či článkem 16 tohoto nařízení;
 - b) označení CE nebo údaj o typu nebyl umístěn;
 - c) identifikační číslo oznámeného subjektu, použije-li se postup posouzení shody uvedený v části 9 přílohy, bylo umístěno v rozporu s článkem 16 nebo nebylo umístěno;

▼C1

- d) štítek s označením třídy bezpilotního letadla nebyl umístěn;

▼B

- e) údaj o hladině akustického výkonu, je-li požadován, nebyl umístěn;
- f) sériové číslo nebylo umístěno nebo nemá správný formát;

▼ B

- g) příručka nebo informační sdělení není k dispozici;
- h) EU prohlášení o shodě chybí nebo nebylo vypracováno;
- i) EU prohlášení o shodě nebylo vypracováno správně;
- j) technická dokumentace není k dispozici nebo je neúplná;
- k) chybí jméno výrobce nebo dovozce, zapsaný obchodní název nebo zapsaná ochranná známka, adresa internetových stránek nebo poštovní adresa.

2. Pokud nesoulad uvedený v odstavci 1 nadále trvá, členský stát přijme všechna vhodná opatření a omezí nebo zakáže dodávání výrobku na trh, nebo zajistí, aby byl výrobek stažen z trhu nebo z oběhu.

KAPITOLA III

▼ M1

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

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. Bepilotní 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.

▼ C2

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 nebo vymezené v osvědčení provozovatele lehkého bezpilotního systému (LUC) podle části C přílohy prováděcího nařízení (EU) 2019/947.

▼ M1

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 vyšle 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;

▼ C2

- iv) kurz letěné trati měřený ve směru hodinových ručiček od zeměpisného severu a traťová rychlost bezpilotního letadla;

▼ M1

- 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.

▼ B

KAPITOLA IV

Provozovatelé bezpilotních systémů z třetích zemí*Článek 41***Provozovatelé bezpilotních systémů z třetích zemí**

1. Provozovatelé bezpilotních systémů, kteří mají hlavní místo podnikání, jsou usazeni nebo mají bydliště ve třetí zemi, musí dodržovat prováděcí nařízení (EU) 2019/947 pro účely provozu bezpilotních systémů v rámci vzdušného prostoru jednotného evropského nebe.

▼B

2. Příslušným orgánem pro provozovatele bezpilotního systému z třetí země je příslušný orgán prvního členského státu, v němž provozovatel bezpilotního systému hodlá provozovat bezpilotní systém.

3. Odchylně od odstavce 1 může příslušný orgán uznat osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota nebo provozovatele bezpilotního systému v souladu s prováděcím nařízením (EU) 2019/947 nebo rovnocenný dokument pro účely provozování v rámci Unie, do Unie nebo z Unie za předpokladu, že:

- a) třetí země požádala o takové uznání;
- b) osvědčení o způsobilosti dálkově řídicího pilota nebo osvědčení provozovatele bezpilotního systému jsou platnými doklady státu, který je vydal, a
- c) Komise po konzultaci s agenturou EASA zaručila, že požadavky, na jejichž základě byla tato osvědčení vydána, poskytují stejnou úroveň bezpečnosti jako toto nařízení.

KAPITOLA V

Závěrečná ustanovení*Článek 42***Vstup v platnost**

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

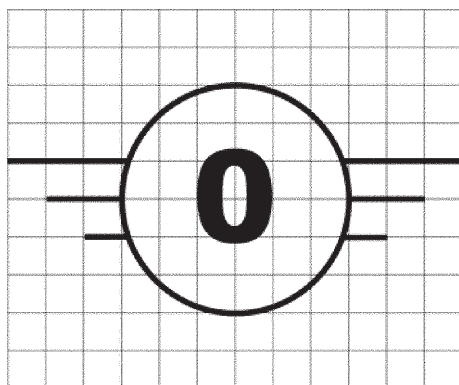
Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

▼ **M1***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:

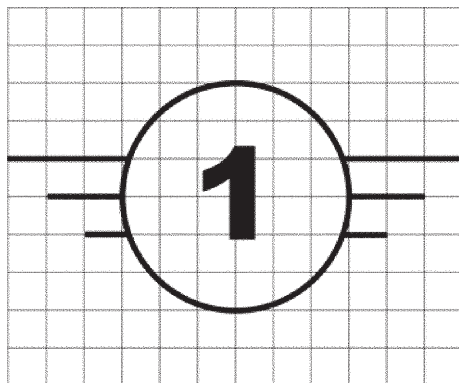
- 1) má maximální vzletovou hmotnost (MTOM), včetně užitečného zatížení, nižší než 250 g;
- 2) má při vodorovném letu maximální rychlost 19 m/s;
- 3) má maximální dosažitelnou výšku nad bodem vzletu omezenou na 120 m;
- 4) je bezpečně říditelný, pokud jde o stabilitu, manévrovatelnost a výkonnost řídicího 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,

▼ M1

- 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;

▼ M1

- 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 úroveň stanovenou 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;

▼ C2

iv kurz letěné trati měřený ve směru hodinových ručiček od zeměpisného severu a traťová rychlost bezpilotního letadla;

▼ M1

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) vlastností 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,

▼ M1

- 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;

▼ C2

- iv kurz letěné trati měřený ve směru hodinových ručiček od zeměpisného severu a traťová rychlost bezpilotního letadla;

▼ M1

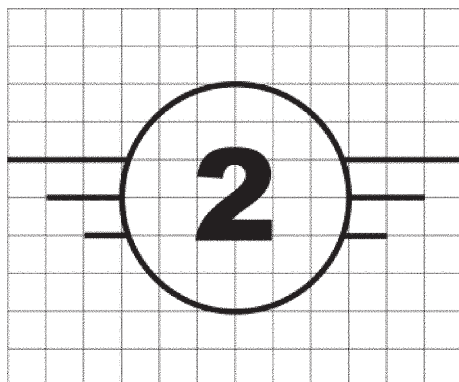
- v zeměpisná poloha dálkově řídicího pilota bezpilotního letadla nebo, pokud není k dispozici, bod vzletu a
 - vi údaj o nouzovém stavu bezpilotního systému;
- b) omezovat schopnost neoprávněně zasahovat do funkce systému přímé identifikace na dálku.

▼ **M1**

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) ► **C2** v případě upoutaného bezpilotního letadla má délku nataženého lana 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;

▼ M1

- 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;

▼ C2

- 9) nejde-li o bezpilotní letadlo s pevnými křídly, je vybaven režimem nízké rychlosti, který může zvolit dálkově řídicí pilot a který omezuje traťovou rychlost na nanejvýš 3 m/s;

▼ M1

- 10) pokud není bezpilotním letadlem s pevnými křídly, garantovaná hladina akustického výkonu L_{WA} určená podle části 13 nepřesahuje úroveň stanovenou 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 elektrinou;

- 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;

▼ C2

- iv) kurz letěné trati měřený ve směru hodinových ručiček od zeměpisného severu a traťová rychlost bezpilotního letadla;

▼ M1

- 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.

▼ M1

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,

▼ M1

- 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;

▼ C2

- iv) kurz letěné trati měřený ve směru hodinových ručiček od zeměpisného severu a traťová rychlost bezpilotního letadla;

▼ M1

- v) zeměpisná poloha dálkově řídicího pilota bezpilotního letadla nebo, pokud není k dispozici, bod vzletu a

vi) údaj o nouzovém stavu bezpilotního systému;

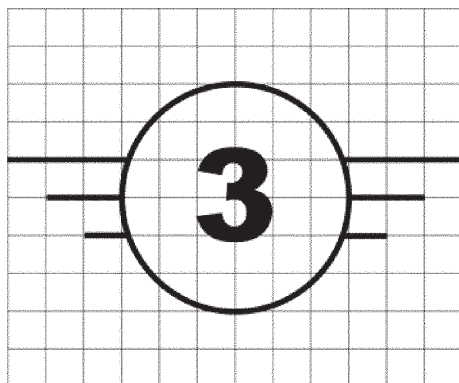
- b) omezovat schopnost neoprávněně zasahovat do funkce systému přímé identifikace na dálku.

▼ **M1**

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) ► **C2** v případě upoutaného bezpilotního letadla má délku nataženého lana 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 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;
- 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;

▼ M1

- 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;

▼ C2

- iv) kurz letěné trati měřený ve směru hodinových ručiček od zeměpisného severu a traťová rychlost bezpilotního letadla;

▼ M1

- 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;

▼ M1

- 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;

▼ M1

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;

▼ C2

- iv kurz letěné trati měřený ve směru hodinových ručiček od zeměpisného severu a traťová rychlost bezpilotního letadla;

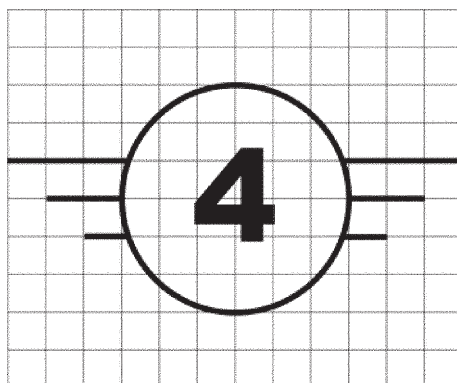
▼ M1

- 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;

▼ M1

- 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);

▼ M1

- 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;

▼ C2

- iv kurz letěné trati měřený ve směru hodinových ručiček od zeměpisného severu a traťová rychlost bezpilotního letadla a

▼ M1

- 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.

▼ M1

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.

▼ M1

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 výrobcí 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 náležité informace umožňující vyhodnotit, zda je daný výrobek ve shodě s typem podrobeným přezkoušení, a provést kontrolu za provozu.

Pokud daný typ nesplňuje 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.

▼ M1

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 popsáním 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 popsáním v certifikátu EU přezkoušení typu a splňuje použitelné požadavky stanovené v částech 1 až 6, 16 a 17.

▼ M1

- 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;

▼ M1

- 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 prostorech 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 výrobcí 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 výrobcí. Oznámení musí obsahovat závěry přezkoumání a odůvodněné rozhodnutí o posouzení.

▼ M1

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.

▼ M1

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;

▼ **M1**

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 popsany 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]:

▼ **M1**

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 nařízeními... *[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. Bepilotní 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.

▼ **M1**

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

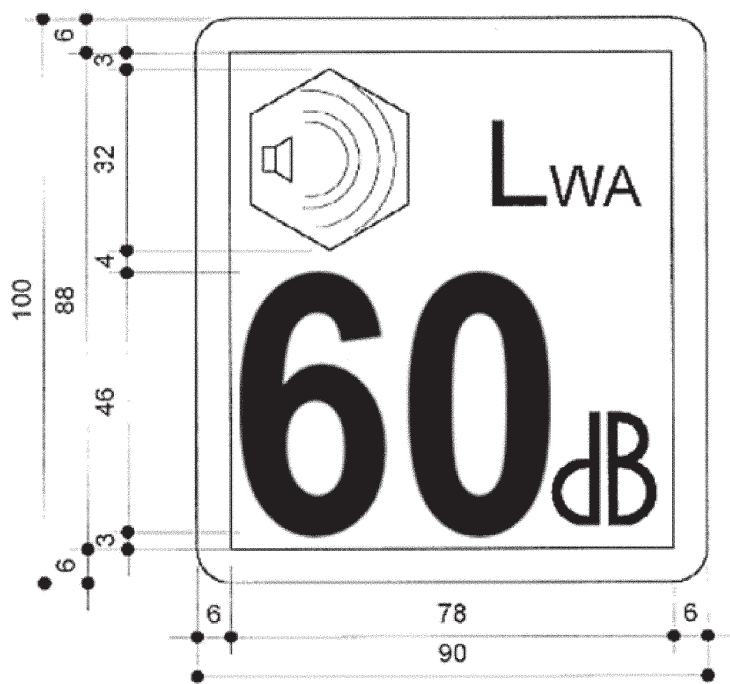
Protokol musí obsahovat technické údaje nezbytné pro identifikaci zkoušeného zdroje, zkušební postupu pro měření hluku a akustické údaje.

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.

▼ M1

ČÁST 15

Maximální hladina akustického výkonu podle třídy bezpilotního letadla

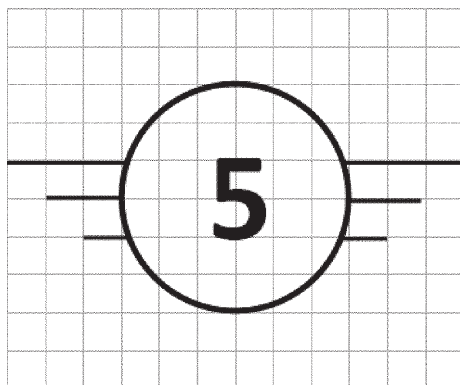
| Třída bezpilotního letadla | MTOM m v gramech | Maximální hladina akustického výkonu L_{WA} v dB | | |
|----------------------------|-----------------------|--|--|--|
| | | od vstupu v platnost | po uplynutí 2 let od vstupu v platnost | po uplynutí 4 let od vstupu v platnost |
| C1 a C2 | $m < 900$ | 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;

▼ C2

- 4) není-li upoután, je vybaven režimem nízké rychlosti, který může zvolit dálkově řídicí pilot a který omezuje traťovou rychlost na nanejvýš 5 m/s;

▼ M1

- 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;

▼ M1

- 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.

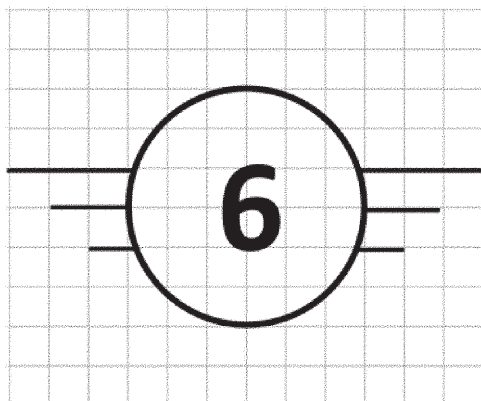
Souprava příslušenství musí být projektována a každá součást příslušenství musí být identifikována tak, aby se zajistila úplná a správná instalace provozovatelem bezpilotního systému na bezpilotní systém třídy C3 podle pokynů poskytnutých výrobcem soupravy příslušenství.

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.

▼ M1

Kromě toho musí splňovat tyto požadavky:

▼ C2

- 1) má při vodorovném letu maximální traťovou rychlost 50 m/s;

▼ M1

- 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.