

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/947 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2019. május 24.)****a pilóta nélküli légi járművekkel végzett műveletekre vonatkozó szabályokról és eljárásokról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 216/2008/EK és a 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 57. cikkére,

mivel:

- (1) A pilóta nélküli légi járművek – tömegüktől függetlenül – az egységes európai égbolt légterében ugyanúgy műveleteket végezhetnek, mint a pilótával rendelkező légi járművek (legyenek azok repülőgépek vagy helikopterek).
- (2) Hasonlóan a pilótával történő repüléshez, a pilóta nélküli légi járművekkel és a pilóta nélküli légi jármű-rendszerekkel (a továbbiakban: UAS-ek) végzett műveletekre, valamint az ilyen pilóta nélküli légi járművek és pilóta nélküli légi jármű-rendszerek üzemben tartóira (köztük a távpilótákra) is egységesen végrehajtandó és betartandó szabályok és eljárások vonatkoznak.
- (3) Figyelembe véve az UAS-műveletek egyedi jellemzőit, azoknak ugyanolyan biztonságosaknak kell lenniük, mint a pilótával történő repülés során.
- (4) A pilóta nélküli légi járművekkel kapcsolatos technológiák a lehetséges műveletek széles körét teszik lehetővé. A légi alkalmasságra, a szervezetekre és az UAS és a pilóta nélküli légi jármű üzemben tartásában részt vevő személyekre vonatkozó követelményeket úgy kell meghatározni, hogy azok biztosítsák a földön tartózkodó személyek és más légtérhasználók biztonságát a pilóta nélküli légi járművek műveletei során.
- (5) Az UAS-műveletekre vonatkozó szabályoknak és eljárásoknak arányosaknak kell lenniük a művelet vagy tevékenység jellegével és kockázatával, és összhangban kell lenniük az érintett pilóta nélküli légi jármű operatív jellemzőivel, valamint a műveleti terület sajátosságaival, például a népsűrűséggel, a felszín jellegzetességeivel és a beépítettséggel.
- (6) A kockázati szinttel kapcsolatos kritériumok és az egyéb kritériumok alapján három műveleti kategóriát indokolt meghatározni: „nyílt”, „speciális” és „engedélyköteles” kategória.
- (7) Az UAS-műveletekre az adott kockázat szintjének, az érintett pilóta nélküli légi jármű operatív jellemzőinek és a műveleti terület sajátosságainak megfelelő arányos kockázatcsökkentési követelményeket kell alkalmazni.
- (8) A „nyílt” kategóriába tartozó műveletek esetében, amelyek közé a legkisebb kockázatot jelentő műveletek sorolandók, nem indokolt előírni a szabványos légiforgalmi megfelelési eljárások hatálya alá tartozó UAS-t, ugyanakkor ezeket a műveleteket az (EU) 2019/945 bizottsági felhatalmazáson alapuló rendeletben ⁽²⁾ meghatározott UAS-osztályok alkalmazásával kell végrehajtani.
- (9) A „speciális” kategóriának más, nagyobb kockázatot jelentő művelettípusokat célszerű magában foglalnia, melyek esetében alapos kockázatértékelést kell végezni annak megállapítására, hogy milyen követelmények szükségesek az adott művelet biztonságos végrehajtásához.

⁽¹⁾ HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

⁽²⁾ A Bizottság (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. március 12.) a pilóta nélküli légi jármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légi jármű-rendszerek harmadik országbeli üzembentartóiról (lásd e Hivatalos Lap 1. oldalát).

- (10) Azon „speciális” kategóriában végrehajtott, alacsony kockázatú műveletek esetében, amelyekre vonatkozóan standard forgatókönyvet és részletes kockázatsökkentő intézkedéseket határoztak meg, e rendelet végrehajtását egy üzembentartói nyilatkozattételi rendszernek kell elősegítenie.
- (11) Az „engedélyköteles” kategóriába tartozó műveleteknek indokolt alapvetően az üzemben tartók tanúsítására, a távpilóták engedélyezésére, valamint a légi járműveknek az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet szerinti tanúsítására vonatkozó szabályok hatálya alá tartozniuk.
- (12) Az „engedélyköteles” kategória esetében kötelező az illetékes hatóságok által a pilóta nélküli légi jármű üzemben tartása és az érintett személyek (ideértve az e tevékenységekben részt vevő távpilótákat és szervezeteket) tekintetében kiadott tanúsítvány, valamint a légi járműveknek az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet szerinti tanúsítás, és mindez a „speciális” kategóriára is kiterjeszhető lenne.
- (13) A pilóta nélküli légi járművek jelöléssel való ellátására és azonosítására, valamint a pilóta nélküli légi járművek üzemben tartójának és a tanúsított, pilóta nélküli légi járműveknek a nyilvántartásba vételére vonatkozóan helyénvaló szabályokat és eljárásokat megállapítani.
- (14) A pilóta nélküli légi járművek üzemben tartóit célszerű nyilvántartásba venni, amennyiben olyan pilóta nélküli légi járművet tartanak üzemben, amely ütközés esetén 80 joule-nál nagyobb mozgási energiát adhat le az emberre, illetve amelynek üzemben tartása kockázatot jelent a magánélet tiszteletben tartása, a személyes adatok védelme, a biztonság és a környezet szempontjából.
- (15) Tanulmányok igazolták, hogy a 250 g vagy annál nagyobb felszállótömegű, pilóta nélküli légi járművek biztonsági kockázatot jelentenek, ezért indokolt úgy rendelkezni, hogy az ilyen pilóta nélküli légi jármű-rendszer üzemben tartói nyilvántartásba vegyék magukat, amennyiben légi járművel a „nyílt” kategóriába tartozó műveletet végeznek.
- (16) Figyelembe véve a magánélet tiszteletben tartását és a személyes adatok védelmét érintő kockázatokat, a pilóta nélküli légi járművek üzemben tartóit nyilvántartásba kell venni, amennyiben olyan pilóta nélküli légi járművet tartanak üzemben, amely fel van szerelve személyes adatok rögzítésére alkalmas érzékelővel. Ez azonban nem szükséges, ha a pilóta nélküli légi jármű a játékok biztonságáról szóló 2009/48/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽³⁾ értelmében játéknak minősül.
- (17) A nyilvántartásba vételi kötelezettség hatálya alá tartozó tanúsított, pilóta nélküli légi járműveknek és a pilóta nélküli légi járművek üzemben tartóinak nyilvántartásba vételére vonatkozó információkat digitális, harmonizált, átjárható nemzeti nyilvántartási rendszerekben kell tárolni, lehetővé téve az illetékes hatóságok számára az ilyen információkhoz való hozzáférést és azok cseréjét. Az e rendelet szerinti, a nemzeti nyilvántartások közötti átjárhatóságot biztosító mechanizmusok nem sérthetik az (EU) 2018/1139 rendelet 74. cikkében említett jövőbeni adattárra alkalmazandó szabályokat.
- (18) Összhangban az (EU) 2018/1139 rendelet 56. cikkének (8) bekezdésével, e rendelet nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy olyan nemzeti szabályokat fogadjanak el, amelyek az (EU) 2018/1139 rendelet hatályán kívül eső okokból, például a közbiztonság, vagy a magánélet tiszteletben tartása és a személyes adatok védelme érdekében bizonyos feltételekhez kötik a pilóta nélküli légi járművek üzemben tartását, az uniós jognak megfelelően.
- (19) A nemzeti nyilvántartási rendszereknek összhangban kell lenniük a magánélet tiszteletben tartására és a személyes adatok kezelésére vonatkozó uniós és nemzeti jogszabályokkal, és az e nyilvántartási rendszerekben tárolt információknak könnyen hozzáférhetőnek kell lenniük⁽⁴⁾.
- (20) A pilóta nélküli légi jármű-rendszer üzemben tartójának és távpilótájának gondoskodnia kell arról, hogy megfelelő tájékoztatást kapjon a tervezett műveletekre vonatkozó uniós és nemzeti szabályozásról, különös tekintettel a biztonsággal, a magánélet tiszteletben tartásával, az adatvédelemmel, a felelősséggel, a biztosítással, a védelemmel és a környezetvédelemmel kapcsolatos szabályokra.
- (21) Egyes területek, például kórházak, tömeggyűlések helyszínei, létesítmények és telepek, például büntetés-végrehajtási intézetek vagy ipari létesítmények, legfelső szintű és magas szintű kormányzati szervek, természetvédelmi területek vagy a közlekedési infrastruktúra egyes elemei különösen érzékenyek lehetnek minden típusú vagy bizonyos típusú UAS-műveletekre. Ez nem érintheti a tagállamok azon jogát, hogy olyan nemzeti szabályokat fogadjanak el, amelyek az e rendelet hatályán kívül eső okokból, például a környezet védelme, a közbiztonság, vagy a magánélet tiszteletben tartása és a személyes adatok védelme érdekében bizonyos feltételekhez kötik a pilóta nélküli légi járművek üzemben tartását, az uniós jognak megfelelően.

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/48/EK irányelve (2009. június 18.) a játékok biztonságáról (HL L 170., 2009.6.30., 1. o.).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

- (22) Amennyiben a pilóta nélküli légi járművek okozta zaj és kibocsátás problémát okoz, akkor azt – amennyire lehetséges – minimalizálni kell, figyelembe véve az egyes tagállamok működési feltételeit és egyedi sajátosságait, például a népsűrűséget. Az UAS-műveletek társadalmi elfogadottságának elősegítése érdekében az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet maximális zajszintet határoz meg a „nyílt” kategóriában, emberek közelében működtetett pilóta nélküli légi járművek tekintetében. A „speciális” kategóriában követelmény, hogy az üzemben tartó dolgozzon ki iránymutatásokat távpilótái számára, hogy azok minden műveletet az embereket és az állatokat zavaró hatások minimalizálásával hajtsanak végre.
- (23) A jelenlegi nemzeti tanúsítványokat ki kell igazítani, hogy megfeleljenek e rendelet követelményeinek.
- (24) E rendelet megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében megfelelő átmeneti intézkedéseket kell hozni. A tagállamok és az érdekelt felek részére elegendő időt kell biztosítani ahhoz, hogy eljárásaikat e rendelet alkalmazásának kezdete előtt az új szabályozási kerethez igazíthassák.
- (25) Az UAS-műveletekre vonatkozó új szabályozási keret nem sértheti a nemzeti vagy uniós jogból egyébként levezethető, alkalmazandó környezetvédelmi és természetvédelmi kötelezettségeket.
- (26) Noha az UAS-műveletek biztonságának garantálásához és a légi közlekedési rendszerbe való integrációjuk támogatásához szükséges infrastruktúrát, szolgáltatásokat és eljárásokat magában foglaló „U-space” rendszer még fejlesztés alatt áll, e rendeletnek már tartalmaznia kell a U-space rendszer három alappillére – nevezetesen a nyilvántartásba vétel, a földrajzi helyzet tudatosság és a távoli azonosítás – végrehajtására vonatkozó követelményeket, amelyeket tovább kell majd pontosítani.
- (27) mivel a légi jármű-modellek UAS-nek minősülnek, és e modelleknek a klubokban és egyesületekben végzett üzemben tartása bizonyítottan megfelelő biztonsági szinten történik, zökkenőmentes átállást kell biztosítani a különböző nemzeti rendszerekről az új uniós szabályozási keretre annak érdekében, hogy a légi jármű-modellező klubok és egyesületek továbbra is a jelenlegi módon tarthassák üzemben légi járműveiket, és hogy figyelembevételre kerüljenek a tagállamok bevált gyakorlatai.
- (28) Ezenkívül, tekintettel az e rendelet mellékletében meghatározott C4 osztályú légi járművek által elért megfelelő biztonsági szintre, az ilyen légi járművek alacsony kockázatú műveleteit indokolt a „nyílt” kategóriában engedélyezni. Ezek a légi jármű-modellek üzemben tartói által gyakran használt légi járművek egyszerűbbek, mint a pilóta nélküli légi járművek más osztályai, ezért esetükben nem indokolt aránytalan műszaki követelményeket alkalmazni.
- (29) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2018/1139 rendelet 127. cikke szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet részletes rendelkezéseket állapít meg a pilóta nélküli légi jármű-rendszerekkel végzett műveletekre, valamint az érintett személyekre vonatkozóan, ideértve a műveletekben részt vevő távpilótákat (távoli pilótákat) és szervezeteket is.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában az (EU) 2018/1139 rendelet fogalommeghatározásai irányadók.

Ezenkívül a következő fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. „pilóta nélküli légi jármű-rendszer (UAS)”: a pilóta nélküli légi jármű és az azt távolról vezérlő berendezés;
2. „pilóta nélküli légi jármű-rendszer üzemben tartója (UAS-üzembentartó)”: olyan jogi vagy természetes személy, aki vagy amely egy vagy több UAS-t üzemben tart vagy üzemben tartani szándékozik;
3. „embertömeg”: olyan összejövétel, ahol a résztvevők sűrű elhelyezkedése miatt az egyének korlátozottak mozgásukban;

4. „az UAS-műveletek földrajzi övezete”: légtérész, melyet az illetékes hatóság jelöl ki az UAS-műveletek elősegítése, korlátozása vagy kizárása céljából az UAS-műveletekből eredő, a biztonságot, a magánélet tisztelben tartását, a személyes adatok védelmét, a védelmet vagy a környezetet érintő kockázatok kezelése érdekében;
5. „eredményesség”: a kockázatsökkentő intézkedések jellemzője, mely a kockázatsökkentő intézkedésekből adódó biztonsági nyereségből és a biztonsági nyereség révén elért bizonyossági és integritási szintből tevődik össze;
6. „standard forgatókönyv”: a melléklet 1. függelékében meghatározott „speciális” kategóriába tartozó UAS-műveletek azon típusa, amelyre vonatkozóan kockázatsökkentő intézkedések pontos listáját határozták meg, és az üzemben tartóknak elegendő nyilatkozatot adniuk az illetékes hatóságnak arról, hogy alkalmazni fogják ezeket kockázatsökkentő intézkedéseket az ilyen típusú művelet végrehajtásakor;
7. „látótávolságon belüli üzem (VLOS)”: az UAS-műveletek azon típusa, amelyben a távpilóta képes a pilóta nélküli légi járművel való folyamatos, segítség nélküli vizuális kapcsolattartásra, ami lehetővé teszi, hogy a távpilóta az ütközések elkerülése érdekében képes legyen befolyásolni a pilóta nélküli légi jármű repülési útvonalát más légi járművekhez, személyekhez és akadályokhoz képest;
8. „látótávolságon kívüli üzem (BVLOS)”: az UAS-műveletek azon típusa, amelyet nem látótávolságon belüli üzemben (VLOS) hajtanak végre;
9. „könnyű UAS-üzembentartói tanúsítvány (LUC)”: az illetékes hatóság által az UAS üzemben tartója részére kibocsátott, a melléklet C. részében meghatározott tanúsítvány;
10. „légijármű-modellező klub vagy egyesület”: az UAS-sel folytatott szabadidős repülések vagy sporttevékenységek végzése, illetve légi bemutatók vagy versenyek rendezése céljából valamely tagállamban jogszerűen letelepedett szervezet;
11. „veszélyes áruk”: olyan áruk vagy anyagok, amelyek váratlan esemény vagy baleset esetén kockázatot jelenthetnek az egészségre, a biztonságra, a vagyontárgyakra vagy a környezetre nézve, és amelyeket a pilóta nélküli légi jármű hasznos teherként szállít, ideértve különösen a következőket:
 - a) robbanóanyagok (teljes tömeg felrobbanásának veszélye, robbanás vagy kivetés veszélye, kisebb mértékű robbanás veszélye, súlyos tűzveszély, robbanószer, rendkívül érzékeny robbanóanyagok);
 - b) gázok (tűzveszélyes gáz, nem tűzveszélyes gáz, mérgező gáz, oxigén, belélegzésveszély);
 - c) tűzveszélyes folyadékok (tűzveszélyes folyadék; éghető folyadék, fűtőolaj, benzin);
 - d) tűzveszélyes szilárd anyagok (tűzveszélyes szilárd anyag, öngyulladó szilárd anyag, nedves állapotban veszélyes anyag);
 - e) oxidálószeres és szerves peroxidok;
 - f) mérgező és fertőző anyagok (mérgek, biológiai veszély);
 - g) radioaktív anyagok;
 - h) maró anyagok;
12. „hasznos teher”: olyan műszer, mechanizmus, berendezés, alkatrész, készülék, tartozék vagy kiegészítő, beleértve a kommunikációs berendezéseket is, amelyet a légi járműbe szerelnek be vagy azon rögzítenek, de nem a repülésben lévő légi jármű működtetéséhez vagy repülésének irányításához használnak vagy szándékoznak használni, és amely nem a törzs, a hajtómű és a légcsavar alkatrésze;
13. „közvetlen távoli azonosítás”: a műveleteket végző pilóta nélküli légi járművekkel kapcsolatos információk – többek között a jelölés – helyi közvetítését biztosító rendszer, melynek célja, hogy a szóban forgó információk a pilóta nélküli légi járművekhez való fizikai hozzáférés nélkül is elérhetőek legyenek;
14. „követési üzemmód”: az UAS olyan üzemmódja, amelyben a pilóta nélküli légi jármű előre meghatározott távolságban folyamatosan követi a távpilótát;
15. „földrajzi helyzetudatosság”: olyan funkció, amely a tagállamok által szolgáltatott adatok alapján észleli, ha fennáll a légtérkorlátozások megsértésének esetleges veszélye, és jelzi ezt a távpilótának, hogy az azonnali hatékony intézkedésekkel megakadályozhassa a szóban forgó korlátozások megsértését;
16. „saját építésű UAS”: az összeszerelője által saját használatra gyártott vagy összeállított UAS az olyan alkatrészekből összeállított UAS-ek kivételével, amelyeket egyetlen összeszerelési készletként hoztak forgalomba;
17. „autonóm művelet”: olyan művelet, amely során a pilóta nélküli légi jármű a távpilóta beavatkozási lehetősége nélkül működik;
18. „külső személyek”: olyan személyek, akik nem vesznek részt az UAS-műveletben, vagy nem ismerik az UAS üzemben tartója által adott utasításokat és biztonsági figyelmeztetéseket;
19. „forgalmazás”: egy termék kereskedelmi tevékenység keretében történő rendelkezésre bocsátása az uniós piacon értékesítés, fogyasztás vagy használat céljára, akár ellenérték fejében, akár ingyenesen;

20. „forgalomba hozatal”: a termék első alkalommal történő forgalmazása az uniós piacon;
21. „földi műveleti terület”: az a földi terület, amelyen az UAS-t működtetik, és amelyre nézve az UAS üzemben tartója képes biztosítani, hogy csak a részt vevő személyek tartózkodjanak rajta;
22. „maximális felszállótömeg (MTOM)”: a pilóta nélküli légi járműnek a gyártó vagy az összeszerelő által meghatározott maximális tömege, beleértve a hasznos teher és a tüzelőanyag tömegét is, amely mellett a pilóta nélküli légi jármű üzemeltethető;
23. „pilóta nélküli vitorlázó repülőgép”: pilóta nélküli légi jármű, amelynek repülését a rögzített emelőfelületeire ható aerodinamikai erő biztosítja, és amelynek szabad repüléséhez nincs szükség hajtóműre. Felszerelhető vészhelyzetben beindítható motorral is.

3. cikk

Az UAS-műveletek kategóriái

Az UAS-műveletek a 4., 5., illetve 6. cikkben meghatározott „nyílt”, „speciális” vagy „engedélyköteles” kategóriákba sorolandók az alábbi feltételek szerint:

- a) a „nyílt” kategóriába tartozó UAS-műveletek nem esnek sem előzetes műveleti engedély, sem az UAS üzemben tartójának a művelet végrehajtása előtt kiadott üzembentartási nyilatkozata hatálya alá;
- b) a „speciális” kategóriájú UAS-műveletekhez szükség van az illetékes hatóság által a 12. cikk szerint kiadott műveleti engedélyre vagy a 16. cikknek megfelelően kapott engedélyre, illetve az 5. cikk (5) bekezdésében meghatározott körülmények esetén az UAS üzemben tartója által tett nyilatkozatra;
- c) az „engedélyköteles” kategóriába tartozó UAS-műveletek feltétele az UAS-nek az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet szerinti tanúsítása, az üzemben tartó tanúsítása, valamint adott esetben a távpilóta engedélyezése.

4. cikk

Az UAS-műveletek „nyílt” kategóriája

- (1) Egy művelet csak akkor minősül „nyílt” kategóriájú UAS-műveletnek, ha teljesülnek a következő követelmények:
 - a) az UAS az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendeletben meghatározott osztályok egyikébe tartozik, vagy saját építésű, vagy megfelel a 20. cikkben meghatározott feltételeknek;
 - b) a pilóta nélküli légi jármű maximális felszállótömege kevesebb, mint 25 kg;
 - c) a távpilóta gondoskodik arról, hogy a pilóta nélküli légi jármű az emberektől biztonságos távolságban maradjon, és ne repüljön át embertömeg felett;
 - d) a távpilóta a pilóta nélküli légi járművet egész idő alatt VLOS-ben tartja, kivéve a követési üzemmódban való repülést, valamint a melléklet A. részében meghatározott, pilóta nélküli légi jármű-megfigyelő alkalmazása esetét;
 - e) repülés közben a pilóta nélküli légi járművet a földfelszín legközelebbi pontjától számított 120 méteren belül tartják, kivéve, ha akadály feletti átrepülésre kerül sor a melléklet A. részében meghatározottak szerint;
 - f) repülés közben a pilóta nélküli légi jármű nem szállít veszélyes árut, és nem szór le semmilyen anyagot.
- (2) A „nyílt” kategóriájú UAS-műveleteket a melléklet A. részében meghatározott követelményeknek megfelelően három alkategóriába kell sorolni.

5. cikk

Az UAS-műveletek „speciális” kategóriája

- (1) Amennyiben a 4. cikkben vagy a melléklet A. részében meghatározott követelmények egyike nem teljesül, az UAS-üzembentartó a 12. cikk szerinti műveleti engedélyt szerez a nyilvántartásba vétele szerinti tagállam illetékes hatóságától.
- (2) A 12. cikk szerinti műveleti engedély iránti kérelem illetékes hatósághoz történő benyújtásakor az üzembentartó a 11. cikkel összhangban kockázatértékelést végez, és azt a kérelemmel együtt benyújtja, beleértve a megfelelő kockázatcsökkentő intézkedéseket is.
- (3) A melléklet B. részének UAS.SPEC.040 pontja értelmében az illetékes hatóság műveleti engedélyt ad ki, ha úgy ítéli meg, hogy az operatív kockázatok a 12. cikk összhangban megfelelő módon csökkentésre kerültek.

- (4) Az illetékes hatóság a műveleti engedélyben feltünteti, hogy az engedély:
- egy vagy több, az idő vagy a helyszín, vagy mindkettő tekintetében meghatározott művelet jóváhagyására vonatkozik-e. A műveleti engedélyben szerepelnie kell a kapcsolódó kockázatcsökkentő intézkedések pontos listájának;
 - a melléklet C. része szerinti könnyű UAS-üzembentartói tanúsítvány (LUC) jóváhagyására vonatkozik-e.
- (5) Amennyiben az UAS-üzembentartó a melléklet B. része UAS.SPEC.020 pontjának megfelelően nyilatkozatot nyújt be a nyilvántartásba vétel szerinti tagállam illetékes hatóságához egy olyan műveletre vonatkozóan, amely megfelel az említett melléklet 1. függelékében meghatározott standard forgatókönyvnek, az UAS üzemben tartója nem köteles az e cikk (1)–(4) bekezdésének megfelelően műveleti engedélyt szerezni, és a 12. cikk (5) bekezdésében meghatározott eljárás alkalmazandó.
- (6) A műveleti engedély és a nyilatkozat nem követelhető meg:
- a melléklet UAS.LUC.060 pontja szerinti megfelelő jogosultságokat tartalmazó könnyű UAS-üzembentartói tanúsítvánnyal rendelkező UAS-üzembentartók esetében;
 - a 16. cikknek megfelelő engedéllyel rendelkező légi jármű-modellező klubok vagy egyesületek keretében végrehajtott műveletek esetében.

6. cikk

Az UAS-műveletek „engedélyköteles” kategóriája

- (1) Egy művelet csak akkor minősül „engedélyköteles” kategóriájú UAS-műveletnek, ha teljesülnek a következő követelmények:
- az UAS tanúsítása az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet 40. cikke (1) bekezdésének a), b) és c) pontja alapján történt; valamint
 - a műveletet a következő feltételek legalább egyike mellett végzik:
 - embertömeg felett;
 - a művelet személyek szállítását is magában foglalja;
 - a művelet veszélyes áruk szállítását is magában foglalja, ami baleset esetén nagy fokú kockázatot jelenthet harmadik felek számára.
- (2) Az UAS-műveletet az „engedélyköteles” kategóriába kell besorolni továbbá, amennyiben az illetékes hatóság a 11. cikkben meghatározott kockázateértékelés alapján úgy ítéli meg, hogy a művelet kockázata nem csökkenthető megfelelően az UAS tanúsítása és az UAS-üzembentartó tanúsítása, valamint adott esetben a távpilóta engedélyezése nélkül.

7. cikk

Az UAS-sel végzett műveletekre vonatkozó szabályok és eljárások

- (1) A „nyílt” kategóriájú UAS-műveleteknek meg kell felelniük a melléklet A. részében meghatározott operatív korlátozásoknak.
- (2) A „speciális” kategóriájú UAS-műveleteknek meg kell felelniük a 12. cikkben említett műveleti engedélyben vagy a 16. cikkben említett engedélyben, illetve a melléklet 1. függeléke szerinti, az UAS-üzembentartó általi nyilatkozatban említett standard forgatókönyvben meghatározott operatív korlátozásoknak.

Ez a bekezdés nem alkalmazandó, ha az UAS-üzembentartó megfelelő jogosultságokat tartalmazó könnyű UAS-üzembentartói tanúsítvánnyal rendelkezik.

A „speciális” kategóriájú UAS-műveletek a 923/2012/EU bizottsági végrehajtási rendeletben ⁽⁵⁾ meghatározott alkalmazandó működési követelmények hatálya alá tartoznak.

⁽⁵⁾ A Bizottság 923/2012/EU végrehajtási rendelete (2012. szeptember 26.) a közös repülési szabályok és a léginnavigációs szolgáltatásokra és eljárásokra vonatkozó működési rendelkezések meghatározásáról, valamint az 1035/2011/EU végrehajtási rendelet és az 1265/2007/EK, az 1794/2006/EK, a 730/2006/EK, az 1033/2006/EK és a 255/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 281., 2012.10.13., 1. o.).

(3) Az „engedélyköteles” kategóriájú UAS-műveletek a 923/2012/EU végrehajtási rendelet, a 965/2012/EU ⁽⁶⁾ és az 1332/2011/EU bizottsági végrehajtási rendeletben ⁽⁷⁾ meghatározott alkalmazandó üzembentartási követelmények hatálya alá tartoznak.

8. cikk

A távpilóták kompetenciájával kapcsolatos szabályok és eljárások

(1) A „nyílt” kategóriájú UAS-műveleteket végző távpilótáknak meg kell felelniük a melléklet A. részében meghatározott kompetenciakövetelményeknek.

(2) A „speciális” kategóriájú UAS-műveleteket végző távpilótáknak meg kell felelniük az illetékes hatóság által kiadott műveleti engedélyben, illetve a melléklet 1. függeléké vagy a könnyű UAS-üzembentartói tanúsítvány szerinti standard forgatókönyvben meghatározott kompetenciakövetelményeknek, és rendelkezniük kell legalább a következő kompetenciákkal:

- a) az operatív eljárások alkalmazásának képessége (normál, vészhelyzeti és sürgősségi eljárások, repüléstervezés, repülés előtti és repülés utáni ellenőrzések);
- b) légiforgalmi kommunikáció folytatásának képessége;
- c) a pilóta nélküli légi jármű repülési útvonalának és automatizálásának kezelése;
- d) irányítás, csapatmunka, önállóság;
- e) problémamegoldás és döntéshozatal;
- f) helyzetismeret;
- g) terhelésvezérlés;
- h) adott esetben feladatkoordináció vagy -átadás.

(3) A légi jármű-modellező klubok vagy egyesületek keretében működő távpilótáknak meg kell felelniük a 16. cikkel összhangban kiadott engedélyben meghatározott minimális kompetenciakövetelményeknek.

9. cikk

A távpilóta minimális életkora

(1) A „nyílt” és „speciális” kategóriába tartozó UAS-műveleteket végző távpilóták alsó korhatára 16 év.

(2) Nem kötelező alsó korhatárt meghatározni a távpilóták esetében:

- a) ha azok az e rendelet mellékletének A. részében meghatározott A1 alkategóriában végeznek műveletet az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletének 1. részében meghatározott C0 osztályú UAS-sel, amely a 2009/48/EK irányelv értelmében játéknak minősül;
- b) ha azok olyan saját építésű UAS-sel végeznek műveletet, amelynek felszállótömege kevesebb, mint 250 g;
- c) ha azok az (1) bekezdésnek és a 8. cikknek megfelelő távpilóta közvetlen felügyelete alatt végeznek műveletet.

(3) A tagállamok kockázatalapú megközelítést alkalmazva lejjebb vihetik az alsó korhatárt a területükön végzett műveletekkel kapcsolatos sajátos kockázatok figyelembevételével:

- a) a „nyílt” kategóriába tartozó UAS-műveleteket végző távpilóták esetében legfeljebb 4 évvel;
- b) a „speciális” kategóriába tartozó UAS-műveleteket végző távpilóták esetében legfeljebb 2 évvel.

(4) Amennyiben egy tagállam lejjebb viszi a távpilóták alsó korhatárát, az érintett távpilóták számára csak az adott tagállam területén engedélyezhető UAS üzembentartása.

(5) A légi jármű-modellező klubok vagy egyesületek keretében működő távpilóták számára a tagállamok ezektől eltérő alsó korhatárt is meghatározhatnak a 16. cikkel összhangban kiadott engedélyekben.

⁽⁶⁾ A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzembentartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

⁽⁷⁾ A Bizottság 1332/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. december 16.) a levegőben történő ütközések elhárítását szolgáló közös légtérhasználati követelmények és üzemeltetési eljárások meghatározásáról (HL L 336., 2011.12.20., 20. o.).

10. cikk

Az UAS légialkalmasságára vonatkozó szabályok és eljárások

Amennyiben nem saját építésű, vagy nem a 16. cikkben említett műveletek céljából használják, illetve nem felel meg a 20. cikkben meghatározott feltételeknek, az e rendeletben meghatározott műveletekben használt UAS-nek meg kell felelnie az (EU) 2018/1139 rendelet 58. cikke értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott légialkalmassági műszaki követelményeknek, szabályoknak és eljárásoknak.

11. cikk

Az operatív kockázatok értékelésére vonatkozó szabályok

- (1) Az operatív kockázatok értékelésének:
 - a) le kell írnia az UAS-művelet jellemzőit;
 - b) megfelelő operatív biztonsági célokat kell javasolnia;
 - c) azonosítania kell a földi és légi műveletek kockázatait, figyelembe véve az alábbiakat:
 - i. annak a veszélynek a mértéke, amelyet az adott tevékenység a földön tartózkodó harmadik személyekre vagy vagyontárgyakra jelenthet;
 - ii. az érintett pilóta nélküli légi jármű összetettsége, teljesítménye és operatív jellemzői;
 - iii. a repülés célja, az UAS típusa, a más légi járművel való ütközés valószínűsége és az igénybe vett légtér besorolása;
 - iv. az UAS-művelet vagy -tevékenység típusa, terjedelme és összetettsége, ideértve adott esetben a felelős szervezet vagy személy által kezelt forgalom volumenét és típusát is;
 - v. annak mértéke, hogy az UAS-műveletből fakadó kockázat által érintett személyek mennyire képesek felmérni és ellenőrzésük alatt tartani ezeket a kockázatokat;
 - d) azonosítania kell a lehetséges kockázatcsökkentő intézkedések körét;
 - e) meg kell határoznia a kiválasztott kockázatcsökkentő intézkedések eredményességének szükséges szintjét oly módon, hogy a művelet biztonságosan végrehajtható legyen.
- (2) Az UAS-művelet leírásának legalább az alábbiakat kell tartalmaznia:
 - a) a végzett tevékenységek jellege;
 - b) a tervezett művelet operatív környezete és földrajzi területe, különösen a következők: lakott terület feletti átrepülés, domborzati viszonyok, a légtér típusa, a művelet által érintett légtér rész, a szükséges kockázati pufferként szolgáló légtér rész, ideértve a földrajzi övezetekre vonatkozó működési követelményeket is;
 - c) a művelet összetettsége, ideértve különösen a tervezésre és a végrehajtásra, a személyi kompetenciákra, a tapasztalatra és az összetételre, valamint a művelet végrehajtásához igénybe venni kívánt szükséges technikai eszközökre vonatkozó adatokat;
 - d) az UAS műszaki jellemzői, beleértve a teljesítményt (tekintettel a tervezett művelet körülményeire), valamint adott esetben a nyilvántartási szám;
 - e) az érintett személyek alkalmassága a művelet elvégzésére, beleértve a személyzet összetételét, szerepét, felelősségi köreit, képzettségét és közelmúltbeli tapasztalatait.
- (3) Figyelembe véve az UAS-művelet sajátos jellemzőit, az értékelésnek javaslatot kell tennie egy olyan biztonsági célszintre, amely megfelel a pilótával történő repülés biztonsági szintjének.
- (4) A kockázatok azonosításának magában kell foglalnia az alábbiak meghatározását:
 - a) a művelet nem csökkentett földi kockázata, figyelembe véve a művelet típusát és a művelet végzésének körülményeit, beleértve legalább a következő kritériumokat:
 - i. VLOS vagy BVLOS;
 - ii. az átrepült terület népsűrűsége;
 - iii. embertömeg felett történő átrepülés;
 - iv. a pilóta nélküli légi jármű méretjellemzői;

- b) a művelet nem csökkentett légi kockázata, figyelembe véve az alábbiakat:
- i. a művelet helyszínéül szolgáló légtér pontos mennyisége, kibővítve a vészhelyzeti eljárásokhoz szükséges légtér-résszel;
 - ii. a légtér besorolása;
 - iii. az egyéb légiforgalomra és légiforgalmi szolgáltatásra (ATM) gyakorolt hatás, különös tekintettel az alábbiakra:
 - a művelet tengerszint feletti magassága;
 - ellenőrzött, illetve nem ellenőrzött légtér;
 - repülőtéri, illetve nem repülőtéri környezet;
 - városi, illetve vidéki környezet feletti légtér;
 - az egyéb forgalomtól való elkülönítés.

(5) A javasolt biztonsági célszint eléréséhez szükséges lehetséges kockázatcsökkentő intézkedések meghatározása során a következő lehetőségeket kell figyelembe venni:

- a) a földön tartózkodó személyek elszigetelésére vonatkozó intézkedések;
- b) az UAS-művelet stratégiai operatív korlátozásai, különösen:
 - i. a művelet végzésére szolgáló földrajzi terület korlátozása;
 - ii. a művelet időtartamának vagy ütemezésének a korlátozása;
- c) stratégiai kockázatcsökkentés közös repülési szabályok vagy közös légtérszerkezet és -szolgáltatások révén;
- d) az esetleges kedvezőtlen működési feltételek kezelésére való képesség;
- e) eszervezési tényezők, például az UAS-üzembentartó által kidolgozott üzemelési és karbantartási eljárások, valamint a gyártói felhasználói kézikönyvnek megfelelő karbantartási eljárások;
- f) a repülés biztonságával foglalkozó személyek kompetenciájának és szakértelmének szintje;
- g) az emberi tévedés kockázata az operatív eljárások alkalmazása során;
- h) az UAS tervezési jellemzői és teljesítménye, különösen:
 - i. az ütközés kockázatát csökkentő eszközök rendelkezésre állása;
 - ii. az ütközés erejét vagy a pilóta nélküli légi jármű törhetőségét korlátozó rendszerek rendelkezésre állása;
 - iii. az UAS elismert szabványoknak megfelelő tervezése és üzembiztos kialakítása.

(6) A javasolt kockázatcsökkentő intézkedések eredményességét értékelni kell annak megállapítása érdekében, hogy azok arányosak-e a tervezett művelet biztonsági célkitűzéseivel és kockázataival, különösen a célból, hogy a művelet minden szakasza biztonságos legyen.

12. cikk

A „speciális” kategóriájú UAS-műveletek engedélyezése

(1) Az illetékes hatóság értékeli a kockázatelemzést és azon kockázatcsökkentő intézkedések eredményességét, amelyeket az UAS üzembentartója javasol annak érdekében, hogy az UAS-művelet a repülés valamennyi szakaszában biztonságos legyen.

(2) Az illetékes hatóság akkor ad ki műveleti engedélyt, ha az értékelés arra a következtetésre jut, hogy:

- a) az operatív biztonsági célok figyelembe veszik a művelet kockázatait;
- b) a műveletek elvégzésének operatív feltételeivel kapcsolatos kockázatcsökkentő intézkedések, az érintett személyek kompetenciája, valamint a pilóta nélküli légi jármű műszaki jellemzői együttesen megfelelőek és kellően eredményesek ahhoz, hogy a művelet az azonosított földi és légi kockázatok fényében biztonságos legyen;
- c) az UAS üzembentartója azt megerősítő nyilatkozatot tett, hogy a tervezett művelet megfelel minden rá alkalmazandó uniós és nemzeti szabálynak, különös tekintettel a magánélet tisztelgésével, az adatvédelemmel, a felelősséggel, a biztosítással, a védelemmel és a környezetvédelemmel kapcsolatos szabályokra.

(3) Amennyiben a művelet nem tekinthető kellőképpen biztonságosnak, az illetékes hatóság tájékoztatja erről a kérelmezőt, és megindokolja, hogy miért utasította el a műveleti engedély kiadását.

- (4) Az illetékes hatóság által megadott műveleti engedélynek részletesen tartalmaznia kell:
- a) az engedély hatályát;
 - b) a „speciális” feltételeket, amelyek a következőkre alkalmazandók:
 - i. az UAS-műveletek és az operatív korlátozások;
 - ii. az UAS-üzembentartó és adott esetben a távpilóta előírt kompetenciái;
 - iii. az UAS műszaki jellemzői, ideértve adott esetben az UAS tanúsítását is;
 - c) az alábbi információkat:
 - i. az UAS-üzembentartó nyilvántartási száma és az UAS műszaki jellemzői;
 - ii. hivatkozás az UAS-üzembentartó által kidolgozott operatív kockázatértékelésre;
 - iii. a művelet operatív korlátozásai és feltételei;
 - iv. az UAS-üzembentartó által alkalmazandó kockázatcsökkentő intézkedések;
 - v. az(ok) a hely(ek), amely(ek)en a művelet végrehajtását engedélyezték, és a 13. cikk szerinti bármely más hely a tagállamokban;
 - vi. a művelet típusára és az olyan események típusára vonatkozó mindazon dokumentumok és nyilvántartások, amelyeket a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽⁸⁾ meghatározottakon felül jelenteni kell.
- (5) Az 5. cikk (5) bekezdésében említett nyilatkozat kézhezvételét követően az illetékes hatóság:
- a) ellenőrzi, hogy az tartalmazza-e a melléklet UAS.SPEC.020 2. pontban meghatározott összes elemet;
 - b) amennyiben igen, indokolatlan késedelem nélkül megerősíti az UAS üzemben tartója számára a nyilatkozat kézhezvételét és hiánytalanságát annak érdekében, hogy az üzemeltető megkezdhesse a műveletet.

13. cikk

Határon átnyúló és a nyilvántartásba vétel szerinti ország területén kívüli műveletek

- (1) Amennyiben egy UAS üzemben tartója olyan „speciális” kategóriájú műveletet kíván végezni, amelyre a 12. cikkel összhangban már műveleti engedélyt kapott, és amelyet részben vagy egészben egy, a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállam légterében tervez végrehajtani, az UAS üzemben tartója a következő információkat tartalmazó kérelmet nyújt be a tervezett művelet szerinti tagállam illetékes hatóságának:
- a) az UAS-üzembentartó 12. cikkel összhangban kiadott műveleti engedélyének másolata; valamint
 - b) a tervezett művelet helyszíne(i), beleértve – szükség esetén – a 11. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerint azonosított, a helyi légtérre, terepviszonyokra és népsűrűségi sajátosságokra, valamint az éghajlati viszonyokra jellemző kockázatok kezelésére szolgáló frissített kockázatcsökkentő intézkedéseket.
- (2) A (1) bekezdésben említett kérelem kézhezvételét követően a tervezett művelet szerinti tagállam illetékes hatósága indokolatlan késedelem nélkül értékeli a kérelmet, és megerősíti a nyilvántartásba vétel szerinti tagállam illetékes hatósága és az UAS-üzembentartó számára, hogy az (1) bekezdés b) pontjában említett frissített kockázatcsökkentő intézkedések kielégítőek a tervezett helyen végrehajtandó művelet szempontjából. A megerősítés kézhezvételét követően az UAS-üzembentartó megkezdheti a tervezett műveletet, és a nyilvántartásba vétel szerinti tagállam a 12. cikk összhangban kiadott műveleti engedélybe bejegyzi az UAS-üzembentartó által alkalmazandó frissített kockázatcsökkentő intézkedéseket.
- (3) Amennyiben egy UAS-üzembentartó olyan „speciális” kategóriájú műveletet kíván végezni, amelyre nézve az 5. cikk (5) bekezdésével összhangban nyilatkozatot tett, és amelyet részben vagy egészben egy, a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállam légterében tervez végrehajtani, az UAS-üzembentartó a tervezett művelet szerinti tagállam illetékes hatóságának benyújtja a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamhoz benyújtott nyilatkozata másolatát, valamint a nyilatkozat kézhezvételét és hiánytalanságát megerősítő dokumentum másolatát.

⁽⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 376/2014/EU rendelete (2014. április 3.) a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 122., 2014.4.24., 18. o.).

14. cikk

Az UAS-üzembentartók és a tanúsított UAS-ek nyilvántartásba vétele

(1) A tagállamok pontos nyilvántartási rendszereket hoznak létre és tartanak fenn a tanúsításköteles UAS-ek és azon UAS-üzembentartók tekintetében, akiknek a működése kockázatot jelenthet a biztonság, a védelem, a magánélet tiszteletben tartása, valamint a személyes adatok vagy a környezet védelme szempontjából.

(2) Az UAS-üzembentartói nyilvántartási rendszereknek rendelkezniük kell a következő adatok beviteléhez és cseréjéhez szükséges rovatokkal:

- a) a természetes személyek teljes neve és születési dátuma, valamint a jogi személyek neve és azonosító száma;
- b) az UAS-üzembentartók címe;
- c) az UAS-üzembentartók e-mail-címe és telefonszáma;
- d) az UAS biztosítási kötvényszáma, ha azt az uniós vagy a nemzeti jog előírja;
- e) a következő nyilatkozat jogi személyek általi megerősítése: „A műveletben közvetlenül részt vevő valamennyi személy alkalmas feladatai ellátására, és az UAS-t csak megfelelő kompetenciaszinttel rendelkező távpilóták fogják működtetni.”;
- f) meglévő műveleti engedélyek és könnyű UAS-üzembentartói tanúsítványok (LUC-k), valamint a 12. cikk (5) bekezdésének b) pontja szerint megerősített nyilatkozatok.

(3) A tanúsításköteles pilóta nélküli légi járművekre vonatkozó nyilvántartási rendszereknek rendelkezniük kell a következő adatok beviteléhez és cseréjéhez szükséges rovatokkal:

- a) a gyártó neve;
- b) a pilóta nélküli légi jármű gyártó általi megjelölése;
- c) a pilóta nélküli légi jármű sorozatszám;
- d) azon természetes vagy jogi személy teljes neve, címe, e-mail-címe és telefonszáma, akinek/amelynek a neve alatt a pilóta nélküli légi járművet nyilvántartásba vették.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a nyilvántartási rendszerek digitális jellegűek és átjárhatóak legyenek, és az (EU) 2018/1139 rendelet 74. cikkében említett adattáron keresztül lehetővé tegyék a kölcsönös hozzáférést és az információk cseréjét.

(5) A UAS-üzembentartók nyilvántartásba vétetik magukat:

- a) ha az alábbi pilóta nélküli légi járművek bármelyikével „nyílt” kategóriájú műveletet végeznek:
 - i. azon légi járművek, amelyek maximális felszállótömege 250 g vagy annál nagyobb, illetve ütközés esetén 80 joule-nál nagyobb mozgási energiát adhatnak le az emberre;
 - ii. azon légi járművek, amelyek fel vannak szerelve személyes adatok rögzítésére alkalmas érzékelővel, kivéve, ha megfelelnek a 2009/48/EK irányelvnek;
- b) ha bármilyen tömegű pilóta nélküli légi járművel „speciális” kategóriájú műveletet végeznek.

(6) Az UAS-üzembentartók abban a tagállamban vétetik nyilvántartásba magukat, ahol (természetes személyek esetében) lakóhellyel rendelkeznek vagy (jogi személyek esetében) székhelyük található, és gondoskodnak arról, hogy nyilvántartási adataik pontosak legyenek. Egy UAS-üzembentartó nem lehet egy időben egynél több tagállamban nyilvántartásba véve.

A tagállamok egyedi digitális nyilvántartási számot adnak ki az UAS-üzembentartóknak és a nyilvántartásba vételt igénylő UAS-eknek, lehetővé téve egyedi azonosításukat.

Az UAS-üzembentartók nyilvántartási számát olyan szabványok alapján kell meghatározni, amelyek támogatják a nyilvántartási rendszerek átjárhatóságát.

(7) A tanúsításköteles pilóta nélküli légi járművek tulajdonosa nyilvántartásba véteti a pilóta nélküli légi járművet.

A pilóta nélküli légi járművek tagállami hovatartozását és nyilvántartási jelét az ICAO 7. mellékletével összhangban kell megállapítani. Egy pilóta nélküli légi jármű nem lehet egy időben egynél több államban nyilvántartásba véve.

(8) Az UAS-üzembentartók minden olyan pilóta nélküli légi járművön feltüntetik nyilvántartási számukat, amely megfelel az (5) bekezdésben leírt feltételeknek.

15. cikk

Az UAS-műveletek földrajzi övezeteivel kapcsolatos operatív feltételek

(1) Az UAS-műveletek földrajzi övezeteinek biztonsági, védelmi vagy környezetvédelmi okokból, illetőleg a magánélet védelme céljából történő kijelölésekor a tagállamok:

- a) tilalmat rendelhetnek el valamennyi UAS-művelet vagy azok egy része tekintetében, különleges feltételeket szabhatnak valamennyi UAS-művelet vagy azok egy része tekintetében, vagy előzetes műveleti engedélyt követelhetnek meg valamennyi UAS-művelet vagy azok egy része tekintetében;
- b) az UAS-műveleteket meghatározott környezetvédelmi előírások hatálya alá helyezhetik;
- c) meghatározhatják az engedélyezett UAS-osztályok körét;
- d) csak bizonyos műszaki jellemzőkkel – különösen távoli azonosítási rendszerekkel vagy a földrajzi helymeghatározási rendszerekkel – rendelkező UAS-ekre korlátozhatják az engedélyezett UAS-ek körét.

(2) Az illetékes hatóság által elvégzett kockázatelemzés alapján a tagállamok kijelölhetnek bizonyos olyan földrajzi övezeteket is, amelyekben az UAS-műveletek mentesek a „nyílt” kategóriára vonatkozó egy vagy több követelmény alól.

(3) Amennyiben az (1) vagy (2) bekezdés értelmében a tagállamok földrajzi helymeghatározás céljából kijelölik az UAS-műveletek földrajzi övezeteit, biztosítaniuk kell, hogy az UAS-műveletek földrajzi övezeteire vonatkozó információk, beleértve azok érvényességi idejét is, közös és egységes digitális formátumban nyilvánosan hozzáférhetőek legyenek.

16. cikk

Légijármű-modellező klubok vagy egyesületek keretében végrehajtott UAS-műveletek

(1) Légijármű-modellező klubok vagy egyesületek kérésére az illetékes hatóság légijármű-modellező klubok vagy egyesületek keretében végrehajtott UAS-műveletekre vonatkozó engedélyt adhat ki.

(2) Az (1) bekezdésben említett engedélyt a következők bármelyikével összhangban kell kibocsátani:

- a) a vonatkozó nemzeti szabályok;
- b) a légijármű-modellező klub vagy egyesület bevett eljárásai, szervezeti felépítése és irányítási rendszere, amelyek biztosítják, hogy:
 - i. a légijármű-modellező klubok vagy egyesületek keretében működő távpilóták tudomást szerezzenek az illetékes hatóság által kiadott engedélyben meghatározott feltételekről és korlátozásokról;
 - ii. a légijármű-modellező klubok vagy egyesületek keretében működő távpilóták segítséget kapjanak az UAS biztonságos és az engedélyben meghatározott feltételekkel és korlátozásokkal összhangban lévő üzemben tartásához szükséges minimális kompetencia megszerzéséhez;
 - iii. a légijármű-modellező klub vagy egyesület megfelelő intézkedést hozzon, amikor arról tájékoztatják, hogy a légijármű-modellező klub vagy egyesület keretében működő távpilóta nem felel meg az engedélyben meghatározott feltételeknek és korlátozásoknak, és szükség esetén értesítse az illetékes hatóságot;
 - iv. az illetékes hatóság kérésére a légijármű-modellező klub vagy egyesület felügyeleti és ellenőrzési célból dokumentációt nyújtson be.

(3) Az (1) bekezdésben említett engedélyben meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyek mellett a légijármű-modellező klubok vagy egyesületek keretében végzett műveletek végrehajthatók, az engedélyt pedig annak a tagállamnak a területére kell korlátozni, ahol azt kibocsátották.

(4) A tagállamok lehetővé tehetik a légijármű-modellező klubok vagy egyesületek számára, hogy tagjaikat a 14. cikk szerint létrehozott nyilvántartási rendszerben nyilvántartásba vegyék. Eltérő esetben a légijármű-modellező klubok vagy egyesületek tagjai a 14. cikknek megfelelően magukat vétetik nyilvántartásba.

17. cikk

Az illetékes hatóság kijelölése

(1) Az egyes tagállamok illetékes hatóságként jelölnek ki egy vagy több szervet a 18. cikkben említett feladatok ellátására.

- (2) Amennyiben egy tagállam egynél több szervet jelöl ki illetékes hatóságként, akkor:
- egyértelműen meghatározza az egyes illetékes hatóságok felelősségi körét;
 - megfelelő koordinációs mechanizmust hoz létre a szóban forgó szervek viszonylatában az e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi szervezet és személy hatékony felügyeletének biztosítása érdekében.

18. cikk

Az illetékes hatóság feladatai

Az illetékes hatóság a következőkért felel:

- e rendelet végrehajtása;
- az UAS-üzembentartók tanúsítványainak, valamint az „engedélyköteles” kategóriájú UAS-műveleteket végző távpilóták engedélyeinek kiadása, felfüggesztése vagy visszavonása;
- a melléklet UAS.OPEN.020 és UAS.OPEN.040. pontja szerinti online elméleti vizsga letételét igazoló bizonyítvány kiadása távpilótáknak, valamint a távpilóták számára a melléklet UAS.OPEN.030 pontja szerinti kompetenciatanúsítvány kiállítása, módosítása, felfüggesztése, korlátozása vagy visszavonása;
- műveleti engedélyek és könnyű UAS-üzembentartói tanúsítványok kiállítása, módosítása, felfüggesztése, korlátozása vagy visszavonása, valamint a „speciális” kategóriájú UAS-műveletek végrehajtásához szükséges nyilatkozatok hiánytalanságának ellenőrzése;
- az UAS-műveleti engedélyekkel, nyilatkozatokkal, valamint a távpilóták kompetenciatanúsítványaival és a könnyű UAS-üzembentartói tanúsítványokkal kapcsolatos dokumentumok, nyilvántartások és jelentések kezelése;
- az UAS-műveletek tagállamok által meghatározott és az adott állam nemzeti légtérben létrehozott földrajzi övezeteire vonatkozó információk hozzáférhetővé tétele közös és egységes digitális formátumban;
- a kézhezvételt és hiánytalanságot a 12. cikk (5) bekezdése b) pontjának megfelelően megerősítő dokumentum vagy a 13. cikk (2) bekezdése szerinti megerősítő dokumentum kiadása;
- kockázatalapú felügyeleti rendszer kialakítása a következők tekintetében:
 - olyan UAS-üzembentartók, akik nyilatkozatot nyújtottak be, illetve műveleti engedéllyel vagy könnyű UAS-üzembentartói tanúsítvánnyal rendelkeznek;
 - a 16. cikkben említett engedéllyel rendelkező modellező klubok és egyesületek;
- a „nyílt” kategóriájú műveletektől eltérő műveletek esetében olyan UAS-üzembentartók kockázati profilján, megfelelési szintjén és biztonsági teljesítményén alapuló ellenőrzési terv készítése, akik nyilatkozatot nyújtottak be, illetve az illetékes hatóság által kibocsátott tanúsítvánnyal rendelkeznek;
- a „nyílt” kategóriájú műveletektől eltérő műveletek esetében olyan UAS-üzembentartókkal kapcsolatos vizsgálatok végzése, akik nyilatkozatot nyújtottak be, illetve az UAS-ek vizsgálatáért felelő, valamint az UAS-üzembentartók és a távpilóták e rendeletnek való megfelelését biztosító illetékes hatóság által kibocsátott tanúsítvánnyal rendelkeznek;
- a „nyílt” vagy „speciális” kategóriájú műveleteket végző üzemben tartók meg nem feeléssel kapcsolatos és a 19. cikk (2) bekezdésével összhangban bejelentett eseteinek felderítésére és kivizsgálására szolgáló rendszer végrehajtása;
- az UAS-üzembentartók számára az UAS-műveletek biztonságát elősegítő tájékoztatás és iránymutatás nyújtása;
- nyilvántartási rendszerek létrehozása és fenntartása a tanúsításköteles UAS-ek és azon UAS-üzembentartók tekintetében, akiknek a működése kockázatot jelenthet a biztonság, a védelem, a magánélet tiszteletben tartása, valamint a személyes adatok vagy a környezet védelme szempontjából.

19. cikk

Biztonsági adatok

- A tagállamok illetékes hatóságai, valamint az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet 36. cikkében említett piacfelügyeleti és ellenőrző hatóságok biztonsági kérdésekben együttműködnek, és eljárásokat alakítanak ki a biztonsági adatok hatékony cseréjére.
- A 376/2014/EU rendeletnek megfelelően az UAS-üzembentartók minden biztonsággal kapcsolatos eseményt jelentenek az illetékes hatóságnak, és megosztják az általuk üzemben tartott UAS-re vonatkozó információkat.

(3) Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: Ügynökség) és az illetékes hatóságok az (EU) 2018/1139 rendelet 119. cikkével és végrehajtási jogi aktsaival összhangban összegyűjtik, elemzik és közzéteszik a területükön végzett UAS-műveletekre vonatkozó biztonsági adatokat.

(4) Miután kézhez kapták az (1), (2) vagy (3) bekezdésben említett adatokat, az Ügynökség és az illetékes hatóság a rendelkezésre álló lehető legpontosabb tények és elemzések alapján megteszik a szükséges intézkedéseket a biztonsággal kapcsolatos kérdésekre vonatkozóan, figyelembe véve a repülésbiztonság különböző részterületei közötti, valamint a repülésbiztonság, a kiberbiztonság és a légi közlekedés szabályozásának más műszaki területei közötti kölcsönhatásokat.

(5) Amennyiben az illetékes hatóság vagy az Ügynökség a (4) bekezdésnek megfelelően intézkedéseket hoz, haladéktalanul értesíti az összes olyan érdekelt felet és szervezetet, amelyeknek az (EU) 2018/1139 rendelettel és annak végrehajtási jogi aktsaival összhangban meg kell felelniük a szóban forgó intézkedéseknek.

20. cikk

Egyes „nyílt” kategóriájú műveletek keretében használt UAS-ekre vonatkozó külön rendelkezések

A 768/2008/EK határozat⁽⁹⁾ szerinti azon UAS-típusok műveleteit, amelyek nem felelnek meg az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendeletnek, és amelyek nem saját építésűek, továbbra is engedélyezni kell az alábbi feltételek mellett, amennyiben azokat 2022. július 1. előtt hozták forgalomba:

- a melléklet A. részében meghatározott A1 alkategóriában, feltéve, hogy a pilóta nélküli légi jármű maximális felszállótömege kevesebb, mint 250 g, beleértve a hasznos terhet is;
- a melléklet A. részében meghatározott A3 alkategóriában, feltéve, hogy a pilóta nélküli légi jármű maximális felszállótömege kevesebb, mint 25 kg, beleértve a tüzelőanyag tömegét és a hasznos terhet is.

21. cikk

Engedélyek, nyilatkozatok és tanúsítványok kiigazítása

(1) Az UAS-üzembentartók részére kiadott engedélyek, a távpilóták kompetenciatanúsítványai és az UAS-üzembentartók által tett nyilatkozatok vagy az ezekkel egyenértékű, a nemzeti jogszabályok alapján kiadott dokumentumok 2021. július 1-ig érvényben maradnak.

(2) 2021. július 1-ig a tagállamok e rendeletnek megfelelően átalakítják a már meglévő, távpilótákra vonatkozó kompetenciatanúsítványaikat és UAS-üzembentartói engedélyeiket vagy nyilatkozataikat, illetve az ezekkel egyenértékű dokumentumokat, beleértve azokat is, amelyeket az említett időpontig adnak ki.

(3) A 14. cikk sérelme nélkül, a légi jármű-modellező klubok vagy egyesületek keretében végrehajtott UAS-műveletek végzését 2022. július 1-ig továbbra is engedélyezni kell a vonatkozó nemzeti szabályok szerint és a 16. cikk szerinti engedély nélkül.

22. cikk

Átmeneti rendelkezések

A 20. cikk sérelme nélkül, a „nyílt” kategóriába tartozó műveletet végző, az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletének 1–5. részében foglalt követelményeknek meg nem felelő UAS használata az e rendelet hatályba lépését követő egy évvel kezdődő kétéves átmeneti időszakra a következő feltételek mellett engedélyezett:

- azon pilóta nélküli légi járművekkel, amelyek maximális felszállótömege 500 g-nál kevesebb, az érintett tagállam által meghatározott kompetenciaszinttel rendelkező távpilóta végezhet műveleteket a melléklet A. része UAS.OPEN.020 1. pontjában meghatározott működési követelmények betartása mellett;
- azon pilóta nélküli légi járművekkel, amelyek maximális felszállótömege 2 kg-nál kevesebb, a melléklet A. része UAS.OPEN.030 2. pontjában meghatározott kompetenciaszinttel legalább egyenértékű kompetenciaszinttel rendelkező távpilóta végezhet műveleteket oly módon, hogy a légi jármű legalább 50 m vízszintes távolságot tart az emberektől;
- azon pilóta nélküli légi járművekkel, amelyek maximális felszállótömege 2 kg-nál több, de 25 kg-nál kevesebb, a melléklet A. része UAS.OPEN.020 4. b) pontjában meghatározott kompetenciaszinttel legalább egyenértékű kompetenciaszinttel rendelkező távpilóta végezhet műveleteket az UAS.OPEN.040 1. és 2. pontban meghatározott működési követelmények betartása mellett.

⁽⁹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 768/2008/EK határozata (2008. július 9.) a termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről, valamint a 93/465/EGK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 82. o.).

23. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

E rendeletet 2020. július 1-től kell alkalmazni.

(2) Az 5. cikk (5) bekezdése attól a naptól kezdve alkalmazandó, amikor a melléklet 1. függelékét úgy módosítják, hogy az tartalmazza az alkalmazandó standard forgatókönyveket. A tagállamok az 5. cikk (5) bekezdésével összhangban nemzeti standard forgatókönyveken alapuló nyilatkozatokat is elfogadhatnak az UAS-üzembentartók részéről, amennyiben e forgatókönyvek megfelelnek a melléklet UAS.SPEC.020 pontjában foglalt követelményeknek, mindaddig, amíg e rendelet nem módosul oly módon, hogy a melléklet 1. függelékében szereplő standard forgatókönyvet is magában foglalja.

(3) A 15. cikk (3) bekezdését 2021. július 1-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2019. május 24-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

„NYÍLT” ÉS „SPECIÁLIS” KATEGÓRIÁJÚ UAS-MŰVELETEK

A. RÉSZ

„NYÍLT” KATEGÓRIÁJÚ UAS-MŰVELETEK

UAS.OPEN.010 Általános rendelkezések

1. A „nyílt” műveletek kategóriája – az operatív korlátozások, a távpilótára vonatkozó követelmények és az UAS-re vonatkozó műszaki követelmények alapján – három alkategóriára oszlik: A1, A2 és A3.
2. Amennyiben az UAS-művelet magában foglalja a pilóta nélküli légi járműnek a terep valamely természetes magaslatáról induló vagy a terep természetes magaslatai feletti repülését, a pilóta nélküli légi járművet a föld felszínének hozzá legközelebb eső pontjától számított 120 méteren belül kell tartani. A távolságok mérését tehát a terep földrajzi adottságaihoz – például síkság, dombosság, hegység – kell igazítani.
3. Ha a pilóta nélküli légi jármű egy 105 méternél magasabb mesterséges akadálytól vízszintesen mérve legfeljebb 50 méteres távolságra repül, akkor az akadályért felelős szerv kérésére az UAS-művelet magassága az akadály magasságától számított legfeljebb 15 méterrel megnövelhető.
4. A 2. ponttól eltérve, a hasznos terhet is beleszámítva 10 kg-nál kisebb maximális felszállótömegű pilóta nélküli vitorlázó repülőgép a föld felszínének hozzá legközelebb eső pontjától számított 120 méternél magasabban is repülhet, feltéve, hogy a távpilóta felett sohasem repül 120 méternél nagyobb magasságban.

UAS.OPEN.020 UAS-műveletek az A1 alkategóriában

Az A1 alkategóriában végzett UAS-műveleteknek meg kell felelniük valamennyi alábbi feltételnek:

1. Az 5. d) pontban említett pilóta nélküli légi jármű esetében a műveletet úgy kell végezni, hogy a távpilóta által irányított pilóta nélküli légi jármű ne repüljön át embertömeg felett, illetve – amennyire az észszerűen elvárható – külső személyek felett. Külső személyek feletti nem várt átrepülés esetén a távpilóta a lehető legnagyobb mértékben csökkenti a pilóta nélküli légi jármű említett személyek feletti átrepülésének időtartamát.
2. Az 5. a), 5. b) és 5. c) pontban említett pilóta nélküli légi jármű esetében a műveletet úgy kell végezni, hogy a távpilóta által irányított pilóta nélküli légi jármű átrepülhet külső személyek felett, de sohasem repülhet át embertömeg felett.
3. A 4. cikk (1) bekezdésének d) pontjától eltérve, ha a követési üzemmód aktív, a műveletet a távpilótától számított 50 méteres távolságon belül kell végezni.
4. A műveletet olyan távpilótának kell végrehajtania, aki:
 - a) ismeri az UAS gyártója által rendelkezésre bocsátott felhasználói kézikönyvet;
 - b) az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletének 2. részében meghatározottak szerinti, C1 osztályú pilóta nélküli légi jármű esetében online tanfolyamot végzett, majd sikeresen teljesítette az illetékes hatóság által vagy az UAS-üzembentartó nyilvántartásba vétele szerinti tagállam illetékes hatósága által elismert szervezet által biztosított online elméleti vizsgát. A vizsgának 40 feleltválasztós kérdésből kell állnia a következő témakörök közötti megfelelő eloszlásban:
 - i. repülésbiztonság;
 - ii. légtérkorlátozások;
 - iii. a légi közlekedés szabályozása;
 - iv. az emberi teljesítőképesség határai;
 - v. operatív eljárások;
 - vi. általános UAS-ismeretek;

- vii. a magánélet tiszteletben tartása és az adatvédelem;
 - viii. biztosítás;
 - ix. védelem.
5. A műveletet olyan pilóta nélküli légi járművel kell végezni, amely:
- a) saját építésű UAS esetében a hasznos terhet is beleszámítva 250 g-nál kisebb maximális felszállótömeggel és 19 m/s-nál kisebb maximális üzemi sebességgel rendelkezik; vagy
 - b) megfelel a 20. cikk a) pontjában meghatározott követelményeknek;
 - c) C0 osztályú jelöléssel rendelkezik és megfelel az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletének 1. részében a szóban forgó osztályra vonatkozóan meghatározott követelményeknek; vagy
 - d) C1 osztályú jelöléssel rendelkezik, megfelel az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletének 2. részében a szóban forgó osztályra vonatkozóan meghatározott követelményeknek, és aktív és aktualizált közvetlen távoli azonosítási és földrajzi helyzetadatossági rendszerekkel működik.

UAS.OPEN.030 UAS-műveletek az A2 alkategóriában

Az A2 alkategóriában végzett UAS-műveleteknek meg kell felelniük valamennyi alábbi feltételnek:

1. A műveletet úgy kell végezni, hogy a pilóta nélküli légi jármű ne repüljön át külső személyek felett, és az UAS-műveletre legalább 30 méteres biztonságos vízszintes távolságban kerüljön sor; a távpilóta a külső személyektől való vízszintes biztonsági távolságot minimum 5 méterre csökkentheti, amennyiben a pilóta nélküli légi járművet aktív kis sebességű üzemmódban működteti, és miután a helyzetet az alábbiak tekintetében értékelte:
 - a) időjárási viszonyok;
 - b) a pilóta nélküli légi jármű teljesítménye,
 - c) az átrepült terület elkülönítése.
2. A műveletet olyan távpilótának kell végrehajtania, aki ismeri az UAS gyártója által rendelkezésre bocsátott felhasználói kézikönyvet, és rendelkezik a távpilótáknak az illetékes hatóság vagy egy olyan szervezet által kibocsátott kompetenciatanúsítványával, amelyet az UAS-üzembentartó nyilvántartásba vétele szerinti tagállam illetékes hatósága ismert el. Ezt a tanúsítványt a valamennyi alábbi feltételnek a feltüntetett sorrendben való megfelelést követően kell beszerezni:
 - a) online tanfolyam elvégzése és online elméleti vizsga sikeres teljesítése az UAS.OPEN.020 4. b) pontban említettek szerint;
 - b) önállóan végzett gyakorlati képzés teljesítése az UAS.OPEN.040 1. és 2. pontban meghatározott A3 alkategória operatív feltételei tekintetében;
 - c) nyilatkozat a b) pontban meghatározott önállóan végzett gyakorlati képzés teljesítéséről, valamint az illetékes hatóság által vagy az UAS-üzembentartó nyilvántartásba vétele szerinti tagállam illetékes hatósága által elismert szervezet által biztosított további elméleti vizsga sikeres teljesítése. A vizsgának legalább 30 feleletválasztós kérdésből kell állnia a következő témakörök közötti megfelelő eloszlásban, és célja, hogy felmérje a távpilótáknak a földi kockázat technikai és operatív jellegű csökkentésével kapcsolatos ismereteit:
 - i. meteorológia;
 - ii. az UAS repülési teljesítménye;
 - iii. a földi kockázat technikai és operatív jellegű csökkentése.
3. A műveletet olyan pilóta nélküli légi járművel kell végezni, amely C2 osztályú jelöléssel rendelkezik, megfelel az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletének 3. részében a szóban forgó osztályra vonatkozóan meghatározott követelményeknek, és aktív és aktualizált közvetlen távoli azonosítási és földrajzi helyzetadatossági rendszerekkel működik.

UAS.OPEN.040 UAS-műveletek az A3 alkategóriában

Az A3 alkategóriában végzett UAS-műveleteknek meg kell felelniük valamennyi alábbi feltételnek:

1. A műveletet olyan területen kell végezni, ahol a távpilóta észszerűen elvárhatja, hogy a pilóta nélküli légi jármű az UAS-művelet teljes ideje alatt nem fog veszélyeztetni külső személyeket.
2. A műveletet lakott, kereskedelmi, ipari vagy szabadidős területektől legalább 150 méteres biztonságos vízszintes távolságban kell végezni.
3. A műveletet olyan távpilótának kell végrehajtania, aki elvégzett egy online tanfolyamot és sikeresen teljesített egy online elméleti vizsgát az UAS.OPEN.020 4. b) pontban meghatározottak szerint.
4. A műveletet olyan pilóta nélküli légi járművel kell végezni, amely:
 - a) saját építésű UAS esetében a hasznot terhet is beleszámítva 25 kg-nál kisebb maximális felszállótömeggel rendelkezik; vagy
 - b) megfelel a 20. cikk b) pontjában meghatározott követelményeknek;
 - c) C2 osztályú jelöléssel rendelkezik, megfelel az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletének 3. részében a szóban forgó osztályra vonatkozóan meghatározott követelményeknek, és aktív és aktualizált közvetlen távoli azonosítási és földrajzi helyzetadatossági rendszerekkel működik; vagy
 - d) C3 osztályú jelöléssel rendelkezik, megfelel az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletének 4. részében a szóban forgó osztályra vonatkozóan meghatározott követelményeknek, és aktív és aktualizált közvetlen távoli azonosítási és földrajzi helyzetadatossági rendszerekkel működik; vagy
 - e) C4 osztályú jelöléssel rendelkezik és megfelel az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletének 5. részében a szóban forgó osztályra vonatkozóan meghatározott követelményeknek.

UAS.OPEN.050 Az UAS-üzembentartó felelősségi köre

Az UAS-üzembentartónak meg kell felelnie valamennyi alábbi feltételnek:

1. A művelet és a felmerülő kockázat típusához igazított operatív eljárásokat dolgoz ki.
2. Biztosítja, hogy minden művelet hatékonyan használja a rádióspektrumot, illetve támogassa annak hatékony használatát a káros zavarás elkerülése érdekében.
3. távpilótát jelöl ki minden egyes UAS-művelet esetében.
4. Biztosítja, hogy a távpilóták és a műveletet támogató feladatokat végző egyéb személyek ismerjék az UAS gyártója által rendelkezésre bocsátott felhasználói kézikönyvet, és:
 - a) feladataik ellátásához megfelelő kompetenciával rendelkezzenek a tervezett UAS-műveletek UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 vagy UAS.OPEN.040 pontnak megfelelő alkategóriája tekintetében, illetve ha a távpilótától eltérő személyzetről van szó, elvégezzék az üzembentartó által kidolgozott munkahelyi gyakorlati képzést;
 - b) teljes mértékben tisztában legyenek az UAS-üzembentartó eljárásaival;
 - c) megkapják a tervezett UAS-művelet szempontjából releváns információkat a művelet helye szerinti tagállam által a 15. cikkel összhangban közzétett bármely földrajzi övezetre vonatkozóan.
5. Adott esetben és a tervezett műveleti helyszíntől függően aktualizálja a földrajzi helyzetadatossági rendszerre vonatkozó információkat.
6. Az (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló rendelet 1–5. részében meghatározott valamelyik osztályba tartozó, pilóta nélküli légi járművel végzett művelet esetében biztosítja, hogy:
 - a) az UAS-t a megfelelő EU-megfelelőségi nyilatkozat kísérje, beleértve a megfelelő osztályra való hivatkozást is; valamint
 - b) a pilóta nélküli légi járműre fel legyen erősítve a kapcsolódó, valamely osztályba tartozást azonosító címke.
7. Biztosítja, hogy A2 vagy A3 alkategóriában végzett UAS-művelet esetében a műveletben részt vevő valamennyi személyt tájékoztassák a kockázatokról, és e személyek kifejezetten beleegyezésüket adják a részvételbe.

UAS.OPEN.060 A távpilóta felelősségi köre

1. Az UAS-művelet megkezdése előtt a távpilótának:

- a) feladatai elvégzéséhez megfelelő kompetenciával kell rendelkeznie a tervezett UAS-műveletek UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 vagy UAS.OPEN.040 pontnak megfelelő alkategóriája tekintetében, és az UAS üzemeltetése során magánál kell tartania az e kompetenciáját igazoló okmányt, kivéve, ha az UAS. OPEN.020 5. a), 5. b) vagy 5. c) pontban említett pilóta nélküli légi járművet üzemeltet;
- b) a tervezett UAS-művelet szempontjából releváns naprakész információkat kell szereznie a műveletnek a művelet helye szerinti tagállam által a 15. cikkkel összhangban közzétett bármely földrajzi övezeteire vonatkozóan;
- c) meg kell figyelnie az operatív környezetet, ellenőriznie kell, hogy vannak-e akadályok, és – az UAS. OPEN.020 5. a), 5. b) vagy 5. c) pontban említett pilóta nélküli légi jármű A1 alkategóriában történő üzemeltetésének kivételével – ellenőriznie kell, hogy jelen van-e valamennyi részt vevő személy;
- d) biztosítani kell, hogy az UAS olyan állapotban legyen, hogy azzal a tervezett repülést biztonságosan végre lehessen hajtani, valamint adott esetben ellenőriznie kell, hogy a közvetlen távoli azonosítás megfelelően működik-e;
- e) amennyiben az UAS további hasznos teherrel is fel van szerelve, ellenőriznie kell, hogy az UAS tömege nem haladja-e meg a gyártó által meghatározott maximális felszállótömeget vagy az UAS osztálya szerinti, maximális felszállótömeget vonatkozó határértéket.

2. A repülés során:

- a) a távpilóta nem végezheti feladatát, ha pszichoaktív anyagok vagy alkohol befolyása alatt áll, vagy ha sérülés, fáradtság, gyógyszeres kezelés, betegség vagy egyéb okok miatt alkalmatlan feladatai ellátására;
 - b) a távpilótának a pilóta nélküli légi járművet VLOS-ben kell tartania, a pilóta nélküli légi járművet körülvevő léteret pedig gondosan szemmel kell tartania a pilótával rendelkező légi járművekkel való ütközés kockázatának elkerülése érdekében. A távpilótának meg kell szakitania a repülést, ha a művelet kockázatot jelent más légi járművekre, az emberekre, az állatokra, a környezetre vagy vagyontárgyakra;
 - c) a távpilótának figyelembe kell vennie a 15. cikknek megfelelően meghatározott, földrajzi övezetekkel kapcsolatos operatív korlátozásokat;
 - d) a távpilótának képesnek kell lennie arra, hogy uralma alatt tartsa a pilóta nélküli légi járművet, kivéve, ha elvesztette vele a kapcsolatot, vagy szabad repülést végző pilóta nélküli légi jármű üzemeltetések;
 - e) a távpilótának az UAS-t a gyártó által rendelkezésre bocsátott felhasználói kézikönyvnek megfelelően kell üzemeltetnie, beleértve az esetleges korlátozásokat is;
 - f) a távpilótának figyelembe kell vennie az üzemben tartó által meghatározott eljárásokat, amennyiben ilyenek rendelkezésre állnak.
3. A repülés során a távpilóta és az UAS-üzembentartó nem végezhet műveletet olyan területeken vagy azok közelében, ahol veszélyhelyzet-elhárítás folyik, kivéve, ha erre engedélyt kap a felelős vészhelyzet-elhárító szolgáltatóktól.
4. A 2. b) pont alkalmazásában a távpilótát egy pilóta nélküli légi jármű-megfigyelő segítheti, aki mellette helyezkedik el, és a pilóta nélküli légi jármű segédeszköz nélküli vizuális megfigyelése révén segíti a távpilótát a repülés biztonságos végrehajtásában. A távpilóta és a pilóta nélküli légi jármű-megfigyelő között egyértelmű és hatékony kommunikációt kell kialakítani.

UAS.OPEN.070 A távpilóták online elméleti vizsgájának és kompetenciatanúsítványainak érvényességi ideje

1. A távpilóták online elméleti vizsgája, melyet az UAS.OPEN.020 4. b) pont és az UAS.OPEN.040 3. pont ír elő, és a távpilóták kompetenciatanúsítványai, melyeket az UAS.OPEN.030 2. pont ír elő, öt évig érvényesek.
2. A távpilóták online elméleti vizsgája és a távpilóták kompetenciatanúsítványai megújításának feltétele az UAS.OPEN.030. 2. pont vagy az UAS.OPEN.020. 4. b) pont szerinti kompetenciák bizonyítása.

B. RÉSZ

„SPECIÁLIS” KATEGÓRIÁJÚ UAS-MŰVELETEK

UAS.SPEC.010 Általános rendelkezések

Az UAS-üzembentartónak a 11. cikkel összhangban a tervezett műveletre vonatkozóan operatív kockázatértékelést kell az illetékes hatóság rendelkezésére bocsátania, vagy – amennyiben az UAS.SPEC.020 pont alkalmazandó – nyilatkozatot kell benyújtania, kivéve, ha a megfelelő jogosultságokat tartalmazó, e melléklet C. része szerinti könnyű UAS-üzembentartói tanúsítvánnyal (LUC) rendelkezik. Az UAS-üzembentartónak rendszeresen értékelnie kell a meghozott kockázat-csökkentő intézkedések megfelelőségét, és szükség esetén frissítenie kell azokat.

UAS.SPEC.020 Üzembentartási nyilatkozat

1. Az 5. cikkel összhangban az UAS-üzembentartó – az UAS.SPEC.30 és UAS.SPEC.40 pont alternatívájaként – az e melléklet 1. függelékében meghatározott standard forgatókönyvnek való megfelelésre vonatkozóan üzembentartási nyilatkozatot nyújthat be a művelet helye szerinti tagállam illetékes hatóságához az alábbi műveletek vonatkozásában:
 - a) pilóta nélküli légi járművel végzett műveletek:
 - i. jellemzően legfeljebb 3 m méretű pilóta nélküli légi járművel VLOS-ben, földi műveleti terület felett, kivéve embertömeg felett;
 - ii. jellemzően legfeljebb 1 m méretű pilóta nélküli légi járművel VLOS-ben, kivéve embertömeg felett;
 - iii. jellemzően legfeljebb 1 m méretű pilóta nélküli légi járművel BVLOS-ben, ritkán lakott területek felett;
 - iv. legfeljebb 3 m-es méretjellemzővel, BVLOS-ben, földi műveleti terület felett;
 - b) a föld felszínétől számított 120 méter alatt végzett műveletek:
 - i. ellenőrizetlen légtérben (F vagy G osztály), vagy
 - ii. az ellenőrzött légtérben, koordinációt és egyedi repülési engedélyt követően, a műveleti területre vonatkozóan közzétett eljárásoknak megfelelően.
2. Az UAS-üzembentartói nyilatkozatnak a következőket kell tartalmaznia:
 - a) az UAS-üzembentartóval kapcsolatos adminisztratív információk;
 - b) nyilatkozat arról, hogy a művelet megfelel az 1. pontban meghatározott operatív követelménynek és a melléklet 1. függelékében meghatározott standard forgatókönyvnek;
 - c) az UAS-üzembentartó arra vonatkozó kötelezettségvállalása, hogy eleget tesz a művelet biztonsága szempontjából szükséges releváns kockázatcsökkentő intézkedéseknek, beleértve a művelettel kapcsolatos utasításokat, a pilóta nélküli légi jármű kialakítását és a részt vevő személyzet kompetenciáját is;
 - d) az UAS-üzembentartó megerősítő nyilatkozata, hogy megfelelő biztosítással rendelkezik a nyilatkozat hatálya alá eső minden repülési művelet tekintetében, amennyiben ezt az uniós vagy a nemzeti jog előírja.
3. A nyilatkozat kézhezvételét követően az illetékes hatóság ellenőrzi, hogy az tartalmazza-e a 2. pontban felsorolt valamennyi elemet, és indokolatlan késedelem nélkül visszaigazolja az UAS-üzembentartó számára a nyilatkozat kézhezvételét és hiánytalanságát.
4. Az UAS-üzembentartó a kézhezvételtől és a hiánytalanságról szóló visszaigazolást követően jogosult a művelet megkezdésére.
5. Az UAS-üzembentartó késedelem nélkül értesíti az illetékes hatóságot az általa benyújtott üzembentartási nyilatkozatban szereplő információk bármilyen változásáról.
6. A megfelelő jogosultságokat tartalmazó, e melléklet C. része szerinti könnyű UAS-üzembentartói tanúsítvánnyal rendelkező UAS-üzembentartók nem kötelesek benyújtani a nyilatkozatot.

UAS.SPEC.030 Műveleti engedély iránti kérelem

1. A „speciális” kategóriájú művelet megkezdése előtt az UAS-üzembentartónak műveleti engedélyt kell beszereznie a nyilvántartásba vétel szerinti tagállam illetékes nemzeti hatóságától, kivéve, ha:
 - a) az UAS.SPEC.020 pont alkalmazandó; vagy
 - b) az UAS-üzembentartó rendelkezik a megfelelő jogosultságokat tartalmazó, e melléklet C. része szerinti könnyű UAS-üzembentartói tanúsítvánnyal.
2. Ha a művelet vagy a műveleti engedélyben felsorolt kockázatcsökkentő intézkedések tekintetében jelentős változás áll be, az UAS-üzembentartónak aktualizált műveleti engedély iránti kérelmet kell benyújtania.
3. A műveleti engedély iránti kérelemnek a 11. cikkben említett kockázatértékelésen kell alapulnia, továbbá a következő információkat kell tartalmaznia:
 - a) az UAS-üzembentartó nyilvántartási száma;
 - b) természetes személy esetében a felelős vezető vagy az UAS-üzembentartó neve;
 - c) operatív kockázatértékelés;
 - d) az UAS-üzembentartó által javasolt kockázatcsökkentő intézkedések jegyzéke, amely elegendő információval szolgál ahhoz, hogy az illetékes hatóság értékelhesse a kockázatkezeléséhez szükséges kockázatcsökkentő eszközök megfelelőségét;
 - e) felhasználói kézikönyv, amennyiben azt a művelet kockázati szintje és összetettsége megköveteli;
 - f) megerősítő nyilatkozat, hogy az UAS-műveletek megkezdésekor megfelelő biztosítás áll rendelkezésre, amennyiben ezt az uniós vagy a nemzeti jog előírja.

UAS.SPEC.040 A műveleti engedély kiadása

1. Az UAS.SPEC.030 pont szerinti kérelem kézhezvételekor az illetékes hatóság indokolatlan késedelem nélkül a 12. cikknek megfelelő működési engedélyt ad ki, amennyiben arra a következtetésre jut, hogy a művelet megfelel a következő feltételeknek:
 - a) az UAS.SPEC.030 3. pont szerinti valamennyi információ rendelkezésre áll;
 - b) amennyiben a teljes műveletet vagy annak egy részét ellenőrzött légtérben kell végrehajtani, az érintett szolgáltatóval való koordinációra vonatkozó eljárás van érvényben a légtér tekintetében.
2. Az illetékes hatóság a 12. cikk szerinti műveleti engedélyben meghatározza az engedély pontos hatályát.

UAS.SPEC.050 Az UAS-üzembentartó felelősségi köre

1. Az UAS-üzembentartónak meg kell felelnie valamennyi alábbi feltételnek:
 - a) az UAS-üzembentartónak a tervezett művelet jellegéhez és a felmerülő kockázathoz igazodva eljárásokat és korlátozásokat kell megállapítania, köztük a következőket:
 - i. operatív eljárások a műveletek biztonságának garantálása érdekében;
 - ii. azt biztosító eljárások, hogy a tervezett művelet során teljesüljenek a műveleti területre vonatkozó biztonsági követelmények;
 - iii. jogellenes beavatkozás és jogosulatlan hozzáférés elleni védelmi intézkedések;
 - iv. azt biztosító eljárások, hogy valamennyi művelet megfeleljen a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló (EU) 2016/679 rendeletnek. Ezen belül az UAS-üzembentartónak adatvédelmi hatásvizsgálatot kell végeznie, amennyiben azt az (EU) 2016/679 rendelet 35. cikke értelmében a nemzeti adatvédelmi hatóság előírja;
 - v. távpilótáknak szóló iránymutatások arra nézve, hogy az UAS-műveleteket a személyeket és állatokat zavaró hatások, többek között a zaj- és a kibocsátással kapcsolatos egyéb ártalmak minimálisra csökkentésével tervezzék meg;
 - b) az UAS-üzembentartónak minden műveletre ki kell jelölnie egy távpilótát, illetve autonóm műveletek esetében gondoskodnia kell arról, hogy a művelet valamennyi szakaszában – különösen az UAS.SPEC.060 2. és 3. pontban meghatározott – felelősségi körök és feladatok megfelelő módon kiosztásra kerüljenek a fenti a) ponttal összhangban meghatározott eljárások szerint;

- c) biztosítania kell, hogy minden művelet hatékonyan használja a rádióspektrumot, illetve támogassa annak hatékony használatát a káros zavarás elkerülése érdekében;
- d) biztosítania kell, hogy a műveletek végrehajtása előtt a távpilóták megfeleljenek valamennyi alábbi feltételnek:
- a távpilótának rendelkeznie kell a feladatai elvégzéséhez szükséges kompetenciával a műveleti engedélyben meghatározott képzésnek megfelelően, vagy – ha az UAS.SPEC.020 pont alkalmazandó – az 1. függelékben felsorolt vagy a könnyű UAS-üzembentartói tanúsítvány (LUC) szerinti megfelelő standard forgatókönyvben meghatározott feltételeknek és korlátozásoknak megfelelően;
 - a távpilótának kompetenciaalapú távolpilóta-képzésben kell részesülnie, amely magában foglalja a 8. cikk (2) bekezdésében meghatározott kompetenciákat is;
 - a távpilótának a műveleti engedélyben meghatározott, az ilyen engedélyt igénylő műveletekre vonatkozó távolpilóta-képzésben kell részesülnie, amelynek egy, az illetékes hatóság által elismert szervvel együttműködésben kell megvalósulnia;
 - a távpilótának a nyilatkozat szerinti azon műveletekre vonatkozó távolpilóta-képzésben kell részesülnie, amelyek a standard forgatókönyv szerinti kockázatsökkentő intézkedéseknek megfelelően végzendők;
 - a távpilótának tájékoztatást kell kapnia az UAS-üzembentartó felhasználói kézikönyvről, amennyiben azt a kockázatértékelés megköveteli, és az a) ponttal összhangban megállapított eljárásokról;
 - a távpilótának a tervezett művelet szempontjából releváns naprakész információkat kell szereznie a 15. cikkel összhangban kijelölt bármely földrajzi övezetre vonatkozóan;
- e) biztosítania kell, hogy az UAS-művelethez szükséges feladatokkal megbízott személyzet – magának a pilótának a kivételével – megfeleljen valamennyi alábbi feltételnek:
- el kell végezniük az üzemben tartó által kidolgozott munkahelyi gyakorlati képzést;
 - tájékoztatást kell kapniuk az UAS-üzembentartó felhasználói kézikönyvről, amennyiben azt a kockázatértékelés megköveteli, és az a) ponttal összhangban megállapított eljárásokról;
 - a tervezett művelet szempontjából releváns naprakész információkat kell szerezniük a 15. cikkel összhangban kijelölt bármely földrajzi övezetre vonatkozóan;
- f) minden műveletet a nyilatkozat szerinti vagy a műveleti engedélyben meghatározott korlátozások, feltételek és kockázatsökkentő intézkedések figyelembevételével kell végrehajtania;
- g) nyilvántartást kell vezetnie az UAS-műveletekre vonatkozó információkról a nyilatkozatban vagy a műveleti engedélyben előírtaknak megfelelően;
- h) olyan UAS-t kell üzemben tartania, amely – minimális követelményként – oly módon van kialakítva, hogy esetleges meghibásodása nem eredményezheti azt, hogy az UAS a művelet céljára rendelkezésre álló légtérben kívülre repül, vagy halálos kimenetelű balesetet okoz. Emellett az ember/gép kapcsolódási pontoknak olyanoknak kell lenniük, hogy minimalizálják a pilóta hibák kockázatát, és nem okozhatnak észszerűtlen mértékű fáradtságot;
- i) az UAS-t biztonságos üzemeltetésre alkalmas állapotban kell tartania a következők révén:
- legalább a karbantartási utasítások meghatározása és megfelelően képzett és minősített karbantartó személyzet alkalmazása; valamint
 - szükség esetén az UAS.SPEC.100 pontnak való megfelelés;
 - olyan pilóta nélküli légi jármű üzemben tartása, amely kialakítása folytán minimalizálja a zaj- és az egyéb kibocsátásokat, figyelembe véve a tervezett műveletek típusát, valamint azokat a földrajzi övezeteket, ahol a légi jármű zaj- és egyéb kibocsátásai aggodalomra adnak okot.

UAS.SPEC.060 A távpilóta felelősségi köre

1. A távpilóta:

- nem végezheti feladatát, ha pszichoaktív anyagok vagy alkohol befolyása alatt áll, vagy ha sérülés, fáradtság, gyógyszeres kezelés, betegség vagy egyéb okok miatt alkalmatlan feladatai ellátására;
- rendelkezik a működési engedélyben, illetve a melléklet 1. függeléke vagy a könnyű UAS-üzembentartói tanúsítvány szerinti standard forgatókönyvben meghatározott megfelelő távolpilóta-kompetenciával, és az UAS üzemeltetése során magánál tartja az e kompetenciát igazoló okmányt.

2. Az UAS-művelet megkezdése előtt a távpilótának meg kell felelnie valamennyi alábbi követelménynek:
 - a) a távpilótának a tervezett művelet szempontjából releváns naprakész információkat kell szereznie a 15. cikkel összhangban kijelölt bármely földrajzi övezetre vonatkozóan;
 - b) biztosítania kell, hogy a műveleti környezet összhangban legyen az engedélyezett vagy a nyilatkozatban foglalt korlátozásokkal és feltételekkel;
 - c) biztosítania kell, hogy az UAS olyan biztonságos állapotban legyen, hogy azzal a tervezett repülést biztonságosan végre lehessen hajtani, valamint adott esetben ellenőriznie kell, hogy a közvetlen távoli azonosítás megfelelően működik-e;
 - d) biztosítania kell, hogy a műveletre vonatkozó információk elérhetőek legyenek az érintett légiforgalmi szolgálati (ATS) egység, a többi légtérfelhasználó és az érintett érdekelt felek számára a műveleti engedélyben előírtak szerint vagy a műveletnek a tagállam által a 15. cikknek megfelelően közzétett földrajzi övezeteire vonatkozó feltételek szerint.
3. A repülés során:
 - a) a távpilótának figyelembe kell vennie az engedélyezett vagy a nyilatkozatban foglalt korlátozásokat és feltételeket;
 - b) a távpilótának el kell kerülnie a pilótával rendelkező légi járművekkel való összeütközés kockázatát, és meg kell szakítania a repülést, amennyiben annak folytatása kockázatot jelenthet más légi járművekre, az emberekre, az állatokra, a környezetre vagy vagyontárgyakra;
 - c) a távpilótának figyelembe kell vennie a 15. cikknek megfelelően meghatározott, földrajzi övezetekkel kapcsolatos operatív korlátozásokat;
 - d) a távpilótának figyelembe kell vennie az üzemben tartó által meghatározott eljárásokat;
 - e) a távpilóta nem végezhet műveletet olyan területeken vagy azok közelében, ahol veszélyhelyzet-elhárítás folyik, kivéve, ha erre engedélyt kapott a felelős veszélyhelyzet-elhárító szolgálatoktól.

UAS.SPEC.070 A műveleti engedély átruházhatósága

A műveleti engedély nem ruházható át.

UAS.SPEC.080 A műveleti engedély érvényességi ideje

1. A műveleti engedély érvényességi idejét az illetékes hatóság határozza meg magában az engedélyben.
2. Az 1. ponttól eltérve, a műveleti engedély érvényben marad mindaddig, amíg az UAS-üzembentartó megfelel a rendelet vonatkozó követelményeinek és a műveleti engedélyben meghatározott feltételeknek.
3. A műveleti engedély visszavonását vagy az arról való lemondást követően az UAS-üzembentartónak digitális formátumú elismervényt kell adnia, amelyet haladéktalanul meg kell küldenie az illetékes hatóságnak.

UAS.SPEC.090 Hozzáférés

Az e rendeletnek való megfelelés bizonyítása céljából az UAS-üzembentartó minden, az illetékes hatóság által kellően felhatalmazott személy részére hozzáférést biztosít minden létesítményhez, UAS-hez, dokumentumhoz, nyilvántartáshoz, adathoz, eljáráshoz vagy a tevékenysége szempontjából lényeges bármely más anyaghoz, amelyre a műveleti engedély vagy a műveleti nyilatkozat vonatkozik, függetlenül attól, hogy tevékenysége vállalkozói vagy alvállalkozói szerződés keretében kiszervezésre került-e vagy sem.

UAS.SPEC.100 Tanúsított eszközök és tanúsított pilóta nélküli légi járművek használata

1. Amennyiben az UAS-művelethez légialkalmassági bizonyítvánnyal vagy korlátozott légialkalmassági bizonyítvánnyal rendelkező, pilóta nélküli légi járművet vagy tanúsított eszközt használnak, az UAS-üzembentartónak – összhangban vagy a tanúsított eszközökre vonatkozó utasításokkal és eljárásokkal, vagy a szervezeti jóváhagyással vagy engedéllyel – rögzítenie kell a műveleti időt vagy a rendelkezésre állási időt.
2. Az UAS-üzembentartónak be kell tartania a pilóta nélküli légi jármű bizonyítványában vagy az eszköz tanúsítványában szereplő utasításokat, továbbá figyelembe kell vennie az Ügynökség által kiadott légialkalmassági vagy üzemeltetési irányelveket is.

C. RÉSZ

KÖNNYŰ UAS-ÜZEMBENTARTÓI TANÚSÍTVÁNY (LUC)

UAS.LUC.010 Az LUC-re vonatkozó általános követelmények

1. E rész alapján bármely jogi személy LUC iránti kérelmet nyújthat be.
2. Az LUC iránti kérelmet vagy a meglévő LUC módosítása iránti kérelmet az illetékes hatósághoz kell benyújtani, és a kérelemnek tartalmaznia kell valamennyi alábbi információt:
 - a) az UAS-üzembentartó irányítási rendszerének leírása, beleértve szervezeti felépítését és repülésbiztonsági menedzsmentrendszerét is;
 - b) a felelős UAS-üzembentartót segítő személyzet tagjainak neve, beleértve az UAS-műveletek engedélyeztetéséért felelős személyt is;
 - c) nyilatkozat arról, hogy a kérelmező az illetékes hatóságnak megküldött valamennyi dokumentumot ellenőrizte, és úgy ítélte, hogy azok megfelelnek az alkalmazandó követelményeknek.
3. Amennyiben az e részben foglalt követelmények teljesülnek, az LUC birtokosának megadhatók az UAS.LUC.060 pont szerinti jogosultságok.

UAS.LUC.020 Az LUC birtokosának felelősségi köre

Az LUC birtokosának:

1. figyelembe kell vennie az UAS.SPEC.050 és UAS.SPEC.060 pontban foglalt követelményeket;
2. figyelembe kell vennie az engedélyezési feltételekben meghatározott hatályt és jogosultságokat;
3. létre kell hoznia és fenn kell tartania egy olyan rendszert, amely operatív ellenőrzést gyakorol az LUC-hez kapcsolódó feltételek szerint végzett műveletek felett;
4. a 11. cikk szerinti operatív kockázatértékelést kell végeznie a tervezett műveletre vonatkozóan, kivéve, ha olyan művelet kerül végrehajtásra, amelyre nézve elegendő az UAS.SPEC.020 pont szerint üzemeltetési nyilatkozat;
5. az UAS.LUC.060 pontban meghatározott jogosultságok alkalmazásával végzett műveletek esetében – a károsodással, az illetéktelen megváltoztatással és a lopással szemben védelmet biztosító módon – legalább 3 évig meg kell őriznie az alábbiakkal kapcsolatos adatokra vonatkozó nyilvántartásokat:
 - a) operatív kockázatértékelés, amennyiben az a 4. pont szerint szükséges, és az azt alátámasztó dokumentáció;
 - b) az alkalmazott kockázatcsökkentő intézkedések; valamint
 - c) az UAS-műveletben részt vevő személyzet képzettsége és tapasztalata, a megfelelés nyomon követése és a repülésbiztonsági menedzsment;
6. vezetnie kell az 5. c) pontban említett személyi nyilvántartást, amíg az adott személy a szervezetnél dolgozik, illetve a személy szervezetből való kilépését követően 3 évig meg kell őriznie azt.

UAS.LUC.030 Repülésbiztonsági menedzsmentrendszer

1. Az LUC-t kérelmező UAS-üzembentartónak a szervezet méretéhez illő, illetve a tevékenységei jellegének és összetettségének megfelelő repülésbiztonsági menedzsmentrendszert kell kialakítania, bevezetnie és fenntartania, figyelembe véve az e tevékenységekkel járó veszélyeket és kapcsolódó kockázatokat.
2. Az UAS-üzembentartónak meg kell felelnie valamennyi alábbi feltételnek:
 - a) ki kell jelölnie egy hatáskörrel rendelkező felelős vezetőt annak biztosítására, hogy a szervezeten belül valamennyi tevékenységet az alkalmazandó előírásoknak megfelelően bonyolítsanak le, és hogy a szervezet folyamatosan megfeleljen a menedzsmentrendszer követelményeinek és az UAS.LUC.040 pontban említett, az LUC-kézikönyvben meghatározott eljárásoknak;
 - b) a szervezet egészére nézve egyértelműen meg kell határozni a felelősség és elszámoltathatóság alapelveit;
 - c) ki kell dolgoznia és érvényesítenie kell egy repülésbiztonság-politikát és a hozzá kapcsolódó biztonsági célkitűzéseket;
 - d) központi biztonsági személyzetet kell kijelölnie a repülésbiztonság-politika végrehajtására;

- e) ki kell dolgoznia és érvényesítenie kell egy, a biztonsági kockázatok kezelésére irányuló eljárást, beleértve az UAS-üzembentartó tevékenységével összefüggő biztonsági kockázatok azonosítását, valamint azok értékelését és a kapcsolódó kockázatok kezelését, ezen belül többek között az e kockázatok csökkentését célzó intézkedések meghozatalát és azok hatékonyságának ellenőrzését;
- f) elő kell mozdítania a biztonságot a szervezeten belül az alábbiak révén:
- i. képzés és oktatás;
 - ii. kommunikáció;
- g) dokumentálnia kell a repülésbiztonsági menedzsmentrendszer összes kulcsfontosságú folyamatát, hogy a személyzet tagjai megismerkedjenek felelősségi köreikkel és a dokumentáció módosítási eljárásával; a kulcsfontosságú folyamatok a következők:
- i. biztonságra vonatkozó jelentéstétel és belső vizsgálatok;
 - ii. operatív ellenőrzés;
 - iii. biztonságra vonatkozó kommunikáció;
 - iv. képzés és a repülésbiztonság előmozdítása;
 - v. megfelelés ellenőrzése;
 - vi. repülésbiztonsági kockázatok kezelése;
 - vii. változások kezelése;
 - viii. szervezetek közötti kapcsolódási pontok;
 - ix. alvállalkozók és partnerek megbízása;
- h) gondoskodnia kell egy független mechanizmusról, amely az e rendelet vonatkozó követelményei teljesítésének és megfelelő betartásának nyomon követésére szolgál, ideértve egy olyan rendszert is, amely visszajelzést ad a megállapításokról a felelős vezetőnek, biztosítva a szükséges korrekciós intézkedések hatékony végrehajtását;
- i) gondoskodnia kell az azt biztosító mechanizmusról, hogy az üzemben tartó repülésbiztonsági menedzsment-rendszere keretében értékelésre és mérséklésre kerüljenek az alvállalkozók által nyújtott szolgáltatásokkal vagy termékekkel összefüggő biztonsági kockázatok.
3. Ha a szervezet az (EU) 2018/1139 rendelet hatálya alá tartozó egyéb szervezeti tanúsítványokkal is rendelkezik, az UAS-üzembentartó repülésbiztonsági menedzsmentrendszere összevonható a szóban forgó további tanúsítvány(ok) által előírt repülésbiztonsági menedzsmentrendszerrel.

UAS.LUC.040 LUC-kézikönyv

1. Az LUC birtokosának LUC-kézikönyvet kell az illetékes hatóság rendelkezésére bocsátania, amely közvetlenül vagy hivatkozások megadásával ismerteti az LUC-birtokos szervezetét, a vonatkozó eljárásokat és a végzett tevékenységeket.
2. A kézikönyv tartalmaz egy, a felelős vezető által aláírt nyilatkozatot, amely megerősíti, hogy a szervezet mindenkor e rendelettel és a jóváhagyott LUC-kézikönyvvel összhangban fog működni. Amennyiben a felelős vezető nem a szervezet vezérigazgatója, ezt a nyilatkozatot a vezérigazgatónak ellen kell jegyeznie.
3. Ha a tevékenységet partnerszervezetek vagy alvállalkozók végzik, az UAS-üzembentartónak bele kell foglalnia az LUC-kézikönyvbe, hogy az LUC-birtokos hogyan kezeli az e partnerszervezetekkel vagy alvállalkozókkal fennálló kapcsolatot.
4. Az LUC-kézikönyvet szükség esetén módosítani kell annak érdekében, hogy az LUC-birtokos szervezetének ismertetése naprakész maradjon, a módosításokat pedig másolatban az illetékes hatóság rendelkezésére kell bocsátani.
5. Az UAS-üzembentartónak biztosítania kell, hogy a személyzet minden tagja funkciójának és kötelességének megfelelően kézhez kapja az LUC-kézikönyv vonatkozó részét.

UAS.LUC.050 Az LUC birtokosa jóváhagyásának feltételei

1. Miután meggyőződött arról, hogy az UAS-üzembentartó megfelel az UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 és UAS.LUC.040 pontnak, az illetékes hatóság kiállítja az LUC-t.

2. Az LUC az alábbiakat foglalja magában:
 - a) az UAS-üzembentartó azonosítása;
 - b) az UAS-üzembentartó jogosultságai;
 - c) az engedélyezett művelettípusok;
 - d) adott esetben a műveletek tekintetében engedélyezett terület, övezet vagy légtérsztály;
 - e) adott esetben különleges operatív korlátozások vagy feltételek.

UAS.LUC.060 Az LUC birtokosának jogosultságai

Amennyiben a rendelkezésére bocsátott dokumentációt kielégítőnek találja, az illetékes hatóságnak:

1. meg kell határozni az LUC-ben az UAS-üzembentartó számára biztosított jogosultságra vonatkozó feltételeket; valamint
2. a jóváhagyási feltételek keretében az LUC birtokosa részére jogosultságot kell biztosítani, hogy engedélyezze saját műveleteit:
 - a) üzembentartási nyilatkozat benyújtása nélkül;
 - b) műveleti engedély kérelmezése nélkül.

UAS.LUC.070 A repülésbiztonsági menedzsmentrendszerben bekövetkező változások

Az LUC kiadását követően a következő változások esetében szükséges az illetékes hatóság előzetes jóváhagyása:

1. az UAS-üzembentartó jóváhagyásának feltételeiben bekövetkezett bármely változás;
2. az LUC-birtokos UAS.LUC.030 pont által előírt repülésbiztonsági menedzsmentrendszerének elemeiben bekövetkezett jelentős változás.

UAS.LUC.075 Az LUC átruházhatósága

Az LUC nem ruházható át, kivéve, ha megváltoznak a szervezet tulajdonviszonyai, és azt az illetékes hatóság az UAS.LUC.070 pontnak megfelelően jóváhagyja.

UAS.LUC.080 Az LUC érvényességi ideje

1. Az LUC-t határozatlan időre kell kiadni. Az LUC mindaddig érvényben marad, amíg:
 - a) az LUC birtokosa folyamatosan megfelel e rendelet és a tanúsítványt kibocsátó tagállam vonatkozó követelményeinek; valamint
 - b) nem vonják vissza vagy nem mondanak le róla.
2. Az LUC visszavonását vagy az arról való lemondást követően az LUC birtokosának digitális formátumú elismervényt kell adnia, amelyet haladéktalanul meg kell küldenie az illetékes hatóságnak.

UAS.LUC.090 Hozzáférés

Az e rendeletnek való megfelelés bizonyítása céljából az LUC-birtokos minden, az illetékes hatóság által kellően felhatalmazott személy részére hozzáférést biztosít minden létesítményhez, UAS-hez, dokumentumhoz, nyilvántartáshoz, adathoz, eljáráshoz vagy a tevékenysége szempontjából lényeges bármely más anyaghoz, amelyre a tanúsítvány, a műveleti engedély vagy a műveleti nyilatkozat vonatkozik, függetlenül attól, hogy tevékenysége vállalkozói vagy alvállalkozói szerződés keretében kiszervezésre került-e vagy sem.

1. függelék

A nyilatkozatot alátámasztó standard forgatókönyvek
